

Иркутск: погода нелетная

Забастовка работников регионального государственного предприятия "Иркутскаэроконтроль" 25 мая была отменена. Первичные организации Федерального профсоюза авиадиспетчеров России и профсоюз авиационных работников радиолокации, радионавигации связи (ПАРРиС) России, объединяющие работников, занятых при организации воздушного движения, решили не проводить акцию протеста в форме забастовки, а продолжать борьбу с работодателями в судебном или другом порядке. Профсоюзные лидеры назвали как минимум две причины, по которым смена диспетчеров "Иркутскаэроконтроля" вышла на работу. Первая — безопасность иркутян. По неофициальной информации, работодатели подготовились к подобному развитию событий и "на всякий случай" набрали команду из работников, не имеющих профсоюзных билетов, и начальников объектов, которые в случае чего заменили бы неподчиняющийся коллектив. Причем юридически это не является нарушением, потому что на территории России 105 Международная конвенция "Об упразднении принудительного труда", принятая в Женеве 25 июня 1957 года, не работает. А запретить работать такой команде можно только по КЗоТу, если доказать, что количество рабочих часов в течение недели превысило норму. Это при прочих идеальных условиях, когда в порядке медицинская карта, вовремя пройдены все осмотры и не прерывался стаж работы диспетчера. Вторая причина отмены забастовки — отсутствие масштаба, необходимого для разрешения конфликта, который носит общероссийский характер для всей отрасли. Акция протеста 25 мая, по замыслу ЦК ФПАД России, должна была стать всероссийской. Но Москва молчала, и иркутские профсоюзы решили лишний раз не дергать тигра за усы. Взаимоотношения рядовых работников авиации с работодателями осуществляются по профессиональному тарифному соглашению, в которое заложена плата за АНО (авионавигационное обслуживание). И в Иркутске сыр-бор с крылышками начался из-за профессионально-тарифного соглашения, которое среди других социальных норм регламентирует базовую тарифную ставку первого разряда, исходя из которой рассчитываются все прочие заработные платы, а также премии и надбавки. Она не индексировалась с 1999 года (со времен действия предыдущего договора — на 1998-2000 годы) и сейчас составляет около 270 рублей. В сентябре 2000 года работники потребовали повысить эту тарифную ставку до 460 рублей. Денег на индексацию не оказалось, поскольку по официальной версии названная выше ставка АНО также уже давно не повышалась, а насущных расходов и без того достаточно. Профсоюз просил работодателя подтвердить заявление документально, направив руководству запрос о предоставлении финансового отчета, который был проигнорирован. Следующим шагом стала несостоявшаяся забастовка, намеченная на 10:00 утра 25 мая. Отношения авиадиспетчеров и их работодателей в Иркутске, как и во всей России, похожи на длительное хроническое заболевание. Когда-то аэропорт города Иркутска, как и все аэропорты, был большим комплексом, в который входили многочисленные службы, отвечающие за самолет с момента его захода в пространство, прикрепленное к аэропорту, для посадки, и до момента взлета. Во времена большой приватизации и реструктуризации многочисленные подразделения огромной государственной машины стали отдельными независимыми друг от друга феодальными княжествами, которые теперь подчиняются центрам на федеральном уровне. С тех пор начались проблемы. Вы о них знаете. Работники авиации, в нашем случае — авиадиспетчеры, начиная с 1992 года, бастовали, вопреки наложенному тогда еще Законом СССР "О порядке разрешения коллективных трудовых споров" запрету. Причем тогда забастовки запрещались в целом на предприятиях гражданской авиации. Казус этой нормы заключался в том, что среднестатистической уборщице тете Клавде, которая является работником аэропорта, по закону бастовать запрещено. Но на самом деле она имеет на это полное право, потому как из-за ее неявки на работу самолеты не падают. Закон был обжалован в Конституционном суде и ограничен в применении положениями Конституции России. Это положение сохранялось до 1999 года, когда были внесены изменения в основной закон авиаторов — Воздушный кодекс. Изменения касались статьи 52, которая вводит ограничение на забастовки для авиационного персонала, осуществляющего обслуживание (управление) воздушным движением. При этом "к авиационному персоналу относятся лица, имеющие специальную подготовку и сертификат (свидетельство), и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, а также деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения" (Воздушный кодекс, статья 52, понятие авиационного персонала). Естественно, в эту категорию входят диспетчерские службы, потому что занимаются управлением

воздушным движением и входят в российскую структуру организации воздушного движения. Вопрос о вхождении других служб в указанный круг спорен и до настоящего времени не разрешен. Условия работы авиадиспетчеров и других работников предприятий, обеспечивающих УВД, устанавливаются в том числе в рамках Профессионального тарифного соглашения, периодически заключаемого Федеральным унитарным предприятием "Госкорпорация по организации воздушного движения" и представителями работников отрасли. Естественно, что при выработке условий работы людей, при общей кризисной ситуации в России, руководство Государственной корпорации стремится не тратить лишних денег. И воздействовать на нее практически невозможно. Единственный в крайней ситуации выход — бастовать. Но это запрещено Воздушным кодексом. Значит, руководство предприятий по управлению воздушным движением, в том числе РГП "Иркутскаэроконтроль", может, махая кодексом как флагом, просто не разговаривать с представителями профсоюза и коллектива, потому что при данном раскладе все профсоюзные акции протеста автоматически признаются незаконными. Юристы в частных беседах 52 статью Воздушного кодекса находят не соответствующей общечеловеческим принципам и концепции прав и свобод человека, а Федеральный профсоюз авиационных диспетчеров России собирается обжаловать ее в Конституционном суде. Более того, у ряда федеральных законов очень сложные отношения с Конституцией РФ, 37 статья которой запрещает принудительный труд и включает право на забастовку.

Автор: Артур Скальский © <http://www.asbaikaltv/segodnya> ИРКУТСК, ИРКУТСК 👁 1652 30.05.2001, 13:56
👍 173

URL: <https://babr24.com/?ADE=64478> Bytes: 6411 / 6411 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)