



**ШЕРЕМЕТЬЕВСКИЙ
ПРОФСОЮЗ ЛЕТНОГО СОСТАВА**
Sheremetyevo cockpit Personnel association



Тема «Шереметьевский профсоюз летного состава: крупнейший профсоюз пилотов «Аэрофлота»

**Докладчик: Президент ШПЛС
Дельдюжов И.В.**

I. Из истории создания

Шереметьевский профсоюз летного состава образован 30 января 1992 года с целью защиты социальных и трудовых прав летного состава (пилотов, бортинженеров, штурманов) ОАО «Аэрофлот» и пенсионеров из их числа.

Профсоюз создавался в период перестройки. Экономические последствия развала СССР отразились и на авиации. Летный состав был вынужден объединиться для защиты своих прав, для поддержания престижа профессии уже в новом «свободном» обществе. В любой авиакомпании процент летчиков по отношению к общему числу работников других профессий не так велик. И так было всегда. Например, в настоящее время в ОАО «Аэрофлот РА» работает порядка 17000 человек, в том числе около 1700 летчиков. Другими словами, данной категории работников всегда нужен был отдельный профсоюз, потому что в рамках общего, отраслевого профсоюза они не имели бы решающего голоса.

Чтобы изменить ситуацию 30 января 1992 года на учредительном собрании (конференции) был создана Региональная общественная организация «Шереметьевский профсоюз летного состава» (РОО ШПЛС), объединяющий летный состав авиакомпании «Аэрофлот». Устав РОО ШПЛС был зарегистрирован Минюстом РФ 8 июня 1992 года.

А для защиты пенсионеров из числа летного состава, которые остались без средств к существованию в связи с тем, что накопления в Сбербанке были заморожены, а пенсии не выплачивались, при ШПЛС в 1993 году был создан благотворительный фонд «Антей». Фонд стал, по сути, «кассой взаимопомощи», оказывая материальную поддержку за счет отчислений работающих пилотов. Сейчас Фонд «Антей» продолжает действовать.

II. Цели и задачи (Из Устава РОО ШПЛС)

- Защита социально-трудовых прав и интересов членов Профсоюза, представление их интересов в отношениях с работодателем, а также в государственных, муниципальных, общественных и иных органах и организациях;

- Консолидация и координация действий первичных профсоюзных организаций Профсоюза для достижения их общих целей, защиты общих интересов летного состава, а также повышения уровня безопасности полетов;
- Содействие повышению профессионального уровня, организации отдыха, медицинской реабилитации и пенсионного обеспечения летного состава;
- Осуществление профсоюзного контроля над соблюдением работодателем, должностными лицами законодательства о труде и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, в том числе по вопросам трудового договора (контракта), рабочего времени и времени отдыха, оплаты труда, гарантий и компенсаций, льгот и преимуществ, а также по другим социально-трудовым вопросам.
- Участие в формировании и совершенствовании государственных и иных программ по вопросам охраны труда и социальной защиты членов Профсоюза, решении вопросов, связанных с совершенствованием форм оплаты труда и пенсионного обеспечения членов Профсоюза и др.

III. Взаимоотношения с работодателем

Данные отношения можно охарактеризовать как негласную войну против своих же работников. Но обо всем по порядку. До 2005 года ШПЛС был подписантом коллективного договора с ОАО «Аэрофлот» наряду с тремя другими профсоюзами:

- Профсоюзом Авиационных Специалистов (ПрАС);
- Общероссийским профсоюзом авиационных работников (ОПАР);
- Шереметьевским профсоюзом бортпроводников.

В последствие руководство компании исключило ШПЛС и стало отрицать право ШПЛС на ведение переговоров, якобы из-за отсутствия легитимности. Вероятно, это объясняется тем, что Шереметьевский профсоюз летного состава никогда не был «карманным профсоюзом» работодателя и не позволял «проталкивать» решения, выгодные руководству авиаперевозчика и идущие вразрез с интересами летчиков.

Работодатель неоднократно делал попытки вмешаться в деятельность профсоюза, ограничить влияние, обосновать не легитимность,.. Но в ШПЛС состоят 845 действующих пилотов ОАО «Аэрофлот» и 500 пенсионеров. Другими словами, обязательный лимит в 50% от общего числа пилотов авиакомпании соблюдается.

За 23 года существования Шереметьевский профсоюз активно борется за права пилотов, за соблюдение работодателем трудового законодательства, режима труда и отдыха, своевременное предоставление отпусков. Испытывая дефицит кадров, работодатель законодательно настаивал на сокращении отпусков, уменьшении численности пилотов на дальних рейсах, привлечении иностранной

рабочей силы. По каждому из этих пунктов профсоюз успешно вел усиленную борьбу, так как данные меры были направлены против своих же работников.

Поэтому Шереметьевский профсоюз как неугодный работодателю подвергался различного рода гонениям:

- С целью дискредитации руководителей ШПЛС и последующей ликвидации профсоюза «Аэрофлот» обращался в транспортную прокуратуру г. Москвы. 6 апреля 2012 года транспортным прокурором на имя гендиректора АФЛ В. Савельева дан ответ, в котором подтверждается легитимность ШПЛС и отсутствие в его действиях нарушений законодательства РФ. ШПЛС обладает правом на ведение переговоров и подписание коллективного договора.

- Начиная с декабря 2005 года работодатель предпринял попытку оказать давление на профсоюз, перестав перечислять членские взносы. Практически год денежные средства не перечислялись на расчетный счет ШПЛС, а в это время шли судебные разбирательства. Профсоюз доказывал, что при наличии письменных заявлений работников, являющихся членами профсоюза, ОАО «Аэрофлот» обязан ежемесячно бесплатно перечислять на счет профсоюзной организации членские профсоюзные взносы из заработной платы работников в соответствии п. 3 ст. 28 ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», п. 5 ст. 377 Трудового кодекса РФ.

- 27 сентября 2012 года администрация «Аэрофлота» начала вручение письменных предупреждений в первичные организации ШПЛС об освобождении помещения, где находился офис ШПЛС. Профсоюз был принудительно выселен работодателем.

Диалог с работодателем и социальное партнерство:

В настоящее время Первичная профсоюзная организация (ППО) авиаработников объединилась с представителями других профсоюзов «Аэрофлота», в том числе ШПЛС и образован Единый представительный орган (ЕПО) работников, который и подписал коллективный договор в октябре 2014 года. Срок действия документа до 2017 года.

IV. Наши Победы

Результаты работы профсоюза по защите интересов пилотов «Аэрофлота»

Восстановление на работе незаконно уволенных

1) 2005 г. - КВС В-767 Игорь Григорьев выполнял рейс 303 в Торонто. Был незаконно уволен из АФЛ 15 мая 2005 г. (задним числом, в день вылета!). Уголовное дело в Канаде и РФ закрыто. Было обращение в Инспекцию по труду. Последовало предписание для АФЛ о восстановлении на работе с выплатой по среднему. Получил деньги за 2 года, после чего уволился по собственному желанию.

2) 2006 г. - Экипаж Ту-154 выкатился в Санкт-Петербурге. За инцидентом последовало незаконное увольнение. При содействии профсоюза пилоты были восстановлены с выплатой по среднему (2006г.)

3) 2007 г. - Члены экипажа А-320, обвиненные в употреблении спиртных напитков, уволены незаконно. По инициативе ШПЛС были восстановлены с выплатой по среднему заработку.

4) 05 марта 2012 из АФЛ был уволен КВС В-767 Дельдюжов И.В. (президент ШПЛС). После многочисленных заседаний 06.09.2012 Пресненский суд вынес решение о снятии выговора и немедленном восстановлении истца в должности КВС В-767.

Суд посчитал, что летчика нельзя увольнять за то, что он вызвал на рейс Москва – Токио – Москва третьего пилота. Сам судебный процесс был направлен на то, чтобы привлечь внимание общественности к вопросу экономии на безопасности пассажиров за счет сокращения численности экипажа.

5) В марте 2012 года из авиакомпании из авиакомпании «Аэрофлот» был незаконно и несправедливо уволен КВС Ил-96 Кнышов С.А. После многочисленных заседаний 19.10.2012 Пресненский суд вынес решение о немедленном восстановлении истца в должности КВС Ил-96 с выплатой ему компенсации за вынужденный прогул. ШПЛС оказывал КВС Кнышову С.А. материальную поддержку за время вынужденного прогула.

Позднее, 14.02.2013 года, КВС Ил-96 Кнышов С.А. был незаконно уволен приказом гендиректора АФЛ В. Савельева. 18.02.2013 этот незаконный приказ после вмешательства ШПЛС был отменён и Кнышов С.А. был восстановлен на работе.

Предотвращение нарушений Законодательства РФ

1) В 2002 г. после настойчивых усилий ШПЛС «Аэрофлот» отменил срочные контракты, и летный состав был переведен на бессрочные трудовые договоры.

2) Осенью 2009 г. профсоюзом предотвращена попытка руководства АФЛ внести в Руководство по производству полетов изменение, которое могло бы узаконить планирование и учет вместо полетного - летное (от взлета до посадки) время.

3) У каждого человека в нашей стране есть право выражать свое мнение. Данное преимущество защищено законом, в частности: Конституцией Российской Федерации (Статья 29). Однако работодатель ограничил в нем работников. В 2010г. ШПЛС через Прокуратуру добился отмены незаконной нормы в дополнении к контракту, запрещавшей работникам авиакомпании высказывать в СМИ свое мнение о работе компании и состоянию дел в ней.

4) С января 2012 года благодаря усилиям ШПЛС и ПЛСР была повышена почасовая оплата у летного состава на Ил-96 (доведена до уровня «иномарок»).

5) Авиакомпания «Аэрофлот» в лице генерального директора обратилась к Минтрансу с предложением в кратчайшие сроки сократить ежегодные отпуска для летного состава авиакомпаний, чтобы решить проблему дефицита пилотов.

«На сегодня ежегодный оплачиваемый отпуск летного состава составляет 70 календарных дней. Это самый длинный отпуск летчика в мире. Увеличенная продолжительность отдыха пилотов была установлена за работу в особых условиях приказом Министерства гражданской авиации СССР от 13 марта 1986 года №50. — говорится в письме генерального директора «Аэрофлота» Виталия Савельева министру транспорта Игорю Левитину

По словам генерального директора «Аэрофлота», этот приказ устарел и предложил ввести максимальную продолжительность отпусков летных и кабинных экипажей в 48 календарных дней.

Шереметьевский профсоюз летного состава отрицательно отнесся к предложению.

По расчетам лидеров профсоюза, общее количество выходных дней у пилотов «Аэрофлота» с учетом отпуска составляет 128, а после сокращения отпуска их будет 106. 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.

30. 01. 2013 года Верховный суд (при активном участии представителей ШПЛС) отказал в иске ОАО «Аэрофлот» к Минтрансу по отменен приказа МГА № 50 от 1986 г. о дополнительных отпусках летному составу.

6) Шереметьевским профсоюзом совместно с ПЛСР не был допущен вариант изменения приказа №139 (по особенностям учета полетного времени), предлагаемый Минтрансом РФ, а была оставлена максимальная норма налета часов 80/800 (без согласия работника), а максимальный налет 90/900 был разрешен только с письменного согласия работника!

Выплаты недоплаченной зарплаты

1) До 2005 года экипажи, летающие на импортной технике (Боингах, Аэробусах), не получали визуальные коды опознавания. Руководство обязало их получать, но доплата за секретность не производилась. После обращения ШПЛС в прокуратуру производится доплата 10% от оклада всем по настоящее время.

2) В 2008 году экипажам В-767 возвращены долги по зарплате за 2006 г. в размере 43 млн руб.

3) В 2009 году по обращению ШПЛС в прокуратуру по поводу нарушений «Положения о рабочем времени...» и задолженности по отпускам ответственные должностные лица получили взыскания и были уволены.

4) Шереметьевский профсоюз летного состава сообщил в прокуратуру о нарушении в начислении зарплаты зимой 2009-2010г.г. После чего было

выплачено 4,5 млн. руб. и вынесено взыскание финансовому директору авиакомпании.

5) В 2009 году по инициативе ШПЛС часовые ставки подняли с 62% до 80% от ставки КВС по пр.№ 630.

6) В июле 2011 года ШПЛС явился инициатором подачи 47 пилотами заявлений в Транспортную прокуратуру о недоплате «Аэрофлотом» за первые 32 часа полетного времени (которые, якобы, вошли в размер оклада с 01.03.2011). Заявления были переправлены в Государственную инспекцию труда г. Москвы. Инспекция провела проверку и 12 декабря 2011г. вынесла предписание о необходимости оплаты 32-х часов полетного времени и доплат за вредность работы и ночные полеты за 5 месяцев 2011 г. «Аэрофлот» обжаловал это решение в Нагатинском суде 22 июня 2012 г.

Мосгорсуд отказал в оплате 32-х часов полетного времени, но обязал выплатить задолженность за вредность и за ночные полеты. Авиакомпания перечислила 46 заявителям суммы от 30 до 150 тыс. руб/месяц. Всего задолженность накопилась за 5 месяцев, а общая сумма выплат составила более 7 млн руб.)

7) 17 января 2013 после многочисленных обращений ШПЛС к Президенту России и Прокуратуру Госинспекцией труда Москвы было вынесено предписание Гендиректору АФЛ В.Савельеву о немедленной выплате задолженности по зарплате (ночные и вредность) не только 46 обратившимся ранее в суд, но и всем пилотам «Аэрофлота» за период с 1.03.2011 по 1.08.2012 (за 17 месяцев). Аэрофлот проигнорировал предписание и пропустил срок исполнения - до 15.02.2013. Вместо этого авиакомпания сделала все возможное, чтобы обжаловать предписание ГИТ в Нагатинском суде г. Москвы.

01.03.2013 ШПЛС инициировал коллективную акцию пилотов АФЛ напротив здания «Аэрофлота» на ул. Арбат,10 с требованием исполнить предписание ГИТ. На имя гендиректора «Аэрофлота» было подано 60 заявлений.

24.07. 2013 Мосгорсуд по апелляции ШПЛС вынес решение об исполнении предписания ГИТ. Решение вступило в законную силу. Суммы выплат пилотам составят более 1 млрд. руб. + выплаты налогов в госказну. Предписание о выплатах было исполнено далеко не сразу.

05.08.2013 ШПЛС вновь провел коллективную акцию призывая «Аэрофлот» исполнить решение суда и осуществить выплаты. Через месяц в сентябре состоялась встреча летного состава и бортпроводников «Аэрофлота» с депутатами Госдумы РФ возле центрального офиса авиакомпании. Основные требования: исполнение руководством законов РФ, заключение колдоговора с ШПЛС и возврат долгов по зарплате.

В сентябре 2013 года руководство «Аэрофлота» было вынуждено приступить к исполнению беспрецедентного судебного решения и выплатить летному составу компании более 1 миллиарда рублей за работу в ночное время и во вредных условиях. Победа в суде стала итогом длительной борьбы ШПЛС в интересах работников «Аэрофлота».

После того, по сфабрикованному «Аэрофлотом» совместно с правоохранительными органами делу трое лидеров профсоюза оказались за решеткой. В апреле Мещанский районный суд вынес обвинительный приговор в мошенничестве, приговорив к их к срокам от 5 до 6,5 лет... Это - типичная история для активистов независимых профсоюзных организаций России.

Многие, сидящие в зале представители других профсоюзов, оказали поддержку ШПЛС в этот непростой, переломный момент, когда профсоюз пытались уничтожить. Но это, наоборот, еще сильнее сплотило и летчиков, и профсоюзное движение в целом.

В этой кампании приняли участие тысячи профсоюзных активистов из России и со всего мира. Выражаем благодарность каждому из них, а также сотням профсоюзных организаций, поддержавших ШПЛС в трудную минуту. Мы не сдаемся и будем бороться за наших товарищей и дальше, подав апелляцию.

Сегодня мы осознаем наш статус крупнейшей профсоюзной организации пилотов в нашей стране. Заявляем, что и впредь будем предпринимать решительные меры по защите членов наших профсоюзов.