



Локомотивсоюз

Выпуск № 03-04 (118-119)

Март-апрель 2009 г.

16 АПРЕЛЯ ПРОШЕЛ СЪЕЗД КОНФЕДЕРАЦИИ ТРУДА РОССИИ (КТР), УЧАСТИЕ В КОТОРОМ ПРИНЯЛ РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, ВХОДЯЩИЙ В СТРУКТУРУ КТР.

О том, чем обернулось данное мероприятие для нескольких его делегатов, в статье «За стеклом».

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

Не первый месяц работники локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской железной дороги живут в ожидании разделения депо на ремонт и эксплуатацию. Данное событие, прямо говоря, судьбоносное для предприятия. С одной стороны, вроде бы, ничего страшного в этом нет. Мало ли у нас за последние годы на железной дороге поделили и распилили, то есть реорганизовали организаций. А с другой стороны... Дело в том, что эксплуатацию ожидает переезд в соседнее депо Новомосковск. Работникам на словах сообщили, что это событие намечено на март.

Между тем, в соответствии с ч. 1 ст. 72¹ ТК РФ перевод на другую работу (изменение структурного подразделения) допускается только с письменного согласия работника, а в соответствии с ч. 2 ст. 74 ТК РФ о предстоящих изменениях, определенных сторонами условий трудового договора, а также о причинах, вызвавших необходимость таких изменений, работодатель обязан уведомить работника в письменной форме не позднее чем за 2 месяца.

Однако вот уже и первый месяц весны прошел, апрель на исходе, а никаких уведомлений никто из работников еще не получил. В феврале председатель профсоюзной организации РПЛБЖ локомотивного депо Узловая А. Лякишев обратился к начальнику депо А. Агафонову с предложением сообщить профкому РПЛБЖ дату разделения депо. В ответ получил: «С решением о разделении депо на ремонт и эксплуатацию все работники будут ознакомлены в соответствии с ТК РФ в письменной форме». Короче, ждите. Ждут-с.

Кстати, А.В.Агафонов, отработавший руководителем локомотивного депо Узловая

чуть больше года, уходит с повышением в Москву. По слухам, чуть ли не одним из замов к начальнику локомотивной службы Московской ж. д. Халяпину. Интересно, за какие такие трудовые подвиги? Может, за умение не отвечать на вопросы работников по существу? А может, и за смелость плевать на всякие там законы, прокурорские предписания. Например, предписание транспортного прокурора о возвращении профкому РПЛБЖ депо незаконно отобранного помещения, Агафонов, мягко говоря, проигнорировал.

А вот еще один пример, из самых последних. Приказом начальника локомотивного депо Узловая А. В. Агафопова от 3 апреля 2009 года локомотивная бригада была лишена предупредительного талона №1. При этом сам приказ оказался изданным с нарушением трудового законодательства. В частности, порядок лишения предупредительных талонов предусмотрен нормативно-правовым актом федерального органа исполнения власти, а именно приказом МПС РФ №9-Ц от 17.04.2000. В соответствии с п. 3.7 данного приказа предусмотрена обязательная для исполнения процедура при лишении предупредительного талона. Согласно п. 3.7.2, «по результатам собеседования устанавливается правомерность лишения предупредительного талона, о чем информируется соответствующий выборный профсоюзный орган».

Помощник машиниста Б.А.Ильченко – член РПЛБЖ. При издании приказа о лишении его предупредительного талона №1 начальник предприятия, видимо, не посчитал нужным уведомить об этом соответствующий профсоюзный орган, т. е. первичную профсоюзную

организацию РПЛБЖ локомотивного депо Узловая, тем самым нарушив обязательную для исполнения процедуру, предусмотренную п. 3.7.2 приказа МПС РФ №9-Ц от 17.04.2000.

Председатель профкома РПЛБЖ депо Узловая А. М. Лякишев предложил начальнику предприятия отменить приказ №7 от 03.03.2009 в отношении лишения предупредительного талона №1 помощника машиниста тепловоза Ильченко Б.А. как изданный с нарушением трудового законодательства. Однако на мирное разрешение ситуации со стороны начальника депо ни Ильченко, ни профком не надеются, тем более что Агафонов, как говорится, уже сидит на чемоданах, а поэтому готовят исковое заявление в суд.

В депо Пушкино по вине начальника предприятия С.В.Нюхтилина оказалась парализована работа Комиссии по трудовым спорам. Неужели, и этот руководитель о повышении с переходом в отделение дороги грезит?

Впервые в истории ведомственной охраны железной дороги на одной из железнодорожных станций действиями первичной профсоюзной организации РПЛБЖ города Воронежа подтверждено наличие вредных и даже опасных условий труда.

В марте 2009 года Нижнетагильской транспортной прокуратурой была проведена проверка исполнения трудового законодательства и законодательства об охране труда в локомотивном депо Смычка Нижнетагильского отделения Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

В ходе данной проверки выявлены многочисленные нарушения трудовых прав работников предприятия, в частности, с привлечением их к дисциплинарной ответственности. Так, руководством депо изданы приказы о привлечении 36 работников к дисциплинарной ответственности и переводе «за халатное отношение к работе» 13 машинистов электровозов, из числа «привлеченных», в помощники, а также приказ о взыскании с 24 работников предприятия материального ущерба в размере 1,4 тыс. рублей с каждого.

Как отмечают в прокуратуре, в нарушение трудовых норм и правил руководством локомотивного депо Смычка Нижнетагильского отделения Свердловской железной дороги не выполнялся порядок привлечения работников к дисциплинарной ответственности и применения дисциплинарных взысканий. К примеру, у них не брались письменные объяснения, а при переводе машинистов в помощники машинистов фактически наложено дисциплинарное взыскание, не предусмотренное Трудовым кодексом РФ. Кроме того, ряд приказов по форме не соответствовал требованиям закона.

В результате проверки Нижнетагильским транспортным прокурором опротестованы 9 (девять!) приказов начальника локомотивного депо Смычка Нижнетагильского отделения Свердловской железной дороги. В отношении заместителя начальника по кадрам и социальным вопросам возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ («Нарушение законодательства о труде и об охране труда»).

В локомотивном депо Москва-3 выявлен случай вымогательства машинистом-инструктором денег у локомотивной бригады.

При проведении внезапной проверки машинист-инструктор С. Каменков наткнулся на спящую локомотивную бригаду. Трудно судить, о чем в тот момент он подумал в первую очередь, может, действительно обрадовался возможности подзаработать, а посему, недолго думая, потребовал с бригады 3 тыс. рублей, пообещав скрыть данный случай. Однако не на тех напал. О факте вымогательства машинистом-инструктором члены локомотивной бригады сообщили куда следует, то есть в соответствующие органы. Ну и закрутилось, все подтвердилось. В настоящее время инструктор-вымогатель уволен с транспорта.

Факт вымогательства в локомотивном депо Москва-3, к сожалению, не единичный. В адрес руководства Московской железной дороги поступило письмо из локомотивного депо Брянск о фактах вымогательства денег с локомотивных бригад. В данном предприятии проводится проверка по указанным в письме фактам.

СПРАВЕДЛИВОЕ РЕШЕНИЕ

19 марта Железнодорожный районный суд города Екатеринбурга, рассмотрев дело по иску помощника машиниста электровоза пассажирского движения Пермского отделения Свердловской ж. д. Ю. Г. Вохмякова о взыскании невыплаченной заработной платы в размере 4400 рублей и 500 рублей морального вреда, вынес решение в пользу работника.

В соответствии с приказом МПС РФ № 7, в локомотивном депо Пермь-сортировочная локомотивные бригады пассажирского движения работают по именованным графикам, в которых руководством депо заложены дежурства. Если нужна локомотивная бригада – вызывают, если нет - сиди дома, но без оплаты.

В феврале и мае 2008 года помощнику машиниста Ю. Г. Вохмякову в дни дежурств работа предоставлена не была. В результате чего у него получилась недоработка нормы часов за месяц.

После обращения к руководству депо, которое в удовлетворении законного требования работнику отказало, он отправился в транспортную прокуратуру, которая вынесла в адрес руководителя предприятия представление: убрать букву «Д» из графика и оплатить недоработку в соответствии со ст.155 ТК РФ. Ага, так работодатель и помчался исполнять предписание прокуратуры!.. В поисках справедливости Вохмяков решил отправиться в суд.

6 ноября 2008 года районный суд города Екатеринбурга вынес решение в пользу Ю. Г. Вохмякова, частично удовлетворив его требования.

Однако истец не согласился с таким решением суда и обратился в областной суд, который отменил решение районного суда и отправил дело в тот же суд на новое рассмотрение. 19 марта районный суд вынес справедливое решение в пользу работника, удовлетворив его требования в полном размере.

Интересы Ю. Г. Вохмякова в суде представлял председатель территориальной организации РПЛБЖ Свердловской ж.д. А. Н.Волегов.

24 марта 2009 года в локомотивном депо Пушкино Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» был уволен по п. 5 ст. 81 ТК РФ машинист электропоезда А. В. Мухин.

Основания для увольнения по данной статье – одни из самых распространенных при расторжении трудового договора по инициативе работодателя, при этом процедура увольнения расписана до мелочей.

Так, увольнение по п. 5 ст. 81 ТК РФ предусматривает, что работнику за неисполнение своих обязанностей должны объявить дисциплинарное взыскание в виде увольнения. Срок объявления взыскания – один месяц. Это установлено законом!

К Мухину же применили дисциплинарное взыскание по истечении месячного срока. Кроме того, при увольнении не было истребовано согласие выборного органа профсоюза, как того требует закон, а также допущены другие нарушения законодательства, предусматривающие увольнение работника.

В настоящее время подан иск о восстановлении незаконно уволенного машиниста электропоезда А.В. Мухина в прежней должности, и РПЛБЖ готовится к очередному судебному разбирательству в защиту члена профсоюза.

А между тем, начальником Московской железной дороги В. И. Старостенко издано распоряжение №32р от 12.02.2009 «О мерах по неукоснительному соблюдению требований действующего трудового законодательства РФ при привлечении работников Московской ж. д. к дисциплинарной и материальной ответственности». В частности, в нем прописано: «В результате допущенных нарушений требований действующего трудового законодательства, 24 приказа о привлечении работников к дисциплинарной и материальной ответственности были отменены судом. Данная судебная практика отрицательно сказывается на имидже железной дороги и ОАО «РЖД», а также влечет возникновение экономических потерь».

Видимо, руководство депо Пушкино с данным распоряжением В. И. Старостенко еще не ознакомлено, а может, считают не обязательным для исполнения.

Ну что ж, ждите еще одного вызова в суд.

Страна Эмпэссия

БЕСПРЕДЕЛ

Есть в тюремном и воровском жаргоне такое словечко «беспредел». Беспредел - это когда совершается нечто или некие действия, противоречащие всем законам, здравому мышлу и недоступные пониманию большинства людей.

Тюрьма, зона – особый изолированный мирок, в котором хозяева (персонал тюрьмы или зоны) творят, что хотят, нарушая даже усеченные законом права заключенных. Это большая проблема уполномоченного по правам человека при Президенте России, да и всей страны, несмотря на закрытость от общества данного специфического ведомства. Но как можно творить подобный «беспредел» не где-нибудь на таежном лесоповале, урановых шахтах и рудниках, а на российских железных дорогах, в компании ОАО «Российские железные дороги»?!

Помните апрельскую забастовку в прошлом году, участие в которой приняли локомотивные бригады трех депо Московской железной дороги? Данное событие для президента ОАО «РЖД» господина Якунина, убаюканного благостными докладами о положении на местах, явилось весьма неприятным сюрпризом. Но привыкший еще с советских времен не руководить, а повелевать, командир отрасли счел для себя зазорным сесть за стол переговоров с рабочими. Дескать, не царское это дело... Какая, к черту, демократия, если есть наиболее радикальное средство решения вопроса, а именно: нет профсоюза РПЛБЖ, бунтовщика и забастовщика – нет и проблемы! Ответственным за проведение «карательных» мероприятий, поговаривают, назначен был сам первый вице-президент компании В. Морозов. Как следствие, началась жесточайшая травля (иначе назвать то, что происходило и происходит в депо Пушкино Московской ж. д., язык не поворачивается) работников, членов непокорного профсоюза. Прямо, настоящий административный БЕСПРЕДЕЛ!

Конституция Российской Федерации – основной закон государства, имеющий прямое действие, запрещает какую-либо дискриминацию вообще, тем более по каким бы то ни было признакам. Запрещать-то запрещает, только некоторые на все эти запреты, мягко говоря, просто плюют. К примеру, в депо Пушкино очередной начальник С. В. Нюхтилин (народ должен знать своих героев!) беззастенчиво нарушает святая святых, то есть эту самую Конституцию РФ. Неужели не понимает, что может понести за это ответственность? А впрочем, зачем думать, если карт-бланш, «отмашка на беспредел» получены сверху. Разгул дискриминации работников по признаку принадлежности к профсоюзу, а точнее к РПЛБЖ все время на данном предприятии Московской ж. д. идет по нарастающей. Если ты член РПЛБЖ и не хочешь по-хорошему покинуть его ряды, то тебе обеспечена постоянная головная боль от «лакей-элиты» депо, господ машинистов-инструкторов, т.е. педагогов, наставников, отцов-командиров. И не беда, что у некоторых из этих «отцов», мягко говоря, молоко на губах не обсохло, лишь бы «рвался из жил и из всех сухожилий», исполняя подлые желания своих анонимных боссов, которые не стоят за ценой, щедро оплачивая их услуги грязными сребрениками. Эти люди (инструктора) давно превратились в эдакий «полицейский корпус», некие «эскадроны смерти», предназначенные для борьбы с инакомыслием в рядах локомотивных бригад. Грубо сказано? А мягче язык не поворачивается.

Кредо данных господ: ты, работник, должен состоять в правильном профсоюзе, то есть в Роспрофжеле, по крайней мере, если хочешь повысить квалификацию и поехать машинистом. Знания работников, опыт, готовность к ответственной и трудной работе их не интересуют. Нужен наездник, готовый выполнять требования не ПТЭ, а, прежде всего, пожелания этих «горе-командиров», выскочек и зазнаек. Расскажу о том, к чему это, в конце концов, может привести и приводит.

Итак, приходишь из Дортехшколы с правами управления. Ты - машинист электропоезда. Но где-то кто-то внизу посчитал: авторитетная дорожная комиссия, принимавшая у тебя экзамены, далеко, а мы здесь, поэтому забывай-ка, дружок, поскорее все, чему тебя там учили. Здесь я хозяин твоей судьбы; я - твой машинист-инструктор, а посему, захочу, переломлю через колено. И ломают.

Правда, не всех! Вот они – настоящие мужики и механики, на которых всегда и во всем можно положиться и пассажиру, и помощнику, и товарищам по работе, да и начальству. Так раньше и было!

А теперь затевают некое, нигде не регламентированное «подтверждение», а по сути – экзамены с пристрастием для неугодных, дерзких и смелых. При П. Г. Татаринове, когда в состав комиссии входили члены соответствующих выборных профсоюзных органов, для работы на линии отбирались лучшие. Сейчас отбор производится по принципу «личной преданности». Эта самая преданность, а проще говоря, подхалимаж, дает тебе гарантию, что инструктор не заметит твои нарушения, закроет глаза на дисциплинарный проступок, впишет (в обмен на твою возможную благодарность) в список на поощрение. Имя всему этому – поощряемый и культивируемый в верхних эшелонах компании беспредел, а отношения по типу «воровских понятий», мягко говоря, легально именуется корпоративной этикой. Количество функционеров-паразитов данной системы бесчисленно и имя им легион.

В депо Пушкино в этом направлении особенно стараются два «цербера» - инструктора Бутырин и Кретов. Последнего работники между собой еще по-простому именуют «Кретин». Бутырин из крестьян, сорвавшийся в юности с Орловщины, долго и упорно зубами, руками и прочими частями тела цеплялся за Москву или область. Только бы уехать с постылой периферии, только бы где-нибудь пригреться. Второй – «вундеркинд». Без году неделя и уже машинист. В общем, как говорят в народе, из молодых да ранних. Стратег, мечтающий вершить судьбы людей, железных дорог, страны, а может и всего мира. Готовый ради этого лезть по трупам, сдавая и предавая всех вокруг, вылизывая по пути вельможные пятки, голенища и т. п., поскольку цель оправдывает средства. Короче, два сапога – пара!

Для того, чтобы утвердиться и закрепиться на «хлебных» должностях, им требуется инициатива и полное отсутствие либерализма, иначе, возможно, и, вышвырнут, как вышвырнули недавно (и поделом!) одного из их коллег-собратьев. Вот, видимо, в качестве такой инициативы решили «друзья» заняться любительской видеосъемкой, для чего и прибыли инкогнито на удаленную станцию Фрязино-пассажирская. «Бонды-штирлицы» запечатлели ряд «нарушений локомотивных бригад депо Пушкино, членов РПЛБЖ» и в качестве то ли рекламного ролика, то ли отчета о проделанной работе, продемонстрировали отснятую видеохронику на ближайшем совещании по безопасности движения. Но вот ведь незадача... В служебном порыве они сами допустили нарушение п. 1.3 ПТЭ (ЦРБ-756), которым установлено: «каждый работник железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду... и принимать другие меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения...»

Не скажу, что ребята преступники, хотя в соответствии с п. 1.2 тех же ПТЭ – «нарушение настоящих Правил работниками железнодорожного транспорта влечет за собой ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации». Признаки должностного нарушения здесь налицо. И что? Да ничего! Как работали, так и работают. А как сдашь, свои, же люди. Начальство, видимо, ждет, пока петух клонет.

(Окончание в следующем номере).

Григорий Гудков,
машинист депо Пушкино.

После события

ЗА СТЕКЛОМ

На очередной отчетно-выборный Съезд КТР (Конфедерация Труда России) я поехала делегатом от Тульской региональной организации. И лучше бы не ездила.

Первое, с чем пришлось столкнуться, это отсутствие моей фамилии в списке делегатов. На всякий случай попросила посмотреть среди гостей. Тоже не оказалось. В общем, повторилось то же самое, что

было и на предыдущем Съезде КТР. Тогда в списках делегатов также не оказалось всех представителей нашей организации. Прямо де-жавю какое-то.

Участников Съезда запустили в зал, а тех, чьи фамилии в списках не обнаружили, попросили ждать своей участи в коридоре, наблюдая за открытием мероприятия через стекло. «Неприятно, конечно, но ничего страшного, - думаю. – В прошлый раз разобрались и допустили нас к участию. И в этот раз разберутся». Кстати, среди недопущенных не только одна я оказалась. Рядом со мной скучал представитель Санкт-Петербургской организации, напротив на стуле ютился делегат от Курской. А по коридору нервно расхаживал гражданин в синем форменном костюме и каждому, кто попадался ему на пути, с возмущением рассказывал, что депутатов, которых он привез, включили и допустили к участию, а его, мягко говоря, продинамили. А он не абы кто, один из замов президента КТР А. Н. Шепеля. Первым не выдержал и покинул наши ряды курянин, заявив, что он не собирается унижаться. Не хотят видеть их организацию в КТР, не надо.

До перерыва на кофе-тайм наша участь ревизионной комиссией еще не была решена. В перерыве я все же дорвалась до председателя КТР Шепеля. Дескать, с чем связано отсутствие в списках делегатов от Тульской региональной организации. Причина, как он пояснил, в том, что нашей организации уже давно нет в реестре КТР. Вот те на! А какого же лешего, нам поздравления с праздниками КТР присылает, в том числе за подписью А. Н. Шепеля, информацию скидывает, если нас нет?! Короче, мне посоветовали ждать решения ревизионной комиссии, которая и после перерыва все еще не определилась. Впрочем, еще на одного из нас вскоре стало меньше. И это, как говорил один поэт, некогда работавший в зоопарке, стало «большим прогрессом в мире животных». Гражданина в синем форменном костюме позвали в зал, а мы с представителем из Питера под присмотром пяти дружинников остались сидеть в коридоре, продолжая наблюдать за Съездом через стекло. Слышимость была отвратительной, поэтому вскоре наше внимание переключилось на дружинников, развлекавшихся анекдотами да историями из собственной жизни. Так мы досидели до обеда, после которого наконец-то решилась судьба питерского делегата. Его допустили к участникам мероприятия, а обо мне вроде, как и забыли. Ни ревизионная комиссия, ни организаторы Съезда, ни руководители КТР не снизошли до того, чтобы подойти и сказать: «Спасибо. Вы свободны». И все. И не нужны были никакие извинения. А так я еще битых полтора часа проторчала в коридоре в окружении дружинников. Дождавшись очередного перерыва, прошла в зал, попрощалась с делегатами от РПЛБЖ, немногими знакомыми и покинула мероприятие. Не нужна КТР наша организация и не надо.

С 10 часов 30 минут до 17 часов 20 минут я провела на Съезде Конфедерации труда России, наблюдая за происходящим из-за стекла! А теперь посчитайте, сколько времени я подарила этому мероприятию. Одно радуется, что среди его участников нашлось немало сочувствующих мне и возмущенных устроенной здесь неразберихой.

О. Казарина.

Р. С.: В соответствии с решением Съезда КТР новым председателем Конфедерации труда России избран Игорь Васильевич Ковальчук (Российский профсоюз моряков).

Съезд также принял резолюции:

- о состоянии трудовых отношений и мерах по их развитию в целях усиления социальной справедливости наемных работников и повышения на этой основе социально-экономической стабильности в обществе;

- об объединении КТР и ВКТ.

А также утвердил изменения в Устав КТР, принял Положение о ревизионной комиссии.

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. **“Локомотивосоюз” Адрес для писем в редакцию:** 109387, Москва, ул. Кубанская, д. 14, корп. 1, РПЛБЖ. <http://www.rplbg.ucoz.ru> **Е-mail:** rplbg@css-rzd.ru **Тел.факс:** (495) 350-50-25, 778-65-68, моб. 8-906-701-90-86.
По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495)156-85-45, 266-59-51, ж.д., 5-89-96, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Вологда (8172) 77-10-24

