



Локомотивсоюз

Выпуск № 2 (82)

Февраль, 2006 г.

24-26 февраля 2006 года в Лисках Воронежской области прошел семинар по теме «Право на труд: международные и российские нормы и практика». Организатором проведения семинара выступили Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников и Школа трудовой демократии. Данное мероприятие проводили Галина Яковлевна Ракитская - доктор экономических наук, профессор, член-корреспондент РАЕН и Борис Васильевич Ракитский - доктор экономических наук, профессор, академик РАЕН. Участие в семинаре приняли члены РПЛБЖ первичных организаций локомотивного депо Лиски, Отрожка Юго-Восточной железной дороги, локомотивных депо Москва-пассажирская-Курская и Железнодорожная Московской железной дороги.

В ДУМЕ ОБСУДИЛИ ПОПРАВКИ К ТРУДОВОМУ КОДЕКСУ РФ

21 февраля в Госдуме прошел “круглый стол”. Обсуждался подготовленный к рассмотрению во втором чтении проект федерального закона “О внесении изменений и дополнений в Трудовой кодекс РФ”. Организовал мероприятие думский комитет по труду и социальной политике.

О ходе и об итогах работы над сводным пакетом поправок в Трудовой кодекс рассказали председатель комитета по труду, зампред ФНПР Андрей Исаев и руководитель подкомитета по трудовым отношениям и вопросам оплаты труда Сергей Неверов. Они рассказали, что к принятию рекомендованы более 650 поправок (к отклонению - более 400 из тысячи с лишним), а также о намерении создать при комитете ГД по труду и соцполитике постоянно действующую рабочую группу, которая будет обобщать правоприменительную практику с целью плановой корректировки трудового законодательства.

Александр Сафонов, директор департамента трудовых отношений Минздравсоцразвития РФ, сообщил, что “правительство внесло в проект более ста поправок, очень многие из которых были учтены”, однако опасается, как бы “усиление механизма и обязательности коллективных переговоров” не привело “к бесконечному сутяжничеству”. Председатель Координационного совета объединений работодателей России, депутат ГД Олег Еремеев обратил внимание на то, что все поправки увязаны друг с другом, так что выдергивание из общего контекста отдельных изменений и дополнений недопустимо.

Высказывались и претензии к конкретным поправкам. Например, Евгений Куликов, председатель Российского профсоюза работников локомотивных бригад железнодорожников, поделился опасением насчет поправки к ст. 329 ТК: “В действующей редакции она запрещает сверхурочную работу работникам, непосредственно связанным с управлением транспортным средством. Новая редакция нас, железнодорожников, не совсем устраивает тем, что запрещает работнику работать по совместительству по той же специальности, но при этом разрешает сверхурочную работу по инициативе работодателя. Все это может иметь катастрофические последствия. Так, в 2005 году уже было крушение поездов - из-за сна локомотивной бригады, которая находилась на рабочем месте свыше 15 часов...”

Вадим БАРАБАНОВ «Солидарность» № 07(22/02/06)

Пресс-служба информирует

Профсоюзный комитет РПЛБЖ локомотивного депо Железнодорожная обратился в Генеральную прокуратуру РФ на противоправные действия начальника депо А.В.Карасёва в отношении машиниста Д.А.Ларцева, Ю.В.Семёнова, пом. машиниста А.Е.Наумова, которых Карасёв не допускал до выполнения своих трудовых обязанностей. В результате проведенной проверки Московской областной прокуратурой установлены нарушения трудового законодательства, допущенные начальником локомотивного депо А.В.Карасёвым. За указанные нарушения государственным инспектором труда в г. Москве начальник локомотивного депо Железнодорожная

А.В.Карасёв привлечён к административной ответственности и наложению штрафа в размере 2000 рублей, а также объявлено предписание, на основании которого, в частности, начальнику депо вменяется в обязанность выплачивать работникам неполученную ими заработную плату и не допускать впредь подобных нарушений.

Мировой судья судебного участка № 3 Железнодорожного района г. Екатеринбурга С.С.Ракимова рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело по иску Юрия Юрьевича Бобышева к ОАО «РЖД» в лице филиала «Свердловская железная дорога» о взыскании заработной платы и компенсации морального вреда установил, что в июне 2005 года его не поставили в наряд-график, в результате он не смог выработать норму часов за июнь. Недоработка составила 38,5 часов.

В соответствии со ст.155 ТК РФ при невыполнении норм труда (должностных обязанностей) по вине работодателя оплата производится за фактически отработанное время или выполненную работу, но не ниже средней заработной платы работника, рассчитанной на тот же период времени или за выполненную работу.

В судебном заседании установлено: в июне 2005 года истец не включён в график пассажирских локомотивных бригад. В указанный период истец работал по вызывной системе, то есть вызывался на работу по мере необходимости. За июнь 2005 года Бобышев фактически отработал 129,5 часов, что подтверждается копией расчётного листка (л.д. 11). Нормальное количество рабочего времени в июне составляет 168 часов. Независимо от графика, работодатель в соответствии со ст.155 ТК РФ обязан предоставить работнику возможность выполнить норму труда. В данном случае норма труда Бобышевым не выполнена по вине работодателя. Истцу должна быть выплачена за июнь заработная плата в размере средней заработной платы работника, рассчитанной за тот же период времени, то есть за месяц.

На основании изложенного суд решил: взыскать с ОАО «РЖД» в пользу Юрия Юрьевича Бобышева заработную плату в размере 2533 рубля, компенсацию морального вреда в размере 500 рублей, всего 3033 рубля

Унтер-офицерские вдовы....

В начале декабря 2005г. состоялась отчётно-выборная профсоюзная конференция Дорожной профсоюзной организации (Роспрофжел) Московской железной дороги, в работе которой приняли участие: президент ОАО «РЖД» В.Якунин, председатель ЦК Роспрофжел Н.Никифоров, председатель Московской федерации профсоюзов М.Нагайцев, официальные лица и гости.

Наряду с интересными и содержательными выступлениями президента ОАО «РЖД» В.Якунина, начальника Московской железной дороги В. Старостенко и особенно председателя Московской федерации профсоюзов М. Нагайцева, звучали и откровенно проходные, конъюнктурные, вроде выступления одного из застрельщиков, наследников и продолжателей «славных» инициатив машиниста депо Москва-Сортировочная Д.Сёмина, будущего командира транспорта - студента Ожерельевского техникума, (пардон - колледжа), Д.Панова и др. Впрочем, регулярно выходящее приложение к газете «Московский железнодорожник» - «Социальная защита» достаточно подробно осветила ход знаменательного профсоюзного мероприятия. За исключением некоторых любопытных нюансов, на один из которых мы и позволим себе обратить ваше внимание.

Когда отзвучав умолкли некоторые речи, и президент ОАО «РЖД» В.Якунин сославшись на вполне объяснимую занятость покинул форум, в президиум конференции было передано некое обращение «профсоюзных организаций локомотивных депо и Московско-Киевской дистанции гражданских сооружений Центральной дирекции по обслужива-

нию пассажиров в пригородном сообщении Московской железной дороги». Вполне прилично написанное, если не принимать во внимание три орфографические ошибки, и понятное по смыслу коллективное, (судя по 12 подписям), произведение, на бланке территориальной организации Роспрофжел Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении. Суть данной петиции заключалась в критике распоряжения начальника Центральной дирекции А.Казакова за №33р от 15.11.05г. о закреплении пассажирских посадочных платформ за подразделениями дирекции с целью их очистки от снега, силами тех же предприятий (депо), изданного «без обсуждения данного вопроса с профсоюзной организацией дирекции». Подписанты - 12 председателей профсоюзных комитетов локомотивных депо Центральной дирекции и НГЧ 10 просили президиум «вмешаться в ситуацию для изменения (или отмены) пресловутого распоряжения начальника Центральной дирекции № 33р от 15.11.05г.»

Президиум, в лице начальника Московской железной дороги В.Старостенко, просьбу о вмешательстве незамедлительно удовлетворил, расценив действия низовых Роспрофжеловских «фракционеров» как «бунт на корабле». Последовала реакция повторяющая, фигурально выражаясь, сцену экзекуции проведённой «лицом турецкой национальности», Остапом Ибрагимовичем Бендером из бессмертного романа в отношении предводителя дворянства К.Воробьянинова. Попутно была дана положительная оценка инициативе начальника Центральной дирекции А.Казакова, изложенная в директиве №33р.

Единственное, что было позволено жалобщикам – это согласовать порядок обеспечения чистильщиков платформ чаем и бутербродами, тем самым окончательно закрыв вопрос для дальнейшего обсуждения.

В зоне ответственности Центральной дирекции, наряду с массой сооружений и устройств, входящих в пригородный комплекс, числятся также и посадочные платформы, которые, как известно, в условиях российских зим необходимо очищать от снега, чтобы обеспечить безопасную посадку и высадку пассажиров электропоездов. Учитывая убытки, которые несёт ОАО «РЖД», (а значит и дирекция!) от судебных исков по каждому случаю производственного травматизма, проблема эта, наряду со многими другими, приобретает особую актуальность.

Андрей Викторович Казаков, как начальник Дирекции, руководитель и организатор, обязан решать массу вопросов, в том числе и по поддержанию в полном порядке и исправности посадочные платформы. В рамках своей компетенции он вправе принимать любые организационные и волевые решения для выполнения поставленных задач, потому, как и он, также лицо подчинённое и несёт по кругу своих должностных обязанностей немалую ответственность перед вышестоящим руководством. В этом смысле распоряжение №33р, вполне соответствует духу времени и характеру А.Казакова.

Но господа председатели профсоюзных комитетов! Есть же среди вас неглупые люди! Некоторые уже штаны себе протёрли на этих должностях, отсидели в своих удобных креслах по несколько сроков! Напечатаны на вашем бланке слова: «общественная организация». Не обманывайте вы ни себя, ни тёмных наших людей - членов вашего профсоюза! Ваш профсоюз - структурное подразделение ОАО «РЖД», вот кто вы такие! И задача ваша - обеспечи-

вать идеологическую составляющую решений ОАО «РЖД». Обеспечивать, так сказать, всенародную поддержку: «Раз компания прикажет, Роспрофжел ответит - да!» А вы руку дающего кусать? Вы что о себе вообразили? Забыли, кто и откуда заработную плату вам платит? Одевает, обувает, кормит, согревает, пригревает?

На что вообще вы рассчитывали, ребята, на какие дивиденды? Ситуацию просчитывать надо было до конца. И такое развитие событий, как «принародная порка», надо было предусмотреть. И на этот самый случай в кармане или дарёных портфелях, или папке каждого из вас, должно было лежать заявление об отставке, ввиду полного вашего банкротства и потери доверия к вам членов вашего профсоюза.

И стопкой, со стуком об стол, шмякнув в президиум эти заявления! И вон с конференции! Этаким демарш в знак протеста. Или это не в ваших правилах? Не хочется в канавы, на пенсию, за правое крыло, за конторку экономиста возвращаться? Тогда нечего было и огород городить! «Тогда утретесь», и забудьте о защите трудовых и социальных интересов трудящихся. Оставьте Профсоюзу РПЛБЖ это неблагодарное и трудное дело, вам оно явно не по плечу!

А может, вы решили человека с короткой как боксёрский удар апперкот фамилией «развести» или «продегустировать?» Это вы ребята зря! Тут таким нокаутом пахнет, что не скоро очухаетесь! Одного из вас только и спасло отсутствие подписи под вашим воззванием! Опытного функционера и осторожного политика выручила интуиция, а вот вас подвели эмоции, плохое зрение и нюх.

С сожалением констатируем: «в этом случае медицина бессильна!»

М.Паровозов.

Ситуация

КУШАЙ, МИЛЫЙ, ТЮРЮ, МОЛОЧКА-ТО НЕТ...

Дерево судят по плодам. Если результатом акционирования и постоянных за последние годы пертурбаций железнодорожной отрасли стали дорогостоящие евроремонты начальничьих кабинетов, колдоговор ОАО «РЖД», содержащий ряд нарушений российского законодательства, может, это и было настоящей, а не объявленной целью преобразования отрасли?

Ч. 1 ст. 222 ТК РФ: «На работах с вредными условиями труда работникам выдаются бесплатно по установленным нормам молоко или другие равноценные пищевые продукты».

До 1 января т. г. работники локомотивного депо Узловая и Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении, занятые на работах с вредными условиями труда, в соответствии с п. 4.6.13 Коллективного договора Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» на 2006 г. и ч. 1 ст. 222 Трудового кодекса РФ, обеспечивались спецмолоком через столовые подразделений Тульского отделения Московской железной дороги. (В декабре 2005 года все столовые были переданы согласно приказу начальника дороги №138/Н от 13.05.05 г. в Дорожный центр рабочего снабжения – филиала ОАО «РЖД» - прим.). Однако с января текущего года и по настоящее время такой «роскоши», как молоко, работников лишили. Объяснение одно: нет денег. В настоящее время расходы, связанные с оплатой молока и составляющие в месяц 127,18 тыс. рублей, как сообщил нам источник, заслуживающий доверия, не предусмотрены в платежном балансе Тульского отделения. В платежном балансе ДЦРС, поговаривают, они также не предусмотрены.

Нарушение трудового законодательства, как говорится, налицо. «Разрулить» ситуацию на месте в начале февраля еще не удалось. В связи с чем председатели теркома РПЛБЖ Тульского отделения Московской ж. д. и профкома РПЛБЖ Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении обратились к президенту ОАО «РЖД» В. Якунину и прокурору г. Москва А. Зуеву.

В. Зименков, председатель ПО РПЛБЖ локомотивного депо Узловая.

Глас народа

СМЕРТЬ НА РЕЛЬСАХ

В последнее время в средствах информации довольно часто появляются материалы, трагивающие проблему уменьшения количества живущих россиян и предлагаемых Правительством мер по увеличению рождаемости, например, введение специального родового сертификата. В ответ на эту стратегически значимую информацию имею сообщить следующее.

Недавно из телевизионного репортажа узнал о трагедии на перегоне Варилка – Усть – Лабинская однопутного электрифицированного участка Краснодар – Кавказская. В результате наезда пригородного скоростного электропоезда №834 сообщением Краснодар – Минеральные воды, следовавшим со скоростью около 80 км/час, на рейсовый автобус пострадало 26 человек, из которых 21 погиб. Это сообщение у меня (думаю, как и у любого нормального человека) вызвало чувство горечи и боли. Мысленно представил себя на месте машиниста, находившегося в кабине того поезда. Представил, что он чувствует, как переживает случившееся. Это же нервы! Это потеря пяти лет жизни, как минимум!

Да, причину трагедии установили, виновного нашли. Теперь, конечно, можно обвинить и водителя... А я считаю, что ответственность должны нести и железнодорожные руководители, которые до тех пор, пока гром не грянет, мер никаких не предпримут. Ведь это же не первый случай ЧП на железнодорожном перегезде. Так, в начале 90-х годов на 252 км Тульского отделения Московской железной дороги машинист дизель-поезда Воротынцев произвел столкновение с КАМАЗом с прицепом, перевозившим фанеру и ковры, которые после столкновения летали словно ковры-самолеты. В те же годы на перегезде станции Деделово был совершен наезд на «Жигули» заместителя Узловской межрайпрокуратуры, на 262-м км перегона Бобрик-Донской - Гранки машинист Артемов сбил «Москвич», в котором находились люди (итог – четверо погибших). А ро-

стовский случай, когда погибли дети!.. Впрочем, примеров ЧП, имевших место на железнодорожных перегездах, можно привести море, только почему-то уроки из них не извлекаются, в том числе и железнодорожными руководителями.

До каких же пор железнодорожные перегезды будут местом гибели людей?! Ведь если перегезд работает, он должен быть регулируемым и охраняемым. Если перегезд существует, он должен быть огражден специальной системой, чтобы водитель автомашины (в каком бы состоянии он не находился, каким бы лихачом не был, пусть даже Шумахером) остановился и не смог, надеясь на авось, перелететь заградительную систему, перескочить перед приближающимся поездом.

Я в железнодорожной отрасли с 1970 года. И каждый раз, слыша о трагедии на железнодорожном перегезде, надеюсь, что это последняя. Что железнодорожное руководство наконец-то примет конкретные меры по оснащению перегездов специальной системой защиты. Но воз, как говорится, и ныне там. Люди по-прежнему находят смерть на железнодорожных перегездах. И будут гибнуть, уменьшая и без того не радостные показатели численности россиян. А в виновниках окажутся, как и положено, водители да машинисты. Я же, повторюсь, считаю, что за смерть людей на перегездах должны также нести ответственность наши начальники, у которых то ли времени нет обратить внимание на эту проблему, то ли совести, а может, денег жалко? Не знаю, что в головах у нашего начальства. А меня же в последнее время один вопрос волнует: где, на каком перегезде ждать новой трагедии?

Б. Шишов, общественный инспектор по безопасности движения поездов, машинист 1-го класса Тульской дирекции пригородных перевозок

В соответствии с решением Совета Конфедерации Труда России (КТР) 12 апреля 2006 года в г. Москве состоится очередной 6-ой съезд с повесткой дня: Отчёт Исполкома КТР; отчёт Ревизионной Комиссии; об Уставе КТР; Избрание руководящих органов КТР; избрание Ревизионной Комиссии; разное

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 Тел./факс: (495) 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