

**6.**  
**РПЛБЖ между II и III съездами**  
**(03.1995–02.1998)**

**6.1.**

*А.Замятин*, председатель профкома РПЛБЖ ТЧ-12  
Ленинград-Финляндского отделения:  
«Вместе мы победим!»

Три года назад локомотивные бригады ТЧ-12 Ленинград-Финляндского отделения Октябрьской железной дороги вступили во вновь созданный Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников. Чем было вызвано такое решение? Несмотря на резкое сокращение объемов перевозок, вызванное развалом экономики страны, работать с каждым днем становилось все труднее. Появилось множество коммерческих подразделений, непонятно чем занимающихся и неизвестно кому подчиняющихся. Устав железнодорожников все чаще стали заменять приказами и распоряжениями, часто противоречащими один другому. Сложная многоступенчатая структура управления оказалась серьезной помехой для наведения порядка. Профком, как всегда, во всем поддерживал администрацию.

Уже на стадии оформления нового профсоюза мы встретили яростное сопротивление руководства. В чем только не обвиняли его организаторов! В личных амбициях, подрыве дисциплины, в непонимании задач, стоящих перед коллективом...

Нас пытались убедить: можно, мол, и через действующие «независимые» профсоюзы добиться того же. Сказки для простаков! Сколько было раньше, как и сейчас, гру-

бейших нарушений трудового законодательства со стороны чиновников всех рангов, но ни разу (!) ни ВЦСПС, ни ФНПР даже не подняли вопрос об ответственности за это, не оштрафовали ни одного представителя собственников. Так что рабочим надо самим защищать свои права.

Конечно, это не просто. Не счесть, сколько раз за три года новому профкому пришлось через суд и арбитраж выяснять свои отношения с администрацией. Я считаю, это нормальное явление. Какой ретивый защитник интересов собственника станет спокойно смотреть, как у него под носом действует свободный профсоюз, а не подчиняющийся ему? Но, повинаясь закону, он вынужден все-таки уступать нам! Хоть и с большими трудностями, удалось выиграть не один трудовой спор.

Долго администрация отказывалась подписывать коллективный договор с локомотивными бригадами на 1995 год. Пришлось предупредить о возможной забастовке. Нас поддержали докеры Ленинградского морского торгового порта и авиадиспетчеры, с которыми мы входим в Северо-Западное Региональное объединение Конфедерации свободных профсоюзов транспорта России. И покоряясь рабочей солидарности, администрация вынуждена была подписать колдоговор с нами.

Нередко, нас, локомотивщиков, упрекают: думаете, дескать, только о себе. Но ведь потому союз и называется профессиональным, что объединяет людей одной профессии, защищает, прежде всего, их интересы. Я, к примеру, не знаком с условиями труда электрика, ремонтника, как же могу отстаивать их особые интересы? То же самое могут сказать и они о локомотивщиках. И это нормально. Надо, чтобы они организовали свои профсоюзы. Непривычно для нас, но выработанный рабочим классом мировой опыт борьбы за свои права доказывает, что такая форма организации рабочих наиболее эффективна.

Главный принцип при создании профсоюзов, подобных нашему, — в него не должны входить представители и защитники интересов собственника: руководители, специалисты, имеющие право издавать приказы, распоряжения. Пусть они организуют свой профсоюз, если не ус-

траивает «независимый». Только при таком условии люди могут отстаивать свои профессиональные интересы.

Но профсоюзы не должны замыкаться в себе, иначе они обречены на поражение. Даже одержав победу над администрацией предприятия, они не в силах противостоять вышестоящим органам. Вот почему они должны объединяться, проработав какое-то время самостоятельно. Наши локомотивщики объединились с докерами и авиадиспетчерами, и благодаря этому одержали победу в поединках с бюрократией, беззаконием. К нам готовы присоединиться еще несколько свободных профсоюзов. Недавно приняли завод «Арсенал». Нас всех гнетет экономический хаос, беспрерывный рост цен на энергоносители, безумные налоги...

Бороться с этим в одиночку нельзя, надо объединяться. Процесс этот долгий, мучительный. Люди, разуверившись вообще в профсоюзах, не хотят верить и нашему. Что ж будем не словами, а делами доказывать, что мы действительно боремся за рабочих. Быстрых, легких побед не ждем. Пусть те, кто решит присоединиться к нам, приготовятся к долгой, трудной борьбе. Но победа, уверен, будет за нами!

(«Народная воля», №1 (81), – «Рабочее дело», №2 (35), совместный выпуск, март 1995 г.)

## 6.2.

В.А.Курочкин – Президенту РФ Б.Н.Ельцину

Уважаемый Борис Николаевич!

Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников обращается к Вам, как гаранту Конституции РФ, прав и свобод человека и гражданина, а также в силу предоставленного Вам права принятия решения по коллективному трудовому спору в соответствии со ст.17 ФЗ «О порядке коллективных трудовых споров».

С принятием ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» закреплен порядок

цивилизованных отношений профсоюзов с работодателями, их объединениями, органами государственной власти и органами местного самоуправления, которые строятся на основе социального партнерства и взаимодействия сторон трудовых отношений, а также на основе системы коллективных договоров и соглашений (статья 15). Принят и другой ФЗ «О коллективных договорах и соглашениях», устанавливающий правовые основы их разработки и заключения. Несмотря на наличие такой правовой базы, наш профсоюз так и не смог реализовать своего законодательно закрепленного права на заключение профессионального тарифного соглашения. В реальности происходит то, что один из предполагаемых партнеров – профсоюз – стремится добиться исполнения принятых законов, что позволит создать условия, обеспечивающие достойную жизнь и свободное развитие человека. А другой – в лице руководящих работников МПС РФ – игнорирует их исполнение и пытается лишить профсоюз всех его прав, а вместе с этим – элементарной защиты всех работников, которых он объединяет. В таких условиях о социальном партнерстве не может быть и речи.

О фактах воспрепятствования законной деятельности РПЛБЖ и дискриминации его членов со стороны МПС РФ мы информировали Вас 30.01.1995 №07-К. Поручение (вице-премьер по социальному блоку, прим. Ред.) Ю.Ярова от 08.02.1995 №ЮЯ-П10-03784, данное по этому обращению Минтруду РФ, МПС РФ и Минюсту РФ, выполнено не было.

Также не был урегулирован этими министерствами вопрос заключения профессионального тарифного соглашения по поручению О.Сосковца (первый вице-премьер, прим.ред.) от 16.12.1995 №ОС-П10-39265 после нашего обращения к Председателю Правительства РФ В.С.Черномырдину. Все свелось к очередной отписке, направленной МПС РФ в адрес Минтруда РФ.

Подобный подход органов государственного управления к решению трудовых вопросов вызывает у людей разочарование во власти, неверие в создание правового государства и справедливые вопросы:

– почему законы должны соблюдать только трудящиеся и их представители, а власть предрержащие и работодатели плюют на них;

– что это за Правительство, поручения которого не исполняются самими же его членами и которое не контролирует исполнение своих поручений?

Со своей стороны Российский комитет РПЛБЖ не может согласиться с теми безосновательными, противоправными, а порой и просто лживыми доводами, приведенными МПС РФ в ответе от 06.01.1996 №Б-248 на поручение Правительства РФ. И считает их очередной попыткой МПС РФ уклониться от выполнения законов и заключения соглашения.

Во-первых, никаких предложений от МПС РФ к РПЛБЖ по вопросу участия в подготовке и заключении отраслевого тарифного соглашения на 1996 год не было. Их и не могло быть, потому что РПЛБЖ требует заключить профессиональное тарифное соглашение для работников локомотивных бригад и не претендует на заключение отраслевого тарифного соглашения, распространяющегося на всех работников отрасли.

Во-вторых, статус РПЛБЖ – это всего лишь один из постоянных предлогов МПС РФ уклониться от переговоров. Хотя РПЛБЖ и подтверждает документально свою регистрацию в Минюсте РФ в качестве общероссийского, МПС представляет его статус межрегиональным и противоправно выставляет условие для переговоров: немедленную перерегистрацию (ст.52 «Об общественных объединениях» предусматривает государственную перерегистрацию общественных объединений до 1 июля 1999 года). Вместе с тем, если бы РПЛБЖ и являлся по статусу межрегиональным профсоюзом, то это все равно не могло бы служить основанием для отказа МПС от ведения переговоров и заключения с ним тарифного соглашения на федеральном уровне. Статья 19 ФЗ «О коллективных договорах и соглашениях» предоставляет РПЛБЖ и в этом случае право на участие в таком виде соглашений. Так как работники одной профессии могут работать или на всей территории РФ или в некоторых ее регионах, то из самого смысла

нормы этой статьи следует, что профсоюз, представляющий работников определенной профессии, должен обладать статусом общероссийского или межрегионального. Эта норма подтверждена и ответом Комитета по труду и социальной политике Государственной Думы.

Можно привести еще пример, подтверждающий, что статус профсоюза – лишь повод для уклонения МПС РФ от заключения соглашения. Та же статья 19 предусматривает в качестве участников профессионального тарифного соглашения на федеральном уровне, как соответствующие профсоюзы, так и их объединения. Но и на уведомление общероссийского профсоюзного объединения – Конфедерации труда России – о начале переговоров из МПС РФ звучит все та же песня: отказ от переговоров, и опять оно не находит оснований для ведения переговоров и заключения соглашения.

В третьих, МПС РФ, обосновывая свой отказ от заключения соглашения с РПЛБЖ тем, что не является работодателем, постоянно делает ссылку на Положение о МПС РФ, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 06.01.1993 №19. При этом почему-то забывает, что 25.08.1995 принят ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» №153-ФЗ, который наделил МПС РФ полномочиями руководителя единого производственно-технологического комплекса с входящими в него предприятиями и учреждениями производственного и социального назначения (ст.2). Другими словами, в соответствии с этим Законом единый производственно-технологический комплекс и есть ни что иное, как объединение работодателей единой сети железных дорог, во главе которого поставлено МПС РФ. В соответствии со ст.4 Закона МПС РФ распоряжается имуществом и объектами железнодорожного транспорта и принимает решение о закреплении имущества в хозяйственном ведении и оперативном управлении за предприятиями и учреждениями железнодорожного транспорта, а так же его продаже. Оно же в соответствии со статьей 11 закона регулирует экономические взаимоотношения между железными дорогами (включая распределение доходов от перевозок, расчеты в связи с несохран-

ными перевозками грузов и повреждениями технических средств), устанавливает порядок формирования доходов железных дорог, получаемых от перевозок.

Вместе с тем, статья 16 Закона устанавливает, что трудовые отношения, в том числе гарантии и компенсации работникам предприятий и учреждений железнодорожного транспорта, помимо законодательства РФ о труде, а также ее международных договоров, регулируются настоящим Федеральным законом. Действительно, первичные организации РПЛБЖ заключают коллективные договоры с администрацией локомотивных депо. Но, учитывая, что коллективные договоры включают в себя вопросы, разрешение которых входит в исключительную компетенцию МПС РФ, и это закреплено в ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте», например: финансирование (ст.11), установление особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда локомотивных бригад (ст.16), установление порядка действий работников локомотивных бригад при эксплуатации железных дорог (ст.13) и другие, – Российский комитет РПЛБЖ имеет намерение защищать права своих членов профсоюза, заключив профессиональное тарифное соглашение с МПС РФ. И такое право предоставлено ему законодательством, в том числе и тем, что данная организация имеет самостоятельный юридический статус. Воспрепятствуя профсоюзу в осуществлении его законных прав, МПС РФ грубо нарушает действующее российское законодательство.

В четвертых, в статье 19 ФЗ «О коллективных договорах и соглашениях» говорится о «соответствующих объединениях работодателей» как партнере профсоюзов при заключении профессиональных тарифных соглашений. Но если подобные объединения на железнодорожном транспорте не созданы? И если работодатели и не стремятся их создавать, поскольку по ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» МПС РФ и без того практически наделено функциями объединения работодателей? Вправе ли профсоюз в подобном случае обратиться в федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта (МПС РФ)? Мы считаем, что

предусмотренная статьей 6 ФЗ «О коллективных договорах и соглашениях» обязанность органов исполнительной власти вести переговоры по социально-трудовым вопросам, одновременно предоставляет и профсоюзам право на непосредственное обращение к ним в случае отсутствия объединения работодателей. В свою очередь, этот орган исполнительной власти, при необходимости, должен обратиться и потребовать от работодателей полномочия на представительство их интересов.

Так практически и происходит на железнодорожном транспорте в отношении заключения Отраслевого тарифного соглашения с отраслевым профсоюзом НПЖиТС. МПС РФ и не отрицает этого, указывая на то, что Отраслевое тарифное соглашение на 1996 год было подписано МПС РФ по поручению (доверенности) работодателей. Но вправе ли работодатели при наличии в отрасли нескольких профсоюзов при предоставлении таких полномочий указывать: кто будет представлять интересы работников?

По нашему мнению, понятие «передача полномочий работодателями их представительному органу (МПС РФ)» должно включать в себя право представлять интересы работодателя в ходе переговоров по социально-трудовым вопросам, предлагаемым для рассмотрения всеми профсоюзами от имени представляемых работников. Такого же мнения придерживается и министерство труда РФ. Эта же норма закреплена в ст.2 ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», гарантирующей равенство всех профсоюзов.

В пятых, предложение МПС РФ к РПЛБЖ о присоединении к Отраслевому соглашению действительно рассматривалось на совещании представителей Минтруда РФ, МПС РФ и РПЛБЖ, но только в отношении соглашения на 1995 год. Причем не РПЛБЖ, а МПС РФ отказалось от подписания протокола присоединения.

Борис Николаевич! В своих обращениях к Вам и Председателю Правительства РФ В.С.Черномырдину мы уаза-ли, что противоправная позиция, занятая МПС РФ по отношению к РПЛБЖ, не способствует стабилизации трудовых отношений на железнодорожном транспорте, и



предупреждали, что это неминуемо приведет к забастовке. И такая забастовка была объявлена профсоюзом на 21 мая 1996 года. Объявляя забастовку, мы представляли всю ситуацию и возможные ее последствия. Но, понимая безрезультатность переговоров с МПС РФ и безвыходность ситуации, вызванную уклонением МПС РФ от прохождения обязательных примирительных процедур предусмотренных законом, мы вынуждены были пойти на эту крайнюю меру.

Московский областной суд своим решением от 21 мая 1996 года в соответствии с п.8 ст.17 ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» отложил ее проведение на 30 дней, а затем признал не начавшуюся забастовку незаконной. Суд счел, что проведение забастовки создает непосредственную угрозу здоровью людей.

В соответствии с п.10 ст.17 ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» в случаях, когда забастовка не может быть проведена по этому основанию, решение по коллективному трудовому спору в десятидневный срок принимает Президент РФ. Этим и вызвано наше обращение к Вам.

Нашим единственным требованием к МПС РФ при объявлении забастовки было: незамедлительно приступить к переговорам по разработке и заключению профессионального тарифного соглашения на 1996 год между РПЛБЖ, МПС РФ и Министерством труда РФ. Зная Ваше постоянное внимание и требовательность к соблюдению каждым законов России и Вашу решимость к борьбе с их нарушителями, мы уверены в справедливом решении Вами данного коллективного трудового спора.

Ответчик по упомянутому судебному делу – ПК РПЛБЖ самостоятельных требований ни к локомотивному депо Пушкино, ни к МПС РФ не выдвигал, с инициативой коллективных переговоров не выступал. Следовательно, коллективный трудовой спор между ПК РПЛБЖ Пушкино и локомотивным депо Пушкино не имел места.

Согласно ч.5 ст.2 ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» моментом начала коллективного трудового спора является день сообщения решения

работодателя об отклонении всех или части требований или не сообщения работодателем своего решения в предусмотренный законом срок, а также дата составления протокола разногласий в ходе коллективных переговоров.

В связи с данными обстоятельствами ПК РПЛБЖ Пушкино с инициативой проведения примирительных процедур не обращался. Действуя согласно решению Пленума РК РПЛБЖ, Профсоюзный комитет собирался принять участие в указанной забастовке. Из письма от 08.05.1996 №14 о предупреждении начальника депо Пушкино о начале забастовки также следует, что самостоятельно ПК РПЛБЖ Пушкино забастовку не объявлял.

Таким образом, иск по настоящему гражданскому делу предъявлен не к тому лицу, которое должно отвечать по иску, а именно ПК РПЛБЖ Пушкино является ненадлежащим ответчиком. Учитывая то, что суд не привлек в дело надлежащую сторону – РК РПЛБЖ – в качестве второго ответчика, при условии несогласия истца на замену ненадлежащей стороны, иск к ПК РПЛБЖ Пушкино не подлежит удовлетворению.

При рассмотрении данного гражданского дела судом были допущены нарушения норм процессуального права.

В мотивированной части решения суд указывает на невозможность удовлетворения ходатайства о замене ненадлежащей стороны, поскольку локомотивное депо Пушкино не согласно на замену его другим лицом, а МПС РФ, со своей стороны, желая вступить в дело в качестве третьего лица, заявившего самостоятельные требования на предмет спора, не заявило, поэтому в силу ст.36 ГПК РСФСР такая замена невозможна.

Согласно ч.2 ст.36 ГПК РСФСР если истец не согласен на замену его другим лицом, то это лицо может вступить в дело в качестве третьего лица, заявляющего самостоятельные требования на предмет спора, о чем суд извещает данное лицо.

Таким образом, суд обязан был известить МПС РФ о возможности вступления последнего в дело в качестве третьего лица, заявляющего самостоятельные требова-

ния на предмет спора. Учитывая то, что ненадлежащий истец – локомотивное депо Пушкино – не дал согласие на замену ненадлежащей стороны, тем самым отказался выйти из процесса, а надлежащий – МПС РФ – не вступил в процесс, иск также не подлежит удовлетворению.

Московский областной суд в качестве одной из причин признания забастовки незаконной сослался на ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте», статья 17 которого запрещает забастовки.

24.07.1996

Председатель РПЛБЖ В.А.КУРОЧКИН

(ТА РПЛБЖ)