

8.
РПЛБЖ в трудовом конфликте
на Московской и Октябрьской железных дорогах (1998)

8.1.

Обращение Московской транспортной прокуратуры
к В.Ф.Лазареву – руководителю департамента
по урегулированию коллективных трудовых споров
и развитию социального партнерства
Минтруда России от 22.01.1998

Уважаемый Владимир Филаретович!

В настоящее время на территории Московской железной дороги возник коллективный трудовой спор по следующим причинам:

Работники трудовых коллективов предприятий Московской железной дороги являются членами двух действующих профсоюзных организаций – Дорожного профессионального союза (Дорпрофсож) и Территориального объединения Московской железной дороги Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (ТО МЖД РПЛБЖ).

С февраля 1997 года, на основании п.4 ст.6 Закона РФ «О коллективных договорах и соглашениях», гарантирующей при наличии на территориальном уровне нескольких профсоюзов право каждого из них на ведение переговоров от имени трудового коллектива, Председатель ТО МЖД РПЛБЖ, зарегистрированного в Управлении юстиции г.Москвы 20.12.1996 за №6961 Куликов Е.А. обращался к администрации Московской железной дороги с требованием заключить коллективный договор для регулирования трудовых, социально-экономических и профессиональных отношений между работниками дороги – членами ТО МЖД РПЛБЖ и администрацией МЖД. Право на заключение коллективного договора с администрацией МЖД закреплено и в Уставе ТО МЖД РПЛБЖ.

В заключении коллективного договора с ТО МЖД РПЛБЖ, в том числе по требованию Московского транспортного прокурора, администрация Московской железной дороги в лице первого заместителя начальника МЖД Лемешко В.Г. отказала, аргументировав свой отказ тем, что в соответствии со ст. 3 Федерального закона РФ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» от 12.01.1996 администрация МЖД не является работодателем по отношению к локомотивным бригадам и не имеет необходимых полномочий от отделений дороги на ведение переговоров по заключению коллективного договора.

Считаю действия администрации МЖД необоснованными по следующим основаниям:

Ссылка администрации МЖД на Федеральный закон «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», определяющая работодателя, как лицо, с которым работник состоит в трудовых отношениях, не применима в данном случае, поскольку порядок заключения коллективного договора регулируется другим Законом РФ – «О коллективных договорах и соглашениях». Законом РФ «О коллективных договорах и соглашениях» предусмотрены права и обязанности двух сторон коллективного договора – представителей работодателей и представителей работников.

Ч. 4 ст. 2 Закона устанавливает: представители работодателей – руководители организаций или другие полномочные в соответствии с уставом организации, иными правовыми актами лица, полномочные органы объединений работодателей, иные уполномоченные работодателями органы.

В соответствии со ст. 2 ФЗ «О Федеральном железнодорожном транспорте» железная дорога – основное государственное унитарное предприятие с централизованным управлением. Руководителем данного предприятия – ГУП «Московская железная дорога» в соответствии с Уставом предприятия является начальник МЖД Паристый И.Л. Он на основании ст. 17 Устава без доверенности действует от имени железной дороги, представляет ее интересы, заключает договоры (в том числе и коллективные, например, при заключении колдоговора на 1997-1998 гг. с Дорпрофсожем), издает приказы, устанавливающие условия оплаты и нормы труда, обязательные для всех работников железной дороги и т.д. Следовательно, руководитель предприятия Паристый И.Л. является представителем работодателей в соответствии с Законом.

Администрация Московской железной дороги может выступить в качестве органа объединений работодателей, для чего необходимо делегирование полномочий от непосредственных работодателей – начальников локомотивных депо (по сообщению Латушкина В.Г. это имело место при заключении коллективного договора с Дорпрофсожем). Такие полномочия не были запрошены, что дает основание утверждать, что администрация МЖД уклоняется от ведения переговоров.

Кроме того, ТО МЖД РПЛБЖ является вышестоящей организацией по отношению к членским организациям профсоюза, действующим на отделениях Московской железной дороги. Поэтому ТО МЖД РПЛБЖ правомочно заключить коллективный договор с вышестоящей организацией по отношению к отделениям дороги – администрацией МЖД.

Таким образом, администрация МЖД нарушает права профсоюза, предоставленные законодательством, и права работников – членов РПЛБЖ.

На основании изложенного, прошу Вас принять меры к разрешению данного конфликта, в соответствии с полномочиями, предоставленными положением «О службе по урегулированию коллективных трудовых споров».

О результатах прошу сообщить в прокуратуру.

Приложение на 29 листах.

Московский транспортный прокурор
Государственный советник юстиции 3 класса
А.А.СКУЗ

(«РПЛБЖ: 12 лет борьбы за права железнодорожников»
Составитель – Рупец В.Г. – М., 2004, с. 277–279)

8.2.

Митинг работников Московской железной дороги,
организованный Территориальным объединением МЖД.
Москва, 21.04.1998

8.2.1.

Листовка ТО МЖД РПЛБЖ по случаю митинга

21 апреля 1998 года в 10 часов у здания МПС на Лермонтовской площади (метро «Красные Ворота») Московское объединение Российского профсоюза локомотивных бригад Железнодорожников проводит свой санкционированный МИТИНГ.

Мы протестуем:

- Против продолжающегося грабежа рабочих.
 - Цены растут, заработная плата – падает.
 - Вместо положенной индексации – получили МПСовскую реформу зарплаты. В результате – начальство жирует, получив многообразную прибавку, а рабочим дана команда потуже затянуть пояса. Наживаются даже на том, что и эту нищенскую подачку, вопреки закону, пытаются заплатить один раз в месяц.
 - Начальник дороги продает рабочим жилье в домах, построенных за счет прибыли, заработной

самими рабочими, и куда потом уходят деньги от продажи этих квартир?

- Против непродуманного сокращения в ущерб здоровью рабочих и безопасности движения поездов, ведущего к окончательному развалу железной дороги.

- Против хищнической эксплуатации рабочих:

- Вместо аттестации рабочих мест, устранения вредных факторов и доплаты за вредность на нас навешивают ярмо дополнительных обязанностей – и все бесплатно.

- Сначала добились технику – теперь проводят эксперименты на людях. Удлинение плеч обслуживания, работа по обороту по 12 часов непрерывно, езда в «одно лицо» на предельно изношенной технике и во вредных условиях – это не повышение производительности труда, а геноцид. Результаты этого очевидны уже сейчас: если раньше едва доживали до пенсии, теперь начинаем умирать прямо на работе.

- Против предательской политики Роспрофжела, открыто вставшего на защиту интересов работодателя.

Все кто поддерживает нас – встаньте вместе с нами на Митинге!

Только объединившись, мы сами сможем защитить себя и свои семьи!

(ТА РПЛБЖ)

8.2.2.

Резолюция митинга работников Московской ж.д. 21.04.1998

Участники митинга работников Московской железной дороги, проанализировав в своих выступлениях положение дел, сложившееся с установлением условий труда для железнодорожников, которое производится Управлением МЖД и МПС РФ с нарушением действующего федерального законодательства и, в частности, без согласования с Территориальным комитетом Московской железной дороги РПЛБЖ выражают свое возмущение и требу-

ют от Московской железной дороги и Министерства путей сообщения неукоснительного соблюдения действующего Федерального законодательства в части согласования с Территориальным комитетом ТО МЖД РПЛБЖ систем оплаты труда, форм материального поощрения, размеров тарифных ставок (окладов), а также норм оплаты труда.

Митинг целиком и полностью поддерживает требование Территориального комитета ТО МЖД РПЛБЖ о необходимости заключения коллективного договора между Московской железной дорогой и Территориальным объединением МЖД РПЛБЖ, что позволяет погасить социальную напряженность в коллективах и урегулирует многие разногласия на Московской железной дороге.

В связи с тем, что органы прокуратуры и суды не способны заставить администрацию Московской железной дороги исполнять Российские Законы мы вынуждены обратиться в соответствии с ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» к Гаранту Конституции РФ – Президенту Б.Н.Ельцину.

В случае отказа от проведения переговоров в срок до 15.05.1998 митинг поддерживает инициативу Исполнительного комитета Территориального объединения МЖД РПЛБЖ о начале подготовки и организации проведения забастовки, как последней мере разрешения конфликта».

По поручению участников митинга **Е.А.КУЛИКОВ**

(ТА РПЛБЖ)

8.2.3.

Пресса о митинге 21.04.1998.

8.2.3.1.

Е.Ардабацкая, «Из пассажиров делают смертников»

Вчера в центре столицы, напротив здания МПС, прошел митинг машинистов поездов Московской железной дороги. Машинисты заявили, что через месяц остановят движение, если руководство не вступит с ними в переговоры.

Председатель Территориального объединения Российского профсоюза локомотивных бригад Евгений Куликов выступал решительно:

– Мы не дадим сокращать по 2 тысячи наших товарищей в год. Мы протестуем против работы в «одно лицо», когда у машиниста отбирают помощника, и ему приходится самому тащить на себе паровоз за те же деньги». Наши расстояния немаленькие – за 200, порой 400 километров, а в кабинах нет даже элементарного – туалета.

Машинисты приводили примеры, когда им чудом удалось избежать аварий – и волосы становились дыбом. А по экологическим стандартам наша техника вообще не вписывается ни в какие нормы.

Железнодорожники требовали всего лишь нормально-го отношения к своему труду: выплачивать потерянные за два месяца премии, провести аттестацию и платить за вредность, не забывать о сверхурочных. По большому счету, они заботятся о наших с вами жизнях. «Из пассажиров делают смертников» – таким был лозунг митингующих.

(«Комсомольская правда», 22.04.1998)

8.2.3.2.

В.Бибко, «Почему машиниста клонит в сон?»

Санкционированный властями митинг профсоюза локомотивных бригад состоялся на днях в сквере возле станции метро «Красные ворота». Два часа представители альтернативного профсоюза мозолили глаза чиновникам Министерства путей сообщения. С импровизированной трибуны выступили и оппоненты альтернативщиков – заместитель начальника Московской дороги А.Троицкий, начальники Московско-Павелецкого и Курского направлений В.Попов и В.Бушенков, заместитель председателя Дорпрофсожа В.Жидких. К великому сожалению, их короткие речи звучали неубедительно. И собравшиеся, как говорится, остались при своих интересах.

Митинг походил на обыкновенное профсоюзное собрание. Дебаты шли вокруг жизненно важных проблем – зарплата, тарифная сетка, несовершенство премиальной системы и коллективных договоров, организация производства, условия труда и отдыха машинистов.... Из высказываний на митинге выясняется, что даже при благополучных экономических показателях, достигнутых Московской дорогой, в работе некоторых отделений и депо сохраняются, мягко говоря, большие шероховатости. Так, администрация депо имени Ильича, оказывается, скрывает браки, итоговая статистика неизвестно приукрашивается и выглядит на все сто. Машинист из депо Москва-2 заявил, что машинисты-инструкторы очень придиричивы, часто грубят. На Курском направлении удлинили «плечо», первая смена локомотивных бригад происходит аж в Орле. Длиннее стал рабочий день машинистов, а отдых короткий и снова в путь. Не удивительно, что подчас машиниста клонит в сон.

Множество упреков высказано по поводу организации вождения поездов «в одно лицо». Как заявляли машинисты, принявшие участие в митинге, для этого не созданы необходимые условия. На Московской дороге много старой техники, да и новейшие ее модели несовершенны. На наших локомотивах нет даже туалетов. Приводился и такой аргумент, что с массовым сокращением помощников машиниста будет ликвидирован во многих местах главный резерв полноценной подготовки квалифицированных кадров. Никакие курсы и стажировки не помогут молодому машинисту так, как опытный наставник и долгосрочная практика.

Несомненно, альтернативщики в чем-то правы. Но их требования противоречат суровым экономическим реалиям. Надо же учитывать труднейшее финансовое положение дороги, падение объемов грузовых перевозок. Профсоюз локомотивных бригад подходит к проблеме однобоко, всюду пользуется популистскими лозунгами, зарабатывает себе дешевый авторитет на трудностях. Если идти на поводу у альтернативщиков, вполне можно и без того трудное экономическое положение дороги еще более усугубить. Кому это на пользу?

Участники митинга приняли резолюцию. В ней выдвинуто требование заключить договор о сотрудничестве между Московской дорогой и альтернативным профсоюзом. Это позволит погасить социальную напряженность в трудовых коллективах, устранить многие разногласия.

(МОЖ, №17, апрель 1998 года)

8.2.3.3.

В.Стрелкин, «Пришло время подзатыльников»

«Вы беситесь с жиру», – упрекнул заместитель начальника Московской железной дороги Анатолий Троицкий машинистов и помощников, участников митинга, прошедшего 21 апреля в Москве у здания Министерства путей сообщения на Лермонтовской площади. По правде сказать, глядя на угрюмые лица рабочих и пышущие здоровьем лица стоящих бок о бок железнодорожных начальников, можно было задуматься, к кому именно было обращено высказывание уважаемого заместителя начальника. Митинг был организован Московским объединением Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников. Профсоюза, весьма нелюбимого в среде железнодорожного начальства. Излюбленное прозвище его членов – «баламуты».

Чего же хотели на сей раз баламуты, ради чего 150 человек пожертвовали своим свободным временем и пришли на митинг. Плакаты говорили сами за себя: «Борьба с РПЛБЖ – бесполезная трата времени и денег – пора бы понять», «Сокращать не рабочих, а чиновников», «Машинист умирает в 55», «Хватит экспериментов на нашем здоровье», «Лучше договариваться, чем бастовать», «Реорганизацию и ликвидацию предприятий – в соответствии с законом» и др.

РПЛБЖ – профсоюз достаточно молодой, но в среде свободных профсоюзов весьма авторитетный. С самого начала своего образования в 1992 году он добивается от чиновников МПС соблюдения норм действующего зако-

нодательства о труде, о профессиональных союзах, о коллективных договорах и соглашениях. И до сих пор диалог строится только путем вынесения судебных решений в пользу РПЛБЖ.

У МПС есть другой «свой» профсоюз – Роспрофжел, диалог с ним строится без проблем. Начальника Роспрофжела баламутом не назовешь, ведь он свой, из своей среды – до недавнего времени был начальником Забайкальской железной дороги. Знает как строить дороги, как продавать разобранные железнодорожные ветки и даже вместе с вагонами, не получая за это ни копейки. Вот это уровень! А что здесь? Что эти 150 человек в масштабах Московской железной дороги? От них только одни неприятности...

Машиниста моторвагонного депо Москва-2-Ярославская Валерия Рябовичева, явившегося после митинга на работу, вызвали к начальнику депо для дачи объяснения, готовился ли он надлежащим образом к поездке, предложив ему написать заявление о том, что он не в состоянии обеспечить безопасность движения, так как вместо отдыха участвовал в профсоюзном митинге. А потом пытались выискать нарушения в работе...

Впервые в уличной акции РПЛБЖ выступило железнодорожное начальство. Если раньше наличие профсоюза не признавалось, то здесь рабочие слышали своих начальников. «Ваши лозунги справедливы», «справедливы тем, что вы не требуете своевременности выплаты зарплаты». Мнение начальников – раз зарплата выплачивается вовремя, так что и бузить.... Да и размер ее по мнению замначальника дороги – вполне приличный – 3-4 миллиона. Вот только присутствующие с ним не согласились – максимум 2 миллиона. Представитель Москвы-Курской Алексей Игрицов привел факт – оклад машинистов – чуть за 1 миллион рублей, помощников – 700 тысяч рублей, то, что сверху разные доплаты, с ними у машиниста набегает до двух миллионов. Но этих доплат могут лишить за любой проступок. В этом работники целиком зависят от администрации.

Митингующие выразили недовольство планами начальников Московской железной дороги перевести машинистов на работу в одно лицо, закрытием и реорганизацией тех депо, где действуют первички РПЛБЖ, удлинение плеч в ущерб экономической целесообразности. «Да, весь цивилизованный мир работает в одно лицо, – признает председатель МО РПЛБЖ Евгений Куликов, – но ведь цивилизованный мир работает на современной технике, получает достойную зарплату за свой труд, у нас же в локомотивах не предусмотрен даже туалет». Не проводились и медицинские исследования результатов работы в одно лицо.

Мнение машиниста, заместителя председателя РК РПЛБЖ Александра Стрелкова о том, что «все бумажные средства борьбы с бюрократами профсоюзом уже использованы, и бороться с бюрократами с помощью бумажных средств бесполезно. Надо бастовать», поддержал помощник машиниста, зампреда РК РПЛБЖ Игорь Максимов. «Бюрократы нас не слышат потому, что у них в ушах пробки, так пришло время дать им хороший подзатыльник, чтобы эти пробки у них из ушей вылетели. И очень скоро». Что это за «подзатыльник» – разъяснять не пришлось. Митингующие поддержали мнение о том, что пришло время забастовок, как последнего способа решения накопившихся проблем».

(«Чугунка», №1, апрель 1998 года)

8.2.4.

Сообщение редакции газеты ТО МЖД РПЛБЖ «Чугунка»

На конец мая единственным ответом руководства Московской железной дороги на резолюцию митинга железнодорожников от 21 апреля являлась резолюция начальника МЖД И Паристого:

«Лемешко, Троицкому, Синицину, Смирновой –

Дать ответ и срочно подготовиться другими бригадами вывозить поезда. 22.04.1998»

8.3.

Пленум Территориального комитета
ТО МЖД РПЛБЖ. Тула, 13-20.05.1998

8.3.1.

Выписка из протокола

2. По второму вопросу выступил Куликов Е.А. Он сказал, что 21.04.1998 на митинге у здания МПС РФ была принята резолюция, в которой указывался срок (15.05.1998) руководству Управления МЖД для начала переговоров по заключению коллективного договора между Управлением МЖД и ТО МЖД РПЛБЖ. Время прошло, а руководители Управления МЖД в очередной раз повернулись спиной к рабочим. Не пора ли перейти к более решительным действиям?

Куликов Е.А. предложил каждому представителю первичных организаций высказаться.

Все выступившие единодушно сказали, что пора перейти к более решительным действиям, т.е. пора начать подготовку к проведению забастовки.

Решили:

– Всем профсоюзным комитетам организаций, входящих в ТО МЖД РПЛБЖ завершить прохождение примирительных процедур по выдвинутым требованиям в сроки, предусмотренные Федеральным законом.

– Каждой организации обратиться к Президенту Российской Федерации по вопросу разрешения коллективного трудового спора в соответствии с Федеральным законом, обратив при этом особое его внимание на то, что чиновниками МПС и Управления МЖД умышленно провоцируется эта забастовка.

– Создать технические инспекции труда в организациях Территориального объединения, где они еще не созданы.

– В каждой профсоюзной организации провести собрания, особо разъясняя то, что Исполнительный комитет ТО использовал все меры по урегулированию коллективного трудового спора. Прокуратура, Рострудинспекция, Служба по урегулированию коллективных трудовых споров так-

же не могут заставить Дорогу сесть за стол переговоров. В этих условиях единственная возможность для урегулирования спора Конституционным способом – забастовка.

– Дату проведения предупредительной часовой и основной забастовок определить Исполнительному комитету ТО.

– Забастовку в каждой организации возглавляет ее профсоюзный комитет. Общее руководство забастовкой осуществляет Исполнительный комитет ТО.

Голосовали: за – 14, против – 0, воздержались – 0

Председатель ТО Е.А.КУЛИКОВ
Секретарь ТО С.М.СОЛОМАТИН

(ТА РПЛБЖ)

8.3.2.

Решение Пленума Территориального комитета Московской железной дороги

Проведенный 21.04.1998 и последовавшая за ним акция МПС России и Управления Московской железной дороги показали, как и прежде, их упорное нежелание пойти на конструктивный диалог и переговоры с профсоюзом по решению социально-трудовых вопросов железнодорожников, выдвинутых в их требованиях.

Не способствовало разрешению возникшего коллективного трудового спора и обращение ТО МЖД РПЛБЖ к Президенту Российской Федерации.

Проигнорировано руководством МПС и Дороги приглашение для участия в работе этого Пленума.

В этих условиях участники Пленума единодушно решили начать подготовку к проведению забастовки.

В этих целях решили:

1. Всем профсоюзным комитетам, организациям, входящим в ТО МЖД РПЛБЖ завершить прохождение примирительных процедур по выдвинутым требованиям в сроки, предусмотренные Федеральным законом.

2. Каждой организации обратиться к Президенту Российской Федерации по вопросу разрешения коллективного тру-

дового спора в соответствии с Федеральным законом, обратив при этом особое его внимание на то, что чиновниками МПС и Управления умышленно провоцируется эта забастовка.

3. Создать технические инспекции труда в организациях Территориального объединения, где они еще не созданы.

4. В каждой профсоюзной организации провести собрания, особо разъясняя то, что Исполнительный комитет ТО использовал все меры по урегулированию коллективного трудового спора. Прокуратура, Рострудинспекция, Служба по урегулированию коллективных трудовых споров также не могут заставить Дорогу сесть за стол переговоров.

В этих условиях единственная возможность для урегулирования спора Конституционным способом – забастовка.

5. Дату проведения предупредительной часовой и основной забастовки определить Исполнительному комитету ТО.

6. Забастовку в каждой организации возглавляет ее профсоюзный комитет. Общее руководство забастовкой осуществляет Исполнительный комитет ТО.

Мы использовали все предусмотренные законодательством возможности для разрешения возникшего коллективного трудового спора и только уклонение МПС и Управления МЖД от участия в его разрешении вынуждают нас пойти на эту крайнюю меру, вся ответственность за последствия которой должна быть возложена на них.

Пленум Территориального комитета ТО МЖД РПЛБЖ обращается ко всем профсоюзным организациям РПЛБЖ и всем железнодорожникам России с просьбой поддержать нашу акцию любыми формами коллективных действий, включая забастовку.

20.05.1998, г.Тула

Председатель ТО Е.А.КУЛИКОВ
Секретарь ТО С.М.СОЛОМАТИН

(Подписано представителями 12 профорганизаций ТО МЖД РПЛБЖ)

(«Чугунка», №2, май 1998 года)

8.4.

Пленум Дорожного комитета территориальной организации РПЛБЖ Октябрьской железной дороги

Постановление

*О поддержке коллективных действий
ТО РПЛБЖ Московской железной дороги
членами РПЛБЖ Октябрьской железной дороги*

Участники расширенного Пленума Территориальной организации Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников Октябрьской железной дороги, обсудив доклад Председателя РПЛБЖ В.А.Курочкина,

Постановили:

1. Принять к сведению информацию:

1.1 об уклонении Московской железной дороги от переговоров по заключению коллективного договора с ТО РПЛБЖ МЖД;

1.2 о признании трудовым арбитражем споров, возникших между членами ТО РПЛБЖ МЖД и работодателями, не носящими характер коллективного трудового спора;

1.3 о признании Московской транспортной прокуратурой права ТО РПЛБЖ МЖД в сложившейся ситуации организации и проведения забастовки;

1.4 о подготовке членов Территориального объединения РПЛБЖ Московской железной дороги к коллективным действиям и объявлению забастовки;

1.5 об обращении ТО РПЛБЖ МЖД к членам РПЛБЖ ОЖД в лице Дорожного комитета РПЛБЖ ОЖД с просьбой поддержки объявленной забастовки.

2. Рекомендовать Президиуму дорожного комитета РПЛБЖ ОЖД:

2.1 в случае объявления и подготовки РПЛБЖ ОЖД коллективных действий в защиту индивидуальных трудовых прав членов РПЛБЖ ОЖД, обеспечить координацию коллективных действий с РПЛБЖ МЖД и проведение забастовок одновременно;

2.2 при возобновлении примирительных процедур на ОЖД и подписании до 30.06.1998 или иного согласованного сторонами срока коллективного договора, обеспечить поддержку коллективных действий РПЛБЖ МЖД путем организации членами РПЛБЖ ОЖД массовых мирных акций (митинг, пикетирование);

2.3 при углублении конфликта между РПЛБЖ МЖД и их работодателями, использовать конституционное право, предусмотренное ст.45 Конституции РФ, незамедлительно приступить к организации и проведению забастовки солидарности со своими коллегами.

3. Поручить Президиуму Дорожного комитета РПЛБЖ ОЖД:

3.1 принять все меры к посредничеству между ТО РПЛБЖ Московской железной дороги и их работодателем для урегулирования конфликта.

3.2. Довести до начальника ОЖД о не простом решении, принятом Пленумом, и просить его, также, о посредничестве в урегулировании конфликта, возникшего на Московской железной дороге.

19.06.1998

Председатель Пленума А.Ю.ЗАМЯТИН
Секретарь К.В.ВАСИЛЬЕВ

(ТА РПЛБЖ)

8.5

Решение Исполнительного комитета ТО МЖД РПЛБЖ

В соответствии с решением Пленума Территориального комитета ТО МЖД РПЛБЖ от 20.05.1998 Исполнительный комитет Территориального объединения Московской железной дороги Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников принял решение:

с 00 часов 07.08.1998 на Московской железной дороге начать акцию протеста в виде отказа от выполнения работы (забастовка).

В связи с тем, что Московская железная дорога не признает себя работодателем, то есть стороной в споре, считать нецелесообразным осуществлять мероприятия, предусмотренные ст.14 ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров».

08.07.1998, Москва
Председатель Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

8.6.

Пресс-релиз ТО МЖД РПЛБЖ от 08.07.1998

Первоочередные требования РПЛБЖ к Московской железной дороге, при выполнении которых акция протеста приостанавливается:

1. Индексация тарифных ставок за 1997–98 гг. на основании данных Госкомстата России и в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением. Выплата расчетной разницы.

2. Выплата вознаграждений по итогам работы за год (13-я зарплата) и за безаварийную работу в течение 1997 года (14-я зарплата).

3. Оплата ночных часов работы за всю рабочую смену.

4. 12% надбавка к тарифной ставке за работу во вредных условиях труда до проведения аттестации рабочих мест по условиям труда.

5. Восстановление ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска за продолжительный стаж работы на одном предприятии (3 дня) и установление предусмотренного законодательством дополнительного отпуска за многосменный режим работы (4 дня).

6. Начало переговоров (издание приказа о создании комиссии и начало ее работы) по разработке и заключению профессионального коллективного договора между ТО РПЛБЖ и Московской железной дорогой.

Акция немедленно возобновляется в случае применения к работникам, участвовавшим в ней, мер дисциплинарного воздействия.

(ТА РПЛБЖ)

8.7.

Уведомление Президиума Дорожного комитета ТО РПЛБЖ ОЖД от 04.08.1998

Президиум Дорожного комитета территориальной организации РПЛБЖ Октябрьской железной дороги уведомляет, что:

1. В локомотивных и моторвагонных депо ОЖД членами РПЛБЖ, с 18.00 часов 04.08.1998 начинается забастовка в порядке коллективных действий в защиту индивидуальных трудовых прав работников локомотивных бригад. Хотя работодатель пытался сделать вид ведения с представителями работников переговоров, но фактически они не начинались.

2. Забастовка проводится в форме полного отказа от выполнения трудовых обязанностей. Причина забастовки – нарушенные права работников:

– заработная плата выплачивается один раз в месяц с грубым нарушением сроков;

– отсутствует правдивая и достоверная информация о вредных факторах на рабочих местах локомотивных бригад;

– хронически не выплачивается часть заработной платы (разъездные, премии, вознаграждение за безаварийность, доплаты, отпускные) и другие выплаты (больничные);

– не согласуются трудовые условия (графики сменности, режимы работы и др.) и оплаты (вообще ничего не установлено надлежащим образом).

3. Цель забастовки – добиться восстановления нарушенных прав. Остановка железной дороги – не является самоцелью членов РПЛБЖ.

4. Переговоры с представителями работодателя с правом приостановить или прекратить забастовку, уполномочен вести Президиум Дорожного комитета РПЛБЖ ОЖД.

Председатель А.Ю.ЗАМЯТИН

8.8.

Пресс-релиз ТО РПЛБЖ Октябрьской железной дороги от 05.08.1998

Президиум Дорожного комитета Территориальной организации РПЛБЖ Октябрьской железной дороги уведомляет, что на Октябрьской железной дороге в локомотивных депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский, Санкт-Петербург-Финляндский, Волховстрой и Бабаево, в моторвагонных депо Санкт-Петербург-Московское и Санкт-Петербург-Финляндский вчера (04.08.1998) с 18.00 началась забастовка работников локомотивных бригад – членов РПЛБЖ, которые решились на этот тяжелый шаг, добиваясь восстановления своих нарушенных индивидуальных трудовых прав. Члены РПЛБЖ из моторвагонного депо Санкт-Петербург-Витебский в настоящее время пока не принимают участия в забастовке, но и не все члены РПЛБЖ в других депо, в том числе и в локомотивном депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский к настоящему моменту имели по объективным причинам возможность принять участие в забастовке, так как не работали.

Председатель РПЛБЖ ОЖД до начала забастовки был вызван для дачи объяснений в Северо-Западную транспортную прокуратуру, которая просила довести до сведения членов РПЛБЖ, что прокуратура, «не отрицая фактов нарушенных прав работников», «не совсем согласна с законностью забастовки».

Это было доведено до работников уже после начала забастовки, так как встреча в прокуратуре закончилась в 18.30. В устной форме представителем прокуратуры была подтверждена обоснованность и законность предыдущих акций РПЛБЖ ОЖД по браковке локомотивов, которая проводилась в прошлом месяце. Так как весь подвижной парк локомотивов и электропоездов, считая и вышедшие из ремонта, не соответствуют требованиям безопасности движения, пожарной безопасности и технике безопасности, то есть весь подвижной состав не может эксплуатироваться. Учитывая это, на позицию про-

куратуры со стороны председателя РПЛБЖ ОЖД было высказано удивление: «Почему акции, при которых полностью должна быть остановлена работа железной дороги, являются законными, а когда работники пытаются защищать свои права, не мешая движению поездов, обслуживаемых не бастующими работниками, – это не вполне законно?»

Ситуация на местах

Моторвагонное депо Санкт-Петербург-Московское

По данным профсоюзной организации, на сегодняшний день работодатель отстранил от работы почти 1/3 работников локомотивных бригад моторвагонного депо Санкт-Петербург-Московское, заявивших об участии в забастовке, поэтому пригородные электропоезда обслуживаются машинистами-инструкторами и работниками, не принявшими участие в забастовке. С учетом того, что в это время часть работников находится в отпусках или болеет, то оставшихся работников вынуждают и уговаривают обслуживать электропоезда с явным нарушением режимов труда и отдыха, что создает угрозу безопасности движения. Но и такая работа по времени имеет объективные границы и долго продолжаться не сможет. Уже к позднему вечеру вчерашнего дня по отправлению с Московского вокзала было отменено «по техническим причинам» четыре (по другим сведениям – шесть) пригородных электропоездов. Ситуация усугубляется непосредственными событиями – в депо кончился запас тормозных колодок и два электропоезда не выданы на линию из ремонта.

К утру прошла пока непроверенная информация о подготовленном работодателем приказе, в соответствии с которым должен быть уволен член РПЛБЖ, хотя формально и не за забастовку. Члены РПЛБЖ перед началом забастовки предупреждали работодателя, что подобные репрессивные действия могут затруднить переговоры и вопрос прекращения или приостановки забастовки.

Ближе к полудню прошла непроверенная информация о том, что пригородные электропоезда на Пупышево будут переданы в моторвагонное депо Санкт-Петербург-Финляндский.

К бастующим членам РПЛБЖ с начала забастовки присоединились другие работники локомотивных бригад. Два члена РПЛБЖ вышли из профсоюза.

Моторвагонное депо Санкт-Петербург-Финляндский

В этом депо первичная организация РПЛБЖ немногочисленная, и в забастовке принимает на сегодняшний день участие 3 члена РПЛБЖ, хотя очень много работников локомотивных бригад этого депо на словах поддерживают забастовку и разделяют позицию бастующих. Делегация работников этого депо ездила к своим бастующим коллегам в моторвагонное депо Санкт-Петербург-Московское с целью узнать ситуацию и решить возможность о поддержке забастовки своими действиями.

Локомотивное депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский

В забастовке принимает участие 1/6 часть работников локомотивных бригад этого депо, членов РПЛБЖ и присоединившихся к ним других работников. Количество бастующих по мере заступления на работу новых работников растет. Трое работников вступили в профсоюз, а один написал заявление о выходе. Настрой у бастующих решительный, не взирая на то, что к полудню сегодняшнего дня из Управления дороги поползли слухи о подготовке приказа об их увольнении. Часть пассажирских поездов, которые должны были отправляться с пассажирскими электровозами была отправлена с грузовыми, не приспособленными для этой работы машинами, которые обслуживали машинисты грузового движения, не имеющие опыта работы с пассажирскими поездами.

При этом, уже к утру сегодняшнего дня стала ощущаться нехватка грузовых локомотивов и трудности с бригадами грузового движения в локомотивном депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский, а к полудню грузовые электровозы закончились. По данным РПЛБЖ на сегодняшний вечер запланирована выдача под почтово-багажные и пассажирские поезда тепловозов. Замена пассажирских электровозов на грузовые создает невероятные трудности с работой пассажирских бригад депо Бологое и Москва, которые не могут работать на прибывающих грузовых электровозах.

Руководство депо в очередной раз распускает слухи о том, что руководитель РПЛБЖ В.А.Курочкин имеет в Москве квартиру стоимостью 40 миллионов долларов и два автомобиля. По мнению руководства депо председатель РПЛБЖ ОЖД, как и сама организация, куплена на деньги «Запада». Бастующие зафиксировали подобные высказывания и требуют разъяснения от Курочкина и Замятина или сатисфакции.

Когда пресс-релиз был почти готов, из депо поступила информация, что в депо меняется график сменности, в котором работа членов РПЛБЖ на оставшуюся часть месяца не предусматривается. Похоже, что наши работодатели готовятся претворить вариант демократичного Президента Белоруссии, который он применил по отношению к бастовавшим машинистам метрополитена – им выдали волчий билет и отправили работать в сельское хозяйство.

Локомотивное депо Санкт-Петербург-Финляндский

В забастовке принимает участие почти 1/5 работников локомотивных бригад этого депо, членов РПЛБЖ и присоединившихся к ним других работников. Грузовые поезда, от обслуживания которых отказались бастующие, обслуживаются оставшимися работниками депо и локомотивными бригадами все того же депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский, в котором помимо нехватки локомотивов уже ощущается нехватка бригад.

Бастующие всю ночь находились в депо, где нет никаких условий, даже предоставить всем бастующим стул или лавку. Напряжение и ожидание бастующих нарастает.

Локомотивное депо Волховстрой

В забастовке фактически принимает участие половина работников локомотивных бригад этого депо, членов РПЛБЖ. Работники локомотивных бригад не являющиеся членами РПЛБЖ, почти в полном составе поддерживают действия членов профсоюза и в знак солидарности бракуют локомотивы депо Волховстрой. Таким образом, с начала забастовки, практически 95% поездов обслуживались работниками локомотивных бригад оборотных депо Лодейное Поле и Тихвин, локомотивного депо Санкт-Петербург-Витебский, хотя работники этих депо также пытались и пытаются выразить солидарность с бастующими, так как хроническое нарушение прав надоело всем работникам. Но не все работники локомотивных бригад (впрочем как и большинство работающих и не работающих граждан России) в настоящее время готовы к защите своих прав.

Бастующих работников, которые также всю ночь находились в депо, представители работодателя постоянно запугивают «увольнением», составляют акты об отказе от работы, хотя работниками написаны уже заявления об отказе от работы на время забастовки.

Локомотивное депо Бабаево (градообразующее предприятие, Вологодская область)

Связь работников депо Бабаево с Президиумом дорожного комитета РПЛБЖ ОЖБ затруднена, и информация передается в очень сжатом виде. Из этой информации следует, что работниками депо полностью не обслуживаются грузовые и частично пассажирские поезда. Работу бастующих выполняют работники других депо, в том числе и командированных из Санкт-Петербурга (предположи-

тельно локомотивного депо Санкт-Петербург-Витебский или Санкт-Петербург-Варшавский).

Органами РПЛБЖ ОЖД были отмечены случаи отказа работников от участия в забастовке под грубым лицемерным нажимом работодателя, который ставит реализацию конституционных прав в зависимость от угрозы увольнения не самого работника, а его родственника, который работает в другом структурном подразделении железной дороги, но не чувствует себя защищенным, состоя в рядах другого профсоюза, называющего себя «традиционным», который на удивление не выразил своей профсоюзной солидарности с бастующими работниками, членами профсоюза, который они называют «альтернативным».

(ТА РПЛБЖ)

8.9.

Предупреждение ТО МЖД РПЛБЖ

Начальнику
Московской железной дороги
И.Л.Паристому

Исполнительный комитет Территориального объединения Московской железной дороги РПЛБЖ предупреждает Вас, что с 00 часов 07.08.1998 на Московской железной дороге начнется акция протеста в виде отказа от работы (забастовка) против нарушения прав работников на предприятиях Московской железной дороги.

06.08.1998
Е.А.КУЛИКОВ,
председатель

(«РПЛБЖ: 12 лет борьбы...», ук.произв., с. 241)

8.10.

Сообщение Пресс-службы ТО МЖД РПЛБЖ

С 00 часов 07.08.1998 на Московской железной дороге началась акция протеста в виде отказа от работы (забастовка), организованная Территориальным объединением РПЛБЖ Московской ж.д. против нарушения прав работников на предприятиях Московской железной дороги.

Акция началась в локомотивном депо Узловая (Тульская область). В 6 часов утра к акции присоединились моторвагонные депо Пушкино и Москва-2-Ярославская.

Акция проводится до момента начала переговоров между ТО МЖД РПЛБЖ и Управлением Московской железной дороги. Ожидается подключение к акции работников других предприятий, где действуют первичные организации РПЛБЖ.

(ТА РПЛБЖ)

8.11.

Решение Пленума

Территориального комитета ТО МЖД РПЛБЖ

В связи с принятием Московским городским судом решения о признании забастовки, проведенной 07.08.1998 ТО РПЛБЖ Московской железной дороги незаконной (ст.14 ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров»):

- приостановить проведение забастовки;
- в случае применения к работникам, участвующим в забастовке, мер дисциплинарного воздействия, либо изменение плеч обслуживания или изменение объема работы, акция немедленно возобновляется;
- назначить проведение внеочередного съезда Территориального объединения 27.08.1998 с повесткой дня:
 - о подтверждении требований к Московской железной дороге;
 - о проведении забастовки;
 - установить норму представительства на съезд – 2 делегата от профсоюзной организации;

- провести в членских организациях Объединения профсоюзные собрания (конференции) с повесткой дня:
- о подтверждении ранее выдвинутых требований;
- об участии в забастовке;
- выборы делегатов на внеочередной съезд ТО МЖД РПЛБЖ.

13.08.1998, Москва
 Председатель ТОЕ. А.КУЛИКОВ
 Секретарь ТО С.М.СОЛОМАТИН
 Участники Пленума Территориального комитета
 Московской железной дороги РПЛБЖ (11 подписей)

(ТА РПЛБЖ)

8.12.

Решение внеочередного съезда Территориального объединения Московской железной дороги РПЛБЖ

Обсудив ситуацию по разрешению коллективного трудового спора, возникшего на Московской железной дороге, съезд пришел к выводу, что не все профсоюзные организации, входящие в Территориальное объединение, полностью завершили прохождение примирительных процедур, предусмотренных Федеральным законом «О порядке разрешения коллективных трудовых споров». Съезд решил:

- забастовку, объявленную организациями, входящими в Территориальное объединение Московской железной дороги Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, приостановить;

- в связи с продолжающимися коллективными трудовыми спорами на предприятиях Московской железной дороги и упорным нежеланием администрации Московской железной дороги и Министерства путей сообщения РФ обсуждать возникшие разногласия, Исполнительному комитету ТО МЖД РПЛБЖ организовать и провести 26.11.1998 с 10 до 12 часов митинг у здания Министерства путей сообщения Российской Федерации.

13.08.1998, Москва
 Председатель Е.А.КУЛИКОВ
 (ТА РПЛБЖ)

8.13.

**Е.Куликов, Председатель ТО МЖД РПЛБЖ:
«Признание забастовки незаконной
не ликвидирует конфликт и не решает проблем
железной дороги и ее работников»**

Во всем цивилизованном мире взаимодействие сторон трудовых отношений строится на принципах социального партнерства, основой которого являются договорные отношения между государством, объединениями профсоюзов и союзами работодателей. Но, к сожалению, в системе МПС и на Московской железной дороге в частности, все происходит иначе. Все взаимодействие между социальными партнерами четко вписывается в административно-командную систему отношений – один приказывает, другой беспрекословно должен выполнять. И ни в коем случае никакой «самодеятельности», а тем более, вольности в суждениях со стороны подчиненных. Профсоюз для МПС – это всего-навсего структурное подразделение, своего рода социальный отдел, публично называемый «социальным партнером». Роль такого отдела, т.е. «социального партнера», отведена министерством «своему» Роспрофжелу. Наличие другого профсоюза на железнодорожном транспорте, например РПЛБЖ, считается здесь лишним. Как, например, было бы лишним создание двух, а то и трех социальных отделов в МПС. А деятельность РПЛБЖ в министерстве трактуют лишь как раскольническую, направленную только на дробление «монолитных рядов российских железнодорожников». И все попытки РПЛБЖ наладить с работодателем конструктивный диалог, наталкиваются на глухую стену непонимания, подозрительного отношения и предубеждения, граничащие с фобией.

В таких непростых условиях Территориальное объединение РПЛБЖ в течение трех лет пытается установить цивилизованный диалог с администрацией Московской железной дороги. Попытки были различными, но все они не привели к желаемому результату. Наконец, наше терпение лопнуло, и профсоюз решил прибегнуть к крайней

мере – забастовке. Забастовку решено было проводить в два этапа. Первый этап – предупредительная забастовка – был проведен 7 августа и вызвал целую лавину порочащих РПЛБЖ статей в отраслевой и центральной прессе, большая часть из которых, по нашему мнению, носит явно заказной характер. В чем только нас не обвиняют! И что зарплата у нас, как на Западе, и что интересы дороги нас не волнуют, и что, оказывается, основное наше требование – это установить в локомотивах микроволновки, холодильники и кондиционеры! Чего только про нашу забастовку не придумывают... Лишь бы только не вступать с нами в переговоры!

Напрасно господин Троицкий думает, что наша забастовка была приостановлена в соответствии с Определением Московского городского суда. (Да, такое определение было вынесено, но оно касалось только одного депо Москва-Сортировочная, подавшего иск о признании забастовки незаконной, но не всех остальных депо, принимавших участие в забастовке). Исполнительный комитет ТО МЖД РПЛБЖ принял решение о приостановлении забастовки на всей Московской железной дороге и даже в тех организациях, в которых прекращение работы было запланировано на более позднее время, так как целью профсоюза не являлось и не является «дестабилизация и подрыв устоев железнодорожного транспорта», как утверждает зам.начальника дороги А.Троицкий. Мы надеялись на добрую волю и благоразумие руководства Московской железной дороги, но, как видно, менять занятую позицию оно не собирается.

Прошедшие суды признали проведенные забастовки незаконными. Причина – несоблюдение профсоюзом всех процедур, предусмотренных ст.ст. 3–8, 12–16 ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров». Но иного решения мы и не ждали. Других решений ни по нашим забастовкам, ни по забастовкам летчиков, авиадиспетчеров, работников других транспортных профессий, Мосгорсуд еще не выносил.

Состоявшийся 27.08.1998 внеочередной съезд ТО МЖД РПЛБЖ, учитывая опыт проведения забастовки 7

августа, принял решение – организациям, входящим в Объединение, полностью соблюсти необходимые процедуры, предусмотренные законодательством и 28.10.1998 начать проведение второго этапа забастовки.

«Командиры» дороги, как они сами себя называют, делают вид, что они одержали победу над нашими «бессмысленными акциями», но думаю, они глубоко ошибаются. Как было высказано мнение в ходе судебного разбирательства в Московском городском суде судьей В.А.Емышевой, напрасно администрация дороги не желает закончить дело миром и начать переговоры, потом будет поздно. Ведь признание забастовки незаконной не ликвидирует конфликт и не решает проблем железной дороги и работников. В своей статье «Хроника бессмысленной акции», заместитель начальника дороги А.Троицкий рассчитывает на здравый смысл, только не указывает чей, и сетует на то, что нас невозможно убедить, хотя не понятно, в чем убедить. Мы всегда готовы начать конструктивные переговоры с администрацией Московской дороги, но, к сожалению, эта самая администрация наотрез отказывается даже встретиться.

Можно, конечно, нас обливать грязью, рассказывать всякие небылицы. Можно отнять у людей работу, передавая ее другим, стравливая тем самым работников. Но ведь и самому долготу терпению есть предел. Люди ведь все видят и умеют отличать плохое от хорошего. Ваша забота о них им тоже видна, особенно когда их выгоняют на улицу, ликвидируя при этом целые предприятия, оставляя детей без куска хлеба. Заметьте, ведь мы не издаем приказы о сокращении работников и ликвидации предприятий дороги. Производя мероприятия по перераспределению работы и реорганизации предприятий, чиновники Московской железной дороги пытаются вызвать волну недовольства работников, четко указывая на «виновников» происходящего, рассчитывая, что люди сами разберутся с «провокаторами». Не помогает в борьбе с профсоюзом и проведение «родительских» собраний на предприятиях с приглашением жен и детей. Такие методы не новы, они не красят руководителей такого ранга, но на другое они, видимо, не способны.

Работники дороги, коллеги! Поверив сейчас в угрозы начальника, Вы тем самым обрекаете себя на дальнейшее унижение. Как показывает история, безропотность и раболепство до сих пор рабочему человеку ничего хорошего не дали. Вас не защитит «карманный» отраслевой профсоюз, являющийся структурным подразделением администрации. Это можете сделать только Вы сами, создав свой, свободный, профсоюз. Думайте, выбирайте сами.

(«Чугунка», №5, сентябрь 1998 года, с. 2)

8.14.

Отклики прессы на августовскую забастовку РПЛБЖ

8.14.1.

Н.Иванова, «Безопасность пассажиров
как повод для забастовки»

С 4 по 11 августа длилась забастовка более тысячи работников локомотивных бригад Октябрьской железной дороги в Санкт-Петербурге. 12-го железнодорожники были вынуждены вернуться к рабочим местам, так как городской суд северной столицы вынес определение о приостановке забастовки. Однако, лидеры местной организации независимого Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников – инициатора стачки – надеются выиграть дело в суде. Очередное слушание по нему еще предстоит.

У забастовщиков нет политических требований, они хотели бы только одного: восстановления и соблюдения в будущем прав на нормальный, вовремя оплачиваемый труд. Как сказал лидер независимого профсоюза Александр Замятин, руководство дороги нарушает сегодня все нормы трудового законодательства. Своевольно нарушаются графики работы локомотивных бригад, не соблюдается режим отдыха, что естественно, не может не сказаться на самочувствии людей, ответственных за безопасную перевозку других. Как и везде, постоянно задерживается зарплата, а по

больничным листам и за отпуска деньги вообще не выплачиваются. Локомотивный парк дороги не просто старый – древний. Зашумленность и загазованность рабочих мест превышают все допустимые пределы, и это, конечно, тоже сказывается на здоровье железнодорожников.

В суд на незаконность забастовки подало иск руководство Октябрьской железной дороги Санкт-Петербурга. Формальный повод – работники депо не предупредили за 30 дней до начала стачки о своих намерениях, как этого требует закон. Бригады не пошли на обострение конфликта и вернулись к рабочим местам, намереваясь продолжать борьбу цивилизованными методами.

Однако активистов, особо «отличившихся» во время стачки, к работе не допускают под разными предлогами.

Среди локомотивщиков идут разговоры об очередном сокращении их штата. Руководство этого не отрицает, говорит, что такие требования исходят от центра. Но именно это, убеждены железнодорожники, ведет к нарушению режима труда и отдыха, к сверхнапряженным графикам работы. Думают ли те, кто добивается экономии фонда заработной платы на дороге любыми способами, о безопасности пассажиров? Перенапряжение, с которым сегодня работают локомотивщики по всей России, неизбежно приведет к массовым авариям. Участившиеся случаи этого в последние годы – недвусмысленное тому подтверждение».

(«Ваше право», №33, 1998 г.)

8.14.2.

С.Храмов, «РПЛБЖ и Верховный Суд
лечат «дубоватых» начальников»

Дело №78-Г98-39. Судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации в составе Председательствующего Лаврентьевой М.Н., судей Соловьева В.А. и Толчеева Н.К. рассмотрела в судебном заседании от 23.11.1998 дело по заявлению государственного

унитарного предприятия Октябрьская железная дорога к Территориальной организации Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников о признании забастовки незаконной по кассационной жалобе указанного профсоюзного объединения на решение судебной коллегии по гражданским делам Санкт-Петербургского городского суда от 21.09.1998...

Проверив материалы дела, изучив доводы кассационной жалобы, судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации находит постановленное по данному спору решение суда подлежащим отмене по следующим основаниям

Удовлетворяя заявление Октябрьской железной дороги, и признавая бессрочную забастовку работников локомотивных бригад, объявленную началом 18-00 часов 04.08.1998 незаконной, суд сослался на то, что она была проведена с нарушением требований п.3 ст.17, п.2 ст.55 Конституции Российской Федерации, п.2 ст.17 закона РФ «О Федеральном железнодорожном транспорте».

При этом суд счел эту забастовку объявленной и проведенной как коллективная форма защиты индивидуальных трудовых прав работников.

В силу п.3 ст.17 Конституции РФ – осуществление прав и свобод человека и гражданина не должно нарушать права и свободы других лиц.

В силу ст.55 Конституции Российской Федерации не должны издаваться Законы, отменяющие или умаляющие права и свободы человека и гражданина...

Действительно, ст.17 Федерального Закона «О Федеральном железнодорожном транспорте» от 25.08.1995, содержит указание о том, что прекращение работы, как средство разрешения коллективных трудовых споров на железных дорогах, не допускается.

По мнению суда, ссылка на «коллективный трудовой спор» в указанном законе позволяет толковать данное понятие в широком смысле, исходя не только из предмета регулирования, но и из субъективного состава.

С этим доводом согласиться нельзя, поскольку в силу ст.2 Федерального Закона «О порядке разрешения кол

лективных трудовых споров» от 21.11.1995, под коллективным трудовым спором понимаются неурегулированные разногласия между работниками и работодателями по поводу установления и изменения условий труда (включая заработную плату), заключения, изменения и выполнения коллективных договоров, соглашений по вопросам социально-трудовых отношений.

Следует признать ошибочным и высказывания суда о том, что понятие «коллективный трудовой спор», применяемое в иных законах, должно толковаться в широком смысле, исходя из «многосубъективного состава участников спора, независимо от предмета коллективного спора, если в самом законе не имеется к этому ограничений».

Ошибочно суждение суда и в той части, что Федеральный Закон «О порядке разрешения коллективных трудовых споров», исходя из задач и сферы действия, «не носит всеобщего характера».

В силу ч.4 ст.37 Конституции Российской Федерации – признается право на индивидуальные и коллективные трудовые споры с использованием установленных Федеральным Законом способов их разрешения, включая право на забастовку.

Следовательно, судом не учтено, что, реализуя указанный конституционный принцип, законодатель и принял Федеральный Закон «О порядке решения коллективных трудовых споров», введенный в действие со дня его официального опубликования.

В ст.1 указанного закона предусмотрено, что он устанавливает правовые основы, порядок и способы разрешения коллективных споров, а также порядок реализации права на забастовку в Российской Федерации в ходе разрешения коллективного трудового спора.

Не учтено судом и такое важное обстоятельство, как сфера действия данного Федерального Закона. В силу п.2 ст.1 – установленные настоящим законом нормы распространяются на всех работников, работодателей, а также на объединения работников и работодателей и их полномочные органы.

Каких-либо изъятий или исключений для отдельных отраслей экономики и народного хозяйства указанный закон не содержит.

Поскольку именно он определяет порядок и последствия объявления забастовки, как средства разрешения коллективного спора с нарушением установленной процедуры – незаконной, то суд первой инстанции должен был в ходе судебного разбирательства, в зависимости от установленных обстоятельств, руководствоваться этим законом.

Признавая незаконной бессрочную забастовку локомотивных бригад, начавшуюся 18-00 часов 04.08.1998, суд тем самым фактически применил предусмотренное Федеральным Законом «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» последствие для данной забастовки.

Между тем, как следует из мотивированной части решения суда, одним из основных выводов является тот, что в данном случае между работниками и предприятием возник коллективный трудовой спор в связи с коллективной защитой индивидуальных прав работников, который в силу прямого указания п.3 ст.1 Федерального Закона Российской Федерации «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» не является предметом данного Федерального Закона.

И далее суд категорично отмечает, что по этой причине «не имеется оснований для признания данной забастовки незаконной в связи с не соблюдением ответчиком до начала забастовки требований ст.ст.3,18,12-16 указанного закона».

Таким образом, установив отсутствие оснований для признания забастовки незаконной и мотивировав этот вывод, суд, тем не менее, применил закон, который с учетом конкретных обстоятельств, по мнению суда, не подлежал применению.

В силу ст.307 ГПК РСФСР нормы материального права считаются нарушенными или неправильно примененными, если суд применил закон, не подлежащий применению.

В соответствии с п.4 ст.306 ГПК РСФСР указанное обстоятельство является основанием к отмене решения суда в кассационном порядке и передаче дела на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

Доводы суда о том, что проведенная забастовка являлась средством оказания давления на работодателя в лице Октябрьской железной дороги с целью подписать договор с ТО РПЛБЖ на условиях профсоюза, а потому она может быть признана незаконной, следует признать несостоятельными.

Если данная акция имела место, то суду следовало дать ей правовую оценку и указать на нормативный акт, подлежащий применению в данном случае.

Не допустимо произвольное толкование отдельных норм Федерального законодательства, в том числе закона «О Федеральном железнодорожном транспорте» по соображениям целесообразности и значимости разрешаемого спора.

Следует признать ошибочным суждение суда о возможности этого, если даже по своему содержанию закон и не предусматривает ограничений в толковании применяемых понятий.

С учетом приведенных обстоятельств, постановленное по данному делу решение является незаконным, в связи с чем подлежит отмене, а дело направлено на новое судебное рассмотрение в суд первой инстанции...»

Итак, еще капитан Врунгель говаривал: «Всякая селедка – рыба, но не всякая рыба – селедка». Приведенное выше определение Верховного Суда окончательно подтверждает правоту СОЦПРОФ – борьба за возврат долгов по зарплате должна вестись в форме забастовки, которую нельзя признать незаконной, т.к. на нее не распространяются процедуры Закона «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» и нельзя притянуть «ведомственные» законы, но за участие в ней нельзя и наказывать рабочих, т.к. на них распространяются гарантии, предоставляемые участникам законных забастовок по тому же Закону.

(«Рабочая сила», №1(42), 1999 г.)