



# Локомотивсоюз

Выпуск № 12 (79)

Ноябрь, 2005 г.

*Президент ОАО «РЖД» В. Якунин и председатель Роспрофжелеза Н. Никифоров подписали дополнительное соглашение к генеральному колдоговору ОАО «РЖД» на 2005 год. Принято это соглашение втихаря, что называется, за закрытыми дверями, без вынесения на обсуждение работников и членов профессиональных союзов, действующих в отрасли. И, как советует господин Никифоров, «продолженного на год колдоговора не стоит стыдиться». Однако большинству работников отрасли стыдно!*

\*\*\*

*В Перми прошли акции железнодорожников. 16 ноября у дверей Пермского отделения Свердловской ж.д. состоялся несанкционированный митинг железнодорожных кассиров и «перронников», т.е. тех кто проверяет билеты при входе в электричку. Кассиры и «перронники» уведомили администрацию, что объявляют забастовку.*

## Портрет времени

### БЛЕСТЯЩАЯ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

В начале ноября т. г. общероссийская газета «Жизнь» поделилась с читателями информацией о финансовых нарушениях в Компании, почерпнутой из 90-страничного доклада Счетной палаты о проверке деятельности акционерного общества «Российские железные дороги».

«Первое, что сделало руководство новоиспеченной (после административной реформы) компании, - сообщает «Жизнь», - затеяло ремонт в своем офисе на улице Старой Басманной, 11/2. По минимальной оценке ревизоров, один квадратный метр ремонта обошелся в 25 тысяч рублей. А VIP-этажа (где разместилось руководство) – аж в 35 тысяч! Причем, видимо, чтобы прививать своим сотрудникам эстетический вкус, на предметы интерьера денег не жалели. Например, на люстры – по 29 тысяч рублей за штуку – ушло почти 5 миллионов. Всего же на ремонт было затрачено более 340 млн. рублей». Версальский дворец, понимаешь ли, а не официальное здание!

«Ясно, что ремонт не оправдывает затрат. Могу сказать, что все можно было сделать гораздо дешевле, - прокомментировал аудитор Счетной палаты Михаил Бесхмельницын. – Аналогичную ситуацию мы видим и при заключении договоров компании с консалтинговыми, аудиторскими и другими фирмами. Причем приглашали только иностранцев, услуги которых обходятся в пять, а то и в большее число раз, чем услуги наших фирм».

«Я и не ведала, насколько душевные и сердобольные люди работают на нашей железной дороге, - умиляется автор статьи Н. Решетникова. – Суммы, затраченные на благотворительность и спонсорство, буквально зашкаливают. За прошедший год на эти цели было потрачено 57,1 млн. рублей. Из них силовым структурам выделено 1,9 млн., исполнительным органам власти и органам местного самоуправления (читай – чиновникам – выделено нами) – 13,1 млн. Но все превзошли затраты на спорт. Железнодорожники, не скупясь, поддерживают не только футбол (в лице «Локомотива»), но и баскетбол, волейбол, гандбол, велоспорт. Всего же на спорт за девять месяцев 2004 года потрачено 356,5 млн. рублей».

В то время, как простых работников ОАО «РЖД» призывают к жесткой экономии, руководство Компании, как видим, себе ни в чем старается не отказывать, в том числе и в зарплатах. «...Средняя зарплата по отрасли в целом составляет 50934 рубля, - рассказывает газета. – Но не думайте, что так шикают машинисты и проводницы, - только начальство. Средняя зарплата и без того не бедствующего руководящего состава железных дорог за последний год возросла на 70 процентов».

О. Ревзина.

**P.S.:** Хорошо зарабатывает, видимо, не только руководящий состав ОАО «РЖД», но и начальники рангом поменьше на зарплате не обижаются. К примеру, среди работников Тульской дирекции пригородных перевозок (ТДПП) недавно прошел слух, что у заместителя начальника по ремонту участка цеха дизель-поездов ТДПП В. Еганова новый «джипчик» появился. Поговаривают, что стоимость такого автомобиля – около 800 тысяч рублей.

Знай наших!**ПОЗДРАВЛЯЕМ!**

*Руководство и члены Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, члены первичной организации РПЛБЖ локомотивного депо Узловая, члены Движения сторонников РПЛБЖ от всей души поздравляют Сергея Александровича Бурцева, теперь уже экс-председателя первички РПЛБЖ, с избранием на пост заместителя главы Узловского района.*

*Желаем Вам, Сергей Александрович, успехов в работе, здоровья, терпения (оно Вам теперь ой как пригодится!) и надеемся на взаимопонимание. Удачи Вам и не сбейтесь с ранее выбранного пути!*

Ситуация**СИЛЫ БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ,  
или как в локомотивном депо Пушкино неисправности в  
электропоездах устраняют**

**1 ноября т. г. во исполнение решения Пленума Центрального комитета РПЛБЖ от 11.10.05 г. комиссия профсоюзного комитета РПЛБЖ локомотивного депо Пушкино с участием технического инспектора РПЛБЖ провела проверку технического состояния электропоездов приписки депо Пушкино на соответствие требованиям безопасности движения поездов и безопасных условий труда работников.**

Администрацию депо 31.10.05 г. официально уведомили о проведении предстоящей акции. С данным уведомлением в 8.00 часов 1 ноября были ознакомлены также начальник Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении А. Казаков, председатель территориального комитета Росфпрофжел Центральной дирекции И. Болотов, которые всю ночь вместе с машинистами-инструкторами из других депо, резервным электропоездом и бригадами из депо Александров находились на территории депо Пушкино.

**1 ноября т. г. из плановых видов ремонта и отстоев депо Пушкино должны были выдаваться 6 электропоездов. В 11 часов мы приступили к проверке зашедшего в депо с линии электропоезда ЭР2-1081.** Поскольку технический инспектор О. Максимов по объективным причинам задерживался, проверку провели вдвоем: я, председатель первички РПЛБЖ, и заместитель председателя профсоюзного комитета А. Мухин. Поочередно мы проверили еще два электропоезда – ЭР2-1212 и ЭР2-1144. **Состояние электропоездов не соответствовало требованиям норм безопасности движения и безопасных условий труда работников локомотивных бригад**, о чем нами сделано письменное заключение в журналах ТУ152 данных электропоездов (о их непригодности к эксплуатации с указанием и перечислением неисправностей и замечаний), постановкой штампа технической инспекции Профсоюза, личными подписями членов комиссии.

После вышеуказанных проверок направились передохнуть в помещение профкома. Вскоре Мухин, решив посмотреть не подошел ли третий член комиссии, вышел, а я остался для оформления результатов проверок. Примерно в 15 ч. 20 мин. мне по мобильному телефону позвонил Мухин и взволнованным голосом сообщил, что его по указанию начальника депо А. Корягина насильно тащит охрана за пределы предприятия. В трубке отчетливо слышались мужские голоса, в том числе и начальника депо, нецензурная брань. Закрыв дверь профкома на ключ, побежал к месту инцидента.

В районе помещения дежурного по депо находилось около 10 человек, в том числе Болотов, начальник депо Корягин, работник дирекции Татаринов, главный инженер Трегубов, сменный мастер цеха ЦТР и группа работников цеха ремонта. Двое охранников, заломив Мухину руки за спину, пытались силой выпроводить его с территории. Увидев меня, по приказу начальника депо, Мухина отпустили. Я в резкой форме потребовал объяснений. Меня и моего заместителя пригласили для объяснений в помещение администрации. Мухин отказался, так как был очень расстроен случившимся и находился в стрессовом состоянии.

В кабинете главного инженера депо, где также присутствовали Болотов, Корягин, главный инженер Трегубов, председатель профкома Роспрофжел Самсонов, работник дирекции Татаринов, я высказал протест по поводу беспрецедентно «хамской» выходки начальника депо и соучастия, а точнее безучастия остальных присутствующих. По отношению ко мне присутствовавшие в тот момент господа вели себя прилично, видно осознав, в какую неприятную ситуацию попали.

Причиной потери контроля начальника депо А. Д. Корягина над собой послужил отказ машиниста электропоезда И. Наумова принимать проверенный нами электропоезд ЭР2-1212. Наумова отправили на линейный пункт,

куда ему выгнали на 6-й путь электропоезд ЭР2-1212, в бортовом журнале которого рукой Корягина было написано, что электропоезд годен к эксплуатации. Затем уже на линии бортовые журналы электропоездов ЭР2-1212 и ЭР2-1144 изъяли и положили вместо них вновь заполненные.

Акты проверок электропоездов ЭР2-1081, ЭР2-1212, ЭР2-1144, заявление машиниста А. Мухина я направил на имя председателя РПЛБЖ Е. Куликова и в адрес начальника Московской железной дороги В.И. Старостенко. К документам в адрес Старостенко также приложил официальное уведомление руководству депо о начале акции.

Ввиду явно провокационного поведения администрации по воспрепятствованию действий инспекции, а также позднего времени (было уже около 19 часов) акцию 1 ноября мы прекратили.

Н. Павлов, председатель ПК РПЛБЖ локомотивного депо Пушкино.

## Пикеты железнодорожников в Перми

Рабочие два месяца без зарплаты. Кассиров и перронников уже отделили от ОАО «Российские железные дороги», их хозяин – «Пермская транспортно-экспедиционная компания», «ПТЭК», возглавляемая Михаилом Петровым. «ПТЭК» заключает договор со Свердловской ж.д.. Петров уверял, что Екатеринбург не перечислил деньги, поэтому платить рабочим нечем.

По ходу дела выяснилось, что «ПТЭК» нарушил законодательство РФ в колдоговоре. Согласно колдоговору, рабочим могут выплатить зарплату с задержкой в месяц, а не в две недели. Но и эти сроки не были выдержаны: рабочие не получили денег ни за октябрь, ни за сентябрь. «Спрашивается, - говорит один из лидеров альтернативного рабочего профсоюза железнодорожников «РПЛБЖ» Вячеслав Бобков, - зачем хозяева заключали договор, если денег у них нет?»

Зарплата кассиров и перронников составляет чуть более тысячи рублей в месяц, со всеми надбавками – около 3,5 тыс. р., при прожиточном минимуме по Перми в 3,9 тыс. р.

17 ноября в 11.00 состоялась вторая акция у дверей «ПТЭК». Перед акцией глава «ПТЭК» Петров силой втащил одного из лидеров бастующих, Светлану Климову в свой автомобиль, пообещал «оторвать голову» и приказал помалкивать. В то же время сообщил, что деньги за сентябрь уже перечислены.

Перронники, в отличие от кассиров, ранее не входили в профсоюз «РПЛБЖ». Ныне - они хором в него вступили. Парни-локомотивщики помогли девушкам отстоять свои права. К 15.30 благодаря коллективным действиям и помощи рабочего профсоюза, не входящего в ФНПР, администрацию «ПТЭК» заставили выплатить долг по зарплате, а Михаила Петрова извиниться перед Климовой.

Смотрите, рабочие Дзержинки, которым задолжали за 8 месяцев, рабочие ПНС электроприборного, рабочие «ИНКАРа», модельщики и металлурги Ленинского, как слабые девушки показывают пример, что такое чувство собственного достоинства! Что такое солидарность с вашими товарищами по цеху, заводу, с вашими лидерами, которые немало сделали для вас!

Смотрите и завидуйте, какие замечательные девушки в Перми!

*Информлисток Российского политического объединения «Рабочий»  
(Международный союз трудящихся)*

### Страна эмтэссия

#### «...ВСЛЕДСТВИЕ НЕНАДЛЕЖАЩЕГО ИСПОЛНЕНИЯ СВОИХ ОБЯЗАННОСТЕЙ»

Машинистом Тульской дирекции пригородных перевозок (ТДПП) Михаилом Григорьевичем Киселевым, членом РПЛБЖ локомотивного депо Узловая, на имя начальника ТДПП Д. В. Мандрыки были направлены два представления за № ПК-16 от 16.05.05 г. о выявленных нарушениях в цехе эксплуатации пункта Узловая и мерах по их устранению и №ПК-20 от 13.07.05 г. о нарушениях охраны труда в цехе ремонта дизель-поездов ст. Узловая. В них Киселев не только привел факты, выявленных в ходе проведенных на предприятии проверок нарушений правил и норм по охране труда и ТБ, но и предложил

меры по их устранению. Несмотря на вручение вышеуказанных представлений работодателю под роспись, ответов на представления Михаил Григорьевич не дождался. Со стороны администрации ТДПП также мер по устранению выявленных нарушений не последовало. Хотя в соответствии со ст. 370 ТК РФ работодатель обязан в недельный срок с момента получения требования об устранении выявленных нарушений сообщить соответствующему органу профорганизации о результатах рассмотрения данного требования и принятых мерах.

(Окончание на стр. 6).

Мнение**А НАМ СТЫДНО!**

**«Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» и Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей пришли к соглашению о нижеследующем:**

**Внести в Генеральный коллективный договор открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на 2005 год следующие изменения и дополнения:**

**из названия и текста Генерального коллективного договора открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на 2005 год исключить слова «Генеральный» и «на 2005 год».**

**Так записано в дополнительном соглашении к Генеральному коллективному договору открытого акционерного общества «РЖД» на 2005 год.**

«Продление коллективного договора между ОАО «РЖД» и профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей прошло как бы незамеченным. Тем не менее пролонгированного 20 октября на год колдоговора не стоит стыдиться. По крайней мере, таков был пафос состоявшейся 17 ноября пресс-конференции Николая Никифорова, председателя профсоюза, - читаем в сетевой версии Центральной профсоюзной газете «Солидарность» от 23.11.05 года. - По его словам, и профсоюз, и компания в текущем году в полном объеме выполняют свои обязательства».

Разумеется, продление еще на год колдоговора ОАО «РЖД» на 2005 год прошло «как бы незамеченным». А как же работники Компании его заметили бы, если данный вопрос и на обсуждение не выносился? Если решение о пролонгировании колдоговора принималось втихаря, за закрытыми дверями! Хорошо, побоялись, видимо, господа руководители допустить к его обсуждению представителей профсоюзных организаций, действующих в отрасли, но мнением работников ведь можно бы поинтересоваться?! Или железнодорожники для господ руководителей лишь рабсила, чье место только в локомотиве, на рельсах и т. д.?!..

«С этого года идет активное создание первичных профсоюзных организаций в коммерческих структурах, возникающих в процессе реформирования железнодорожного транспорта, - сказал на упомянутой выше

пресс-конференции господин Никифоров. - Например, 27 октября Новосибирская дорожная профорганизация создала первичку в аутсорсинговой компании «Промстройсервис». Никифоров сообщил, что примерно для тысячи человек, ушедших из «РЖД» в эту структуру, сохранятся соцгарантии на прежнем уровне. Будут сохранены «социальные наработки» и в других аналогичных случаях выделения из «РЖД» новых компаний». Члены РПЛБЖ глотки рвали, призывая железнодорожников и общественность выступить против акционирования железных дорог. Роспрофжел тогда молчал, а нас чуть ли не к саботажникам и пособникам террористов причисляли. И что в результате? В результате уже имеем коммерческие структуры, возникшие в процессе реформирования железнодорожного транспорта. А век коммерческих структур, как показывает практика, в России не всегда долгов. Подвластны они и реорганизации, и ликвидации. Поэтому, это сейчас, если верить Никифорову, «примерно, для тысячи человек, ушедших из «РЖД» в коммерческую структуру, сохранятся соцгарантии на прежнем уровне, а в будущем этого никто не гарантирует. Вполне возможно, что новые руководители (читай - хозяева) новых коммерческих структур откажутся от сохранения работникам, бывшим железнодорожникам, льгот и всяческих социальных гарантий.

Коснулся Никифоров в своем выступлении и заработной пла-

ты: «...зарплата реально растет: за 5 лет она увеличилась в 2,9 раза при увеличении цен в 1,75 раза». А почему не сравнить ее рост с показателями советских лет? И кто же это подсказал уважаемому председателю Роспрофжела, что у нас за 5 (!) лет увеличение цен произошло лишь в 1,75?! - прим. наше).

Если верить Никифорову (а ему просто нельзя не верить!), реальный рост заработной платы в текущем году составил 3,2%. «Хотя еще 7 тысяч работников получают меньше прожиточного минимума», - посетовал он. Чтобы довести минимальную зарплату в отрасли до прожиточного уровня, потребуется, по словам того же Никифорова, 3 млн. рублей.

Семь тысяч работников получают заработную плату меньше прожиточного минимума!... И где это отмечается? В железнодорожной отрасли, где за пять лет заработная плата, как сообщил председатель Роспрофжела, выросла в 2,9 раза! Стыдно, господа руководители! Стыдно! Ведь всего-то и требуется 3 (три!) миллиона рублей для того, чтобы 7 (семь!) тысяч работников Компании получали зарплату на уровне прожиточного минимума. Хорошо хоть о них, бедных работниках, еще помнят, на 2006 год в план их внесли. А раньше этого нельзя было сделать? Неужели для Компании это невыполнимая миссия?! Для Компании, руководство которой только на ремонт в своем офисе на Старой Басманной затратило 340 млн. рублей, на благотвори-

тельность в 2004 году выложило 57,1 млн. рублей и т. д. Очень хочется узнать у господина Никифорова, а почему, к примеру, он, как председатель Роспрофжела, не отстоял еще в прошлом году внесение в списки для оказания благотворительной помощи этих семь тысяч работников отрасли? Впрочем, вопрос этот риторический и ответа на него мы не ждем. Понимаем, что простые работяги – это не представители органов местного самоуправления...

Но вернемся к колдоговору, который нужные люди в нужное время пролонгировали еще на год. И теперь призывают железнодорожников его не стыдиться. Знаете, а нам, членам РПЛБЖ, да и, поверьте, большинству работников Компании, стыдно. Стыдно за колдоговор, который и на 2005 год был принят с нарушением российского законодательства, в частности ТК РФ, закона РФ «О профсоюзах», а теперь нам его вообще втихомолку навязали. И что же, господа руководители думают, что

мы будем молчать? Не дождемся!

Недавно Президент Российской Федерации В. Путин в одном из своих выступлений призвал работодателей к тесному сотрудничеству с профсоюзами, а профсоюзы – к активной деятельности. У нас в Компании не только Роспрофжел имеется, но и другие профсоюзные организации действуют. А мы от своих прав отказываться не намерены.

Е. Куликов,  
председатель РПЛБЖ.

### Подробности

## В ЗАВОДИЛАХ - МАШИНИСТЫ

«Вчера во Франции отмечены серьезные сбои на железнодорожных маршрутах», - сообщил «Гудок» в №217 от 23.11.05 года. Толчком к забастовке послужило решение правительства Франции выставить на продажу 15 процентов акций государственной электроэнергетической компании EDF.

Противники приватизации немедленно заявили, что переход части акций в частные руки приведет к росту цен на электроэнергию для потребителя. Под лозунгом «Энергия – это жизнь, здесь нет места для выгоды» 30 тысяч человек вышли на демонстрацию протеста против продажи ряда государственных компаний. **В рядах участников манифестации едва ли не самыми активными были работники сферы транспорта, а заводилами стали машинисты.**

Как сообщает газета, еще за несколько дней до акции протеста машинисты государственной компании, угрожая начать забастовку, выдвинули обращенное к властям страны требование отказаться от любых форм приватиза-

ции в железнодорожной отрасли. Руководство Национальной компании железных дорог начало переговоры с профсоюзами. В результате профсоюзы получили неофициальное уведомление из Елисейского дворца, что «национальная компания железных дорог была и останется государственной». И уже официально: «Хочу подтвердить в очередной раз и самым решительным образом, что не существует никакого проекта приватизации железных дорог», - написал письмо руководству профсоюзов министр транспорта. Однако ни уговоры, ни заверения не возымели действия. Забастовка началась.

**У нас в России тоже заверяли, что никакого акционирования железнодорожной отрасли не будет. Российские железнодорожники оказались, к сожалению, более доверчивыми.**

*Пресс-служба РПЛБЖ.*

## «...ВСЛЕДСТВИЕ НЕНАДЛЕЖАЩЕГО ИСПОЛНЕНИЯ СВОИХ ОБЯЗАННОСТЕЙ»

**(Продолжение. Начало на стр. 3).**

Не дождавшись ответов от господина Мандрыки, Михаил Григорьевич в октябре т. г. направил в адрес Тульского транспортного прокурора заявление о нарушениях руководством предприятия трудового законодательства и Закона РФ «О профсоюзах». В первых числах ноября т. г. пришел ответ из Тульской транспортной прокуратуры, в котором заместитель Тульского транспортного прокурора С. Ю. Кузнецов сообщил, что нарушения, в частности ст. 370 ТК РФ, «стали возможны вследствие ненадлежащего исполнения своих обязанностей лицами, которым поручено с момента получения представления своевременно принимать меры к устранению выявленных нарушений правил охраны труда и техники безопасности на производстве и информирование профсоюзного органа по результатам их устранения в установленные законом сроки, а также отсутствия должного контроля со стороны начальника Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении. По результатам проверки начальнику Тульской дирекции пассажирских перевозок направлено представление о привлечении к дисциплинарной ответственности лиц, допустивших нарушения закона «О профсоюзах» и трудового законодательства, а также требование принять меры к устранению и недопущению в дальнейшем нарушений действующего трудового законодательства и Закона «О профсоюзах» в Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении».

Соб. инф.

### И вновь о граблях

6 июля 2005 года, приказом начальника депо Пушкино Корягина А.Д., за №43в, было наложено дисциплинарное взыскание в виде замечания на члена профсоюза РПЛБЖ, машиниста электропоезда Иванова Д.В. Оперативный разбор по результатам внезапной проверки работы локомотивной бригады производился в присутствии члена профсоюзного комитета РПЛБЖ депо Пушкино, которым было указано на нарушение администрацией депо некоторых положений трудового законодательства, при вынесении решения о наказании машиниста Иванова Д.В.

Однако, мнение члена выборного профсоюзного органа было проигнорировано начальником депо Корягиным (мнения остальных участников, присутствующих обычно на такого рода разборах в качестве статистов, в лучшем случае лишь принимались к сведению, и только!). Как, кажется, говорил Наполеон Бонапарт: «Зачем мне закон, разве я не обладаю силой!» Вероятно, господин начальник депо Пушкино, абсолютно безосновательно, предположил себя равным императору всех французов, а заодно и всех работников депо Пушкино, коль скоро позволил себе демонстративно не считаться с Российскими законами! Жаль только, что начальник депо, при всей его эрудиции, забыл, чем закончилось для императора-узурпатора пренебрежение к оным и иным.

Пришлось для разрешения спора прибегнуть к услугам третьей стороны, в лице Государственной инспекции труда, работник которой (инспектор труда) Т.И.Калашникова своим предписанием отменила изданный с нарушением трудового законодательства приказ начальника депо Пушкино Корягина А.Д. за №43в, в отношении машиниста Иванова Д.В. (а заодно и аналогичного, в отношении помощника машиниста Агашина О.А.), обязав администрацию депо возратить незаконно удержанные суммы премий, а «по ходу» и оштрафовав начальника депо на 10 МРОТ, вероятно с профилактической целью.

Поскольку профсоюзный комитет РПЛБЖ депо Пушкино параллельно обращался с иском заявлением по данному вопросу в Мещанский Межмуниципальный суд г. Москвы, мировой судья этого суда Чубарова Н.В., рассмотрев дело в открытом судебном заседании 29 ноября 2005 года, вынесла решение о компенсации морального вреда истцу – машинисту электропоезда депо Пушкино Иванову Д.В., постановив взыскать с ОАО "Российские железные дороги" на эти цели 5000 рублей.

Работники депо шутят: - В профсоюзе РПЛБЖ до сих пор и образование, и медицинское обслуживание бесплатное; - и «научат», и «вылечат бесплатно!»

И бонапартизм таких начальников, как «император» Корягин, в том числе! Так что не стесняйтесь, обращайтесь за помощью почаще! *Наш адрес сегодня простой – «RPLBG, www, @. ru», (и да простит меня Серёжа Шнуров, за неумышленный плагиат!)*

**М.Паровозов**

\*\*\*

Решением мирового судьи судебного участка № 382 района Красносельский ЦАО г. Москвы от 19.09.2005г. восстановлены права Волегова А.Н., работника локомотивного депо Пермь-2. Приказ об объявлении Волегову А.Н. выговора признан незаконным. Также взыскана компенсация морального вреда.

\*\*\*

Решением мирового судьи судебного участка № 382 района Красносельский ЦАО г. Москвы от 31.10.2005г. была взыскана с ОАО «РЖД» в пользу Бобкова В.В., работника локомотивного депо Пермь-2, оплата листка нетрудоспособности, работодатель необоснованно отказался оплачивать его, что говорит о явном произволе со стороны работодателя. Также была взыскана в пользу Бобкова В.В. компенсация морального вреда.

**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: [rplbgi@mail.magelan.ru](mailto:rplbgi@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