

## **9 сентября 2021 г. VI съезд Профсоюза**

7 сентября 2021 года в г. Москве состоялся VI съезд Общероссийского профсоюза авиационных работников (ОПАР). Делегаты и гости, представляющие все регионы страны, обсудили доклад по отчету Центрального комитета о деятельности Профсоюза за прошедшие пять лет и отчет Ревизионной комиссии за 2016 -2021 гг.

Съезд принял Программу действий ОПАР на 2021 – 2026 годы.

Делегаты приняли Резолюции по защите трудовых прав членов профсоюза, охране труда, проблемам гражданской авиации, гидрометслужбы, авиационных учебных заведений, развитию социального партнерства, Обращение к Президенту РФ В.В. Путину «Об отсутствии Отраслевого соглашения по гражданской авиации России».

На съезде были внесены изменения в Устав Профсоюза.

В работе VI съезда приняли участие представители Министерства транспорта, Росавиации, Росгидромета, Федерации Независимых Профсоюзов России, руководители Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, Профсоюза авиаработников Киргизии.

Председателем Профсоюза единогласно избран В.И. Селитринников.

Делегаты съезда избрали новый состав Центрального комитета Профсоюза, выбрали Ревизионную комиссию ОПАР.

Состоялось заседание Центрального комитета, который избрал заместителем председателя ОПАР З.И. Воронкову.

Центральный комитет избрал Исполком ЦК ОПАР, утвердил состав Постоянных комиссий ЦК Профсоюза, смету доходов и расходов ОПАР на 2022 год.

Состоялось заседание Ревизионной комиссии ОПАР, которая избрала своим председателем В.Н.оглы Кулиева, заместителем председателя С.Г. Исаеву.

## РЕЗОЛЮЦИЯ

### VI съезда Общероссийского профсоюза авиационных работников «Социальное партнёрство – действенный механизм формирования условий для достойного труда»

Основным инструментом, обеспечивающим защиту интересов и потребностей работника на производстве, является социальное партнёрство в сфере труда. В рамках социального партнёрства принимаются решения по многим вопросам экономической и социальной жизни предприятия и организации.

Съезд отмечает, что коллективные переговоры по подготовке проектов и заключения коллективных договоров и соглашений являются одной из форм социального партнёрства.

На большинстве предприятий и организаций, где действуют первичные организации Профсоюза, заключены коллективные договоры.

Необходимость развития институтов социального партнёрства признаётся правительством и работодателями.

В тоже время следует отметить, что в гражданской авиации отсутствует его федеральный уровень – отраслевое соглашение, что напрямую связано с проблемами коллективных переговоров и качеством договоров на местах.

Съезд отмечает, что в гражданской авиации отсутствует федеральный уровень социального партнерства – Отраслевое соглашение, что напрямую связано с проблемами коллективных переговоров и качеством договоров на местах.

Российское законодательство определяет коллективный договор как правовой акт, регулирующий социально – трудовые в организации и заключаемый работниками и работодателями в лице их представителей.

Поэтому соглашения и коллективные договора нередко воспринимаются работодателями как формальных акт и не становятся в полной мере действенным инструментом в регулировании трудовых отношений.

Работодателями не редко нарушаются принципы социального партнёрства, согласованных положений коллективных договоров и соглашений.

В ходе мониторинга, проведённого ОПАР, были зафиксированы случаи неполной и несвоевременной выплаты заработной платы. Кроме этого пандемия несёт в себе скрытые угрозы, связанные с сокращением рабочих мест.

Делегаты съезда считают, что в этих условия приоритетными целями предстоящих колдоговорных кампаний должны стать:

- сохранение рабочих мест;
- восстановление платёжеспособного спроса населения за счёт увеличения заработной платы;
- обеспечение в полном объёме государственных гарантий в сфере труда
- содействие повышению производительности труда на основе современных технологий и технического оснащения, а также созданию достойных рабочих мест и модернизации устаревших;
- установлению минимального размера месячного вознаграждения за труд в виде минимального размера тарифной ставки, оклада (должностного оклада) работника не ниже минимального размера оплаты труда, установленного федеральным законом;
- установление конкретных сроков и величин индексации заработной платы с целью реализации государственной гарантии по обеспечению повышения уровня реального содержания заработной платы;
- выплату заработной платы работникам своевременно и в полном объёме, включая все компенсационные и стимулирующие выплаты;
- установление, пересмотр и замену норм труда по согласованию с выборным органом первичной профсоюзной организации
- сохранение объёмов социальных гарантий работников, добиваться их закрепления их в коллективных договорах и соглашениях;
- сохранение ранее установленных дополнительных социальных гарантий и льгот
- согласование принимаемых работодателем локальных нормативных актов, содержащих нормы трудового права, с выборным органом первичной профсоюзной организации;
- повысить эффективность обучения профсоюзного актива по вопросам проведения переговоров, разработки и заключению коллективных договоров и соглашений, урегулирования коллективных трудовых споров в организациях;
- содействовать заключению коллективных договоров во всех организациях, где действуют первичные профсоюзные организации ОПАР;

- при подготовке и заключении коллективных договоров привлекать членов молодёжных советов (комиссий) профкомов предприятий для участия в разработке проектов коллективных договоров и переговорном процессе.

7 сентября 2021 года

## ОБРАЩЕНИЕ

к Президенту Российской Федерации В.В. Путину

«Об отсутствии Отраслевого соглашения по гражданской авиации  
России»

**Уважаемый Владимир Владимирович!**

Делегаты VI Съезда Общероссийского профсоюза авиационных работников, обращаются к Вам в связи с серьезной озабоченностью ситуацией, связанной с отсутствием Отраслевого соглашения по гражданской авиации России.

Проблема тянется с 2012 года, и превратилась уже в «хроническую болезнь», которая как раковая опухоль разъедает систему социального партнерства в важнейшей для нашей необъятной страны транспортной составляющей – гражданской авиации.

Парадоксально, но именно в авиации, где вся успешная деятельность, и в первую очередь – безопасность полетов, исторически строилась на профессионализме и ответственности авиационного персонала всех специальностей, нет важнейшей ступени из уровней социального партнерства, предусмотренного Трудовым кодексом Российской Федерации – Отраслевого соглашения, заключенного на федеральном уровне. У всех есть, а в гражданской авиации - нет!

Далее, все развивается по наклонной. Невозможно заключить соглашение на уровне Межрегиональных управлений воздушного транспорта, так как в положениях о них, даже нет намека на направление такой деятельности, а значит, и нет соответствующих полномочий.

На локальном уровне, т.е. с коллективными договорами у конкретных работодателей, тоже не все гладко, т.к. не имея согласованных на верху критериев социальных стандартов, каждый начинает действовать по своему усмотрению. Вот почему, в коллективных договорах все чаще становятся экзотикой, установленные в советские времена, льготы и гарантии, которыми гордились авиаработники: бесплатный пролет к месту отпуска и обратно; дополнительный отпуск за особые условия работы; вознаграждение за выслугу лет в ГА и т.д.

Хуже того, мы пришли к вопиющей ситуации, когда в наших крупнейших авиационных предприятиях, вообще отсутствуют коллективные договоры. Это, например, такие знаковые аэропорты, как Домодедово, Внуково, Толмачево (Новосибирск), Кольцово (Екатеринбург).

Сторона работодателей уверяет всех, что ничего страшного в этом нет, и интересы работников не будут ущемлены. Видимо опыт «социально ответственной» авиакомпания «Трансаэро» ничему не научил.

Учитывая, что основной причиной отсутствия Отраслевого соглашения по гражданской авиации, называется нежелание руководителей авиапредприятий играть по общим, понятных для всех сторон трудовых отношений, правилам, Общероссийский профсоюз авиационных работников неоднократно обращался в Министерство транспорта РФ и в Росавиацию с предложением сделать первый шаг, и провести целенаправленную работу по созданию на федеральном уровне Объединения работодателей. Именно этот институт, в соответствии с российским законодательством, наделяется правом и обязанностью развивать систему социального партнерства в отрасли, представляя интересы авиационного бизнеса. Остается загадкой, почему только в гражданской авиации, оказалось столько уважаемых руководителей, для которых Закон не писан, и они продолжают без опаски игнорировать его на протяжении стольких лет.

Росавиация, хотя и обязана, не желает даже начать переговоры по Отраслевому соглашению, касающихся подведомственным ей организациям – авиационным учебным заведениям. Имеющиеся в отрасли ассоциации эксплуатантов и аэропортов, также не хотят брать на себя ответственность в решении этих проблем.

Профсоюз тоже считает, что путь заключения отдельных «профессиональных соглашений» (авиакомпания, аэропорты), который на сегодня выглядит заманчивым и якобы логичным, в стратегическом плане оказывается очень скользким, так как ведет к дальнейшему расколу авиационного сообщества и культивированию местнических интересов.

Обидно, что когда случается катастрофа или серьезное авиационное происшествие, с разных трибун звучат громкие голоса о важности человеческого фактора и необходимости наведения порядка в управлении отраслью (вплоть до возрождения Министерства гражданской авиации), но потом этот шум сходит на нет, и все остается без видимых изменений.

Уважаемый Владимир Владимирович! Выступая на X съезде ФНПР, Вы особо подчеркнули какова в условиях современной экономики, важность

работы в формате: власть – работодатели – профсоюзы, именно на принципах социального партнерства. Должно быть не все представители первых двух составляющих этой триады Вас услышали.

Делегаты Съезда уверены, что без Вашего вмешательства в разрешение проблемы выстраивания системы социального партнерства в гражданской авиации России, начиная с создания в отрасли легитимного Объединения работодателей, и последующего заключения Отраслевого соглашения на федеральном уровне, мы еще долго будем находиться в стадии разговоров, но не более. Кто хочет сделать – ищет возможность, кто нет – причину!

Убеждены, что учитывая специфику отрасли, наличие Отраслевого соглашения, устанавливающего достойный социальный стандарт для работников, становится жизненно необходимым, как в плане развития человеческого потенциала, так и создания честной конкурентной среды. Тогда, и важнейшие составляющие социального партнерства на локальном уровне – коллективные договоры авиапредприятий зачастую перестанут оставаться «протоколами о намерениях», а превратятся в полноценные «социальные конституции организаций».

Работник Гражданской авиации должен быть ответственным профессионалом, но не должен быть обездоленным и озлобленным. Иначе «человеческий фактор» будет всё чаще напоминать о себе в негативном плане.

7 сентября 2021 года