



С НОВЫМ ГОДОМ!

Шереметьевский профсоюз летного состава поздравляет вас с наступающим Новым годом и Рождеством. Пусть уходящий 2017 год оставит в памяти лишь успешное и доброе, а наступающий 2018 – будет для вас годом новых свершений и достойной, стабильной работы в ПАО «Аэрофлот».

Примите самые искренние пожелания неисчерпаемого оптимизма и душевных сил, осуществления всех замыслов и начинаний. Доброго вам здоровья, удачи и благополучия в новом году.

С уважением,
Президент МРПС «ШПЛС»
Дельдюзов И.В.

ПРОКУРАТУРА ПОДТВЕРДИЛА ФАКТЫ ПЕРЕНАЛЕТА В ПАО «АЭРОФЛОТ»

Руководство авиакомпании «Аэрофлот-российские авиалинии», прикрывая собственные просчёты в кадровой политике по обеспечению достаточным количеством лётного состава, решилось на нарушение Приказа N 139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации».

Один из руководителей Департамента производства полётов придумал формулу перерасчёта годового полётного времени, согласно которой пилоты, не давшие письменного согласия на переналёт свыше 800 часов в год, могут (читай - обязаны) летать больше указанной выше цифры.

Был выпущен локальный акт «Методика расчёта нормы полётного времени члена летного экипажа воздушного судна АЭРОФЛОТА», который в числе прочих согласовал и Председатель ППО работников ОАО Аэрофлот. ШПЛС посчитал это грубейшим нарушением Приказа №139 и для предотвращения беззакония обратился в Прокуратуру, Минтранс и Росавиацию.

Прокуратура провела выездную проверку и подтвердила факты нарушений.

Руководители, преднамеренно допустившие нарушения трудового законодательства, понесут административную ответственность. Им стоит задуматься, что своими действиями наносят ущерб имиджу

«Аэрофлота», угрожают жизни и здоровью пассажиров и экипажей.

На основании обращения ШПЛС прокуратура подтвердила факт, что пилоты ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» в нарушение требований п.п. 7,8, 11, 12 Положения (Приказ №139) и ст. 99, 211 ТК РФ привлекались к выполнению полетов сверх 800 часов при наличии отказа от увеличенной нормы полётного времени. В связи с этим, в адрес генерального директора ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» внесено представление, представители юридического и должностного лица вызваны для участия в вынесении постановлений об административном правонарушении, предусмотренного ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ.

Генеральному прокурору РФ

Ю.Я. Чайке

ЗАЯВЛЕНИЕ

ПАО «Аэрофлот» инициировал пересмотр норм полётного времени в сторону увеличения, следствием чего станут незаконные переработки, которые могут негативно отразиться на состоянии здоровья членов экипажей воздушных судов и безопасности полетов.

Приказом N 139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации» Минтранс оградило пилотов от переутомления. Согласно п. 11 Приказа N 139 Продолжительность полётного времени при выполнении полетов на всех типах воздушных судов не может превышать 80 часов за один календарный месяц, 240 часов в квартал, 800 часов за календарный год. В п. 12 уточняется, что продолжительность полётного времени, установленная п. 11 настоящего Положения, с письменного согласия члена экипажа и с учетом мнения представителей работника может быть увеличена до 90 часов за один календарный месяц, до 270 часов в квартал, до 900 часов за календарный год.

Работник вправе отказаться от выполнения летной работы с увеличенной нормой полётного времени, уведомив об этом работодателя в письменном виде не позднее, чем за один месяц до введения в действие месячного графика работы и отдыха членов экипажей ВС летного подразделения. В связи с высокой загруженностью, интенсивностью летного труда, накопившейся усталостью и задолженностью по отпускам пилоты ПАО «Аэрофлот» воспользовались своим правом отказа от увеличенного полётного времени. Отказ от увеличенного полётного времени оформляется путем подписания дополнительного соглашения к трудовым договорам. Основная масса отказов пришлась на IV квартал 2017 года (с 1 октября 2017 года).

Несмотря на письменный отказ от увеличенной нормы полётного времени многие пилоты узнали о планировании свыше 800 часов. Согласно новым расчетам Департамента по производству полетов ПАО «Аэрофлот» годовая норма данных работников достигает 883 часа за календарный год.

Чтобы обосновать правомерность подобных расчетов, в ПАО «Аэрофлот» подготовлен проект изменений в Руководство по производству полетов (РПП) эксплуатанта, который вступил в силу 15.11.2017г.. В новых изменениях в РПП определена формула расчета полетного времени при отказе пилотов летать увеличенное полетное время:

$$\Sigma T12 = 900/12 \times N 90 + 800/12 \times N 80$$

Где:

$\Sigma T12$ – расчетная годовая норма полетного времени.

N 90 – количество месяцев в году, отработанных членом экипажа по норме 90 часов полетного времени в месяц.

N 80 – количество месяцев в году, планируемых по норме 80 часов полетного времени в месяц.

Необходимо отметить, что положения пункта 11 Приказа N 139 содержат императивную норму и строго определяют продолжительность полетного времени в месяц, в квартал, в год. Сама формула расчета фактически отменяет право пилота выполнять полеты с годовой нормой полетного времени 800 часов в год. Не имеет значения, когда пилот отказывается от увеличенного полетного времени в начале, середине либо в конце года.

Приказ N 139 также не содержит положений о том, что работодатель вправе в локальном нормативном акте самостоятельно определить такой порядок. Согласно п. 1 Приказа N 139 Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС ГА РФ разработано в соответствии с ТК РФ в целях обеспечения безопасности полетов, снижения утомляемости и сохранения здоровья членов экипажей воздушных судов.

В п 4.9. Приказа Минтранса РФ от 31 июля 2009 г. N 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» утверждается, что эксплуатант утверждает РПП, содержащее инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей. РПП является основным нормативным документом ПАО «Аэрофлот», регламентирующим организацию летной работы, производство и обеспечение полетов, который разрабатывается в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации, Федеральными авиационными правилами Российской Федерации (ФАП), межправительственными соглашениями, условиями и ограничениями Сертификата эксплуатанта ПАО «Аэрофлот».

РПП ПАО «Аэрофлот» наряду с другими документами, входящими в систему документации по безопасности полетов, внесенных в Сертификат эксплуатанта ПАО «Аэрофлот», одобряется специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации – Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация). Согласно сайту ФАВТ, действующий сертификат эксплуатанта № 1 был выдан ПАО «Аэрофлот» 22.05.1992 года. <http://www.favt.ru/dejatelnost-aviakompanii-reestr-kommercheskie-perevozki/>

Локальные акты работодателя не должны иметь противоречий (разночтений) с федеральным законодательством, регламентирующим организацию летной работы. В данном случае в своем РПП ПАО «Аэрофлот» инициировал пересмотр норм полетного времени в сторону увеличения. Кроме того, согласно ч.8 ст. 5 ТК РФ нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, содержащие нормы трудового права, не должны противоречить ТК РФ, иным федеральным законам, указам Президента Российской Федерации и постановлениям Правительства Российской Федерации. Согласно пункту 3 Приказа №139 нормы Положения являются обязательными при разработке руководства по производству полетов эксплуатантов, составлении графиков работы членов экипажей и расписания движения воздушных судов эксплуатантов.

На основании вышеизложенного и в соответствии с п.1 ст. 23 Федерального закона от 17.01.1992 № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации» прошу Вас провести проверку правомерности внесенных в п.7.4 Руководства по производству полетов ПАО «Аэрофлот» изменений, вынести протест на противоречащий закону локальный нормативный акт и отменить его, как противоречащий Приказу № 139 от 21.11.2005г.

Приложение проект внесенных изменений в п.7.4. РПП ПАО «Аэрофлот» на 1л. в 1 экз.

Президент ШПЛС
И.В. Дельдюзов

«ГЕРОИ» НАШЕГО ВРЕМЕНИ В ПАО «АЭРОФЛОТ»

Уважаемые пилоты ПАО «Аэрофлот»!

Страна должна знать своих «героев», которые в нарушение требований Приказа Минтранса РФ от 21 ноября 2005г. №139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации» (далее - Приказ N139) согласовывают МЕТОДИКУ, разрешающую переналеты свыше 800 часов полетного времени в год, даже если работник подписал соглашение к трудовому договору, где указал ОТКАЗ ОТ УВЕЛИЧЕННОЙ НОРМЫ ПОЛЕТНОГО ВРЕМЕНИ.

Под текстом Методики расчета нормы полетного времени члена летного экипажа воздушного судна АЭРОФЛОТА подписался Якимчук А.П., а в графе согласования документа с ПРОФСОЮЗОМ стоит подпись не Шереметьевского профсоюза летного состава, а председателя Первичной профсоюзной организации (ППО) работников ПАО «Аэрофлот» Изосимова Николая Валентиновича.

Возникают вопросы:

Как ПРОФСОЮЗ может быть против работников?

С кем председатель ППО работников ПАО «Аэрофлот» обсуждал эту проблему?

Разрешил ли профком этой ППО согласовать эту методику? есть ли протокол собрания или это решение принято Изосимовым Н.В. единолично?

Именно ППО работников ПАО «Аэрофлот» проводит следующую деятельность:

- согласование МЕТОДИКИ – это и нарушение Приказа Минтранса РФ №139, и ст. 37 Конституции РФ, где совершенно четко определено запрещено применение принудительного труда. Если пилот отказался летать свыше 800 часов год, НИКТО НЕ ИМЕЕТ ПРАВА ЗАСТАВЛЯТЬ ЕГО ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ сверх указанного предела,

- ППО работников ПАО «Аэрофлот» отказалась участвовать в кампании по индексации заработных плат работников авиакомпании,

- это и согласование ваших ГРАФИКОВ работы. Все ли довольны планированием?

- согласование изменения ежемесячного фонда рабочего времени по сравнению с производственным календарем,

утвержденным Постановлением Правительства, что приводит к увеличению количества рабочих дней и уменьшению количества выходных дней. Как следствие все выплаты по среднему заработку стали заметно меньше.

Вы видите, что происходит в настоящее время. Разве деятельность этой организации направлена на защиту ваших прав и законных интересов?!

Шереметьевский профсоюз летного состава напротив борется за соблюдение законодательства, в т.ч.:

- За недопущение внедрения Методики по переналетам;
- За сохранение дополнительного отпуска;

- За недопущение проведения специальной оценки условий труда (СОУТ) без учета особенностей работы членов экипажей воздушных судов ГА. В случае проведения незаконной СОУТ и дальнейшего признания летной работы «невредной» лётный состав лишится:

- 36-часовой рабочей недели,
- доплаты за вредность,
- дополнительного отпуска,
- пенсии за выслугу лет,
- выплат по профзаболеваниям.

БЕЗЗАКОНИЕ В АК РОССИЯ! ЭКСПЕРИМЕНТЫ С ПАССАЖИРАМИ НА БОРТУ

СРОЧНОЕ СООБЩЕНИЕ	№ 244	28.11.2017
Порядок включения в задание на полет специалистов по оценке вредных и (или) опасных условий труда членов экипажей ВС		
Кому предназначено	Всему летному составу	
Срок действия	До внесения изменений в РПП	
Сообщения		

Внимание летному составу!

До введения в действие Изменения 3 Издания 8 РПП, Часть А, Глава 4, с целью проведения специальной оценки условий труда членов экипажей ВС, на борту ВС, в том числе в кабине пилотов, могут находиться специалисты для проведения измерений, не влияющих на безопасность полёта.

п. 4.5 Главы 4, Части А РПП применять в следующей редакции:

«При реализации договоров АО «Авиакомпания «Россия» на проведение специальной оценки условий труда на рабочих местах членов экипажей ВС, в кабине пилотов (при наличии свободных мест, оборудованных ремнями безопасности) и в пассажирском салоне могут находиться специалисты организации-контрагента, которые включаются в задание на полёт в раздел «На борту находятся.» с правом нахождения в кабине пилотов и проведения измерений, не влияющих на безопасность полёта.

Основанием для включения в задание на полёт специалистов по оценке условий труда на рабочих местах членов лётных и кабинных экипажей является заявка на проведение соответствующих работ на борту ВС в отдел планирования лётных экипажей центра планирования, утвержденная руководством ДУБП и ДПП, с указанием маршрута, даты вылета и номера рейса.

Лица, осуществляющие на борту ВС специальную оценку условий труда членов экипажей ВС, проходят специальную проверку в соответствии с требованиями уполномоченного органа в области транспортной безопасности.»

Летный директор – директор департамента производства полетов		Г. В. Баринов
--	---	---------------

Примечание: ФАП-128 (Приказ Минтранса РФ от 31 июля 2009 г. N 128

«Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»)

III. Общие правила выполнения полетов

Основные требования

3.10. Все члены летного экипажа воздушного судна, исполняющие функции в кабине экипажа:

Не допускается нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением задания на полет, а также предметов, ограничивающих управление воздушным судном, нормальную эксплуатацию систем и оборудования воздушного судна и деятельность членов экипажа воздушного судна.

Таким образом, подписанные летным директором Бариновым Г.В. изменения РПП нарушают существующую норму по обеспечению безопасности полетов связанную с количественным составом и персонами, допускаемыми в кабину пилотов во время полета, что противоречит требованию 5-ого абзаца того же п.3.10. и требованиям авиационной безопасности и безопасности полётов.

«АЭРОФЛОТ»: КАКАЯ ТЫ, НОВАЯ ЗАРПЛАТА?



РАСЧЕТ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ

По информации пилотов «Аэрофлота», руководство авиакомпании рассматривает различные варианты изменения системы оплаты. Об этом начал говорить командно-руководящий состав, обещая, что достойная заработная плата будет только у тех командиров, которые будут идти навстречу работодателю.

По словам КРС, зарплату планируют увеличить «ощутимо» - до 150 тыс. рублей в месяц. Но платить не сразу: а 20% от суммы в первый месяц, 30% - во второй, а оставшиеся 50% будут копиться и выплачиваться на конец года.

Это только одна из схем, которую обсуждают. Ясность будет только тогда, когда появится Приказ генерального директора. И сложилось понимание, что ситуация уже требует решительных перемен. Говорят, что распоряжение генерального уже было, но опять банально «затормози-

лось» на исполнителях и перенесено на 2018 год.

Но уже сейчас КРС, по сути, не ответственные за финансы, продавливают у пилотов решение летать 900 часов полетного времени в год.

Соглашаться преждевременно по ряду причин:

1) **НЕТ НИКАКИХ ГАРАНТИЙ**, что устные обещания по оплате будут выполнены, если вы подпишите согласие на 900 часов. Гарантией является **ТОЛЬКО ПРИКАЗ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА**. И Дополнительное соглашение к трудовому договору о том, что меняется заработная плата.

Статья 72 Трудового кодекса требует подписания допсоглашения, когда меняются условия об оплате. Не подписывайте никаких соглашений, пока не дождетесь юридического заключения ШПЛС.

2) Твердая убежденность Шереме-

тьевского профсоюза летного состава, что достойная оплата должна быть не за 900 часов полетного времени в год, а за 800.

3) При повышении заработной платы нельзя забывать о вторых пилотах. Профицит 2П - это иллюзия. Кроме того, дискриминация по оплате вызовет недовольство летного состава, приведет к атмосфере недоброжелательности.

Предложения ШПЛС для переговоров остаются прежними:

Установить гарантированную заработную плату за 80 часов полётного времени:

- для КВС - 600 000 руб. (рост 27.65% от объявленной 470 000 руб.);
- для 2п - 480 000 руб. (рост 37.14% от объявленной 350 000 руб.).

Зарплата 2П составит 80% от зарплаты КВС. Это необходимо для решения проблемы нехватки вторых пилотов на А-330 и В-777. Допустимо сделать дифференцированную заработную плату для 2П в зависимости от стажа в компании.

За каждый час полётного времени свыше 80 установить следующие доплаты:

- для КВС- 10 000 руб./час;
- для 2п- 8 000 руб./час

Поэтому не теряйте бдительности и включайте голову при общении с руководством.

ПОЧЕМУ У ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ В «АЭРОФЛОТЕ» ДРУГОЙ ГРАФИК?

From: Чалик Игорь Петрович
Sent: Wednesday, October 4, 2017 8:07 AM
Subject: FW: Aeroflot rostering
Importance: High

Требую чехам обеспечить **ростеринг 5/3**.
 Анатолий Петрович и Сергей Александрович – ваша персональная ответственность.
 Олег Александрович, Контроль и еженедельный доклад

И. Чалик

Вот она дискриминация!

Наши работают 6-1. Они меньше устают?

МНЕНИЕ ШПЛС: ПОЧЕМУ НЕЛЬЗЯ СОКРАЩАТЬ ОТПУСК ПИЛОТОВ

Дополнительный отпуск для членов экипажей - не только мера защиты здоровья, но и мера упреждающая - профилактическая и восстановительная. Она направлена на защиту здоровья пилотов, напрямую влияет на их работоспособность и, соответственно, на безопасность пассажиров, а также наземных объектов.

1. Раннее в Минтрансе России возникла идея проведения опросов среди летного состава о частичной замене дополнительного отпуска денежной компенсацией. Считаем такую постановку вопроса некорректной. Субъективное мнение самих пилотов, на которое может повлиять и чисто финансовая мотивация, не может превалировать над мнением ученых, обосновавших в свое время необходимость предоставления дополнительных отпусков членам воздушных экипажей. В ст. 126 Трудового кодекса (ТК) РФ прямо указывается на недопустимость замены денежной компенсацией ежегодного основного оплачиваемого отпуска и ежегодных дополнительных оплачиваемых отпусков работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, за работу в соответствующих условиях, за исключением выплаты денежной компенсации за неиспользованный отпуск при увольнении

2. Теперь речь идет о сокращении дополнительного отпуска с 42 дней до 7. Этот дополнительный отпуск – 42 дня при налете более 500 часов в год был обоснован исследованиями летной работы, на которые в Советском союзе ушло около 20 лет. Он предоставляется за работу в особых условиях, которые обусловлены также вредными и опасными факторами. Это право на дополнительный отпуск членам летных экипажей определено Приказом Министерства гражданской авиации СССР № 50 от 13.03.1986 года, который действует и по настоящее время. Установленная норма дней отпуска - это необходимость сохранения здоровья и летного долголетия пилотов. И любое изменение должно основываться исключительно на медицинских исследованиях.

Сравнительный анализ по отпускам пилотов в мире

Действительно, во многих европейских авиакомпаниях количество дней отпуска у летного состава меньше, чем в нашей стране, но в азиатских странах ситуация совсем иная.

Так, авиакомпания Korean Air предоставляет пилотам отпуск продолжительностью 24 дня плюс ежемесячно девять выходных подряд, чтобы летчик мог посетить семью, плюс три дня на дорогу. Простая арифметика показывает, что в итоге получается 156 дней. Кроме этого, в те 18 дней, что пилот находится на дежурстве, у него есть по 2-3 выходных, что дополнительно добавляет 20-30 дней отдыха в год. Получаем 176-186 дней отдыха за год.

Китайские авиакомпании заключают с летчиками контракт, по условиям которого каждые шесть недель работы чередуются с четырьмя неделями отдыха. Таким образом, за год набирается 20 недель отпуска, т.е. 140 дней. Даже если считать, что в рабочие недели будет по одному выходному, то это дополнительно еще 32 дня. Всего получим 172 дня отдыха в год.

В ведущих американских авиакомпаниях кроме месячного отпуска гарантируется 12 выходных в месяц при продолжительности месяца до 30 дней включительно и 13 – при продолжительности 31, что приводит к суммарному отдыху в год продолжительностью 167-180 дней.

Вывод прост: даже ныне существующая система отпусков и выходных в нашей стране не может конкурировать с зарубежными. Наши пилоты отдыхают на 50-60 дней в год меньше, чем пилоты зарубежных (азиатских) компаний.

Сравнительный анализ по количеству отпусков пилотов и «офисных» работников

Теперь давайте сравним, сколько отдыхает пилот и «обычный» работник, трудящийся по пятидневке. Второй имеет 28 дней отпуска по ТК РФ плюс 12 дней государственных праздников. К этому надо прибавить оставшиеся еженедельные выходные: 48 недель по два выходных - это 96.

Складываем:
 $28 + 12 + 96 = 136$.

Столько дней отдыха в год имеет человек, работающий по пятидневке в допустимых условиях труда.

Пилот, как и любой другой работник, имеет 28 дней основного отпуска по ТК РФ и от 7(семи) до 42 календарных дней дополнительного отпуска за особый характер работы. Налетавший более 500 ч в год пилот имеет суммарный

отпуск 70 дней - два месяца и 10 дней. Оставшееся время года - 9 месяцев и 20 дней - он работает. Таким образом, его время работы составляет 295 дней (42 недели и один день).

Приказ Минтранса России от 21.11.05 № 139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации» позволяет работать по графику 6/1. Тогда у пилота появляется еще 42 дня выходных.

Суммируем:
 $28 + 42 + 42 = 112$ дней.

Столько за год отдыхает человек, работающий во вредных, опасных условиях труда и имеющий особый характер работы. Это на 24 дня меньше, чем «обычный» человек.

Таким образом, пилоты отдыхают меньше, чем «обычные» работник, у которых количество выходных может составлять 136, 128, 118, 112.

Особый характер труда ЧЭВС

Один из важнейших признаков особого характера труда - вынужденный темп работы в условиях жесткого дефицита времени с необходимостью выполнения в единицу времени многократных, разнообразных действий в строгой последовательности, с повышенной точностью, при невозможности не только остановить, но и замедлить процесс.

Использование в авиации лайнеров нового поколения не отменяет воздействия на организм пилота таких явлений, как измененная гравитация, перепады атмосферного давления и др. Отрыв человека от земли - это специфический критерий, который отличает работу членов экипажей воздушного судна и определяет особый характер труда летного состава.

Уменьшение воздействия особых условий труда на членов экипажей достигается введением обязательных реабилитационных мероприятий, увеличенной продолжительностью отдыха между выполнением полетов, обязательным ежегодным санаторно-курортным лечением, увеличенной продолжительностью ежегодного отпуска. Данный фактор неустраим, не зависит от уровня автоматизации управления и степени оснащенности и оборудования

Так, если работник пользуется дополнительным отпуском за работу в особых условиях, что подразумевает по-

тенциально опасные и вредные факторы внешней среды, тяжелые условия труда, напряженность трудового процесса, то нет необходимости и целесообразности предоставлять ему отпуск по другим основаниям.

Дополнительный отпуск членам экипажей воздушного судна фактически определен только ст. 118 ТК РФ за особый характер работы. На данную категорию работников не распространяется право на получение дополнительного отпуска за ненормированный рабочий день, а также за работу с вредными условиями труда.

Контроль за исполнением законодательства

Фактически пилоты в РФ летают более 90 часов в год, а отдыхают меньше 70 дней. Работа без отдыха – это фактор риска в СУБП, но и чисто экономический фактор - уход подготовленного летного состава в другие авиакомпании и на пенсию.

В авиакомпании «ЮТэйр» нашли способ решить проблему отпусков для летного состава. Пилотам, у которых задолженность по отпускам 100 дней, предлагается подавать заявления об увольнении по собственному желанию

с последующим обратным приемом на работу.

Регулирование

В письме Минтранса ВО-22/16617 от 14.11.2017 г. порядок предоставления отпуска за работу в особых условиях конкретному работнику предлагается определять в коллективных договорах или локальных нормативных актах.

Из-за слабости и отсутствия профсоюзов в большинстве авиакомпаний недопустимо количество дней отпуска отдавать на откуп КД.

ВЫВОДЫ:

Правомочность применяемого порядка, условий и нормативов подтверждена решением Верховного Суда РФ. Попытки пересмотреть право пилотов на дополнительный отпуск предпринимаются не впервые. 30 января 2013 г. решением Верховного Суда РФ № АКПИ12-1305 приказ МГА СССР № 50 от 13.03.86 был признан действующим и соответственно обязательным к исполнению.

Считаем преждевременным, недопустимым и даже опасным поднимать вопрос о сокращении количества предо-

ставляемых членам экипажей дней дополнительного отпуска в условиях, когда отсутствует современная нормативная правовая база, регулирующая вопросы режима труда и отдыха и реализующая стандарты и рекомендации ИКАО.

В частности, не проработаны вопросы реализации программы по контролю утомляемости членов экипажей ВС ГА; невозможно объективно оценить условия труда членов экипажей из-за отсутствия особенностей проведения СОУТ на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов ГА, а также из-за отсутствия научного подхода для обоснования изменения времени отдыха данной категории работников.

Нельзя забывать, что на кону не только работоспособность и здоровье летчиков, но и то, во имя чего каждый день прикладывают огромные усилия тысячи людей - пилотов, бортпроводников, авиадиспетчеров, механиков и других работников аэропортов. Это - безопасность полетов, безопасность авиапассажиров, наших сограждан.

Никакие материальные интересы работодателя не могут стоять выше этого. Вопросы режима труда и отдыха должны быть основаны на медицинских исследованиях.

КАК ПИЛОТУ «АЭРОФЛОТА» ДОБИТЬСЯ ИСПОЛНЕНИЯ СОГЛАСОВАННОГО ГРАФИКА ОТПУСКОВ

Алгоритм действий по вопросу отпуска

1. В конце года работодатель обязан составить график отпусков на следующий год.

2. Подойдите к этому серьезно. Обсудите с семьей план поездок, учтите государственные праздники и каникулы детей и т.д.

3. Укажите в графике конкретные даты выхода в отпуск и возвращения на работу. Распишите все 70 дней отпуска.

4. Речи работодателя про то, что можно гарантировать только основной отпуск (28) дней незаконны. Дополнительный отпуск (42) дня также подлежит распределению.

5. Подпишите согласованный с работодателем график и сразу возьмите себе оригинал или заверенную печатью отряда копию. Это защитит вас от многих проблем. Система Аккорд, в которой должен храниться электронный вариант графика отпусков, находится под полным контролем работодателя, который в случае необходимости может внести любые изменения в ваш график.

6. Контролируйте свои графики ра-

боты, в которых должны отмечаться дни отпуска в соответствии с графиком отпусков.

7. Работодатель не имеет права в одностороннем порядке изменять согласованный с вами график.

8. По закону за две недели до отпуска работодатель должен вас известить письменно о предстоящем отпуске, а не позже чем за три дня до начала выдать отпускные.

9. На деле происходит по-другому. Вы сами пишете заявление и указываете, каким образом хотите получить отпускные.

10. В некоторых случаях (свадьба, похороны, поход ребенка первый раз в первый класс...) работодатель обязан предоставить дни отпуска. Это прописано в Коллективном договоре. Ознакомьтесь. Эти дни предоставляются по отдельным заявлениям и вне графика отпусков.

11. Жизнь вносит свои коррективы, поэтому возможны изменения графика отпусков, **НО ТОЛЬКО ПО ДОГОВОРЕННОСТИ МЕЖДУ ВАМИ И РАБОТОДАТЕЛЕМ**. Эта договоренность оформляется письменно.

12. В данный момент работодатель столкнулся с нехваткой летного состава и пытается прикрыть свою бездарность в кадровом вопросе вашей самоотверженностью, предлагая уменьшить продолжительность вашего отпуска (дополнительного), хотя сам он ни на какие улучшения условий труда и оплаты летного состава не идет. Стоит ли вам идти навстречу работодателю решать только вам самим. Сейчас удобный для нас момент напомним, что не решен вопрос с индексацией заработной платы (вместо этого введена система премирования) и отказ от сокращения или переноса запланированного отпуска важный фактор в диалоге с работодателем по вопросу индексации заработной платы.

По любым возникшим вопросам обращайтесь в ШПЛС или ко мне лично.

С уважением,
Президент ШПЛС

Игорь Дельдюжов,

моб. № 8-903-145-08-85

**АРГУМЕНТЫ
И ФАКТЫ** AIF.RU

ПИЛОТЫ! ВАШ НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЙ ОТПУСК НЕ СГОРАЕТ



Неиспользованный отпуск не сгорает, он переносится на следующий год. Работник может использовать все отпуска, накопившиеся у него за предыдущие периоды у данного работодателя (ст. 124 ТК РФ), а также может присоединить неиспользованные дни к отпуску за текущий рабочий год.

«В обязанности работодателя входит составление графика отпусков за две недели до начала нового года. В этом графике должны быть отражены те дни и те периоды, которые должен отгулять работник. Это план. Но план бывает разным, иногда работнику заболел и перенос отпуска не получился так, как хотел он, или так, как хотел работодатель. Иногда есть производственная необходимость, и отпуск переносится. Поэтому, если работодатель не отправил работника в отпуск согласно графику, а рассмотрел его различные заявления или учел ситуацию, то в данном случае работник имеет право использовать этот отпуск и в следующем году, если он по каким-то причинам не использовал его», — говорит эксперт по трудовому праву, Государственный инспектор труда Федеральной службы по труду и занятости Ольга Ерошенкова.

То есть если у работника с прошлого рабочего года остались неиспользованными 13 календарных дней

отпуска и они перешли на следующий рабочий год, то он не обязан сначала брать отпуск только на эти 13 дней, а уже потом отдельно отпуск за текущий год. Работник вправе использовать эти дни за свой очередной рабочий год.

«В соответствии со ст. 124 ТК РФ запрещается непредоставление ежегодного оплачиваемого отпуска более двух лет подряд. Исходя из толкования вышеназванных статей, неиспользованный отпуск сохраняется за работником. Есть Международная конвенция МОТ № 132, которая ратифицирована Россией, согласно которой остаток неиспользованного отпуска должен быть использован не позднее 18 месяцев с конца года, за который предоставляется отпуск. Поэтому многие считают, что по истечении 18 месяцев отпуск сгорает. Однако Роструд неоднократно разъяснял, что использование отпуска в течение 18 месяцев есть право, а не обязанность работника, и отпуск не „сгорает“. За непредоставление отпуска в течение 2 лет подряд для работодателя предусмотрен штраф по ст. 5.27 КоАП РФ, поэтому работодателю важно, чтобы сотрудники уходили в отпуск», — рассказал АиФ.ру юрист Сергей Кормилицин.

Как предоставляются дни отпуска за предыдущие рабочие годы?

Неиспользованные дни могут быть предоставлены работнику:

- в соответствии с графиком отпусков. В этом случае их нужно прибавить к общему числу дней отпуска;
- по заявлению работника. Тогда конкретный период отпуска определяется по согласованию с работодателем.

Что будет с оставшимися днями отпуска в случае увольнения?

«А при увольнении работника за все неиспользованные отпуска в обязательном порядке выплачивается компенсация», — говорит юрист Натан Будовниц.

Если же работник решит уволиться, и на день увольнения за ним будет числиться неиспользованный отпуск, то сотрудник может согласно ст. 127 ТК РФ:

- либо написать заявление на отпуск с последующим увольнением (при условии, что уволят его не по статье);
- либо получить компенсацию за неиспользованный отпуск

2 декабря 2017 г.