



СИТУАЦИЯ ПО СУДУ НАД АКТИВИСТАМИ ШПЛС

3 марта в Мещанском районном суде Москвы состоялось очередное судебное заседание по рассмотрению уголовного дела, возбужденного в отношении трех активистов Шереметьевского профсоюза летного состава. С обвинительной речью выступила прокурор Оганян Д.Л.

До этого о приобщении новых документов к делу ходатайствовали адвокаты, однако большая их часть была отклонена судьей Максимовой Е.А. В настоящее время заседание с 16 марта перенесено. Запланированы прения сторон (речи адвокатов) и последнее слово обвиняемых.



**Мнение президента ШПЛС
Дельдюжова И.В.**

«Ни предварительное, ни судебное следствие не прислушались к показаниям всех свидетелей - пилотов,

которые считают, что руководством компании в сговоре с представителями правоохранительных органов была организована провокация не столько в отношении конкретных активистов профсоюза, сколько направленная на уничтожение всего профсоюза.

Эта версия не была отработана. Пилоты России не доверяют правоохранительным органам и считают проведенное следствие ангажированным и направленным на защиту интересов капитала. То, что суд отказался, по инициативе защиты, вызывать важнейших для определения истины свидетелей, говорит о нежелании досконально разобраться в обстоятельствах произошедшего.

Было странным слышать от суда отказ об исключении из материалов дела сфальсифицированных доказательств (прослушки телефонных переговоров), а также отказ в приобщении в материалы дела важнейших доказательств таких, как протокол заседания Роструда от 10.10.2013 и заключения ГИТ от 2014 года, что вы-

платы «Аэрофлотом» произведены в полном объеме.

После выступления в прениях прокуратуры стало понятно, что обвинение так и не разобралось в массе вопросов, которые обсуждались Пимошенко и Шляпниковым с руководством компании. Все свалено в одну кучу, хотя эти вопросы абсолютно не связаны между собой: вопрос выплат задолженности за вредность и ночь и коллективный договор смешан с вопросом незаконных увольнений Кнышова, кражи руководством ДПП его летных документов и заключения с ним мирового соглашения.

Если Мещанский районный суд осудит наших активистов, ШПЛС продолжит защищать их в апелляционной инстанции Мосгорсуда. Хочу подчеркнуть, что эта борьба руководства компании со своими пилотами не идет на улучшение имиджа компании. Согласно последним исследованиям рекрутинговой компании «Авиаперсонал», рейтинг Аэрофлота в номинации «Климат в компании» упал с пятого в 2013 году на десятое место в 2014.



ЗАБАСТОВКА – КРАЙНИЙ МЕТОД, НО САМЫЙ ДЕЙСТВЕННЫЙ

По России прокатилась первая волна забастовок, вызванная кризисными явлениями в экономике. Протестные настроения будут нарастать по мере ухудшения ситуации и роста увольнений.

Когда на предприятиях грозят сокращения, организаторами протестных акций готовы выступить профсоюзы. Так о готовности вывести людей на забастовку заявлял профком Ростовского завода гражданской авиации №412 (РЗГА). Пока на РЗГА довольствовались визитом чиновников, которые обещали написать письма в «Объединенную авиастроительную корпорацию» с просьбой разместить заказы на заводе.

Право на забастовку для защиты своих трудовых прав закреплено в ч. 4 ст. 37 Конституции РФ, но на деле оно крайне ограничено. Организовать ее чрезвычайно тяжело: установленная законом процедура излишне сложная. Сложилась большая судебная практика по делам о признании забастовок незаконными.

И это не говоря уже об отдельных отраслях, где забастовки запрещены в принципе! Конечно, и раньше самыми распространенными причинами забастовок являлись невыплаты заработной платы и увольнения. Но ведь могут быть и другие основания, например, забастовки с требованиями, касающимися реализации профсоюзами их прав. Представители работников могут добиваться улучшений условий труда.

Что же думают ведущие лидеры профсоюзов об этом труднореализуемом праве на забастовку?



Дмитрий Кожнев, организатор Межрегионального профсоюза «Рабочая ассоциация» (МПРА)

«Протестные акции ожидаются там, где будет происходить ухудшение материального положения работников, невыплаты зарплат, увольнения. Но протест будет там, где работают такие категории граждан, которые более-менее привыкли к нормальному образу жизни и уважают самих себя».

нее привыкли к нормальному образу жизни и уважают самих себя».

Иван Милых, Председатель организации «Новые профсоюзы»

«Работник, заключая трудовой договор, вступает в сделку купли-продажи. Он продает работодателю свою способность трудиться. Зарплата, которую мы получаем - это цена, которую



платит покупатель, условия труда - условия сделки. А это означает, что работник должен иметь право торговаться, пересмотреть договор или отказаться от продажи. В реальной жизни работники поставлены в жесткие рамки. Право добиваться желаемых условий сделки подменяется словами: «Не нравится, уходи!» <...> Осмысленное действие - добиться изменения условий труда к лучшему на своем рабочем месте. <...> Сделать это можно только

коллективно отказавшись от выполнения работы, остановив производство, т.е. забастовав.

Сейчас, во время экономического кризиса, когда число сложных и конфликтных ситуаций будет неизбежно нарастать, необходимо не «закручивать гайки» и искусственно ограничивать право на забастовку, а наоборот уравновесить возможности работников и работодателей путем максимального облегчения процедуры забастовок».



Игорь Дельдюзов, президент Шереметьевского профсоюза летного состава

«Считаю, что право на забастовку является одним из важнейших прав работников, наравне с правом на объединение. Забастовка - самый сильный и действенный способ влияния на производ работодателя. Наше законодательство намерено усложнило процесс организации

и проведения забастовки. Суды зачастую принимают решения о незаконности таких способов выражения коллективного протеста. Однако это не говорит о том, что стоит отказаться от забастовки как от метода борьбы. Подходить к этой, на мой взгляд, крайней мере следует очень осторожно. Тем более, я категорически против законодательного запрета на забастовку.

Такой запрет был в Законе СССР от 20 мая 1991 года N 2179-1 ст. 12, где было сказано «Прекращение работы как средство разрешения коллективного трудового спора (конфликта) не допускается, если это создает угрозу жизни и здоровью людей, а также на предприятиях и в организациях железнодорожного и городского общественного транспорта (включая метро), гражданской авиации, связи, энергетики, оборонных отраслей...» Право на забастовку на предприятиях и в организациях гражданской авиации было защищено ПЛС России в суде.

Однако международная организация труда запрещает, например, забастовку диспетчерам по управлению воздушным движением. Летчикам в России забастовка разрешена. Никто не может запретить, так как по сути никакой угрозы безопасности нет. Пассажиры могут полететь другой авиакомпанией или отправиться поездом. Российские летчики должны взять на вооружение опыт зарубежных коллег, которые, проводят массовые акции протеста, добиваются улучшения условий труда. Считаю, что одна только угроза забастовки послужила бы для работодателей сигналом ввести запрет на привлечение инопилотов и изменить в лучшую сторону положения о рабочем времени и времени отдыха (Приказ Минтранса №139)».



Михаил Шмаков, председатель ФНПР, и Борис Кравченко, президент КТР

Из совместного заявления «О праве на забастовку» «Генеральный совет Международной конфедерации профсоюзов объявил 18 февраля 2015 года глобальным днем действий в защиту права на забастовку. Федерация независимых профсоюзов России и Конфедерация тру-

да России, являясь членскими организациями МКП, всецело поддерживают данную инициативу. От имени наемных работников нашей страны, объединенных в



профессиональные союзы, мы заявляем: Право на забастовку, наряду с правом на создание профсоюзов и коллективные переговоры является фундаментальным правом трудящихся. Несмотря на скоординированную атаку на это право со стороны работодателей на глобальном уровне и в национальных государствах, это право продолжает оставаться одной из основ современной системы

трудовых отношений. <...> Мы убеждены, что лишь скоординированные действия организованных работников, подкрепленные фундаментальными правами в сфере труда, смогут урезать аппетиты транснациональных кампаний в их желании заставить трудящихся расплачиваться за последствия кризиса. Профсоюзы Российской Федерации последовательно выступают за расширение возможности применения этого права в трудовой сфере, облегчения процедуры объявления забастовки. <...> Право на забастовку неприкосновенно!»



Елена Герасимова, к.ю.н. Директор АНО «Центр социально-трудовых прав»

«Право на забастовку – актуальная и очень большая тема. В законодательстве СССР до конца 80-х годов не было никаких упоминаний о забастовках: они не были ни разрешены, ни запрещены. В 1989 года был принят Закон СССР «О порядке разрешения коллективных трудовых споров (конфликтов)», который рассматривал забастовку

как крайнюю меру разрешения коллективного трудового спора. Важнейшим этапом в развитии законодательства стало принятие Конституции Российской Федерации, статья 37 которой содержит положения, касающиеся права на забастовку.

Анализ норм главы 61 ТК РФ приводит нас к выводу, хотя и не однозначному, что субъектом коллективных трудовых отношений и соответственно права на забастовку являются работники, объединенные членством в одном профсоюзе (объединении профсоюзов) либо работой в одной организации, филиале, представительстве, ином обособленном структурном подразделении.

Причем по сравнению с ранее действовавшим Федеральным законом «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» акцент смещен в сторону закрепления больших полномочий за работниками, и меньших - за профсоюзами. Профсоюзы по существу лишились права самостоятельно, без поддержки всех работников организации, филиала, представительства, структурного подразделения, инициировать коллективный трудовой спор и объявить забастовку (ст. ст. 399, 410 ТК РФ).

**Подготовлено
Л. Ижипи**



ПОКАЗАТЕЛИ «АЭРОФЛОТА» ЗА 2013-2014 ГГ. ПО ДАННЫМ АГЕНТСТВА «АВИАПЕРСОНАЛ»

Кадровое агентство «Авиаперсонал», осуществляющее авиационный консалтинг более 10 лет, из года в год публикует Рейтинг работодателей-авиакомпаний по мнению соискателей.

Данное исследование отражает колебания интереса кандидатов на должность к авиакомпаниям, а также требования работодателей. Только в 2014 году в Агентство поступило 58 264 обращения по вопросам трудоустройства и обучения. Соискатели активно интересовались не только информацией о вакансиях, но и о самих работодателях.

Как отмечает Агентство, экономический спад привел к сокращениям, которым подверглись производственные службы: летные, инженерно-технические службы, службы бортпроводников. Авиакомпаниям получили возможность широкого выбора среди тех специалистов, которые совсем недавно были в дефиците.

Целевая аудитория среди кандидатов, обратившихся в «Авиаперсонал» по вопросу поиска новой работы, включает административный персонал (руководители и специалисты административных структур) - 52% и производственный персонал (пилоты, бортпроводники, инженерно-технический состав и др.) - 48%. Из всех обратившихся 96% интересовались работой в авиакомпаниях. Куда охотнее устраиваются специалисты? Для соискателей важными являются 4 категории: «Уровень заработной платы», «Условия труда», «Климат», «Карьерный рост».

На основе запросов специалистов-кандидатов в течение 2013-2014 годов Агентством «Авиаперсонал» был со-

ставлен рейтинг работодателей. Можно проследить в динамике, как менялись показатели ОАО «Аэрофлот ПА» за последний 2 года.

Как отмечает кадровое Агентство, рейтинг составляется на основе информации, которой располагают соискатели. Создатели исследования подчеркивают, что, возможно, эта информация не полностью соответствует действительности, но, прежде всего, мнение соискателей показывает, как воспринимается работодатель на рынке труда.

Категория 1. «Уровень заработной платы»

Здесь «Аэрофлот» находится в 2013 году на третьем, а в 2014 занимает почетное второе место.

Категория 2. «Условия труда»

В данной категории объединены такие условия, как регулярность выплат заработной платы, графики работы, условия оформления на работу (срочные и бессрочные договоры, скорость оформ-

ления), социальные пакеты, базировка офиса. Для соискателей «Аэрофлот» продолжает оставаться привлекательным работодателем. Позиция авиакомпании остается неизменной: из года в год лидирующее место.

Категория 3. «Климат»

Частные упоминания, отнесенные в данную группу: психологическая атмосфера в коллективе, развитость внутренних коммуникаций, наличие диалога сотрудников и руководства, конкуренция внутри коллектива.

По рабочему климату «Аэрофлот» занимает лишь 5 место, но в 2014 позиция авиакомпании скатилась - на 10 место. Вероятно, активные судебные тяжбы с собственными сотрудниками пошли на пользу.

Категория 4. «Карьерный рост»

Неизменно первое место занимает Аэрофлот в 2013 и 2014 гг.

Подготовлено Л. Ижипи



Комментарий Президента ШПЛС Дельдюжова И. В.

Когда я ознакомился с рейтингом авиакомпаний за 2013 год, опубликованным «Авиаперсоналом», то чрезвычайно расстроился, увидев, что мы на пятом месте в номинации «Климат в компании». Зная общую атмосферу в ДПП, многочисленные жалобы летного состава на нарушения законодательства при планировании труда и отдыха пилотов, начислении заработной платы и учета рабочего времени, считаю, что эта оценка объективна. Увидев десятое место в рейтинге за 2014, я понял, что ситуация стала еще хуже.

Но это не повод опускать руки. Необходимо объективно проанализировать атмосферу, определить раздражающие факторы и наметить пути решения проблем. ШПЛС со своей стороны готов к обсуждению этих вопросов и внесет свои предложения, чтобы работа летчиков в нашей авиакомпании стала комфортной и «Аэрофлот», как работодатель, вновь стал мечтой для всех пилотов России!

ПО ПОВОДУ ПИСЬМА АЭВТ МИНИСТРУ ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

В конце февраля 2015 года Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) обратилась в Министерство труда и социальной защиты с заключением лишить в перспективе экипажи воздушных судов положенных льгот.

До Минтруда пытаются донести идеи: во-первых, считать предложенный ведомством проект особенностей СОУТ для летных специальностей, противоречащим федеральному законодательству, во-вторых, исключить «летные профессии» из перечня специальностей, в отношении которых должна проводиться спецоценка с учетом объективных особенностей, диктуемых профессией.

Получается, вместо открытых дискуссий в формате рабочей группы Минтруда, спора, аргументов, доказательств, Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта, используя административный ресурс, пытается кулуарно лишить летчиков и бортпроводников объективной оценки их условий труда.

Хотим напомнить, что Ассоциация была создана в свое время для защиты интересов авиаперевозчиков и выработки согласованных решений и стратегии в области воздушного транспорта. Так что же получается, работодатели-авиаперевозчики лоббируют свои интересы при помощи АЭВТ? А интересы работодателей и работников, как известно, совпадают далеко не всегда.

С целью сократить расходы авиакомпаний на персонал, оценка может быть проведена не в пользу летчиков и бортпроводников. И ШПЛС и Профсоюз летного состава России едины во мнении, что спецоценка условий труда будет носить субъективный характер и направлена на «урезание» льгот.

Поэтому задача профсоюзов совместно с членами летных и кабинных экипажей не допустить односторонней спецоценки, носящей «заказной» характер. Со своей стороны, считаем важным и необходимым донести информацию до всех летчиков и бортпроводников. Как уполномоченные представители работников в переговорах с работодателем мы рассчитываем на вашу поддержку.

В случае, если члены летных и кабинных экипажей будут исключены из перечня рабочих мест в Постановлении Правительства РФ от 14.04.2014 № 290, чего кулуарно добивается АЭВТ, то это будет означать только одно ликвидацию наших в вами льгот:

- сокращенной рабочей недели (36 часов);
- доплаты за вредность и профзаболевания;
- льготной пенсии.

Благодаря нашим совместным усилиям были обоснованы претензии к организациям, аккредитованным для проведения спецоценки. Федеральной службой по труду и занятости (Роструд) проводились выездные проверки организаций, допущенных к проведению СОУТ, выяснилось, что не все из них соблюдают требования действующего законодательства. Из реестра компаний, оказывающих услуги в области охраны труда, была исключена 21 компания.

Минтруда России констатировало, что в ходе проверок 145 организаций было выявлено 207 нарушений требований законодательства о спецоценке условий труда. Наиболее часто встречающиеся нарушения – проведение измерений испытательными лабораториями, у которых истек срок действия аккредитации или прекращено (приостановлено) действие аттестата аккредитации, использование организациями приборов и средств измерений, не прошедших проверку, наконец, непроведение измерений обязательных факторов, установленных методикой спецоценки условий труда. Этот перечень из трех пунктов свидетельствует, что данная работа проводится настолько формально и поверхностно, что веры результатам спецоценки не может быть в принципе.

Спецоценка условий труда – единый комплекс мероприятий по идентификации вредных и опасных факторов производственной среды и оценке их воздействия на работников с учетом отклонения фактических значений от установленных нормативов. Эта работа позволяет сохранить жизнь и здоровье представителей особых профессий, к которым в том числе относятся и летные и кабинные экипажи воздушных судов гражданской авиации, поскольку будут включаться механизмы экономического стимулирования работодателей к улучшению условий труда, гарантируется установление зависимости размеров дополнительных тарифов страховых взносов в Пенсионный фонд РФ от условий труда по принципу «чем больше степень вредности на рабочем месте, тем выше тариф».

Качественно проведенная спецоценка условий труда скажется и на компенсациях за работу в особо вредных и опасных условиях труда, к которым, в частности, относятся летные специальности.

Шереметьевский профсоюз летного состава видит опасность проведения СОУТ в связи с тем, что аккредитованная организация может оказаться полностью подконтрольной работодателю и обоснует выгодные ему положения.

ШПЛС и ПЛС России уже более полугода участвуют в рабочей группе по разработке особого порядка проведения специальной оценки труда на рабочих местах летчиков и проводников. Кроме вредных факторов, которые можно измерить таких, как вибрация, радиация, сухость воздуха, шум, есть и такие, которые, несомненно, вредны, но измерить нельзя, например, часовые пояса.

Предлагаем АЭВТ открытую дискуссию по этому вопросу, а также заняться своим непосредственным делом – заключением тарифного соглашения с объединением профсоюзов гражданской авиации.

ОБРАЩЕНИЕ К ЛЕТНОМУ ПЕРСОНАЛУ И БОРТПРОВОДНИКАМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

В 2014 году по заявлению Профсоюза летного состава России о том, что условия труда членов экипажей гражданской авиации не могут быть адекватно оценены на общих основаниях в соответствии с Федеральным законом от 28.12.2013 г. «О специальной оценке условий труда» (СОУТ) №426 и методикой проведения, утвержденной Приказом Минтруда от 24.01.2014 г. за №33н по причине того, что летный труд, проходящий в непривычных для человека условиях, обусловлен очевидными особенностями и многими вредными факторами, которые не учтены ни в законе, ни в методике. В связи с этим заявлением были сформированы рабочие группы с представительством Минтруда, Госдумы и профсоюзов. Результатом этого этапа работы было Постановление Правительства Р.Ф. от 14.04.2014г. №290 «Об утверждении перечня рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом особенностей, устанавливаемых уполномоченным органом исполнительной власти». Сам контекст названия этого постановления признает наличие особенностей условий труда отдельных видов деятельности. На основании этого постановления рабочая группа на базе Минтруда с представительством специалистов по охране труда авиакомпаний и Профсоюза летного состава России провела целый ряд заседаний, подготовив проект приказа об особенностях проведения СОУТ на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей.

Однако, одержимые во что бы то ни стало лишить летный состав обоснованных многочисленными статистическими данными об утрате здоровья летным персоналом и борТПРОВОДНИКАМИ, фундаментальными научными исследованиями и обоснованиями проведенными коллективами НИИ авиационной и авиационно-космической медицины, НИИ медицины труда о вредности и опасности летного труда преференций, дабы сэкономить на здоровье персонала пилотов и борТПРОВОДНИКОВ, и даже на безопасности полетов, Ассо-

циация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) вышла с обращением в Министерство труда убрать летный состав и борТПРОВОДНИКОВ из перечня Постановления №290. Это означает ни много, ни мало: лишить эти категории специалистов всех обоснованных льгот: ограниченной 36 часами рабочей недели, продолжительности межполетного отдыха, дополнительного отпуска, льготной пенсии, компенсации за профзаболевания...

Уважаемые коллеги, мы делаем все возможное, что в наших силах и компетенции, прилагая и свои знания и опыт, привлекая ведущих ученых в области авиационной медицины к обсуждению, которые однозначно поддерживают нас. Однако Ассоциация эксплуатантов, много лет уклоняющаяся от какого-либо диалога и социального партнерства с профсоюзами отрасли, от заключения Отраслевого Соглашения, безосновательно и беспардонно, вопреки всякой логике, отказываясь от проведения корректных исследований, используя административный ресурс, пытается навязать свои решения.

В этой связи мы обращаемся к Вам, коллеги летного труда с призывом выразить свое отношение к происходящему, выразить свое отношение к членству в Профсоюзе летного состава и напомнить, что Ваше благополучие и безопасность в вашей работе зависят, прежде всего, от Вас самих.

Альфред Августович Малиновский, вице-президент Профсоюза летного состава России, заслуженный работник транспорта Российской Федерации





РАСТУТ РАСХОДЫ АЭРОФЛОТА, А ДОЛГИ УДВАИВАЮТСЯ

В начале года компании подводят финансовые итоги предыдущего года. Первой была опубликована финансовая отчетность ОАО «Аэрофлот» за 2014 год, подготовленная в соответствии с Российскими стандартами бухгалтерского учета (РСБУ). Далее в марте 2015 года Группа «Аэрофлот»* объявила финансовые результаты по Международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) за ушедший год.

В предыдущем номере «Взлетной полосы» был указан ключевой финансовый результат: за 12 месяцев 2014 года: чистая прибыль ОАО «Аэрофлот» составила 13 149 млн руб., увеличившись на 18,5%. В материале мы сослались на цифры, представленные пресс-службой авиакомпании.

Что касается финансовых показателей по МСФО, выручка группы «Аэрофлот» в 2014 году достигла 319 771 млн руб., увеличившись на 9,9% по сравнению с 2013 годом. Нестабильная экономическая ситуация повлияла на уменьшение количества международных перевозок и рост внутренних. Как сообщается в официальном пресс-релизе, увеличение пассажиропотока на внутренних линиях определило рост выручки Группы на 9,9% в 2014 году. Производственные показатели Группы в 2014 году по внутренним перевозкам

- 17 640 тыс. человек, а по международным - 17 096 тыс. человек. В 2013 году внутренними рейсами было перевезено 13 999 тыс. человек. По-прежнему сообщается о высоком показателе занятости кресел - 77,8%. Согласно отчету по МСФО, выручка от пассажирских перевозок в 2014 году составила 268 636 млн руб. А вот выручка от грузовых перевозок сократилась до 8 718 млн руб. «в связи с решением ОАО «Аэрофлот» приостановить деятельность своего парка грузовых самолетов в 2013 году и осуществлять грузоперевозки в багажных отделениях пассажирских самолетов», сообщается в официальном релизе компании. Однако негативные тренды авиационной отрасли, снижение курса рубля, переоценка обязательств по финансовому лизингу, увеличение расходов на топливо не могли не повлиять на данные финансовой отчетности.

В отчете по стандартам МСФО указан убыток за период 12 месяцев 2014 года - 17 146 млн руб. На 13,8% выросли операционные расходы группы и составили 308 503 млн руб. в 2014 году.

Больше стала отчислять Группа в свой фонд заработной платы. Как следует из отчета по МСФР и официального релиза: «Расходы на оплату труда увеличились на 15,0% по сравнению с аналогичным пери-

одом 2013 года до 52 148 млн руб. Динамика показателя обусловлена ростом численности персонала Группы и увеличением объемов работ (+4,3%), индексацией заработных плат в конце 2013 года (+2,2%), а также действием прочих факторов (+8,5%), в том числе пересмотром системы мотивации в дочерних авиакомпаниях с целью приведения ее в соответствие со стандартами ОАО «Аэрофлот».

Ну и, конечно, в разы увеличилась долговая нагрузка Группы. В 2013 году общий долг составлял 86 585 млн руб., то в 2014 году – уже 174 309 млн руб. Из чего можно сделать вывод, что долг увеличился за предыдущий год в 2 раза.

*Справочно: Группа «Аэрофлот», крупнейший в России авиационный холдинг, включающий ряд дочерних компаний: ОАО «Донавиа», ОАО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Оренбургские авиалинии» (ORENAIR), ОАО «Авиакомпания «Аврора» (единая дальневосточная авиакомпания, первый рейс совершила в ноябре 2013 г.) и низкотарифный ООО «Бюджетный перевозчик» (под брендом «Победа» авиакомпания открыла регулярные рейсы 1 декабря 2014 г.).

Подготовлено Л. Ижипи

ПОЗДРАВЛЯЕМ
ГОБИЛЯРОВ

ФОНД «АНТЕЙ»
и Президиум ШПЛС поздравляют:

С ВОСЬМИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

КАШИНА ВИКТОРА ПАВЛОВИЧА
ШУЛЬЖЕНКО ВАСИЛИЙ ИВАНОВИЧ

С ВОСЬМИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

ВОЛЖИНА АЛЕКСЕЯ ПЕТРОВИЧА

С СЕМИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

ШЕРЕМЕТЬЕВА ГЕОРГИЯ ПАВЛОВИЧА

С СЕМИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

РЯХОВСКОГО ЮРИЯ ИВАНОВИЧА

С ШЕСТИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

УШАКОВА ВАЛЕРИЯ ИВАНОВИЧА

С ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

АКСЕНОВА ВЛАДИМИРА АЛЕКСЕЕВИЧА

БЕЛАНА ВАЛЕРИЯ ПАВЛОВИЧА

ВВЕДЕНСКОГО ВЛАДИМИРА
НИКОЛАЕВИЧА

ЛЕЙБЕНКО ПЕТРА АЛЕКСЕЕВИЧА

МИХАЙЛОВА ВИКТОРА ЕГОРОВИЧА

РУДИКА ГЕННАДИЯ ГЕННАДЬЕВИЧА

УЛЬЯНОВА ИГОРЯ ЮРЬЕВИЧА

ФОКИНА ДМИТРИЯ ВЛАДИМИРОВИЧА

С ПЯТИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

ПЕТУХОВА ГЕННАДИЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА

БЕВЗУ АЛЕКСАНДРА БОРИСОВИЧА

СИМАКОВА ЕВГЕНИЯ НИКИТИЧА

ПОЛИКАШКИНА ВЯЧЕСЛАВА
БОРИСОВИЧА

С ПЯТИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

КРАСНОБАЕВА ВАСИЛИЯ
КОНСТАНТИНОВИЧА

СЕРЕДЮКА АЛЕКСАНДРА ИВАНОВИЧА

ФИЛЯ АЛЕКСАНДРА СЕРГЕЕВИЧА

ШВЕЦОВА СЕРГЕЯ ВИКТОРОВИЧА

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

CHANGE.ORG

На открытой электронной платформе для создания и продвижения социальных и общественно-политических инициатив, подачи гражданских петиций Change.org опубликован текст обращения к Генеральному Директору ОАО АК Трансаэро Плешаковой О.А. об отмене результатов сфальсифицированной специальной оценки условий труда.

Уважаемая Ольга Александровна!

Учитывая тяжелое финансовое положение на рынке авиационных услуг и, особенно учитывая положение дел в нашей родной авиакомпании, очень часто именно члены кабинных экипажей становились тем звеном, которое воплощало в жизнь на практике все Ваши идеи и замыслы наших менеджеров по оптимизации расходов в компании, при этом, продолжая поддерживать необходимый уровень предоставляемых услуг на бортах воздушных судов для поддержания имиджа авиакомпании Трансаэро.

Несмотря на все введенные новшества в отношении нас, а именно: уменьшение численности минимального состава экипажа, занижение условий проживания в гостиницах при нахождении в эстафетах, задержки выплат суточных и командировочных денежных средств, участвовавшие случаи задержек выплат заработных плат, равно как и отпускных, мы оставались верными выбранной профессии и компании Трансаэро. Мы стремились создавать положительный образ у наших пассажиров в отношении компании, оставляли приятные воспоминания о каждом полете для каждого нашего клиента.

Мы и дальше готовы делать все, от нас зависящее в деле становления нашей компании в один ряд с мировыми лидерами в области гражданской авиации при соблюдении наших прав, закрепленных за нами законодательством РФ.

После выхода на корпоративном портале интервью заместителя Генерального директора Клигермана Л. об итогах проведения специальной оценки условий труда мы, члены кабинных экипажей, ваши сотрудники и коллеги не можем остаться в стороне от хода решения вопросов, которые касаются нашего настоящего и будущего.

С выходом в свет данного интервью ваши сотрудники в этот день узнали о проведении специальной оценки условий труда, о чем ранее сотрудникам не сообщалось. Так же из данного интервью мы узнаем о том, что мы уже лишены ряда льгот, таких как право считать свою профессию вредной по списку № 2 и коэффициентом вредности 3.1. и права на досрочную льготную пенсию. Мы обеспокоены как итогами данного исследования, так и его последствиями. Так же мы хотим знать и понимать, каким образом проходила данная оценка.

В виду того, что для проведения специальной оценки условий летного труда необходимо учитывать многие особенности и вредные факторы, которые не учтены в ФЗ №426 от 28.12.2013 г. и методике проведения оценки, утвержденной приказом Министерством Труда РФ от 24.01.2014 года, были сформированы рабочие группы Министерства Труда, Госдумы и профсоюзов.

Результатом этого этапа работы было Постановление Правительства РФ от 14.04.2014 г. №290 с перечислением профессий, к которым должны применяться специально разработанные методики. На данный момент ведется глубокая работа по разработке данной методики с привлечением широкого круга специалистов. Мы подчеркиваем, что данная методика находится на стадии проработки.

Исходя из вышеизложенного

1. Обращаемся к Вам с просьбой о признании результатов проведенной оценки условий труда Клинским институтом охраны и условий труда преждевременными и неправомерными.

2. Просим Вас предоставить возможность членам ЛЭ и КЭ ОАО «АК «Трансаэро» ознакомиться с результатами вышеуказанной проверки путем размещения соответствующих документов в открытом доступе на Корпоративном портале portal.transaero.ru

3. Настаиваем на проведении специальной оценки условий труда только по методике, которая будет специально разработана и утверждена Министерством Труда для оценки условий летного труда. Мы подчеркиваем, летного труда, отличия условий которого от наземного очевидны и обоснованы многочисленными статистическими данными об утрате здоровья бортпроводниками, а также научными исследованиями, проведенными НИИ авиационной и авиационно-космической медицины, НИИ медицины труда о вредности и опасности летного труда.

4. С целью наблюдения за процессом проверки, а также контроля результатов измерения вредных параметров, на всех типах ВС и на всех этапах полета, а также при нахождении бортпроводника при исполнении служебных обязанностей во время стоянки ВС под бортом при работающей ВСУ, привлечь к процессу проведения СОУТ членов кабинных экипажей, без сокрытия их персональных данных.

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

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