



ПРЕЗИДИУМ ШПЛС

27 сентября 2012 года состоялось заседание президиума ШПЛС

Приняты несколько решений, в том числе:

- 1) Начать подготовку к ПИКЕТУ совместно с Шереметьевским профсоюзом бортпроводников (ШПБ), который будет проходить возле центрального офиса АЭРОФЛОТА (Арбат, 10).
- 2) Обжаловать в надзорных органах нарушения законодательства РФ руководством Аэрофлота, в том числе несоблюдение графиков работы и предоставления отпусков.
- 3) Однозначно отменить предложение администрации Аэрофлота (в лице заместителя генерального директора И.Чалика) об освобождении комнаты №316 (офис ШПЛС) в здании ДПП.
- 4) Выделить средства на проведение Дня Поминовения
- 5) Выделить средства на приобретение детских новогодних подарков и билетов на представления.

В ПЕРВИЧНЫХ ПРОФОРГАНИЗАЦИЯХ



Председателю первичной профсоюзной организации ШПЛС летного отряда самолетов В-767
С.В. ГРОМАДИНУ

20 09 12 150-489
уважаемый Сергей Владимирович!

В связи с производственной необходимостью размещения в здании Департамента производства полетов дополнительных подразделений, руководствуясь требованиями статьи 377 Трудового кодекса Российской Федерации, работодатель предоставляет для нужд первичных профсоюзных организаций ШПЛС ОАО «Аэрофлот» отдельное помещение комната 134 в 5 корпусе,

Занимаемые ныне помещения в здании ДПП (комнаты №№ 113, 316) просим освободить в срок до 04.10.2012 г.

С уважением,

Заместитель генерального директора летный директор И.П.Чалик

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛЕТНОГО СОСТАВА РОССИИ
СОВЕТ ПРОФСОЮЗА ЛЕТНОГО СОСТАВА
ОАО «АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ»**

Президенту ШПЛС
Дельдюжову И.В.

Первичная профсоюзная организация летного состава ОАО «Авиакомпания «Россия» поддерживает решение Пресненского районного суда г.Москвы от 06.09.2012г. по делу об отмене выговора и восстановлению на работе командира ВС Б-767 ОАО «Аэрофлот-РА» Дельдюжова И.В. (президента ШПЛС).

Нас возмущают незаконные и дискредитирующие профсоюзных руководителей ШПЛС действия руководства Аэрофлота, которые бросают тень на всю авиационную отрасль Российской Федерации.

Считаем такие действия руководителей Аэрофлота очередной неуклюжей попыткой работодателя запугать профсоюзных активистов и принудить профсоюз летного состава быть более сговорчивым и лояльным в вопросах, касающихся обеспечения безопасности полетов, трудовых прав летчиков и безусловного исполнения норм «Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации».

Требуем прекращения незаконных репрессивных действий со стороны работодателя – ОАО «Аэрофлот-РА» в отношении наших товарищей и коллег.

С уважением,

Председатель Совета ПЛС
И.М.Морозов 18.09.2012

**ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
ПРОФСОЮЗОВ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ
(ООП ГА)**

125993, ГСП-3, А-167, г. Москва тел./факс (499)231-6511
Ленинградский пр., 37, корп.1, к. 10 (499)231-5805
e-mail: pls@civilavia.ru

Пресс-релиз

07 сентября 2012 г. г. Москва
Профсоюзы: Общероссийский профсоюз авиаработников (ОПАР), Профсоюз летного состава России (ПЛС России), Профсоюз работников инженерно-авиационных служб ГА России (ПРИАС России), Профсоюз авиаработников радиолокации, радионавигации и связи России (ПАРРС России), Федеральный профсоюз авиадиспетчеров России (ФПАД России), действующий в гражданской авиации, удовлетворены решением Пресненского районного суда г. Москвы от 06.09.2012г. по делу об отмене выговора и восстановлении на работе командира воздушного судна Боинг 767 ОАО «Аэрофлот-российские авиалинии» президента Шереметьевского профсоюза летного состава Игоря Владимировича Дельдюжова.

При этом профсоюзы возмущены позицией руководства ОАО «Аэрофлот-российские авиалинии» выраженной на официальном сайте авиакомпании. Действия руководства ОАО «Аэрофлот-российские авиалинии», являются не приемлемыми, нарушающими законодательство. Профсоюзы требуют от руководства ОАО «Аэрофлот-российские авиалинии» полного исполнения решения суда по восстановлению на работе и допуска к летной деятельности КВС Боинг 767 Дельдюжова И.В.

Председатель ОПАР А.С.Бунарев
Президент ПЛС России М.Ю.Бойчук
Председатель ПРИАС ГА России В.Д.Курочкин
Председатель ПАРРС России А.Ю.Южаков
Президент ФПАД России С.А.Ковалев

SKYTEAM КОНФЕРЕНЦИЯ SPA Встреча пилотов ассоциации SkyTeam в Праге

Очередную полугодовую конференцию SPA (SkyTeam pilots Association - Ассоциация пилотов Скай Тим) принимал 20-21 сентября 2012 года профсоюз пилотов Чехии (CZALPA) в Праге в гостинице Golden Tulip.

Встречу на протяжении 2-х дней вела председатель Jenny Jones (пилот Air France). Пилотов Аэрофлота (АФЛ) представляла делегация ШПЛС. Также присутствовали представители профсоюзов пилотов авиакомпаний: Delta AL, Air France, KLM, Alitalia, AeroMexico, Alaska Airlines, CSA Czech Airlines, KLM и новые участники, принятые в SPA на этой конференции: представители профсоюзов (ассоциаций) пилотов от Air Europa (Испания) и MEA (Ливан). Не смогли присутствовать представители пилотов Korean AL из-за конфликта с руководством авиакомпании. Всего в альянсе находится 18 авиакомпаний (см. перечень в конце статьи).

Все делегации выступили с презентациями (новые участники) и текущей информацией (updates) о состоянии дел в авиакомпаниях и профсоюзах (ассоциациях) в виде слайд-шоу по 10 минут. Их доклады содержали информацию о выполнении CLA (Коллективных трудовых договоров между профсоюзами пилотов и руководством авиакомпаний) или о переговорах по их перезаключению. Колдоговоры заключаются на срок от 2 до 5 лет в зависимости от финансового состояния компании, так как оговариваются и вопросы повышения зарплаты работников.

Сложнее всех обстановка в Alitalia (экономические трудности, отсутствие нового CLA, безопасность полетов – давление на экипаж по ограничению заправки топливом), в MEA (отсутствие CLA, давление на экипажи по заправке, незаконные увольнения) и в Аэрофлоте. В этих же авиакомпаниях нарушаются права пилотов.

Делегатами ШПЛС были отмечены следующие моменты:
- игнорирование гендиректором АФЛ основных предложений SPA, изложенных в письме от 5.01.2012 и прежде всего нежелание

администрации АФЛ заключать отдельный колдоговор (CLA) с ШПЛС (см. <http://shpls.org/shpls/shpls-request>)

- политика двойных стандартов при расследовании инцидентов с самолётами АФЛ. В качестве примера приведен инцидент со взлётом в условиях обледенения А-320 1 января 2012 года, вызвавший скандальное расследование (<http://www.aviasafety.ru/articles/2409>);

- формальное планирование и фактическое несоблюдение графиков работы пилотов, что нарушает не только российское законодательство, но и не соответствует стандартным правилам работы пилотов в крупнейших зарубежных авиакомпаниях;

- несоблюдение графиков отпусков (нарушение законодательства РФ) и стремление их уменьшить (личная инициатива гендиректора АФЛ);

- преследование лидеров профсоюза и попытки ликвидировать ШПЛС (см. <http://shpls.org/news-2/news-shpls/404-khronika-sobytiy-po-konfliktu-shpls-s-rukovodstvom-oao-aeroflot>);

- об исках пилотов к АФЛ в судах (<http://shpls.org/sudy>)
Интересен доклад SNPL (профсоюз пилотов Франции, представляющий 72 % пилотов Air France). В связи с убытками за последние годы руководством Air France была принята программа выхода из кризиса Transform-2015, целью которой является «повышение экономической эффективности на 20% к концу 2014 года». Эта программа связана с ухудшением (ограничениями) в действующем CLA (колдоговоре пилотов, контракте).

После длительных переговоров SNPL с руководителями авиакомпании о путях повышения эффективности бизнеса, с целью избежать увольнения пилотов, была принята программа, включающая много пунктов ухудшающих условия труда, в том числе: замораживание запланированного роста зарплат, сокращение некоторых выплат, уменьшение отпуска на 3 дня и т.д.

Был проведен референдум. Проголосовали 87% имеющих право голоса, из которых 67% одобрили предложенные ухудшения в CLA. SNPL отметил активность участия членов профсоюза, что подтвердило важность этого вопроса для пилотов, их готовность помочь Air France вернуться к прибыльности.

Одновременно предусмотрено внедрение системы FRMS (Системы управления рисками усталости), рекомендованной ИКАО, ИФАЛПА и ИАТА, по минимизации проблемы усталости пилотов и обеспечение всех 4100 пилотов iPad. Обе программы подразумевают дополнительные расходы, и это несмотря на непростую финансовую ситуацию!

По этому поводу возникает вопрос - где инновации в Аэрофлоте? Почему не внедряется передовой мировой опыт по обеспечению безопасности полетов (FRMS, iPad, FOQA)?

Для справки: в 2011 году АЭРОФЛОТ получил рекордную прибыль. И прибыль растёт! В 2012г. запланировано израсходовать на НИОКР (какие направления?) более 300 млн. руб.

Самая большая делегация, как обычно, была от пилотов Delta. Они даже представили большой и интересный доклад своего аналитика о текущем финансовом состоянии авиационной индустрии в мире и регионам (Global Industry Overview). Докладчик описал перспективы дальнейшего развития авиакомпаний по регионам и варианты укрупнения международных альянсов.

Представители SPA (Capt. Jenny Jones и Capt. Scott Hammond) рассказали о своих первых впечатлениях от ежегодного совещания руководителей авиакомпаний альянса SkyTeam по безопасности и качеству полетов SSQFE в Шанхае 17-18 сентября 2012 года. SSQFE - это комитет альянса SkyTeam, который занимается вопросами безопасности и качеством полетов, авиационной безопасностью.

Он действует несколько лет, но представители SPA были приглашены на эту встречу впервые. SPA не раз стремилась участвовать в этих форумах, но этому противодействовали руководители некоторых авиакомпаний. Было отмечено, что некоторые авиакомпании скрывают истинное положение дел с безопасностью полетов у себя.

Как отметила докладчик Jenny Jones, от АФЛ в этом важном мероприятии никто не участвовал, хотя был заявлен докладчик. И это при том, что руководство АФЛ постоянно заявляет, что безопасность является приоритетом в работе АЭРОФЛОТА!

На этой конференции был создан Комитет по безопасности полетов SPA (Safety Committee Sky Team Pilots Association), который заседал отдельно. Председателем был избран Capt. Scott Hammond (Delta AL). В него вошёл представитель от ШПЛС пилот Вадим Монастырский.

Основной идеей комитета является принцип «One Level of Safety», т.е. создание одного уровня безопасности полетов во всех авиакомпаниях альянса. Должна быть создана культура безопасности полетов, основанная на взаимодействии всех составляющих, влияющих на безопасность. Исследования показали, что политика использования технологий без учёта необходимых человеческих факторов и культурных соображений обречена на провал!

Мнение и влияние может быть полноценным, если оно сформировано не под давлением в чьих-то интересах. Таким образом, полноценно повлиять на поднятие уровня безопасности полетов можно только во взаимодействии с представителями пилотов, которыми никак не могут являться работодатели (т.к. они представляют компанию, бизнес) – ими могут стать ассоциации пилотов (профсоюзы).

Схема работы комитета: пилоты > профсоюз > комитет по безопасности SPA > SSQFE > Авиакомпания > пилоты. Эта схема подразумевает и обратные связи, как взаимодействие пилотов и компании до представления проблемных вопросов в совет безопасности SPA, разработка совместных мероприятий после решений SSQFE и т.д.

Было отмечено, что неконструктивные отношения между профсоюзами пилотов и менеджментом существуют в Аэрофлоте, KoreanAL, Alitalia, MEA.

Было избрано новое руководство SPA: Capt. Heriberto Salazar (ASPA de Mexico) избран председателем SPA, Capt. Giovanni Gialotto (Italian Pilots Association) избран Вице-председателем, Capt. Frank Nauta (VNV, Dutch ALPA) избран секретарём-казначеем.

В конце работы форума на основании полученной информации был одобрен Пресс-релиз, в котором изложены обсужденные вопросы, заявлено о работе Комитета по безопасности полетов SPA и высказана озабоченность проблемами пилотов в некоторых а/компаниях Sky Team. <http://www.shpls.org>

Вот выдержки из Пресс-релиза:

...* Представители пилотов SPA подтвердили создание Комитета по БП (безопасности полетов) SPA на заседании в Праге и считают, что все авиакомпании Sky Team должны стремиться к самым высоким уровням безопасности полетов. Эти уровни могут быть достигнуты только в справедливой и честной культурной среде (расследования происшествий), которая включает в себя: некарательные мероприятия при использовании СДС (системы добровольных сообщений), общие для всех (авиакомпаний) ограничения полетного и рабочего времени и новый акцент на реальном аудите безопасности полетов.

* SPA призывает руководство Аэрофлота выполнять недавнее решение суда России и восстановить президента ШПЛС на его законное место в качестве КВС В-767 в Аэрофлоте.

* SPA призывает менеджмент а/компаний MEA (Ливан) и Аэрофлота к тому, чтобы вернуться к столу переговоров и совместной работе с соответствующими профсоюзами пилотов для принятия взаимоприемлемого трудового договора. Наиболее успешные авиакомпании в мире признают, что профсоюзы пилотов имеют большое значение для успеха бизнеса.

* SPA также обеспокоен в связи со слабой приверженностью существующим правилам, ограничивающим полетное и рабочее времени в России и Ливане....

Следующая встреча SPA состоится в Риме в 4-5 марта 2013 г. По приглашению ШПЛС встреча в Москве запланирована в сентябре 2013 года.

Надо отметить, что профсоюзом CZALPA хорошо были организованы все мероприятия (конференц-зал с проектором, кофе-брейки, обеды). Запомнился торжественный ужин на корабле Jazz Boat с круизом по реке Влтаве, в котором принял участие вице-президент Чешских авиалиний.

Общие впечатления от этого мероприятия – позитивные. Все презентации, доклады (updates), действующий контракт пилотов а/компаний Delta AL (2012-2015) и фото участников встречи в Праге находятся в распоряжении в ШПЛС.

* В SkyTeam входят 18 авиакомпаний: Aeroflot, Aerolineas Argentinas, Aeromexico, Air Europa, Air France/KLM, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, CSA Czech Airlines, Delta, Kenya Airways, Korean Air Lines, Middle East Airlines, Saudia, Tarom, Vietnam Airlines, Garuda Indonesia (2012), Xiamen Airlines (2012)

Игорь Ободков, помощник президента ШПЛС
Вадим Монастырский, 2П А-320(АФЛ), член президиума ШПЛС
27.09.2012

ВАШИ ПРАВА

Информация о судах

22 июня Нагатинский суд г.Москвы вынес решение по заявлению ОАО «Аэрофлот» об оспаривании предписания Госинспекции труда (ГИТ) в г. Москве, в котором заявитель обязывается принять меры по устранению нарушений трудового законодательства в отношении 46 работников ОАО «Аэрофлот».

Суд решил:

- заявление истца удовлетворить частично;
 - признать незаконным и отменить п.1 предписания ГИТ в г. Москве от 12.12.2011г.;
 - в удовлетворении заявления об оспаривании истцом пп. 2 и 3 предписания отказать.
- ГИТ обжалованы первый и второй пункты решения суда. Аэрофлот вначале обжаловал всё решение, но потом отозвал свой иск и произвёл выплаты пилотам в размере от 80 до 250 тыс. руб. Общие выплаты составили более 7 млн. рублей.

6 сентября состоялось заседание Пресненского суда г.Москвы по иску президента ШПЛС Дельдюжова И.В. об отмене выговора и восстановлению на работе в ОАО «Аэрофлот».

Суд решил: восстановить Дельдюжова И.В. на работе в должности КВС Б-767, взыскать денежные средства за период вынужденного прогула, а также моральный вред. Аэрофлот на сайте 6.09.2012 разместил информацию, что решение суда будет обжаловано в Мосгорсуде, а КВС Дельдюжов И.В. к полётам допущен не будет. 07 сентября Дельдюжов И.В. приступил к работе.

9 октября в 09:45 состоялось заседание в Пресненском суде (зал №18, судья Пархоменко Ж.В.). Рассмотривался иск прокуратуры к АЭРОФЛОТУ по поводу нарушения приказа Минтранса РФ от 21 ноября 2005 г. N 139 "Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей...". Дело началось в 2010г. Предыдущее заседание не состоялось 13.07.12. Представитель прокуратуры (Жуков Я.Д.) предложил прекратить дело и суд удовлетворил это заявление. ДЕЛО № 2-2425/2012 (2-7257/2011)

9 октября в 16:30 состоялось заседание в Пресненском суде (судья Печенина Т.А.) по иску к "Аэрофлоту" пилотов Кулеш А.Н. и Ромашова Е.В. о взыскании денежных средств. Решение: в удовлетворении иска отказать. ДЕЛО № 2-4845/2012

12 октября в Мосгорсуде состоялось заседание по рассмотрению обжалования ГИТом решения Нагатинского суда от 22.06.2012 по иску ОАО "Аэрофлот" к ГИТ г.Москвы. Предыдущее заседание не состоялось 02.10.12 из-за неявки представителей АФЛ. Представители АФЛ снова не явились. Решение: в удовлетворении апелляции жалобы отказать. Аргументация судьи была неубедительной. ГИТ собирается обжаловать это решение в вышестоящей инстанции. ДЕЛО № 2-2012/2012 ~ М-1628/2012/ № ДЕЛА в кассации 11-3300/2012

18 октября состоялось заседание в Пресненском суде по иску пилота Кутергина М.Б. к "Аэрофлоту" о взыскании незаконно удержанной зарплаты. Иск подан 8.06.2012. Новое заседание назначено на 26.11.2012.

19 октября состоялось заседание в Пресненском суде (судья Кузьмичёв А.Н.) по иску пилота Кнышова С.А к "Аэрофлоту" о восстановлении на работу. Предыдущее заседание состоялось 09.10.2012. Суд решил: восстановить Кнышова С.А. на работе в должности КВС Ил-96, взыскать денежные средства за период вынужденного прогула, а также моральный вред. ДЕЛО № 2-6322/2012

23 ноября в 09:30 назначено заседание в Пресненском суде (судья Цыпкина М.А.) по иску пилота Кутергина М.Б. к "Аэрофлоту" по снятию взыскания. Иск был принят 16.04.12. Предыдущее заседание состоялось 10.10.12. ДЕЛО № 2-5285/2012 ~ М-2519/2012

26 ноября в 13:45 назначено заседание в Пресненском суде (судья Печенина Т.А.) по иску пилота Кутергина М.Б. к "Аэрофлоту" о взыскании незаконно удержанной заработной платы. Предыдущее заседание не состоялось 18.10.2012 по причине неявки ответчика. ДЕЛО № 2-8420/2012 ~ М-3842/2012

Хронология конфликта ШПЛС с руководством ОАО «Аэрофлот» (в т.ч. расписание судов) изложена на сайте ШПЛС (в разделе «новости»): <http://shpls.org/news-2/news-shpls/404-khronika-sobytij>

Генеральному директору
ОАО «Аэрофлот»
Савельеву В.Г.
копия
Заместителю генерального
директора по работе с
персоналом
Бушланову К.М.

Уважаемый Виталий Геннадьевич!

02 февраля 2011 года профком ДОБ, по договоренности с работодателем в лице Советника заместителя генерального директора по финансам и инвестициям В.В.Кошевара, согласовал возможность сокращения отдыха членов кабинных экипажей во внебазовых аэропортах до значения минимального ежедневного времени отдыха, в соответствии с приказом №139 Минтранса РФ.

В нарушение ранее достигнутой договоренности о предоставлении отдыха, 21 августа сего года была разослана телеграмма во внебазовые аэропорты о расселении членов кабинных экипажей по 2 человека в номере. При таком расселении члены кабинных экипажей не могут восстановить свои психофизические возможности для нормального выполнения своих обязанностей на обратном полете.

В связи с нарушением работодателем достигнутой договоренности о предоставлении нормального отдыха и не исполнении п.22 приказа №139 Минтранса РФ, о предоставлении мест для отдыха и приема пищи членам кабинных экипажей ВС на рейсах длительной протяженности. Профком ППО работников ОАО «Аэрофлот» отзывает свое согласие с 05 октября 2012 года на выполнение полетов членами кабинных экипажей, с минимальным отдыхом во внебазовых аэропортах.

Председатель
профсоюзного комитета
первичной профсоюзной
организации
ОАО «Аэрофлот»



А.И. Михайлов



Выдержки из ответа Московской Прокуратуры по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте Генеральному директору ОАО «Аэрофлот» Савельеву В.Г. на запрос от 16 апреля 2012 года исх. № 165/69ж-12.

«Московской прокуратурой по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте проведена проверка по доводам Вашего (Аэрофлота) обращения относительно не легитимности деятельности РОО «Шереметьевский профсоюз летного состава»

... в соответствии с ч. 2 ст. 29 Трудового кодекса РФ интересы работников при проведении коллективных переговоров, заключении коллективного договора представляют первичная профсоюзная организация или иные представители, избираемые работниками.

Информированность ОАО «Аэрофлот» о действующих на предприятии профсоюзных организациях, входящих в состав ШПЛС подтверждается изданным ОАО «Аэрофлот» приказом от 30.03.2011 №131, согласно которому в целях проведения коллективных переговоров по разработке коллективного договора ОАО «Аэрофлот» в части, касающейся особенностей труда летного состава, создана согласительная комиссия по коллективным переговорам с участием первичных профсоюзных организаций ШПЛС.

Таким образом, сторонами социального партнерства являются первичные профсоюзные организации ШПЛС, а РОО ШПЛС осуществляет координацию их деятельности, оказывает правовую помощь с целью защиты социально-трудовых прав и профессиональных интересов членов профсоюза, что соответствует п. 4.1.2 ст.4, ст.6 Устава РОО ШПЛС.

При этом, в силу ст.23 Закона о профсоюзах в случаях нарушения законодательства о труде профсоюзы вправе по просьбе членов профсоюза, других работников, а также по собственной инициативе обращаться с заявлениями в защиту их трудовых прав в органы, рассматривающие трудовые споры.

...Согласно акту выездной налоговой проверки от 11.01.2011 №15-12/02-03/31, проводимой ИФНС №43 г. Москвы, по налогу на прибыль организаций нарушений в ШПЛС не установлено.

Расходование денежных средств РОО ШПЛС осуществляется путем принятия решения на Конференции или Президиуме ШПЛС с участием делегатов всех первичных организаций профсоюза. Исходя из содержания представленных протоколов собраний профсоюзных комитетов и конференций денежные средства выделяются РОО ШПЛС в соответствии с уставными целями профсоюза.

С учетом изложенного, в ходе проверки нарушений действующего законодательства не установлено.

Транспортный прокурор А.Ф. Полещук

Менеджеры Аэрофлота просчитались или ...

В период с мая по июль 2011 года пилоты Аэрофлота обращались к Генеральному директору ОАО «Аэрофлот» с просьбой разобраться в ситуации с причинами несоблюдения работодателем условий заключенных трудовых договоров, а также с неправильной оплатой труда за работу в ночное время и за работу в особо вредных и особо тяжелых условиях труда. Гендиректор Аэрофлота нарушений в оплате труда не обнаружил.

13 июля 2011 года 46 пилотов АФЛ (при поддержке своего профсоюза ШПЛС) написали заявления в Прокуратуру по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте (далее Прокуратура) о нарушении работодателем условий заключенных трудовых договоров, а также грубым нарушением работодателем требований действующего законодательства РФ в части оплаты труда (в т.ч. за работу в ночное время и за работу в особо вредных и особо тяжелых условиях труда).

Прокуратура перенаправила все заявления в Государственную инспекцию труда в г.Москве (далее ГИТ). После тщательной проверки, которая длилась более трех месяцев, ГИТ в декабре 2011г. обязала Аэрофлот устранить допущенные нарушения и выплатить работникам недоплаченные денежные средства.

Аэрофлот обжаловал предписание ГИТ об оплате пилотам первых 32 часов полетного времени и доплате за работу в ночное время и за работу в особо вредных и особо тяжелых условиях труда в Нагатинском суде г.Москвы (ДЕЛО №2-2012/2012)

<http://nagatinsky.msk.sudrf.ru/>
22 июня 2012года Нагатинский суд г. Москвы по делу принял решение:

поскольку условия оплаты труда членов летных экипажей за работу в ночное время, особо вредных и особо тяжелых условиях труда применяемые в Аэрофлоте ухудшают условия оплаты труда работников по сравнению с установленными трудовым законодательством, то Аэрофлот обязан произвести перерасчет и доплатить работникам денежные средства за работу в ночное время, особо вредных и особо тяжелых условиях труда за период с 01.04.2011г. по 31.08.2011 г. В оплате первых 32 часов полетного времени суд работникам отказал.

Решение суда в части не удовлетворившей ГИТ и работников обжаловано в Московском городском суде. Слушание было назначено на 02 октября 2012 года (11:00, зал №373). 2 октября заседание в Мосгорсуде не состоялось по причине неявки представителя Аэрофлота. Следующее заседание назначено на 12 октября 2012г. в 09:35.

В настоящее время Аэрофлот, по нашим сведениям, признал законным решение суда и выполнил его: деньги перечисляют на карточки 46 работников, обратившихся в прокуратуру. По нашей информации общая сумма задолженности для 46 работников за 5 месяцев составила более 7 млн. рублей! (выплаты составляют от 80 до 240 тысяч рублей, т.е. от 16 до 48 тысяч в месяц на каждого).

Отмечаем, что нарушения начались с 1 января 2002 года и продолжались по август 2012 года и касается всех пилотов Аэрофлота (более 1400 человек). Таким образом, вырисовывается астрономическая сумма задолженности. Похоже, что часть чистой прибыли Аэрофлота состоит из долгов по заработной плате пилотам. И это называется везде рекламируемой эффективной работой менеджмента Аэрофлота?

Профсоюз намерен продолжать работу и добиваться от работодателя оплаты всей задолженности каждому работнику, а также обратиться в Следственный комитет РФ и Генеральную прокуратуру о проверке деятельности Аэрофлота в части законности оплаты труда.

С 01 августа 2012 года введена иная система оплаты труда летного состава, которой, по нашему мнению, попытались закрыть вопрос дальнейшего роста задолженности перед летным составом. Но по нашим расчетам, учитывая решение суда, переход на новую систему оплаты труда летного состава (повышенную, как говорит гендиректор авиакомпании) ухудшит условия оплаты труда! Эта система вызывает много вопросов, на которые руководством компании не даёт ответы и, вероятно, будет обжалована.

Возникают вопросы:

- 1) задолженность по зарплате - это ошибка или преднамеренные действия руководства?
- 2) не являются ли эти долги частью прибыли авиакомпании?

Ободков И.К., помощник президента ШПЛС

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

ЧЕРНАЯ ПОЛОСА БЫВАЕТ ВЗЛЕТНОЙ ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ\$\$\$ НУ А ЛЕТЧИКИ ПОТОМ!

Именно безопасности полетов в настоящее время уделяется наибольшее внимание. Достаточно обратиться к официальным данным статистики, озвученным на первом международном форуме «Авиационная безопасность-2012»: на долю РФ в общем мировом объеме катастроф приходится 20%, при том что в объеме пассажирских авиаперевозок мы занимаем лишь 5%. Чаще всего причиной авиакатастроф указывается человеческий фактор.

«ЕСТЬ ТАКИЕ ПРОФЕССИИ...»

– Авиакатастрофы происходят везде, и никакая авиакомпания, и никакая страна не застрахована от того, что у нее может произойти авиакатастрофа, – комментирует Виталий Савельев, генеральный директор компании «Аэрофлот», крупнейшего авиаперевозчика страны. Причиной он также назвал человеческий фактор. – Не те педали нажал – человеческий фактор, не увидел какое-то препятствие – человеческий фактор, неправильно управляет самолетом – человеческий фактор. Поэтому первое – это ликвидация дефицита пилотов и создание «черных списков» пилотов – то есть пилот выпил, пилот что-то сделал не то, пилот нарушил дисциплину – это «черный список», который будет означать, что ни одна авиакомпания в России тебя уже на работу не возьмет. Иди, друг, трудись где-то на другом поприще, тебе никто не запрещает...

Согласно Докладу Межрегионального авиационного комитета (МАК), в первом полугодии 2012 года произошло 13 авиапроисшествий с воздушными судами Российской Федерации, в том числе восемь катастроф. «В совокупности факторов, которые привели к авиационным происшествиям в первом полугодии 2012 года, по предварительной оценке, в 10% событий проявились отказы авиационной техники, 90% событий были обусловлены отклонениями в действиях авиационного персонала при выполнении и организации полетов». Чаще всего в расследованиях авиапроисшествий значатся одни и те же традиционные пункты: техническая эксплуатация самолета производилась согласно действующему регламенту, на записи параметров бортового самописца признаки отказа авиационной техники в последнем полете самолета отсутствуют, оба двигателя в последнем полете были исправны... А вот дальше формулировки, указывающие на «человеческий фактор», могут различаться...

Но как-то никто не задумывался, что именно «человеческий фактор» может сработать на опережение – на предупреждение возможной авиакатастрофы. Российские летчики забили тревогу. Так, пилоты «Аэрофлота» в своих обращениях дошли до руководства страны. Прежде были индивидуальные и коллективные письма от Шереметьевского профсоюза летного состава в Минтранс, Росавиацию, Транспортную прокуратуру... Они критикуют двойственное толкование приказа Минтранса №139, который, в частности, регламентирует количество летчиков в экипаже на дальних перелетах, говорят о нарушениях трудового законодательства, возросших нагрузках, невыплатах заработной платы в полном размере...

Может, конфликт не вышел бы за рамки компании «Аэрофлот», если бы годом ранее генеральный директор компании Виталий Савельев отреагировал на открытое обращение по результатам собрания членов летных экипажей, где были выражены следующие требования:

– Увеличение штатного расписания отрядов А-320, А-330 с целью предотвращения многочисленных нарушений режима труда и отдыха летного состава.

– Выполнять полеты в качестве пассажира только в случае замены типа ВС с обязательным оформлением билета и предоставлением места в пассажирском салоне. Оплачивать полетное время по ставкам рабочего экипажа.

– Выплатить в полном объеме долги по заработной плате, образовавшиеся после введения в действие приказа №652, согласно акту государственной инспекции труда по Москве и представлению транспортной прокуратуры.

– Прекратить практику намеренного занижения рабочего времени летного состава, искажения документов (заданий на полет), постановки в план-график (наряд) явок с нулевым рабочим временем.

Точка на мониторе

Практически одновременно забили тревогу авиадиспетчеры. Профсоюз российских авиадиспетчеров потребовал от Правительства принятия неотложных мер для обеспечения безопасности полетов и устранения нарушений законодательства в сфере организации системы управления воздушным движением. Их обращения остались без должного внимания. Между тем, по словам президента Федерального профсоюза авиадиспетчеров России Сергея Ковалева, остро стоит проблема модернизации оборудования. Только представьте, в Московском центре управления воздушным движением работает шведская система «Теркас», установленная в 1979 году и запущенная в действие в 1981-м. Сейчаскратно возросла нагрузка на диспетчеров. Юлий Цезарь мог делать только три дела одновременно. А сколько, по-вашему, одновременно диспетчер может вести воздушных судов? Законодательно не регламентирована «пропускная способность» одного специалиста. Поэтому, как пояснил журналу «Человек и закон» Сергей Ковалев, диспетчер может находиться в связи с 15–20 бортами сразу. Каждый час в Шереметьево и Домодедово поднимается в воздух 40–50 воздушных судов, минимальный интервал между ними – от 45 секунд до 3 минут.

Никто не хочет совершенствовать структуру, построенную 30 лет назад. По словам Сергея Ковалева, нагрузка от увеличения количества пересечений маршрутов движения

воздушных судов в одной зоне на диспетчера возросла не менее чем в 10 раз, т.к. авиакомпании сейчас выполняют полеты в московские аэропорты и из них, исходя из экономических соображений, условий сервиса аэропорта, а не по географическому принципу расположения аэропорта и кратчайшего расстояния до следующего пункта назначения. В формальном ответе Минтранса дается понять, что профсоюз авиадиспетчеров не прав, технические вопросы анализируются, разрабатывается структура воздушного пространства, а в перспективе будет построен новый современный Московский центр управления воздушным движением. Срок «перспективы» – до конца года. Но специалисты четко отдают себе отчет, что за этот период никаких новых центров не появится.

По факту же – техника старая, – продолжает президент Федерального профсоюза авиадиспетчеров. – Нас пытаются убедить, что она несколько раз модернизировалась, а компьютеры якобы отвечают всем сегодняшним современным требованиям. Однако это совсем не так, потому что в противном случае автоматизированная система не отказывала бы так часто. В месяц происходит 5–6 случаев отказов по технике. При отказе пропадает информация: номер воздушного судна либо номер рейса, авиакомпания, куда следует, высота полета, скорость движения самолета... При потере данной информации у диспетчера остаются только точки от самолетов, которые он не может сразу распознать... требуется дополнительное время. Есть резервные системы, которые были установлены в последние годы в качестве дублирования старой. При переходе на резервную систему вся указанная информация остается в резервной системе, но автоматический перенос ее невозможен при восстановлении основной системы управления воздушным движением. Авиадиспетчеры вынуждены восстанавливать информацию вручную. Это крайне неудобно и требует дополнительного времени, которого нет в условиях высокой интенсивности полетов.

У диспетчеров, условно, два канала связи: визуальный (видеокартинка на мониторе от радиолокационной станции) и звуковой – посредством ультракоротко-волновой радиостанции. Бывали случаи, когда пропадала картинка, но диспетчеру удается восстановить «пропавшую картинку» расположением самолетов в воздухе по памяти и управлять «вслепую», применяя уже другие (увеличенные, временные) интервалы между самолетами.

Это очень сложная ситуация. Но потеря радиосвязи с экипажем гораздо серьезнее, если эта потеря произойдет по причине отказа связи на земле, т.е. отказ связи со всеми воздушными судами одновременно... Чаще происходят отказы связи на борту воздушного судна. Другими словами, у диспетчера на связи имеется несколько самолетов, имеющих нормальную связь, и один, например, с отказом... Существуют технологические операции, безусловно, создающие дополнительные трудности для диспетчера и экипажа, но обеспечивающие безопасный исход для посадки самолета. В этом случае воздушному судну без связи предоставляется «зеленый свет» – воздушное пространство перед ним освобождается и обеспечивается внеочередной заход на посадку.

Потеря связи

«С начала 2011 года зафиксированы 22 случая потери радиосвязи в полете. Учитывая растущую интенсивность полетов как в Российской Федерации, так и других регионах мира, подобные инциденты могут создавать существенную угрозу безопасности полетов», – говорится в телеграмме Росавиации №011115 от 01.12.2011 г. – По результатам расследований инцидентов, связанных с потерей радиосвязи, как правило, делались выводы об отказах радиосвязного оборудования или ошибках экипажа воздушного судна».

Вероятность одновременного выхода из строя всех радиостанций самолета крайне мала. Значит, остается констатировать факт засыпания экипажа. Такие случаи тщательным образом замалчиваются. Какой бы общественный резонанс, скандал вызвала информация. Большинство людей и без того боятся летать, а каково это знать, что самолет не контролируется человеком, а ведет его автопилот, пусть даже 5 минут. Эксперты называют усталость пилотов «немым убийцей» и приравнивают управление самолетом в состоянии переутомления к вождению в нетрезвом виде. Понятно, что каждые 45 секунд – 3 минуты в небо над Домодедово, Шереметьево, Внуково поднимается один самолет, и от общего числа рейсов 22 засыпания за штурвалом – это ничтожно малая цифра. Вопрос в другом – таких фактов вообще быть не должно! А что если в одном из самолетов со спящим от усталости экипажем окажутся ваши близкие?

В современной гражданской авиации летчиков катастрофически не хватает. Значит, нагрузка ложится на тех, кто уже работает. А кто летает сегодня? В последнее время Ульяновское училище наращивает выпуск, однако по-прежнему можно говорить о «возрастной яме». По словам самих пилотов, в отрасли очень мало летчиков среднего возраста, уверенных в себе, с опытом. Вот и получается крайность: либо 25 лет, либо 60, а середины – почти нет. Грубо, но факт. Один еще только учится, а второй – уже уступает по возрасту, состоянию здоровья. Нет той преемственности, которая была в советское время: раньше вторым пилотом можно было и 10 лет летать, набираться опыта, а сейчас 2–3 года, и вчерашний выпускник становится командиром воздушного судна. Идет на рейс такой важный, в форме, а на самом деле поджилки-то трясутся, и выполняет он полет на пределе своих возможностей, причем обычный полет, в хорошую погоду на исправном самолете. Генеральный прокурор Юрий Чайка, выступая в конце мая 2012 года в Совете Федерации, отметил в своем докладе негативную тенденцию: «скрываются факты допуска авиационными службами к полетам лиц, не имеющих необходимой летной практики». Что это значит? Значит, что компании из-за производственной необходимости вынуждены допускать к поле-

там таких летчиков. В данном случае «производственная необходимость» – это оплаченные авиабилеты, оплаченный лизинг новых самолетов, которые не могут простаивать.

Телеграмма Росавиации № 011115 от 01.12.2011 г. ИНФОРМАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НР 22

С ЦЕЛЬЮ ПРОВЕДЕНИЯ НЕОБХОДИМЫХ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ ИНФОРМИРУЮ О ПРОИСШЕДШИХ В ТЕЧЕНИЕ 2011 ГОДА АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЯХ, СВЯЗАННЫХ С ПОТЕРЕЙ РАДИОСВЯЗИ В ПОЛЕТЕ.

С НАЧАЛА 2011 ГОДА ЗАФИКСИРОВАНЫ 22 СЛУЧАЯ ПОТЕРИ РАДИОСВЯЗИ В ПОЛЕТЕ. УЧИТЫВАЯ РАСТУЩУЮ ИНТЕНСИВНОСТЬ ПОЛЕТОВ КАК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ТАК И В ДРУГИХ РЕГИОНАХ МИРА, ПОДОБНЫЕ ИНЦИДЕНТЫ МОГУТ СОЗДАВАТЬ СУЩЕСТВЕННУЮ УГРОЗУ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.

ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЙ ИНЦИДЕНТОВ, СВЯЗАННЫХ С ПОТЕРЕЙ РАДИОСВЯЗИ, КАК ПРАВИЛО, ДЕЛАЛИСЬ ВЫВОДЫ ОБ ОТКАЗАХ РАДИОСВЯЗНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ИЛИ ОШИБКАХ ЭКИПАЖА ВС.

Вот и получается, что приходится по максимуму задействовать тех, кто есть. Согласно санитарным нормам, максимальный «налет» в месяц не должен превышать 80 часов, однако с согласия пилота он может быть продлен до 90 часов. Дополнительные часы оплачиваются, что является лишней мотивацией, но усталость-то деньгами не компенсируется.

Подтвердить данные Росавиации о потере связи с экипажем журнал «Человек и закон» попросил непосредственно у самих диспетчеров.

– Бывает, что засыпают, в частности, из-за эксплуатации экипажей руководством авиакомпании, когда большой перелет, свыше санитарных норм, когда выходных дней нет подряд 2–3 недели, а летчики продолжают летать, – сказал в беседе с корреспондентом «Человек и закон» президент ФПАД России Сергей Ковалев. – Данные факты вызывают озабоченность на международном уровне, где практикуется использование трех пилотов на длинных международных перелетах по 11–12 часов. В российских авиакомпаниях, из-за нехватки пилотов, допускаются полеты на «длинных» рейсах с двумя пилотами. Не так давно из «Аэрофлота» был уволен командир воздушного судна, который настоял, чтобы на длительный рейс, свыше 11 часов, экипаж был усилен еще одним пилотом. Теперь он судится, восстанавливает свои трудовые права. Хотя этот командир воздушного судна заботился собственно не о себе, даже не об охране своего труда, а о пассажирах.

Журнал «Человек и закон» попытался разыскать данного летчика, чтобы как-то разъяснить ситуацию.

В ходе нашего журналистского расследования стало известно, что уволили не рядового летчика, а президента Шереметьевского профсоюза летного состава.

Авиапрофсоюзы

Защитой прав и интересов авиаработников занимаются следующие профсоюзы: Общероссийский профсоюз авиаработников, Профсоюз авиационных работников города Москвы, Профсоюз авиаработников радиолокации, радионавигации и связи России, Федеральный профсоюз авиадиспетчеров России (ФПАД), Профессиональный союз работников инженерно-авиационных служб (ПРИАС), Шереметьевский профсоюз летного состава (ШПЛС), Шереметьевский профсоюз борпроводников (ШПБП) и некоторые другие. Как видно из списка, ряд профсоюзов федерального уровня подчинения, ряд – регионального, а два последних имеют отношение к крупнейшему авиаперевозчику страны – «Аэрофлоту».

Следовательно, активность профсоюзных организаций – реальность нашего времени. Согласно мировой практике, отстаивать свои права должен не каждый работник в отдельности, а именно профсоюз. Как известно, один в поле не воин.

Так, например, Шереметьевский профсоюз летного состава существует без малого 20 лет, является членом Sky Team Pilot Association, объединяющей 40 тыс. пилотов по всему миру. У всех ведущих авиакомпаний, будь то американские, европейские, есть отдельный коллективный договор с летным составом. Подписания аналогичного документа и добивался ШПЛС, чтобы в одностороннем порядке руководство «Аэрофлота» не могло менять условия труда, оплаты. Но руководство «Аэрофлота» не посчитало нужным признать ШПЛС стороной переговоров.

Зато по обращению «Аэрофлота» была инициирована проверка ШПЛС Транспортной прокуратурой, которая вынесла заключение, что профсоюз действует законно, на основании устава.

По словам представителя профсоюза Игоря Ободкова, помимо проверки раньше были и другие факты, когда работодатель открыто вмешивался в деятельность профсоюза – прекращал ни с того ни с сего перечислять добровольные членские взносы из зарплат сотрудников на счет профсоюза. (При наличии письменных заявлений работников, являющихся членами профессионального союза, работодатель ежемесячно бесплатно должен перечислять на счет профсоюзной организации членские взносы из заработной платы работников. В настоящее время свыше 800 членов ШПЛС. – прим. ред.). Потом встал вопрос, чтобы лишить профсоюз помещения в Шереметьево-1. Сейчас профсоюз арендует помещения.

Оказалось, что с начала 2012 года «Аэрофлот» уволил не одного (как нам ранее стало известно), а сразу трех (!) профсоюзных лидеров ШПЛС. Такие меры вызвали возмущение со стороны летного состава – в адрес администрации и лично генеральному директору «Аэрофлота» Савельеву были направлены коллективные письма за подписью 170 летчиков. Реакции никакой не последовало.

Безопасность

как превышение должностных полномочий

Вопрос, кто прав, а кто виноват, как водится, решать суду. 28 августа 2012 корреспонденты журнала «Человек и закон» вместе с остальными участниками заседания прибыли в Пресненский суд, где рассматривался иск по восстановлению на работе в ОАО «Аэрофлот» командира воздушного судна «Боинг-767» Игоря Дельдюжова, лидера Шереметьевского профсоюза.

Из обсуждения на суде стало понятно, что Игорь Дельдюжов был уволен за нарушение правил внутреннего трудового распорядка. Руководство «Аэрофлота» посчитало, что он превысил должностные полномочия, пусть даже из соображений безопасности. А что же произошло на самом деле, какой «проступок» скрывается за сухими формулировками служебного выговора?

Видно, что уже не в первый раз Игорь рассказывает события от 24 ноября 2011 года, послужившие причиной его увольнения:

– Согласно заданию на полет, я должен был возглавить рейс SU-582 по маршруту «Шереметьево – Токио» и обратно, время отправления по расписанию было указано – 21.00. Еще предыдущим летом дальние рейсы, такие как в Токио, выполнялись увеличенным составом летного экипажа – тремя пилотами. Я пришел на вылет, посмотрел задание – второй пилот Поляков. В тот день в Москве шел снег, необходимо было провести противообледенительную обработку самолета, а это тоже время, чтобы не получилось, как в Тюмени... Просчитав примерное время рабочей смены, получалось следующее: 1 час предполетной подготовки (прохождение медкомиссии, таможни), 10:10 часов полетного времени (от запуска до выключения двигателя), плюс 30 минут послеполетных. Вышло 11:40. Облив нашего самолета с буксировкой тоже полчаса занимает. Поэтому в общей сложности – больше 12 часов! Если бы дело в Токио происходило, то, конечно, полетели бы вдвоем, а здесь есть резерв, зачем рисковать? Тогда я попытался оперативно связаться с дежурным командиром летного отряда «Боинг-767», восемь звонков – нет ответа. Поскольку рейс ночной, а продолжительность смены превышала законодательно регламентированные 11 часов (Даже согласно Приложению к Приказу ОАО «Аэрофлот» №498 от 25 октября 2011 года продолжительность полетной смены Шереметьево – Токио – 11 часов 10 мин. – Приказ есть в распоряжении редакции журнала), то для безопасного выполнения рейса требовалось усиление – еще один пилот! Резервный экипаж, находящийся в «Новотеле», должен был быть задействован на рейсе во Владивосток, задержанном по технической причине. Поэтому по согласованию с Центром управления полетами в состав экипажа был включен дополнительный член экипажа, вызванный из дома командир воздушного судна Валерий Пимошенко. Он живет недалеко и приехал буквально через полчаса. Команда прошла, что летит третий: было оформлено задание на полет, новые генеральные декларации. Нам разрешили запуск. 26 ноября мы вернулись в Москву. А еще через три дня последовал выговор, мол, я самостоятельно включил в «задание на полет» Пимошенко. Далее сфабриковали дело о неоднократном неисполнении мною должностных обязанностей и 5 марта 2012 года уволили.

На суде представители «Аэрофлота» продолжали отстаивать свою точку зрения – превышение Игорем должностных полномочий, что командир корабля «самостоятельно, не законно включил в экипаж дополнительного члена экипажа» при том, что рейс Шереметьево – Токио не считается ночным.

Мы не судьи и не авиаэксперты, а только журналисты, поэтому решили выяснить у пилотов других авиакомпаний, возможно ли самостоятельно «записать» на рейс дополнительных членов экипажа?

Все в один голос утверждают, что «без ведома группы планирования полетов и руководства это невозможно! Никто просто так не вправе сесть в самолет «за компанию» и полететь, пусть даже из соображений безопасности рейса.

Тогда мы обратились к самому Игорю Дельдюжову, как ему удалось изменить «задание на полет», наверно, украл бланки, вписал и подделал печати? Только так?

– Только старшему диспетчеру по обеспечению полетов предоставляется право внесения изменений в «Задание на полет», – совершенно серьезно отвечает летчик, ему после суда явно было не до наших шуток. – Более того, изменения в задание на полет и включение командира-усилителя Валерия Пимошенко удостоверены печатью ОПДО ЭВС. Я такой печатью уж точно не обладаю! Нам выдали паспорта и генеральные декларации, выпустили на аэродром, разрешили запуск и взлет. Кроме того, нам полностью оплатили этот рейс, включая премию за безопасное обеспечение полетов и соблюдение трудовой дисциплины, тем самым признав, что наши действия соответствуют руководящим документам. Согласно Руководству по производству полетов, летный директор имеет право и обязан отстранить от полета любого, кто создает угрозу безопасности и регулярности полетов. Если мы создавали какую-то угрозу, то почему нас не отстранили не только в Москве, но и в Токио? Если считали, что не то что на борту, а в кабине экипажа находится посторонний, почему выпустили рейс?

– С 2005 по 2010 год мы летали длительные рейсы с усилением – втроем, – продолжает Игорь Дельдюжов. – Потом потихоньку началось сокращение состава на определенных рейсах: сначала во Владивосток стали летать вдвоем, потом – в Южно-Сахалинск, Петропавловск, и пошло-поехало. Теперь уже и Шанхай, Гонконг, Токио – все рейсы вдвоем. Это очень опасно, большая нагрузка. Отсутствие усиления приводит к тому, что в течение 10-часового полета у пилотов нет технологического перерыва для восстановления физических и психо-физиологических способностей организма, так необходимых для безопасного завершения столь длительного полета.



на фото: Игорь Дельдюжов

Посадка – сложный и ответственный маневр, завершающий полет. Забыв о многочасовой усталости, нужно собраться и выполнить.

Все эти аргументы для администрации «Аэрофлота» оказались неубедительными. Был составлен приказ о применении дисциплинарного взыскания, где также было указано, что Игорь Дельдюжов «самовольно вызвал на работу командира воздушного судна».

– Считаю, что необходимо пресекать это проявление недисциплины, – продолжал убеждать нас в беседе заместитель генерального директора «Аэрофлота», летный директор Игорь Чалик. – Повторюсь, дисциплина – краеугольный камень, она является основой для авиакомпании, для безопасности полетов. Так вот, если нарушение дисциплины в малом и даже на земле, то в полете оно может привести к серьезным последствиям.

Получается, возвращаясь к началу публикации, «нарушил дисциплину – черный список». Выходит так. Все в «черный список» за безопасность, не иначе! Возникает вопрос, как такое вообще может быть? Почему о «проступке» вспомнили только через три месяца? Потребовалось найти формальный повод к увольнению? Можно ли назвать «проступком» желание обезопасить не себя, а в первую очередь пассажиров, при том что этого требует закон? На ночных рейсах с продолжительностью полетной смены выше 11 часов положено усиление – третий пилот. А вот если рейс дневной, то не положен!

Разъяснение того, какие рейсы считаются дневными, а какие ночными, юристы «Человек и закон» приводят из Приказа Минтранса: «В соответствии со ст. 63 приказа №139, к ночным полетным сменам относятся смены 50% и более продолжительность которых приходится на местное время базового аэропорта с 22.00 до 06.00».

Предположим, что день от ночи мы отделять научились. Тогда точное московское 21.00 утра. И в акте служебного расследования действительно написано, что «оба рейса считаются дневными, и продолжительность полетной смены для экипажа в составе двух человек составляет 12 часов».

Адвокат «Аэрофлота» Роман Хуторецкий также подтвердил корреспондентам журнала, что, по его мнению, данный рейс – дневной!

Когда журнал «Человек и закон» обратился с вопросом к летному директору Игорю Чалику: как можно выдавать черное за белое и наоборот и путать день с ночью? Он без возражений согласился, что смена ночная, но сослался на Приложение 1 к тому же Приказу №139, баланс рабочего времени нужно считать от времени явки, а не вылета.

Так трактуют приказ Минтранса наши российские авиакомпании, а не только «Аэрофлот».

Очень удобная трактовка, позволяющая «подгонять» ночные смены под 12 часов и экономить на третьем пи-

стенограмма судебного заседания

На суд приехал тот самый Олег Зимогорский, бывший дежурный командир ЦУП, выпустивший самолет из Шереметьево в тот день, который подтвердил, что в акте служебного расследования по этому делу, предоставленном «Аэрофлотом», стоит не его подпись, а подделка! Он ответил на все обращенные к нему вопросы суда. По заданию на полет вылет осуществлялся в 21.00. Время полета – 9.52. Так написано в расписании. Как вы считаете, полет, совершаемый с 21.00 до 7.26 утра, будет ночным или дневным?

Зимогорский: «Тут, по-моему, настолько очевидно, что я даже отвечать не хочу. Конечно, это ночная полетная смена! Я вообще считаю, что полет более 8 часов вдвоем – это уже запредельная нагрузка на экипаж».

Он получил исчерпывающее количество вопросов от адвоката «Аэрофлота» Романа Хуторецкого:

Хуторецкий: «Знаете, я вам задам один наивный вопрос, но все-таки попрошу ответить на него. Правильно ли я понял, что вчетвером лететь будет еще более безопасно, чем втроем?»

Зимогорский: «Вы специфики работы не понимаете».

Хуторецкий: «Я потому и спрашиваю».

Зимогорский: «Самолет создан для двух пилотов. Давайте еще вдесятером в кабине летать!»

Хуторецкий: «Я к этому и веду! Вы тут говорите, втроем спокойнее, исходя из логики, вчетвером еще было бы удобней?»

Зимогорский: «Я могу сказать одно: самолет рассчитан на двоих, и лететь должны двое. Но когда двое летят 11 часов без отдыха, это уже не экипаж. Когда один человек выходит и имеет три часа технологического перерыва, он отдыхает от полетной смены, и это в высшей степени помощь. Если все трое отдохнули по три часа, это боевой работоспособный экипаж, готовый к любым испытаниям».

Хуторецкий: «Прекрасно. А если их будет четверо, и все четверо отдохнут, это будет боевой экипаж, работоспособный?»

Зимогорский: «Если продолжительность полетного рейса более 12 часов, там двойной экипаж, и это будет еще более безопасно».

те! Помните открытое письмо летчиков?

– В то же время смена, которая начинается в 5.50, по определению является ночной, хотя проходит в дневное время, но про это почему-то никто не говорит, – объяснил летный директор.

– Мои действия как командира воздушного судна, обязанного учитывать степень безопасности полетов воздушных судов как источников повышенной опасности, обеспечивать соблюдение норм рабочего времени экипажа и безопасной продолжительности полета, трактуются администрацией как нарушение должностной инструкции командира воздушного судна, – объясняет нам Игорь Дельдюжов.

На суде со стороны «Аэрофлота» в адрес Игоря Дельдюжова прозвучали следующие обвинения, что он заранее все спланировал, поэтому и в Токио залил больше топлива, чтобы замедлять обратный рейс, «натягивать» искусственно время.

– Зачем мне это делать, зная, что для анализа рейса напрягут целую службу расшифровки? – удивляется Игорь. – Зная физику, чем медленнее летишь, едешь, тем меньше тратится топлива, так что необоснованно. Кроме того, командир определяет финальную заправку.

Потом адвокат «Аэрофлота» стал говорить о превышении санитарной нормы у привлеченного капитана-усилителя. Откуда Дельдюжов мог владеть данной информацией? Забегая вперед скажем, что представители «Аэрофлота» отрицали, что причиной увольнения Дельдюжова могла стать его профсоюзная деятельность, связанная с работой по защите прав пилотов. Списать на непрофессионализм было бы невозможно. Так, например, в конце января 2012 года, буквально за месяц до вынужденного увольнения, он был поощрен нагрудным знаком отличия – «За безаварийный налет часов II степени с планкой «ПИЛОТ», а 18 августа 2012 года руководитель Росавиации Александр Нерадько вручил Дельдюжову почетную грамоту за долгу добросовестную летную и общественную работу в гражданской авиации.

Ни в одной компании Европы невозможно уволить главу профсоюза без согласия самого профсоюза, но мы-то живем в России. Вопрос, как это происходит в «Аэрофлоте», мы адресовали адвокату авиаперевозчика Роману Хуторецкому.

«Ситуация с этими союзами – тоже абсурдная, по сути своей, – пояснил Хуторецкий. – Я очень люблю цветные примеры. Возьмем среднюю школу, где у нас был бы профсоюз учителей химии, профсоюз учителей физики, литературы. Вообще никого невозможно уволить! Все руководители профсоюзов, елки-палки...»

Пилоты – не водители маршруток!

Шереметьевский профсоюз для администрации «Аэрофлота» давно как кость в горле. Именно профсоюз инициирует проверки компании – Транспортной прокуратурой, инспекцией по труду. Но обоснованы ли они? Что это – действительно желание отстоять права работников или намерение спровоцировать публичный скандал?

– Иницирует профсоюз летного состава, – подтверждает журналистам «Человек и закон» Игорь Петрович Чалик. – Им нужно будоражить ситуацию, показывать деятельность. Они существуют на взносы. Больше членов ШПЛС – больше взносов. По информации на май 2012 года, в профсоюзе состояло около 700 человек из почти 1800 действующих пилотов. Сейчас же наметился выход из профсоюза, когда видят, чем они занимаются. Они специально идут на публичные акции, провоцируя скандал. И в этом причина этих исков и разбирательств последних 1,5 лет. Им нужно показать свою работу в кавычках, обращаясь в суды по малейшему поводу...

Все эти поводы журнал «Человек и закон» взялся уточнить и подвергнуть проверке. Со своей стороны мы составили и направили журналистские запросы в Росавиацию, Минтранс, Трудовую инспекцию по г. Москве, Московскую межрегиональную транспортную прокуратуру, чтобы уточнить данные, а также внимательно выслушать обе стороны.

Оказалось, что конфликт администрации «Аэрофлота» и ШПЛС имеет давнюю историю, наиболее обострившись в последние года два. Хотя первоначально профсоюз пытался наладить диалог. Потом ШПЛС стал предавать широкой огласке факты нарушений.

Так, по информации «Газета.ру»* за сентябрь 2010 года, транспортная прокуратура проводила проверку авиакомпании «Аэрофлот» в связи с жалобами пилотов на переработку. Тогда, по данным транспортной прокуратуры, налет экипажей в «Аэрофлоте» составил порядка 970 часов в год, а по данным профсоюзов летного состава, — 1000 часов. Напомним, что предельный налет — 800 в год при возможном увеличении с согласия летчика до 900 часов.

«Мы можем смело утверждать, что сегодня пилоты работают не как летчики пассажирских воздушных судов, а как водители-дальнобойщики», — утверждал тогда московский прокурор по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте Евгений Поспелов.

Именно из-за дефицита пилотов летчики были вынуждены работать больше, а отдыхать — меньше. Кто-то скажет — дела давно минувших дней. Давайте свежие факты! Хорошо.

КАДРЫ ОАО «АЭРОФЛОТ»

2011 ГОД

Принято - 259
Командиров воздушного судна — 32
Вторых пилотов — 227
Уволено - 82
По собственному желанию — 15
На пенсию — 30
По профзаболеваниям — 30
Со смертью — 4
По сокращению штата — 1
Призыв на военную службу — 1
По суду — 1

2012 ГОД (по состоянию на 31.07.2012)

Принято — 121
Командиров воздушного судна — 19
Вторых пилотов — 102
Уволено - 46
По собственному желанию — 12
На пенсию — 13
По профзаболеваниям — 16
Нарушение дисциплины — 3
Согласно ст. — 1
Со смертью — 1

Так, по словам Анатолия Якимчука, главного пилота «Аэрофлота», в настоящее время численность летного состава 1723 человека, 291 — наземный состав.

— Мы развиваемся, самолеты получаем, нам пилоты необходимы, чего греха таить. Мы увеличиваем численный состав как самолетного парка, так и людей. Наиболее критично вопрос на самолет — Airbus 320. Потому что у нас 80 самолетов сейчас, а будет 81 в декабре. На втором месте по критичности стоит самолет Airbus 330. Что касается «Боинга-767», у нас даже профицит, — говорит Анатолий Якимчук, выкладывая на стол перед корреспондентами «Человек и закон» штатное расписание. — На Airbus 330 необходимо 150 командиров, а имеем — 148, то есть недобор — 2 командира. Вторых пилотов должно быть 153, а у нас их 148, то есть недобор — 5. Но так как мы до конца года получаем еще 3 самолета 330-х, исходя из этого на каждый самолет нам надо по 18 человек, итого 54 человека. 7 + 54 = 61 человек. Следующий Airbus 320: необходимая укомплектованность капитанами — 402, по факту — 358 имеем, вторых пилотов должно быть 417, то есть на 22 больше, чем есть сейчас. Итого с учетом других судов... (считает) — 110 пилотов до конца года...

Однако, согласно справке укомплектованности «Аэрофлота» на 30.07.2012 г., компании требуется всего 175 человек — это и капитаны, и вторые пилоты (справка имеется в распоряжении редакции «Человек и закон»). Данное количество по факту на эту дату, без учета покупки новых воздушных судов.

Напомним, что Виталий Савельев в апреле 2012 года выступил с инициативой сократить отпуска пилотов с 70 дней до 48, о чем в Минтранс направил соответствующее письмо (письмо также есть в распоряжении редакции).

— Сейчас техника приходит высокоавтоматизированная, — подтверждает в беседе с «Человек и закон» Анатолий Якимчук, — поэтому и нагрузка на человека гораздо меньше чем была несколько лет назад. Наверное, время пришло сократить отпуска.

— Еще в 2011 году, представляя Шереметьевский профсоюз, мы стали плотно встречаться с летным директором Игорем Чаликом, ежедневно решать какие-то вопросы. В том числе обсуждать такие нарушения, как отсутствие графика, сверхурочные переработки, учет рабочего времени, задолженность по отпускам и др., — продолжает Игорь Дельдюгов. — Вместо этого он взял и отключил нам нашу общую локальную сеть «Аккорд», с помощью которой мы и выполняем свои уставные функции по контролю за соблюдением законодательства. Там указано, какие рейсы, какие графики у людей, отпуск. Фактически нам дали, что называется, «по рукам» — не лезьте! Как не лезьте? От этого безопасность зависит, если человеку отпуск не давали, если человек летает больше саннорм, если выходных у него нет, а сам он молчит...



Уважаемый Игорь Евгеньевич!

Нарастающая проблема дефицита летного персонала, которую вынуждена решать авиационная отрасль России, диктует необходимость проведения срочной ревизии действующей нормативной правовой базы в части регламентации режима труда и отдыха летного состава.

В частности, продолжительность дополнительных отпусков за работу в особых условиях для указанной категории работников установлена приказом МГА СССР от 13.03.1986 № 50 (копия прилагается), в соответствии с которым ежегодный отпуск летного состава увеличивается до 70 календарных дней.

При этом в иностранных авиакомпаниях-конкурентах продолжительность отпусков летного состава (обычно с диверсификацией для командира воздушного судна и второго пилота) не превышает 40 дней.

Указанный нормативный акт разрабатывался для предыдущего поколения воздушных судов отечественного производства, пилотирование которых требовало больших физических и эмоциональных нагрузок. В настоящее время в гражданской авиации России эксплуатируются современные воздушные суда с высокой степенью автоматизации управления. Учитывая эти обстоятельства, полагаю необходимым и возможным в кратчайшие сроки разработать и ввести в действие новый нормативный документ Минтранса России, предусматривающий максимальную продолжительность отпусков летных и кабинных экипажей в соответствии с требованиями Трудового кодекса Российской Федерации, с учетом: общепринятой практики, которая суммарно не превышала бы 48 календарных дней.

Прошу Вас дать соответствующее указание об отмене явно устаревшего нормативного документа МГА СССР, подготовке и вводу в действие нового, устанавливающего предельные нормативы продолжительности ежегодных отпусков летного состава.

Приложение: на 6 л.

Савельев
В.Г. Савельев

Исп. № 752-90-02
Тел. 752-90-02

В интервью журналу «Человек и закон» Анатолий Якимчук сказал, что это технически не могло быть, так как встала бы вся деятельность компании, завязанная на данной программе «Аккорд».

Московской прокуратурой по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте проведена проверка деятельности ОАО «Аэрофлот» по соблюдению режима труда и отдыха членов летных экипажей. Были истребованы графики отпусков летных отрядов за три года — 2009–2011 гг. В ходе проверки было установлено, что ОАО «Аэрофлот» требования ч. 1 ст. 124 ТК РФ, устанавливающей исчерпывающий перечень случаев продления или переноса отпуска на другой срок, не соблюдают. Также было выявлено, что перед работниками авиакомпании имеется значительная задолженность по всем видам ежегодных оплачиваемых отпусков, в том числе перед работниками, имеющими особый характер труда, а также иные нарушения трудового законодательства, в части недоведения до сведения работников графиков работ в установленные сроки.

Письмом ММТП (Транспортная прокуратура) от 19 марта 2012 года №1919/1255ж-11 установлено, что «с выявленными нарушениями в адрес руководства ОАО «Аэрофлот» 27.01.2012 прокуратурой внесено представление об устранении нарушений. Письмом от 01.03.2012 (исх.№09-491) представление прокуратуры отклонено, в связи с чем, в настоящее время прокуратурой принимаются меры по обжалованию бездействия должностных лиц ОАО «Аэрофлот».

В феврале 2012 года московский межрегиональный транспортный прокурор Владимир Тюлков сообщил, что летчики «Аэрофлота» не могут уйти в отпуск в связи с большим количеством рейсов и нехваткой пилотов. По словам прокурора, у некоторых пилотов задолженность по отпускам достигала 100 дней, — передавало агентство Прайм*.

Вопрос о нарушениях санитарных норм мы также переадресовали Игорю Чалику.

— Пилоты «Аэрофлота» не летают выше санитарной нормы, — категорично утверждает заместитель генерального директора, летный директор. — Аэрофлот действует строго в соответствии с приказом Минтранса №139. Нас же проверяют многочисленные надзорные органы — Инспекция по труду, прокуратура. В 2011 году было всего 11 случаев за весь год превышения саннормы. Но, согласитесь, это капля в море, причем это случаи — форс-мажор. И то превышения были незначительными. Обусловлены они, например, тем, что летчики уходят на запасные аэродромы. Превышение по времени вообще подчас непредсказуемо: вот самолет вырывается, потом может измениться очередность на вылет — и вместо там расчетных 10 минут он может простоять 30–40, вот же в Нью-Йорке бывают задержки по 2 часа... Как это можно спрогнозировать? Вот и бывает это перекрытие по времени... «Аэрофлот» в месяц выполняет 14 тыс. полетов, в год — порядка 168 тыс. полетов. А это всего лишь, повторяю, 11 случаев. Да, после всех предписаний, разборов я дал команду планировать не более 88 часов на одного летчика в месяц, чтобы как раз вот эти 2 часа были на форс-мажорные обстоятельства.

Да, наверно... 22 случая потери связи с судном по России — первая капля, только 11 зафиксированных случаев пре-

вышения санитарных норм в одной авиакомпании — вторая капля. А вода, как известно... Вот только опять идет смешение понятий: переналет далеко не то же самое, что «вынужденное перекрытие по времени».

Материальный фактор, или авиаматематика

Общеизвестно, что «Аэрофлот» входит в десятку мировых перевозчиков, являясь успешной конкурентоспособной компанией с высокими финансовыми показателями. За прошлый год чистая прибыль «Аэрофлота» составила 491 млн долл. США.

Летчики «Аэрофлота» получают зарплату на уровне ведущих европейских авиакомпаний. Согласно данным о вакансиях сайта «Аэрофлот», заработная плата командира воздушного судна — до 400 тыс. руб., второго пилота — в среднем 250–270 тыс. руб. в месяц. Их зарплаты не просто в 10 раз больше, чем по стране, но и для Европы считаются высокими.

— Пилоты получают по-разному, — конкретизирует главный пилот «Аэрофлота» Анатолий Якимчук. — Заработная плата состоит из фиксированного оклада и оплаты за налет часов. Чем выше налет — тем выше заработная плата. Однако приказ Минтранса №139 определяет санитарные нормы — 80 часов в месяц, с учетом времени до 90 по согласию летчика, а годовая, соответственно, 800 часов с возможностью продления до 900 часов.

Помимо переналетов, в авиации бывает и обратное. Опять же, возвращаясь к «фактору усталости» и берем калькулятор. Для дальноточных рейсов, например, в Нью-Йорк, Токио, Владивосток, санитарная норма «набегает» легко, а значит, и зарплата. А теперь представим себе летчика, который летает на «короткие дистанции», скажем, в Питер. Как налетать норму на коротких рейсах, а значит, получить положенную зарплату? Опять вспоминается пресловутое сравнение пилотов с «водителями маршруток».

— Невозможно на коротких рейсах налетать норму? — с этим вопросом мы обратились к главному пилоту Анатолию Якимчуку.

— Согласен, — подтверждает главный пилот. — На Суперджете невозможно налетать 900 часов, у ряда летчиков выходит максимум 600 часов в год, потому что Шереметьево — Нижний Новгород — это 35–40 мин. налета. Или Шереметьево — Минск, то же самое. Шереметьево — Санкт-Петербург. Поэтому у них годовая норма будет в лучшем случае 700 часов. Даже с учетом того, что рабочее время позволяет сделать два рейса. Все равно получится такой налет.

— В некоторых отрядах попробуй отказаться от рейса — жить спокойно не дадут. С дальноточного переведут на короткий. И для того, чтобы налетать положенные 80–90 часов и оправдать зарплату, у тебя будет столько рейсов, что мало не покажется, — говорит президент ШПЛС Игорь Дельдюгов.

Так что та «заоблачная» зарплата, которую декларируют, — это та планка, до которой еще нужно дотянуться, как спортсмену — взять высоту.

Мало того, в прошлом году Шереметьевский профсоюз выяснил, что летному составу не полностью выплачивается заработная плата. В июле 2011 года обращение в прокуратуру от ШПЛС было подкреплено заявлениями 46 пилотов. Прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте перенесла все заявления в государственную инспекцию труда по г. Москве. Профсоюз ссылаясь на грубые нарушения «Аэрофлотом» действующего законодательства в части оплаты труда, в том числе за работу в ночное время и за работу в особо вредных и особо тяжелых условиях труда. Государственная инспекция труда (ГИТ) проводила тщательную проверку более трех месяцев.

После вынесения предписания трудовой инспектор Людмила Краснянская уходит с занимаемой должности. Журналисты не преминули сопоставить два этих факта, предположив использование руководством «Аэрофлота» административного ресурса. Журнал «Человек и закон» напрямую задал данный вопрос непосредственным представителям компании «Аэрофлот».

Главный пилот Анатолий Якимчук подтвердил, что слышал об увольнении данного инспектора, с которым он долгое время работал по проверкам. Игорь Чалик был удивлен вопросом:

— Честно говоря, не знаю, каким образом это связано, — прокомментировал также он. — Причем согласитесь, что таких предписаний было много за последние год-полтора, кроме этого.

Но тем не менее, «Аэрофлот» в Нагатинском суде г.Москвы попытался впоследствии оспорить предписание инспекции об устранении допущенных нарушений.

Далее 22 февраля 2012 года Шереметьевский профсоюз подал в прокуратуру заявление о возбуждении уже уголовного (!) дела по факту невыплаты заработной платы.

Бесконечные проверки и суды!

— Я все меньше летаю, потому что только и делаю, что хожу по судебным заседаниям, — пожаловался нам главный пилот... И это действительно так.

— В Московском регионе ни одна авиационная компания не проверяется так часто прокуратурой и главной инспекцией по труду г. Москвы, как наша. «Аэрофлот» — самая законопослушная, прозрачная компания. Любой проверяющий, будь то работник прокуратуры, инспектор

Проверки ОАО «Аэрофлот» Государственной трудовой инспекцией по г. Москве

По результатам проверки были выявлены нарушения трудового законодательства в отношении 46 работников ОАО «Аэрофлот» – членов летных экипажей и 12 декабря 2011 года было выдано предписание № 7-11887-11-ОБ/712/77/4 об устранении выявленных нарушений, в том числе:

- 1) Произвести перерасчет и доплатить работникам недополученные денежные средства (заработную плату), а именно размер из расчета часовой ставки оплаты полетного времени с 1-го по 32-й час включительно с 01.04.2011 г. по 31.08.2011 г.;
- 2) Произвести перерасчет и доплатить работникам недополученные денежные средства за работу в особо вредных и особо опасных условиях труда из расчета часовой ставки оплаты полетного времени за период с 01.04.2011 г. по 31.08.2011 г.;
- 3) Произвести перерасчет и доплатить работникам недополученные денежные средства за работу в ночное время, из расчета часовой ставки оплаты полетного времени за период с 01.04.2011 г. по 31.08.2011 г.

по труду, приходит, открывает нашу локальную программу «Аккорд», где видно, кто сколько налетал, ночное, дневное время, период отпусков, – все буквально о каждом летчике, подтвердил в интервью с журналом «Человек и закон» Анатолий Якимчук, твердо заверив, что все предписания выполняются.

Чтобы установить, какие еще нарушения были уже в 2012 году, мы сделали информационный запрос в Московскую межрегиональную транспортную прокуратуру, и 23 августа 2012 года получили ответ. В частности, прокуратурой выявлено несоответствие Приказа генерального директора авиакомпании от 28.03.2012 №158 «О внесении изменений в приказ №28.04.2005 №180» действующему трудовому законодательству. Установлено, что вынесением вышеназванного приказа руководством ОАО «Аэрофлот» в одностороннем порядке изменен размер часовой ставки оплаты работы летного состава, что нарушает условия заключенных с пилотами трудовых договоров и соглашений к ним в части установленного Трудовым кодексом РФ порядка изменений существенных условий трудового договора. Данные изменения могли привести к уменьшению оплаты труда. Так, в соглашениях о дополнении (изменении) коллективного трудового договора (контракта) от 01.03.2011 г., заключенных между работниками и работодателем, указана фиксированная ставка оплаты работы за час полетного времени, но не имеется расчета включенных в нее доплат за работу в ночное время и за работу в особо вредных и тяжелых условиях труда, как указано в вышеназванном приказе генерального директора ОАО «Аэрофлот», что нарушает п. 4 ч. 2 ст. 57 Трудового кодекса РФ. Изменения часовой тарифной ставки касаются существенных условий трудового договора, а именно условий оплаты труда.

Напомним, что 22 июня 2012 года Нагатинский суд, где слушалось дело по обжалованию «Аэрофлотом» предписания Инспекции по труду, вынес решение: поскольку условия оплаты труда членов экипажей за работу в ночное время, в особо вредных и особо тяжелых условиях труда, применяемые в «Аэрофлоте», ухудшают условия оплаты труда работников по сравнению с установленным трудовым законодательством, то «Аэрофлот» обязан произвести перерасчет и доплатить работникам денежные средства за работу в ночное время, в особо вредных и особо тяжелых условиях труда за период с 01.04.2011 г. по 31.08.2011 г. В оплате первых 32 часов полетного времени суд работникам отказал (решение суда есть в распоряжении редакции «Человек и закон»).

Журнал «Человек и закон» попросил официального представителя «Аэрофлота» Игоря Чалика дать объяснение по данному вопросу.

– Да, наверно, в чем-то есть там недоработки наших документов, там по оплате они были, – подтвердил заместитель генерального директора, летный директор Игорь Чалик. – Ну ради бога! Если суд принимает решение, департаменты компании «Аэрофлот» вносят коррективы в эти документы, и мы исправляем ситуацию, если действительно так.

От дальнейших комментариев о перерасчете и доплатах он отказался, заявив: «Это вопрос не ко мне, а к нашим финансистам, юристам, это, пожалуйста, с ними».

Прокуратура подтвердила, что предписание выполняется. И Шереметьевский профсоюз в своем официальном пресс-релизе сообщал, что «в настоящее время «Аэрофлот» признал законным решение суда и исполняет его: деньги перечисляют на карточки 46 работников, обратившихся в прокуратуру». По информации ШПЛС, «общая сумма задолженности для 46 работников за 5 месяцев составила 7 млн руб. (выплаты составляют от 80 тыс. до 240 тыс. руб., т.е. от 16 тыс. до 48 тыс. руб. в месяц на каждого)».

Много это или мало? Понятно, что есть «средняя температура по пальцу», средний расчет зарплаты рядовых пилотов.

По словам помощника президента ШПЛС Игоря Ободкова, нарушения продолжались с марта 2011 года по август 2012 года и касались ВСЕХ пилотов «Аэрофлота» (более 1400 человек). Выплаты произвели только в отношении 46 обратившихся, а так бы получилась «астрономическая сумма задолженности».

Так что суды по «Аэрофлоту» могут продолжаться. Одним приходится отстаивать свое право на заработанные деньги, другие восстанавливаются в должности после неправомерных, по их словам, увольнений... Атмосфера нездоровая!

– Расскажите, когда все это уже кончится и мы спокойно будем летать самолетами «Аэрофлота»? – спросили мы у Игоря Чалика.

– Вы можете абсолютно спокойно летать самолетами

«Аэрофлота», никакой угрозы безопасности во всех этих выступлениях нет! – подтвердил Игорь Чалик. – Есть люди, которые не довольны всегда, которым постоянно нужно бередить вот эту всю [историю]... Предложи им сейчас зарплату в миллион рублей – и они будут удовлетворены ровно на один день! А потом поступит очередное обращение куда-нибудь, что-то не так. Повторю, они [Шереметьевский профсоюз] будоражат мнение для того, чтобы показывать, что это забота о летном составе, я бы назвал это заботой в кавычках...

В ближайших номерах журнал вернется к «Аэрофлоту». Продолжим отслеживать судебные разбирательства. Выясним, из чего складываются сверхдоходы топ-менеджмента авиакомпании и сопоставим цены на билеты «Аэрофлота» и других авиаперевозчиков. В первую очередь, мы руководствуемся интересами пассажиров, чтобы качество заявленного сервиса было соответствующим, а цены – доступными даже в пиковый сезон.

Вместо послесловия...

6 сентября 2012 года Пресненский суд вынес решение по иску Игоря Дельдюжова. Суд обязал «Аэрофлот» отменить выговор, отменить приказ об увольнении, восстановить Игоря Дельдюжова в должности командира воздушного судна летного отряда Боинг-767, взыскать с авиаперевозчика денежные средства за период вынужденного прогула, а также выплатить компенсацию за причиненный моральный вред. Судья отметил, что «решение в качестве восстановления на работе подлежит немедленному исполнению». Адвокаты «Аэрофлота» заявили, что последует апелляция. Пресс-служба главного авиаперевозчика отреагировала незамедлительно: «Вместе с тем к выполнению полетов И. Дельдюжов допущен не будет. <...> Однако Пресненский районный суд, принимая решение о восстановлении Игоря Дельдюжова, не учел истинную причину его увольнения. <...> Выполняя решение суда о восстановлении на работе нарушителя трудовой дисциплины, Аэрофлот гарантирует своим пассажирам безопасность полетов, и заявляет, что пилоты, допускающие нарушения правил безопасности полетов, никогда не будут допущены к выполнению полетов в составе экипажей Аэрофлота».

В беседе с Игорем Дельдюжовым мы спросили его, что дальше – работать-то ему в компании «Аэрофлот» с большой долей вероятности нормально не дадут. Был бы человек, а ... как говорится. Зачем ему все это надо?

– Так получилось, что я из авиационной семьи, третье поколение. Мой двоюродный дед был летчиком-истребителем, потом летчиком-испытателем на смоленском заводе. Глядя на него, в авиацию пошел мой отец и еще его брат. По зрению отец не попал на летчика, окончил техническое училище, потом технический университет инженером гражданской авиации и академиком по командным частям... Работал замначальника центра гражданской авиации в Ульяновске. А брат папы – заслуженный штурман РФ, чьи сыновья также в авиацию пошли. Мой старший сын на 4-м курсе Ульяновского летного училища, а младший еще в школе учится, но уже грезит небом. Что я им, молодым, оставляю: сокращенный отпуск и тяжелые условия труда, многочасовые перелеты на пару со вторым пилотом?

Людмила Ижипи, Виктория Маркина
Человек и Закон. Август-сентябрь 2012 г.

«Экономия на безопасности дает «Аэрофлоту» десятки миллионов рублей с одного ежедневного рейса в год»

В «Аэрофлоте» летчики работают за себя и за третьего пилота, который не летает.

6 сентября Пресненский районный суд Москвы признал незаконным увольнение командира Boeing-767 Игоря Дельдюжова из авиакомпании «Аэрофлот». Суд посчитал, что летчика нельзя увольнять за то, что он вызвал на рейс Москва – Токио – Москва третьего пилота. Восстановленный в должности руководитель Шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюжов рассказал «НИ», как в «Аэрофлоте» экономят на безопасности пассажиров, почему летчики нередко засыпают при управлении самолетом и почему время полета из Москвы в Токио по документам меньше, чем на самом деле.

– Компания «Аэрофлот», исполняя решение суда, восстановила вас в должности, но сразу же официально заявила, что до полетов вы допущены не будете. Как вы отнеслись к этой новости?

– Эта новость вызвала не только мое недоумение, а также возмущение и негодование моих коллег, но и Общероссийское объединение профсоюзов гражданской авиации оценило действия администрации как недопустимые. После восстановления я получил направление на прохождение медицинской комиссии. Но раз компания официально заявила на своем сайте, что до работы они меня не допустят, то появилось опасение, что для этого будут задействованы методы медицины. Поэтому я отказался проходить комиссию в больнице «Аэрофлота» и поехал в Центральную врачебно-летную комиссию. На этой неделе я лягу туда на полное медицинское обследование.

– То есть сейчас вы сосредоточитесь на работе в профсоюзе?

– Да, профсоюз готовится доказывать в суде, что приказ Минтранса РФ от 21 ноября 2005 года №139, в котором утверждается режим времени работы и отдыха членов экипажей на воздушных судах гражданской авиации, противоречит Трудовому

кодексу РФ. По закону у нас в стране восьмичасовой рабочий день. А летчики могут работать без подкрепления (вызова третьего члена экипажа) по 12 часов с разрешением продления рабочего времени до 14 часов. Право командира на продление рабочего времени превратилось в обязанность продлевать.

– Как это происходит?

– В Америке, если полет длится свыше восьми часов ночью, то в экипаже должно быть три пилота. А на дневных полетах у них идет усиление, если время полета свыше девяти часов. В России ограниченный по полетному времени нет. У нас решение об усилении принимается из расчета полного рабочего времени, куда входят предполетная подготовка, сам полет и послеполетные работы. В этих расчетах часто приводятся нереальные цифры. Например, за последние четыре года среднее время полета от Токио до Москвы было 10 часов 45 минут. «Аэрофлот» в расписании пишет: 10.20. Выходит, если к 10.20 прибавить час предполетной подготовки и полчаса послеполетных работ, то общее рабочее время выйдет 11.50. Это на десять минут меньше 12 часов, поэтому компания имеет право отправить в полет только двух членов экипажа. Если же взять реальное время полета 10.45, то общее рабочее время получится 12.15, и компания будет обязана делать усиление экипажа, то есть привлекать к полету третьего дополнительного пилота.

– Это происходит из экономии?

– За счет угрозы безопасности пассажиров и здоровья летного состава компания получает десятки миллионов рублей с одного ежедневного рейса в год. Помимо этого, есть еще проблема нехватки летчиков. Когда в 2010 году по инициативе заместителя генерального директора компании «Аэрофлота» – летного директора Игоря Чалика и с согласия гендиректора Виталия Савельева на рейсах, где время полета свыше восьми часов, решили летать не вдвоем, а вдвоем, из компании уволились десятки человек. Это очень много. Причиной их ухода стало то, что работать стало тяжелее, а заработная плата упала из-за уменьшения часов полета.

– Можно ли сделать вывод, что на дальние расстояния иностранными компаниями летать безопаснее?

– Этого я вам не говорил. Сами делайте выводы.

– Такие хитрости есть только с подсчетом времени полета?

– Нет, еще было сокращено до одного часа время на предполетную подготовку. Объясню, почему этого крайне мало. Подготовка к полету начинается с прохождения летчиками предстартового медицинского контроля. Его обязаны пройти все члены экипажа «не ранее, чем за два часа, и не позже, чем за час». Печать и время прохождения осмотра медработник ставит на обратной стороне полетного задания. Многие пилоты и указывают в качестве начала работы это время. Но администрация настаивает, чтобы пилоты писали не это время, а то, которое значится ровно за час до вылета по плану. На самом же деле летчики приходят на работу раньше, потому что за час качественно подготовиться к полету невозможно, так как надо кроме медосмотра выполнить таможенные и пограничные формальности, изучить метеорологическую информацию по маршруту полета, аэродрому назначения и запасным аэродромам, ознакомиться с предупреждениями и аэронавигационной информацией. Обязательно проводится брифинг с бригадой бортопроводников, где обсуждаются вопросы взаимодействия летного и кабинного экипажей. После прибытия на стоянку производится осмотр самолета, проверка документации и подготовка кабины и выдается разрешение на посадку пассажиров. В технологическом графике подготовки экипажа не выделено время на такие обязательные процедуры, как спецосмотр, получение диспетчерского разрешения и проведение противообледенительной обработки самолета. Это надо обязательно делать, если температура ниже плюс 6 градусов и имеются условия обледенения при взлете. Также надо проверить документы, которые подтверждают, что самолет исправен. Если у него есть отложенные дефекты, то надо выяснить, что делать, если в момент полета эти неисправности вдруг придут в действие. Напомню, что именно из-за этого в апреле произошло крушение самолета в Тюмени. Только на основании всей информации, полученной на предполетной подготовке, пилот принимает решение «на вылет». Если оно было сделано в спешке, некачественно, то это создает угрозу.

– Почему подсчет времени для вас так важен?

– Потому что от этого напрямую зависит безопасность полетов. Мы хотим внести поправки в 139-й приказ, чтобы там было четко прописано, что если полет превышает восемь часов, то необходимо усилить экипаж. Минимальный состав экипажа – это два пилота. Третий пилот участвует полностью в предполетной подготовке и находится в кабине на важных этапах полета – руление, взлет, набор высоты, снижение, заход на посадку. Он также прослушает связь, следит за параметрами работы двигателя. А на этапе горизонтального полета подменяет сначала основного командира, затем – второго пилота. Это дает им возможность отдохнуть. Получается своеобразная карусель. Если же пилоты преодолевают такой путь вдвоем, то к моменту посадки они находятся в крайне утомленном состоянии. И в случае чего не смогут оперативно реагировать на непредвиденные обстоятельства. Это доказано исследованиями. В «Аэрофлоте» на самолетах А-310 проводились эксперименты при длительных полетах. В составе экипажа летали врачи, которые проверяли реакцию пилотов, брали у них всевозможные анализы. Оказалось, что у них даже состав крови за время полета меняется. Потому что в небе совсем другие условия – вибрация, сухость воздуха, низкое давление, радиация и так далее. Больше ста вредных факторов одновременно воздействуют на летчика. Медики выяснили, что объем памяти падает, ухудшаются все реакции. Чтобы хоть немного понять состояние летчика, вы можете сами поставить над собой эксперимент – попробуйте просидеть перед телевизором десять часов, почти не вставая, смотря все время на одну и ту же картинку.

– Но ведь существует народное мнение, что пилоты работают только при посадке и взлете, а остальное время полета всем занимается автопилот, а летчики сидят и ничего не делают?

– Это мнение далеко от правды. В кабине самолета действительно нет физических нагрузок, там пилоты не тягают тяжести. Но они находятся в постоянном напряжении, внимание максимально сконцентрировано. Они должны быть в любой момент готовы к отказу техники или резкому изменению условий полета. Из-за этого происходит сильное утомление. Медики доказали, что им достаточно суток отдыха после длительного полета. Но мы все равно должны работать в таких условиях, даже если летишь 14 часов в Лос-Анджелес и обратно. Причем у наших менеджеров есть новая идея появилась, как сократить расходы. Они теперь хотят сесть в отелях бортопроводников по двое в один номер. В голове не укладывается, как так можно. Все взрослые люди, как это жить вдвоем? Один храпит, другой еще что-то делает. Хорошо, что летчиков пока эта инициатива не касается.

– Насколько возможно повторение ситуации, когда самолет Ту-204 чуть не упал в Новосибирске из-за нехватки топлива?

– Тогда на аэродроме посадки была плохая погода, и летчики решили лететь на запасной аэродром в Омск, но им не хватило топлива, и в полете оба двигателя выключились. К счастью, мастерством экипажа самолет удалось посадить. Успокою вас: этот случай беспрецедентный. В «Аэрофлоте» конечно же идет кампания по экономии топлива, так как траты на топливо составляют порядка 30% расходов компании. Создают компьютерные программы по расчету заправки. Экипажи стараются придерживаться данных, которые выдают эти программы, но бывают и перегибы. Хотя право определения финальной заправки принадлежит командиру корабля, экономисты стараются давить на них, чтобы те брали топлива поменьше: все же большие деньги. В такой ситуации и работаем. Однако никаких санкций, вычетов из заработной платы нет, но зато есть постоянные профилактические беседы и устные указания.

Руководитель Шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюжов
АНАСТАСИЯ МАЛЬЦЕВА

«Новые Известия» 20.09.2012 г.

СОЦИАЛЬНЫЕ ГАРАНТИИ

Об отпусках летного состава в РФ и попытке их сократить

10 сентября 2012 года руководство ОАО «Аэрофлот» обратилось в Верховный суд РФ с заявлением об отмене дополнительных отпусков для летного состава. Ранее аналогичное заявление было направлено в Минтранс РФ с аргументацией дефицита летного состава и упрощением работы на современных воздушных судах, но оно не нашло там понимания и поддержки. Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев полагает необходимым ввести в действие новый нормативный документ Минтранса России, предусматривающий максимальную продолжительность отпусков летных и кабинных экипажей в 48 календарных дней (как, например, это записано в контракте пилотов Air France). Он «забывает», что контрактами пилотов Air France, Delta гарантируется ежемесячно не менее 12 дней выходных, а у пилотов Аэрофлота таких гарантий нет!

На сегодня ежегодный оплачиваемый дополнительный отпуск летного состава составляет: 28 календарных дня (по Трудовому Кодексу РФ) и 42 дополнительных календарных дня, если годовой налёт составляет более 500 часов.

Инициатива руководства ОАО «Аэрофлот» вызвала резко негативную реакцию со стороны представителей летчиков, которые намерены убеждать чиновников Минтранса РФ в том, что этот вариант не решит проблемы, но повредит безопасности полетов.

В связи с ужесточением условий труда увеличится число пилотов, которые будут списываться по состоянию здоровья. Кроме того, часть пилотов примет решение об увольнении, поскольку большой отпуск — это единственное, что их удерживает пока в компании.

Трудовой кодекс РФ в статье 107 определил виды времени отдыха, а именно: выходные дни, нерабочие праздничные дни, отпуска.

По расчетам ШПЛС, за год общее количество выходных дней у пилотов «Аэрофлота» с учетом отпуска составляет 131, а после сокращения отпуска их будет 107. При этом обычный российский работник, не занятый на вредных производствах, отдыхает в год 136 дней, включая 28 дней отпуска, выходные и праздничные дни. Таким образом летчики, чья работа связана с серьезными психоэмоциональными нагрузками и вредными условиями труда, окажутся в ущемленном положении.

У пилотов ОАО «Аэрофлот» при планировании графика работы на месяц в графике закладываются 8 дней отдыха. Фактически пилоты (особенно на самолётах типа А-320) имеют от 3 до 6 дней отдыха. Графики работы и отдыха, как правило, не соблюдаются.

Если строго соблюдать ТК РФ и «Положение об особенностях режима рабочего времени...» (утверждённое приказом Минтранса №139 от 21.11.2005), то можно сделать такой математический расчёт выходных дней у летного состава:

365 календарных дней (один год) - 70 дней отпуска (основной и дополнительный) = 295 дней - 6 дней (прохождение ВЛЭК) = 289 дней (которые включают в себя 61 выходной день (см. п. 63 «Положения...»)). (365-70-6=289)

Итого ежегодный отдых составляет: 61 (выходные) + 70 (отпуск) = 131 день.

После отмены приказа МГА СССР №50 (от 13.03.1986) отпуска количество выходных дней будет = 72 выходных + 28 дня отпуска (100 выходных дней в год).

С учётом постановления Правительства РФ от 20.11.2008 №870 отпуск должен быть увеличен (как минимум) на 7 дней. Таким образом получается 100+7=107 дней отдыха в год.

Наземный работник в Аэрофлоте за год (52 недели) имеет: 28 дней отпуска + 96 дней выходных (суббота и воскресенье) + 12 нерабочих праздничных дней + как минимум 7 дней дополнительного отпуска по Коллективному договору (п.5.3.) = 143 дня отдыха в год (28+96+12+7=143).

Таким образом, учитывая напряженность труда, работу в особо вредных и особо тяжелых условиях труда летный состав, как минимум должен отдыхать такое же число дней в году, как и обычный работник. А получается на 36 дней меньше!

Как это можно будет расценить? Это будет дискриминация летного состава.

Похоже, что забота о безопасности полётов уходит на второй план, а приоритетом снова становится прибыль авиакомпании.

19 сентября 2012 года состоялось первое заседание комиссии Минтранса под председательством Шнырева А.Г. по определению продолжительности дополнительного отпуска летного состава. От профсоюзов в комиссии участвует президент ПЛС России Бойчук М.Ю.

Ободков И.К., помощник президента ШПЛС

О «мерах по удержанию» летного состава в ОАО «Аэрофлот»

В 2007 году на конференции в Нью-Йорке ШПЛС стал членом Ассоциации пилотов SkyTeam (SPA).

Нашим профсоюзом был собран большой объём информации об условиях труда, отдыха и оплаты пилотов в авиакомпаниях альянса. Данная информация была предоставлена руководству ОАО «Аэрофлот».

В марте 2008 года руководство АЭРОФЛОТА (К.Бушланов и С.Тулъский), обеспокоенные оттоком пилотов, запросило через представителей нашей авиакомпании за рубежом информацию о практике иностранных авиакомпаний, связанной с обеспечением лояльности и «удержанием» летных кадров.

Предлагаем ознакомиться с предоставленной информацией.

В информации из Швеции упоминается роль профсоюза (ассоциации) пилотов Швеции в защите интересов летного состава и участии в подписании Колдоговора (контракта), где все «меры по удержанию» прописаны...

Хотя это делается во всех крупных авиакомпаниях мира (кроме России).

Если бы предложение ШПЛС по заключению отдельного Колдоговора учитывались работодателем, то проблем с нехваткой летного состава в «Аэрофлоте» было бы значительно меньше.

Заместителю генерального директора - Начальнику управления персоналом ОАО «Аэрофлот»
БУШЛАНОВУ К.М.

Уважаемый Константин Михайлович!

На основании запроса в отношении способов и методов местных властей и авиакомпаний по осуществлению лояльности летного состава и его закреплению, информируем, что авиакомпания «Чешские авиалинии» в рамках действующего законодательства разработала и ввела в действие со своими сотрудниками «Коллективный договор».

Договор подписывается со всеми сотрудниками сроком на три года. Последняя редакция «Коллективного договора» была подписана в декабре 2007 года и вступила в силу с 01.01.2008 года. Договор содержит информацию об условиях и принципах работы в авиакомпании, даёт социальные и экономические гарантии со стороны предприятия и четко регламентирует обязанности со стороны персонала авиакомпании.

Действующий «Коллективный договор» гарантирует летному составу ежегодную Индексацию заработной платы в размере инфляции плюс один процент.

И рассчитывается следующим образом:

$$G_{2008} = P_{2007} \cdot \left(\frac{P_{2007} + I_{2007+1}}{C_{2007}} \cdot \frac{100}{100} \right), \text{ где}$$

G2008 - гарантированная заработная плата в 2008 году;
P2007 - средняя ежемесячная заработная плата в 2007 году;
I - официальный уровень инфляции;
C - средняя заработная плата за вычетом надбавок за налёт. Рассчитывается, как

$$C = P - \frac{Y * 1350}{12}, \text{ где}$$

P - налёт в 2008 и 2009 г.г - 637 часов в год, 2010-584 часа соответственно).

Превышение максимального ежегодного налёта премируется в размере 1350 чешских крон (примерно 84 доллара США) за каждый час переработки.

Помимо этого введены 8 видов различных надбавок к заработной плате, таких как за выслугу лет, за сложность, напряженность, налёт и т.д.

Следует отметить, что в настоящий момент заработная плата пилотов составляет от 160 до 190 тыс. чешских крон ежемесячно (от 10 до 12 тыс. долларов США).

Помимо экономических гарантий «Чешские авиалинии» предлагают широкий социальный пакет, создающий дополнительную лояльность сотрудников по отношению к работодателю.

К таким социальным гарантиям относятся:

1. Бесплатное медицинское страхование.
2. Бесплатное санаторно-курортное лечение (для пилотов со стажем более 3 лет).
3. Бесплатное питание в рабочее время.
4. Предоставление служебных помещений (на максимальный срок до 2 лет).
5. Бесплатное обучение (как повышение квалификации, так и иностранные языки).
6. Дотации на санаторно-курортное лечение членов семей.
7. Дополнительные отчисления в пенсионный фонд (в размере 3% от заработной платы).
8. Возможность получения бесплатных и льготных авиабилетов для сотрудников и членов их семей.
9. Единовременная материальная помощь.
10. Бесплатный проезд до места работы на городском транспорте.
11. Предоставление бесплатных парковочных мест на стоянках аэропорта.
12. Бесплатное посещение физкультурно-оздоровительного центра.
13. Предоставление суточных и командировочных во время служебных командировок.

Принятый пакет гарантий позволяет авиакомпании «Чешские авиалинии» не испытывать кадровых затруднений на авиационном персоналом. По полученной информации, в настоящее время на трудоустройство в компанию претендует порядка 50 пилотов. Однако вероятность их трудоустройства незначительна из-за укомплектования штатного расписания.

С уважением,

Генеральный представитель ОАО «Аэрофлот» в Чехии и Словакии (г. Прага)

В.А.Пархнмович

Заместителю генерального директора-начальнику управления персоналом ОАО «Аэрофлот»
Бушланову К.М.

Уважаемый Константин Михайлович,

В связи с Вашим запросом относительно программ закрепления летного состава в штате местных авиакомпаний (рд. MOWPPSU 11 1220/MAR 08), сообщаем Вам об известных нам мерах, которые предпринимает национальный авиаперевозчик ФРГ - авиакомпания «Люфтганза» в рамках подобной программы:

1. Пилоты получают высокие базовые зарплаты: например, зарплата командира самолета В-767 равняется 14-15000,00 евро в месяц;
 2. В дополнение к государственной пенсии пилоты получают значительную по величине корпоративную пенсию;
 3. В так называемый переходный период, в возрасте между 60 и 65 годами (после прекращения летной работы и до наступления возраста выплаты пенсии) предусмотрено обеспечение летного состава необходимой занятостью с адекватной оплатой;
 4. В авиакомпании действует система гарантированного повышения в должности вторых пилотов до командиров кораблей: через 3 года, при условии выполнения всех необходимых квалификационных требований;
 5. Пилоты имеют в рамках концерна «Люфтганза» высокую 10-ю должностную категорию, которая соответствует должности менеджера;
 6. Наличие пилотского удостоверения «Люфтганзы» позволяет получать скидки по всему миру в отелях, прокатах автомашин, при полетах на рейсах авиакомпаний-партнеров, при приобретении туристических путевок и т.д.;
- Ввиду высокой репутации авиакомпании «Люфтганза» во всем мире, пилот, который был однажды принят на работу в эту авиакомпанию, никогда не уволится по собственному желанию - разве что, он получит в другом месте значительно лучшие условия с твердыми гарантиями сохранения занятости и большими компенсациями в случае его увольнения.

Согласно информации, полученной в ведомстве ГА Германии, в стране отсутствует государственное регулирование в части приема на работу летного состава местными авиакомпаниями с точки зрения его гражданства. В настоящее время в авиакомпании «Люфтганза» работают пилотами, как граждане стран ЕЭС, так и граждане прочих стран. Авиакомпания сама определяет политику в вопросе найма летного состава, с учетом высоких квалификационных требований и имеющихся у нее возможностей переучивания пилотов.

С уважением,

Генеральный представитель ОАО «Аэрофлот» в ФРГ

А.Г. Авраменко

Заместителю начальника управления персонала - начальнику отдела представительств
Моренову С.А.

Представительством получены следующие данные относительно регулирования условий труда и обеспечения лояльности летного персонала в авиакомпаниях Швеции:

1. Заработная плата командира корабля в Швеции составляет от 30 тыс. до 80 тыс. шведских крон, включая налоги (экв. от 4,5 тыс. до 12 тыс. долл. США), второго пилота от 20 тыс. до 35 тыс. шведских крон (экв. от 3 тыс. до 5,5 тыс. долл. США). По данным «Центра статистики» Швеции средняя заработная плата пилота в 2007 г. составила 63100 шв. кр. (9700 долл. США) в месяц. Уровень заработной платы зависит от опыта работы, типа воздушного судна и авиакомпании, так например, з/п командира ВС в а/к «САС» составляет 95000 шв.кр (экв. 14,5 тыс. долл. США.), второго пилота - 65000 шв. кр. (10 тыс. долл. США), при этом при выполнении дальнемагистральных перелетов выплачиваются командировочные в размере 6000-10000 шв.кр. (900-1500 долл. США).

Согласно существующим нормам пилоты в Швеции работают около 180 дней в году. Рабочий день не должен превышать 13 часов с момента прохождения медицинской комиссии. Средний налёт пилота в Швеции - 500 часов в год, что составляет 20 часов в неделю или 3 часа в день. Возраст выхода на пенсию для пилотов в Швеции 55-60 лет.

2. На территории Швеции действует Шведская Ассоциация Пилотов Авиакомпаний (SweALPA), объединяющая всех профессиональных летчиков, трудоустроенных в гражданской авиации. Данная организация, включающая в себя примерно 1900 постоянных и ассоциированных членов, одновременно является членом международной ассоциации пилотов (IFALPA), активно сотрудничает с авиационными властями, департаментом гражданской авиации Швеции и авиакомпаниями в вопросах улучшения безопасности полетов, авиационной безопасности, условий труда и медицинского обслуживания. Пилоты авиакомпаний - члены SweALPA, имеют право организовывать в авиакомпаниях отделы (при наличии не менее 25 членов ассоциации), выполняющие функцию профсоюзов и пользующиеся поддержкой ассоциации в вопросах организации и улучшения условий труда, заключении трудовых и коллективных договоров. Летный персонал небольших авиакомпаний получает поддержку от SweALPA напрямую.

Взаимодействие с профсоюзами играет важнейшую роль в вопросах распространения информации, ведении переговоров и подписании соглашений и договоров. Основываясь на законодательстве и нормативной базе компании, сотрудничество с профсоюзами на основе подписанных соглашений позволяет руководству авиакомпаний регулировать как условия работы (например, в а/к САС Швеции в 2007 г. после переговоров с представителями профсоюзов руководством подписано соглашение о 10% росте заработной платы летного персонала к 2010 года), так и застраховать компанию от оттока персонала из-за недобросовестной конкуренции на рынке.

С уважением,

Представитель ОАО «Аэрофлот» в Швеции

С.А. Евсеенко



Заместителю генерального директора по ОЛР - директору летного комплекса
Тулъскому С.Г.

Уважаемый Станислав Георгиевич!

Сообщаю, что в соответствии с Вашим запросом через заграничного представителя ОАО «Аэрофлот» проведена работа по изучению практики иностранных авиакомпаний, связанной с обеспечением лояльности и «удержанием» летных кадров.

Полученная информация свидетельствует (см. таблицу, приложение №4), что уделяется профессиональным и материальным мотивационным факторам:

- гарантия карьерного роста в зависимости от стажа работы и квалификации (так, а/к «Люфтганза» проводит повышение в должности вторых пилотов до командиров кораблей через 3 года при условии выполнения необходимых квалификационных требований);
 - ежегодная индексированная высокая заработная плата (например, зарплата КВС а/к «Чешские авиалинии» составляет 10-12 тыс. USD, а КВС а/к «Люфтганза» - 14-15 тыс. EUR);
 - дополнительные выплаты, размер которых зависит от стажа работы в компании (французские авиакомпании применяют вознаграждение сотрудников по итогам года, зависящее от стажа работы: 2-5 лет - 5% от базового годового оклада, 5-10 лет - 10%, свыше 10 лет - 15%);
 - программы дополнительного пенсионного обеспечения (пилоты а/к «Люфтганза» получают дополнительную корпоративную надбавку, французские а/к производят дополнительные ежемесячные отчисления в размере 5-7% от оклада с последующей единовременной выплатой накопленной суммы, а а/к «ЧСА» производят дополнительные ежемесячные отчисления в пенсионный фонд в размере 3% от заработной платы);
 - антиинфляционная защита личных накоплений летного состава;
 - кредитование сотрудников на льготных условиях;
 - премирование за превышение зафиксированных в трудовом договоре норм ежемесячного или годового налёта (а/к «ЧСА» выплачивает 84 USD за каждый час переработки).
- В дополнение к изложенному иностранные авиакомпании предоставляют сотрудникам широкий спектр социальных услуг, таких как:
- дополнительное медицинское обеспечение;
 - санаторно-курортное лечение;
 - получение льготных и бесплатных авиабилетов;
 - единовременная материальная помощь;
 - бесплатное питание в рабочее время;
 - бесплатное обучение для повышения квалификации;
 - бесплатный проезд до места работы на городском транспорте;
 - бесплатные парковочные места на стоянках аэропорта;
 - бесплатное посещение физкультурно-оздоровительных центров.

Приложение №1 - письмо генерального представителя ОАО «Аэрофлот» в Чехии и Словакии - 2 листа.

Приложение №2 - письмо представителя ОАО «Аэрофлот» в Швеции №60.36/81 - 1 лист.

Приложение №3 - письмо генерального представителя ОАО «Аэрофлот» в ФРГ №60.6/140-1 лист.

Приложение №4 - сравнительная таблица - 1 лист.

С уважением,

Заместитель генерального директора - начальник управления персонала

К.М.Бушланов



ШЕРЕМЕТЬЕВСКИЙ
ПРОФСОЮЗ ЛЕТНОГО СОСТАВА
Sheremetyevo cockpit Personnel association

№ 24 " октябрь 2012 г.

№ 111

Президенту ПЛС России
Бойчуку М.Ю.

О внесении изменений в
ст. 56 ВК РФ

Уважаемый Мирослав Юрьевич!

В последнее время известными Вам лицами активно лоббируется вопрос о разблокировании ст.56 Воздушного кодекса РФ. Эти силы не заинтересованы в развитии авиации России, а пытаются таким путём получить сиюминутную прибыль и скрыть от общественности свою провальную политику в отношении лётного состава.

Просим Вас, как единственного представителя профсоюза, участвующего в обсуждении данной проблемы, учесть нижеизложенные доводы.

Прежде всего надо понимать каких пилотов мы бы хотели привлечь? Если русскоговорящих из СНГ, то лучше было бы упростить для них получение Российского гражданства и оказать помощь с переездом на ПМЖ в Россию и приобретением жилья. Нашей стране позарез нужны граждане и налогоплательщики. К тому же, по нашим данным, никакого избытка лётного состава в СНГ нет. Разговор может идти даже не о сотнях, а всего лишь о десятках человек, что в масштабе нашей страны ничтожно. Уровень оплаты лётного труда важен, но не является основным, т.к. общий уровень жизни в странах СНГ ниже, чем в России и пилоты стран содружества даже получая меньшую заработную плату, могут позволить себе гораздо больше, чем у нас. К тому же, уровень заработной платы в этих странах может быть повышен, чтобы предотвратить возможную утечку кадров.

Если же идея привлечь "русскоговорящих", то даже после возможного "разблокирования" мы не ожидаем массового наплыва иностранных пилотов в российские авиакомпании. Опытные, давно работающие в солидных компаниях не пойдут, т.к. не захотят терять seniority (аналог нашей выслуги лет), корпоративные пенсии, страховки и другие бенефиты, действующие в их компаниях. Теоретически могут прийти "недоделки" (в т.ч. выпускники училищ) для приобретения первоначального налёта, необходимого им для устройства в национальные компании.

Разве Россия хочет стать центром подготовки чужого авиационного персонала?

Кроме этого, привлечение иностранных пилотов поставит крест на собственном лётном образовании.

Сложнее будет нашим выпускникам лётных училищ устроиться на работу, что в итоге сократит и количество желающих быть пилотами. Финансирование собственных лётных училищ ухудшится, а там и так катастрофически не хватает преподавателей и инструкторов.

Инфраструктура авиакомпаний (даже первой тройки) не готова к привлечению иностранцев. К каждому «гастарбайтеру» надо будет прикреплять переводчика, который бы помогал ему решать вопросы с бухгалтерией, складом форменной одежды, планировщиками, учётками и т.д., не говоря уже об индивидуальных трудовых спорах. Локальные акты существуют только на русском языке. Каким образом иностранных пилотов будут знакомить с ними под роспись? Как будет происходить процесс освидетельствования их во ВЛЭК? Каким образом они будут сдавать необходимые зачёты для продления пилотского свидетельства, да и само свидетельство кто им выдаст?

Иностранные пилоты привыкли работать по индивидуальным контрактам, которые представляют из себя 300-400 страничные документы. Они готовятся на основании отдельных коллективных договоров между руководством авиакомпаний и представителями лётного состава. В России же ни в одной компании такого договора нет! Что руководство может предложить? Бесчисленное количество различных приказов, инструкций, указаний...?

Чисто с моральной точки зрения огромное количество молодых людей-граждан России - из деревень и малых городов, не имея никакой перспективы в жизни, могли бы получить хорошо оплачиваемую интересную и важную для страны профессию пилота.

Чрезвычайно важен аспект и национальной безопасности при допуске к выполнению полётов иностранных граждан, особенно в период активной террористической деятельности во всём мире.

Мы видим следующий выход из сложившейся ситуации:

- активная работа по привлечению в ГА пилотов ВВС, уволенных с военной службы,
- ускоренное обучение выпускников ВУЗов ГА по профильным дисциплинам, тренажёрной и лётной подготовке для получения свидетельства пилота (применение программ MPL),
- увеличение бюджетного финансирования лётных училищ,
- привлечение к финансированию самих авиакомпаний,
- создание частно-государственного партнёрства,
- привлечение инструкторского состава авиакомпаний для тренировки курсантов.
- проведение авиакомпаниями мероприятий по профориентации в средних учебных заведениях.

Президент
КВС Б-767

Дельдюгов И.В.

ВETERАНЫ АЭРОФЛОТА

Встреча ветеранов

29 августа 2012 года состоялась встреча ветеранов, бывших членов экипажей 63 летного отряда ОАО «Аэрофлот», посвященная знаменательной дате, истории этого летного отряда.

26 августа 2012 года исполнилось 60 лет со дня выхода постановления совета Министров Союза ССР об организации летного отряда для выполнения международных полетов, которому был присвоен № 63.

Встреча происходила в помещении музея ОАО «Аэрофлот». Во встрече принимали участие бывшие члены экипажей, командиры летных подразделений, в том числе бывший командир ЛО Колдунов А.А., главный пилот департамента производства полетов Якимчук А.П., заместитель председателя Совета Ветеранов ОАО «Аэрофлот» Черныш Г.И. и другие официальные лица. Приняли участие во встрече 64 ветерана летного отряда. Встреча проходила в торжественной, товарищеской обстановке. Для ветеранов были накрыты столы в главном зале музея. Присутствующие почтили минутой молчания ветеранов 63 летного отряда, умерших в последние годы.

Во время встречи было передано на вечное хранение музею ОАО «Аэрофлот» знамя 63 летного отряда, сохраненное бывшим старшим штурманом Королевым В.Д.

Все выступавшие вспоминали о годах работы в отряде, сложных полетных заданиях, выполненных с честью во многие аэропорты нашей планеты.

Бывший пилот-инструктор Полосухин В.И. рассказал присутствующим о том трудном пути, который прошел отряд с момента образования до завершения своего пути.

Присутствовавшим на встрече, действующим пилотам, все пожелаю летного долголетия, сохранения и укрепления традиций летных коллективов, процветания летных подразделений, в которых они летают.

Участники встречи благодарили организаторов встречи: бывшего КВС Лосева М.К., бывшего штурмана Гончарова В.Ф., бывшего бортрадиста Макарова В.И., бывшего бортиженера Алексева В.К. за хорошую организацию и проведение юбилейной встречи ветеранов, а Шереметьевский профсоюз летного состава за оказание материальной помощи для проведения встречи.

Член ШПЛС

Гончаров В.Ф.

29 сентября - День поминовения

Погода благоприятствовала.

Присутствовали человек 200-250 человек, в основном ветераны ГА, члены Президиума ПЛС, члены Президиума ШПЛС, члены профбюро пенсионеров ШПЛС, бывший замминистра СССР Горяшко А.М., бывший начальник УЛС ГА СССР Шишкин Ж.К.

География присутствующих от Магадана до Белоруссии.

Выступающие:

Обзор деятельности ГА от СССР до наших дней; количество перевезенных пассажиров за прошлые годы и в настоящее время, судьба отечественного авиапрома, количество и качество российских самолетов, безопасность полетов, подготовка летных кадров, тревога за российскую авиацию.

Отмечалась самоотверженная работа «пионеров» освоения отечественной техники, достижения и потери. Сделали торжественный обход «памяти» по могилам погибших экипажей ГА.

В заключение был организован торжественный стол по поминовению погибших коллег.

Организация прошла на высоком уровне.

Были возложены венки от организаций, принимающих активное участие в проведении этого торжественного мероприятия.

Отмечаем большую организаторскую работу руководителя АЛС Щеголева Валерия Михайловича.

Отмечено активное участие членов ШПЛС в этом мероприятии (к сожалению, в основном ветеранов), весомую материальную помощь ШПЛС в организации этого мероприятия.

В выступлениях подчеркивалась необходимость продолжать традиции по поддержанию памяти погибших работников летных специальностей.

«Аэрофлот» выделил автобус для поездки участников этого мероприятия из Лобни на Донское кладбище и обратно. К сожалению, участие такой могучей организации этим и ограничилось.

Член президиума ШПЛС -

В.В.Мамкин

О ветеранах боевых действий

По просьбе ПЛС России депутатами Государственной Думы Н.В.Коломейцевым, А.В.Апаринной, С.Н.Решульским, А.Е.Локоть и другими был инициирован проект Федерального закона «О внесении изменений в статьи 3 и 16 Федерального закона «О ветеранах».

В действующий, в настоящее время редакции закона ветеранами боевых действий могут быть признаны только члены летных экипажей воздушных судов гражданской авиации выполнявшие полеты в Афганистан во время ведения там боевых действий, награжденные государственными наградами либо получившим ранения, контузии или увечье.

Внесенным законопроектом предлагалось снять ограничение по наградам так как не все лица выполнявшие полеты были награждены. Предусматривалось распространить закон на членов экипажей (в том числе и бортпроводников) выполнявших аналогичные полеты во все другие государства, где велись боевые действия (Вьетнам, Ангола, Мозамбик, Сирия и др.).

Так же законопроектом предлагалось по льготам приравнять ветеранов боевых действий из числа летного состава гражданской авиации к военным летчикам.

Законопроект со стороны Минтруда, Минфина, Минэкономики, Минтранса, Минобороны и в целом Правительства поддержки не получил по целому ряду надуманных причин.

Обидно и несправедливо, когда в государстве находятся огромные деньги при многомиллионных выплатах по дивидендам, на полумиллионную зарплату в евро, тренерам и футболистам и нет форменных грошей для ветеранов, которые в сложных и опасных условиях выполняли свой долг перед государством.

Неподдержанный законопроект, пояснительную записку и заключение Правительства предлагаю для Вашего внимания.

В настоящее время ПЛС России подготовлен другой законопроект касающийся ветеранов боевых действий из числа членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации.

Член Президиума ПЛС России

В.П.Вечирко

Впервые в сборной России.



В республике Кыргызтан с 4 по 12 сентября 2012 г. прошли 8 Международные спортивные игры Государств участников СНГ.

Составной частью Международных спортивных игр были: спортивные соревнования по 16 видам спорта, Международный научный конгресс, а также большая культурная программа.

В этих мероприятиях участвовали спортивные делегации Азербайджана, Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана, России, Украины, Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана - всего около тысячи человек.

Команда ОАО «Аэрофлот», входившая в состав Российской объединенной спортивной делегации, выступала в 4-х видах спорта: волейбол классический, волейбол пляжный, плавание, теннис, в команде было 12 пилотов летного комплекса.

Наиболее урожайными в медальном плане, выступили пловцы, в их активе победы в эстафетах 4*50 м вольным стилем и комбинированная 4*50 м.

Успешнее всех из пловцов был 2-й пилот А - 320 А. Перминов, на его счету, кроме 2-х золотых медалей в эстафетах, 3 серебряные медали и 1 бронзовая на различных дистанциях.

Нельзя не отметить нашего ветерана Д. Паловкина (46 лет), который принял участие в 3-х дисциплинах, где принимали участие спортсмены Аэрофлота: стал победителем соревнований в пляжном волейболе, серебряным призером в команде волейболистов - классиков, а также выступал в двух эстафетах пловцов.

Итог выступления спортсменов Аэрофлота 5 золотых, 6 серебряных и 6 бронзовых медалей в копилку сборной России, победившей в общекомандном зачете.

Команда, как успешно выступивший дебютант, была отмечена специальным призом Межпарламентской Ассамблеи государств - участников СНГ.

Спортсмены Аэрофлота выражают глубокую благодарность президиуму ШПЛС за материальную и моральную поддержку выступать в столь престижном спортивном соревновании.

А.Трофимов

Авторы опубликованных в газете материалов несут ответственность за точность приведенных фактов, цитат, экономических названий и других данных, а также за использование сведений, не подлежащих открытой публикации. Мнения авторов не всегда совпадают с мнением редакции.

Учредитель: Президиум
Шереметьевского профсоюза
летного состава
Телефоны и сайт ШПЛС: (495) 995-16-78; Сайт ШПЛС: www.shpls.rf

Адрес редакции: 103340, Аэропорт «Шереметьево-1», Летный комплекс, к. 316
Худ. редактор: Терский Н.А.
Редколлегия: Дельдюгов И.В., Бортников А.Н., Малиновский А.А., Мороз И.Б.
E-mail: shpls@mail.ru

Отпечатано в ООО «Красногорская типография»
143400 г.Красногорск Коммунальный квартал., д.2
Заказ Тираж 999 экз.