



# Локомотивсоюз

Выпуск № 4 (59)

Июнь 2004 г.

2 июня в локомотивном депо Домодедово в рамках социального партнерства прошла рабочая встреча начальника Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров Скребкова А.Ф. и председателя РПЛБЖ Куликова Е.А. с участием руководителей отделов и служб дирекции и председателей профсоюзных комитетов РПЛБЖ локомотивных депо Пушкино, Железнодорожная, Домодедово и др.

Результатом встречи явилось создание комиссии по социально-трудовым вопросам, намечены совместные действия по устранению нарушений Трудового законодательства, безопасности движения поездов и повышения качества обслуживания пассажиров.

## ГРЯЗНАЯ ПЕНА

*Что только не придумывало железнодорожное начальство для борьбы с РПЛБЖ, к каким только мерам не прибегало. Уж оно его душило-душило, душило-душило... Однако этих радетелей за народное благо и права трудящихся, кажется, ничем не пронять. Более того, несмотря на давления-гонения, время от времени то в одном депо, то в другом, железнодорожники заявляют (о, ужас!) о создании новых профсоюзных организаций РПЛБЖ. И как тут прикажете начальникам спокойно отсиживаться в кабинетной тиши, попивая чаёк и поплёвывая на требования рабочего люда?! Борьба, одна борьба... Покой нашим железнодорожным руководителям разных мастей и должностей, судя по всему, только снится.*

В феврале текущего года в локомотивном депо Свердловск-пассажирский была создана профсоюзная организация РПЛБЖ. Не успел данный профсоюз ещё по настоящему к работе приступить, а «наверху» уже зашевелились. Как могли, да кто позволил? Надо это дело, пока члены РПЛБЖ зубки не показали, на корню истребить. И вот уже в адрес начальника локомотивного депо Свердловск-пассажирский и председателя ДОРПРОФСОЖа за подписью НОД 2 Швиндта и РПРОФ 2 Маспанина летит телеграмма следующего содержания: «В связи с созданием профсоюзной организации РПЛБЖ в локомотивном депо Свердловск-пассажирский, деятельность которой может быть направлена на дестабилизацию работы локомотивного депо Свердловск-пассажирский, начальнику локомотивного депо Деордиеву А.Г. совместно с председателем профсоюзного комитета Андреевым В.Д. провести в срок до 07.06.04 индивидуальные собеседования с каждым работником, вступившим в РПЛБЖ. О результатах собеседования еженедельно докладывать лично НОД 2 Швиндту С.В. и зам. председателя ДОРПРОФСОЖа Маспанину А.П. Предупредить начальника локомотивного депо Деордиева А.Г. и председателя профкома Андреева В.Д. о персональной ответственности за деятельность РПЛБЖ в локомотивном депо Свердловск-пассажирский». Абсурд? Конечно. Это надо же такую общественную нагрузку на людей повесить! Ладно, председатель профкома... Чем ему ещё заниматься, как не борьбой с «конкурирующей» профорганизацией. Но начальнику депо за какие провинности поручили опросы-допросы проводить, да ещё с еженедельным отчётом о результатах своей подрывной деятельности «наверх» докладывать? Ему что, больше заняться нечем? Вместо того, чтобы сесть начальнику с представителями местной организации РПЛБЖ за стол переговоров, спокойно всё обсудить и наметить дальнейший план действий по улучшению условий труда и показателей депо, Деордиева А.Г. и Андреева В.Д. принуждают к противостоянию своим рабочим. О чём господа Швиндт и Маспанин думали? Неужели рассчитывали, что вот начальство погрозит пальчиком, и начнётся поголовный исход из РПЛБЖ и вступление экс-членов данного профсоюза в Роспрофжел. Наивные... Тот, кто ныне сознательно вступает в ряды РПЛБЖ, это уже не представители «страны рабов, страны господ». Это нормальные, здравомыслящие люди, думающие не только о своём сегодня, но и о завтрашнем дне.

Впрочем, если призадуматься, то господ Швиндта и Маспанова понять можно. Их ведь тоже начальство теребит за непорядки на подведомственной им территории. Вот они, судя по всему, и поспешили отметить. Перестарались? А вот это – нет. РПЛБЖ депо Свердловск-пассажирский надо развалить – да и вообще, надоел этот РПЛБЖ, слухи о положительных результатах деятельности которого по стране разлетаются со скоростью ветра. Глядишь, если и дальше подобным образом дело пойдёт, в скором времени какие коллективы железнодорожников получим? Неподатливые. Несговорчивые. Тут уж с ними не поступишь, как хочешь. Следовательно, пора «делать оргвыводы», задействовать «кого надо».

Для борьбы с неугодным профсоюзом все цели хороши, в том числе и те, которыми посоветовали воспользоваться начальнику локомотивного депо Свердловск-пассажирский и председателю ПК Роспрофжела этого предприятия. И не беда, что отношение рабочих к своему руководству после подобных мер скатится до «нулевой отметки» (Оно, это отношение, и так оставляет желать лучшего).

Уж как-то слишком грубо сработали Швиндт и Маспанин. Одно начало телеграммы чего стоит с указанием точного срока проведения разъяснительных бесед, использованием выражения «может быть направлена на дестабилизацию работы...», упоминанием о персональной ответственности за деятельность РПЛБЖ в локомотивном депо... То ли 18-ым, то ли 36-ым годом попахивает... Господа, зачем воду мутить, попусту коллег по работе какой-то дестабилизацией пугать, выдавая желаемое за действительное. Не хорошо, все-таки люди взрослые, большие посты занимаете, а к таким детским страшилкам прибегаете. Не хорошо!

Нет, приятно, конечно, сознавать, что РПЛБЖ побаиваются, уважают (ведь если людей пугают РПЛБЖ, а саму профорганизацию вот уже который год пытаются развалить, это никак иначе не воспринимается).

Ольга Ревзина.

### **Интересное кино - или обескураживающая явь**

Удивительная штука жизнь! Каждый новый день удивляет по-своему, особенно среда, когда идешь на планерку и не знаешь, чем еще удивят тебя на этот раз. Тяжело, наверное, приходится накануне данного мероприятия господам выступающим. Ведь сколько надо вложить ума, знаний и таланта в речь, чтобы увлечь, убедить слушателей в своей правоте (и не важно, что не всегда это согласуется с буквой закона. Главное, чтобы народ поверил и принял все за чистую монету). А тут еще всякие умники мешают... Взяли, к примеру, и напечатали в газете «Вперед» от 30 марта 2004 года, что проверка знаний в ходе комиссионного осмотра незаконна. Вот и приходится убеждать народ в том, что это нужно, прежде всего, ему самому, т. е. рабочему люду.

Сомнений нет - знания нужны! Однако разве мало для этого технических занятий, тем более что все эти беседы после комиссионных осмотров знаний не прибавляют, а только унижают людей. Вычитает такой «умник» в инструкции какой-нибудь пункт, чего на практике и быть не может, и куражится: «Вот вы все какие тупые!»

Намного сложнее приходится руководителям более высокого ранга. Времена изменились, не хотят больше люди «за так», за здорово живешь свое личное время. Не желают машинисты красить головные части электропоездов... А заставить надо! Вот и приходится, когда убеждением, а когда и грозным окриком приструнить

непокорных. Однако и здесь с законностью не все в порядке. Ведь каждый работник несет ответственность по кругу своих обязанностей, а с каких это пор в обязанности машинистов входит покраска головных частей электропоезда! Ну, а раз господа руководители к нам предъявляют такие требования, сам по себе напрашивается вопрос: ремонт своих кабинетов они делают лично или как?

Еще больше порой удивляешься, знакомясь с книгой приказов. Какая забота о человеке! И в какую поликлинику сходить за тебя решат, и когда на дачу съездить посоветуют... Только вот ее «составители» не учитывают ни Конституцию Российской Федерации, ни основы законодательства Российской Федерации об охране здоровья граждан, ни закон «О медицинском страховании граждан в Российской Федерации». Цель выше упомянутых приказов ясна - профилактика проезда запрещающих сигналов и улучшение здоровья работников. Но оттого, что работнику не выдадут больничный лист, он здоровее вряд ли станет. Гораздо эффективней было бы создать нормальные условия труда, сократить до минимума вредные производственные факторы. Установить в кабинах управления кондиционеры. Что касается профилактики проезда запрещающих сигналов... сначала прекратите сами нарушать междусменный отдых работников, вынуждая их посещать в это время производственные и оперативные совещания. Обратите внимание на график работы локомотивных бригад, где

поезд заложен уже изначально. За-думайтесь, в каком состоянии ведет поезд локомотивная бригада, имеющая явку на работу 22ч. 35 мин., а опрвление в 6 часов 35 мин. Странно, что не замечаются такие очевидные вещи, а тянет наших руководителей на нарушение прав работников. У путейцев есть такая важная деталь,

как противоугон (назначение которого вы, уверен, знаете), поэтому трудно догадаться, почему так называется и наш профсоюзный листок.

Игорь Куликов.  
(Профсоюзный листок РПЛБЖ ДОП «Воронежпригород»)

### **Обеспечение безопасности движения в локомотивном хозяйстве Московской железной дороги под угрозой... (или ПО-ВАШЕМУ НЕ БУДЕТ!)**

24 апреля локомотивное депо Узловая посетил ревизор отдела безопасности службы локомотивного хозяйства Московской железной дороги Г.К.Леднёв.

Визит его был вызван письмом профсоюзного комитета РПЛБЖ депо в адрес начальника службы Васильченко и НЗ Бахарева по поводу допущенных нарушений машинистом-инструктором при проведении внезапной проверки. Если коротко: машинист-инструктор начал проверку с угроз в адрес локомотивной бригады, об их отстранении от поездки за отсутствие у помощника машиниста удостоверения личности (правда, при наличии свидетельства помощника машиниста) и отсутствие форменной одежды. В каком состоянии люди отправились в поездку, надеюсь, всем понятно. Кроме того, при ведении поезда данный инструктор вмешивался в управление ведением поезда, меняя позиции КМ, давая другие указания машинисту, как тому следует действовать.

Естественно, в таких условиях бригада допускает нарушение. На спуске, перед пробой тормозов на эффективность, машинист 1 класса с 15-летним стажем работы развивает скорость, определённую для проверки за 250 метров до знака «Начало торможения». Бригаде вынесли дисциплинарное взыскание – замечание.

Поводом для обращения послужило не желание оправдать бригаду, а желание разобраться с обоснованностью действий машиниста-инструктора и дать им оценку.

И вот 24 апреля ревизор службы начал повторный разбор действий бригады. Неоднократные попытки направить разговор в русло оценки действий машиниста-инструктора встречали как бы непонимание, а затем открыто было заявлено: «По-вашему все равно не будет».

Что «по-нашему не будет» мы поняли в самом начале разговора из лексикона ревизора: «белый» профсоюз, «альтернативный». На вопрос «Откуда такие термины?», последовал ответ (хоть стой, хоть падай) из «Гудка». Сами понимаете, авторитетное издание!

Назвать профсоюз просто профсоюзом язык у него так и не повернулся. Из общения с ревизором я также выяснил много для себя интересных вещей. К примеру, общаясь с местными инструкторами, то и дело слышишь, что любую инструкцию можно изменить в сторону ужесточения. Данный товарищ свято в это верит и свои убеждения, очевидно, привил и подчинённым. Что касается машиниста-инструктора, то нам, наивным, было заявлено, что пока данный машинист-инструктор сдаёт нормативы, он будет работать. Кстати, что касается работы. Оказывается, сам ревизор за работу не держится, она тяжёлая и неблагоприятная.

Ветер дует с дороги. Человеку, который в открытую заявляет, что ему эта работа не в радость, и он ею не дорожит, наверное, нельзя поручать такой ответственный участок работы, как контроль за безопасностью движения. Кроме того, наверное, в дороге для руководителей служб, их замов, ревизоров необходимо провести обучение по вопросам трудового законодательства с принятием зачётов, а то диву даёшься, что приходит на места от подобных «ужесточальщиков».

Также прямо данный руководитель на упрек в том, что он не разбирает случай нарушения должностных обязанностей машинистом-инструктором, а занимается политикой, честно заявил: да, политикой, на первом месте взаимоотношения работодателя с профорганизациями.

Вот откуда «по-вашему не будет».

Отсюда и заголовок статьи. В ущерб безопасности движения, люди ответственные за этот участок работы, занимаются, как выясняется, так называемой политикой.

А ответа на письмо до сих пор нет.

Сергей Бурцев

## На защите интересов

**Мировой суд Железнодорожного района г. Воронежа своим решением от 15 марта 2004 года.**

РЕШИЛ:

Отменить раздел 5 пункт 1 приказа от 25.04.2003 года № 46 ТЧС-5 о лишении премиального вознаграждения за март 2003 года Мирошникова Геннадия Вячеславовича.

Взыскать с Открытого акционерного общества «Российские железные дороги», расположенного г. Москва ул. Новая Басманная д.2, в пользу Мирошникова Геннадия Вячеславовича премиальное вознаграждение за март 2003 года в размере 696 рублей 46 копеек.

Взыскать с Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в пользу Мирошникова Геннадия Вячеславовича заработную плату за 16 марта 2003 года в размере 38 рублей 68 копеек.

Взыскать с Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» государственную пошлину в доход федерального бюджета в размере 36 рублей 75 копеек.

В иске Мирошникову Геннадию Вячеславовичу к ДОП «Воронежпригород», ФГУП «ЮВЖД» об отмене приказа о лишении премии, о взыскании заработной платы отказать.

Решение может быть обжаловано в апелляционном порядке в Железнодорожный районный суд г. Воронежа в течение десяти дней.

Те, кто не верит в то, что реально можно отстаивать свои права, может теперь задуматься!

\* \* \*

Трудовое законодательство Российской Федерации предоставило право профессиональным союзам осуществлять контроль за соблюдением безопасности и охраны труда работников. Председатели ПК РПЛБЖ должны хорошо помнить это и активно действовать в этом направлении. Хорошим примером служит заявление председателя ПК локомотивного депо «Апрелевка» Л. Майзеля в Московско-Смоленскую транспортную прокуратуру о нарушениях трудовых прав железнодорожников при прохождении комиссионного осмотра. Необходимо отметить, что подобные нарушения наблюдаются не только в локомотивном депо «Апрелевка». Это такие нарушения, как

отсутствие оплаты локомотивным бригадам за проведение комиссионных осмотров. В этом случае, путем довольно-таки сложной системы шантажа администрация депо принуждает работников добровольно соглашаться выполнять работу без оплаты. В соответствии п.1, ч.3, ст.4 Трудового кодекса РФ такие действия квалифицируются как принудительный труд.

Время, затрачиваемое работниками на проведение комиссионных осмотров, не входит в общую месячную норму времени и не учитывается при формировании режима работы и времени отдыха локомотивных бригад.

Это приводит к тому, что работники выполняют работу перед ночной сменой, — т.е. непосредственно перед работой, связанной с движением транспорта. Такое положение дел находится в противоречии с ч.1, ст.329 Трудового кодекса РФ: "Работникам, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, не разрешается работа за пределами установленной для них продолжительности рабочего времени по профессии или должности, непосредственно связанной с движением транспортных средств."

Транспортная прокуратура, рассмотрев заявление Л. Майзеля, подтвердила имеющиеся в локомотивном депо «Апрелевка» нарушения, в результате чего объявило начальнику депо Сафронову В.В. официальное предостережение о недопустимости нарушения закона, а в адрес Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении направила представление об устранении нарушений трудового законодательства.

Трудовые отношения железнодорожников, в том числе предоставление им гарантий и компенсаций, регулируются действующим законодательством Российской Федерации, тарифным соглашением и коллективными договорами. Председатели ПК должны смело, не взирая на лица и должности, соблюдая при этом правила этикета, должны выявлять нарушения трудовых прав работников железной дороги и обращаться за восстановлением нарушенных прав в правоохранительные органы и органы государственной власти.

**Юридическая служба РПЛБЖ**

**Учредитель и издатель:** ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. **«Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию:** 107140, Москва, а/я 2. Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> **E-mail:** [rplbg@mail.magelan.ru](mailto:rplbg@mail.magelan.ru) **Тел. факс:** (095) 156-8545

**По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:** Москва: (095)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 168-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (0732) 50-58-38, Пермь: (3422) 21-15-89