



Локомотивсоюз

Выпуск № 8 (63)

Сентябрь 2004 г.

Нашего полку прибыло. 24 августа в депо Ярославль-Главный Северной железной дороги создана первичная организация РПЛБЖ. А 15 сентября первичка РПЛБЖ начала работать в локомотивном депо Куровская Московской железной дороги.

7 сентября 2004 года активисты Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников планировали провести акцию протеста – голодовку. Однако, в связи с трагическими событиями в Беслане Исполнительным комитетом РПЛБЖ было принято решение о перенесении сроков проведения акции на 22 сентября.

22 СЕНТЯБРЯ МЫ НАЧАЛИ ГОЛОДОВКУ!

Нашему профсоюзу 12 лет, и все эти годы руководство отрасли совместно с профсоюзом РОСПРОФЖЕЛ, входящего в ФНПР, препятствует нашей деятельности. Проводится открытая политика, направленная на уничтожение нашего профсоюзного движения. Идет массированное давление, травля членов РПЛБЖ, особенно, после открытого выступления РПЛБЖ в октябре 2003 года против приватизации железнодорожного транспорта. Наши призывы к здравому разуму, соблюдению законодательства не находят взаимопонимания. В лучшем случае от нас отмахиваются, как от назойливых мух, в худшем – в ход идут шантаж, подлог, угрозы.

Мы хорошо осознаем, объявляя голодовку, на что идем. Однако, на сегодняшний день, иной меры протеста наши «независимые» депутаты Госдумы от ФНПР просто не оставили.

Голодовка началась в среду 22 сентября. В ней приняли участие 30 человек.

МЫ ТРЕБУЕМ:

- увеличения минимальной заработной платы работникам ОАО «Российские железные дороги» до уровня средневропейского или европейского. **Цены в России (на топливо, энергоносители и т. д.) практически мировые, и они, по мнению специалистов, в дальнейшем будут только расти, в то время как увеличение заработной платы работников отрасли планируется не раньше 2007 года;**
- включить в перечень профессий и должностей, которым положена доплата за вредные и опасные условия труда, профессии работников железнодорожной отрасли, работающих во вредных и опасных условиях труда в соответствии с результатами аттестации рабочих мест;
- в соответствии со ст. 37 Конституции Российской Федерации (гарантирующей каждому право на труд, в условиях, отвечающих требованиям безопасности и гигиены, право на отдых) прекратить нещадную эксплуатацию работников отрасли;
- положить конец практике шантажа и давления членов РПЛБЖ; предоставить работникам отрасли в соответствии с Конвенцией 87 «О свободе ассоциации и защите права на организацию» право, самим выбирать, в рядах какого профсоюзного объединения состоять, а не загонять их добровольно-принудительно в ряды РОСПРОФЖЕЛА. («Трудящиеся и предприниматели без какого бы то ни было различия имеют право создавать по своему выбору организации без предварительного на то разрешения, а также право вступать в такие организации на единственном условии подчинения устава этих последних». Конвенция 87, ст. 2);
- предоставить нашему профсоюзу, в соответствии с Конвенцией 98 МОТ «О применении принципов права на организацию и на ведение коллективных переговоров», право участвовать в разработке, обсуждении и принятии коллективных договоров.

* * *

ОРГКОМИТЕТ АКЦИИ ПРОТЕСТА УВЕДОМЛЯЕТ

В связи с тем, что в результате проведения акции нами достигнуты поставленные цели, а именно:

- через СМИ проинформирована общественность о нарушениях в ОАО "Российские железные дороги" Конституции РФ в части права работников на объединения, российского законодательства в части нарушения прав профсоюзов и трудового законодательства;
 - выражена солидарность с нашими товарищами, членами первичек РПЛБЖ локомотивных депо Перми и Свердловска;
 - получено устное предложение от одного из руководителей железнодорожной отрасли о начале переговоров и выражена готовность рассмотреть заявленные нами требования;
- оргкомитет считает возможным **приостановить проведение голодовки (с 08.00 часов 23 сентября 2004 года)**. В случае отказа от переговоров, **27 сентября** на Чрезвычайном съезде РПЛБЖ будет рассмотрен вопрос о проведении Всероссийской забастовки.

Пресс-служба РПЛБЖ

Дела профсоюзные**ВЕТЕР ПЕРЕМЕН**

В первые годы деятельности Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников нам, отстаивая свое имя, право на деятельность, защищая права наших членов, приходилось часто обращаться в судебные инстанции. На тот момент это была одна из вынужденных мер защиты. Время шло. И мы своими действиями, поступками, выигранными судебными исками не раз доказывали, что наше профсоюзное движение – это всерьез и надолго. Сегодня РПЛБЖ не просто аббревиатура, а сильная профсоюзная организация, с мнением которой (как бы этого кому-то не хотелось) приходится считаться.

Но так бывает: праздник прошел, а душа требует продолжения банкета. Ты и не хочешь, однако кричишь: «Повторить! Повторить!» Вот так и с некоторыми членами нашего профсоюза, которые чуть что, требуют от своих лидеров немедленно бежать с исками в суд. Никак они не желают понять, что свет клином на судах не сошелся. Да и время ныне другое. Сегодня многие вопросы можно решить, что называется, и мирным путем. Примеры тому имеются.

Администрация локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский Санкт-Петербургского отделения структурного подразделения филиала ОАО «РЖД» в апреле-мае т. г. в отношении помощника машиниста Аркадия Комиссарова предприняла ряд незаконных действий, в том числе и незаконное увольнение. В связи с чем Комиссаров 9 июня обратился в Мещанский суд Москвы с иском к ОАО «Российские железные дороги» с требованиями: отменить приказы начальника локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский №135-К от 20 мая 2004 г. о его увольнении и №140-ОК от 18.05.2004 г. в части отстранения его от поездной и маневровой работы и перевода его уборщиком производственных помещений; восстановить его в должности помощника машиниста локомотивов; отменить приказы начальника локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский №112-ОК от 26.04.2004 г., 138-ОК от 14.05.2004 г. и 140-ОК от 18.05.2004 г. в частях, обязывающих его к прохождению повторных испытаний и повторной проверки знаний, как незаконные; признать незаконной запись в трудовой книжке №12 от 19.05.2004 г., в связи с чем обязать ответчика внести соответствующее исправление; взыскать с ответчика заработную плату за вынужденный прогул с 19.05.2004 г. на день вынесения решения; произвести индексацию взыскиваемой суммы на день исполнения решения; взыскать с ответчика компенсацию причиненного истцу морального вреда в размере 10 тыс. рублей.

Исполнительный комитет РПЛБЖ параллельно с этим направил представление от 27.05.04 г. №51-ИК на имя начальника филиала Октябрьской железной дороги ОАО «РЖД» о фактах нарушения действующего законодательства начальником локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский в отношении А. Комиссарова. Начальник Октябрьской дороги, ознакомившись с неоспоримыми фактами, приведенными в представлении, восстановил Комиссарова в должности, при этом удовлетворив все его требования, изложенные в исковом заявлении. В связи с чем продолжать судебное разбирательство уже не имело смысла. Иск Комиссаров отозвал.

Так, благодаря своевременным и грамотным действиям РПЛБЖ удалось помочь нашему товарищу Аркадию Комиссарову восстановить справедливость, избежав при этом длительной судебной тяжбы. Ведь это только сказка быстро сказывается, а дело долго делается, особенно в российских судах.

Еще пример. В мае т. г. в локомотивном депо Пушкино в ходе проверки выполнения локомотивными бригадами должностных обязанностей был выявлен ряд нарушений. В результате чего: помощника машиниста В. Теперенкова лишили предупредительного талона за нарушение им требований п. 19.6 «Типовой инструкции по охране труда для локомотивных бригад» ЦТ-555; объявили дисциплинарное взыскание – выговор – помощникам машинистов М. Щербакову за нарушение требований п. 13 «Типовой инструкции по охране труда для локомотивных бригад» ЦТ-555 и распоряжения по цеху эксплуатации от 30.04.04 г., А. Мочалову за нарушение п. 14.3.4 «Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ/277» и В. Шкатыреву за нарушение требований распоряжения по цеху эксплуатации от 30.04.04 г. Обсудив сложившуюся ситуацию, запасаясь аргументами, члены первички РПЛБЖ депо Пушкино встретились с начальником депо. И добились дополнительного разбора нарушений. В итоге приказом начальника депо А. Пасько за №56н от 25 июня т. г. отменен ряд дисциплинарных взысканий, наложенных на выше названных работников, как слишком суровые наказания «для первого случая не выполнения ими должностных обязанностей».

Вообще-то, в первичной организации РПЛБЖ депо Пушкино не считают зазорным или унижительным разрешение конфликтных ситуаций путем мирных переговоров. Главное при этом – быть убедительными, чувствовать свою правоту, обладать достаточным запасом весомых аргументов. Так, итогом подобных действий, к примеру, стал приказ начальника депо А. Пасько за №117/н от 19 июля т. г., отменяющий приказ начальника локомотивного депо Пушкино №12-н/ТЧ-9 от 16.02.04 г. в части наложения дисциплинарного взыскания, объявления выговора машинисту электропоезда данного предприятия А. Иванову как незаконно изданного.

О. Ревзина.

ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ**ВСЕ ДЛЯ БЛАГА РАБОЧЕГО?**

В июньском номере «Российской газеты» опубликован приказ МПС РФ от 05.03.2004 г. №7, в соответствии с которым признан недействующим на железнодорожном транспорте общего пользования (в части, касающейся работников метрополитена, он продолжает действовать) приказ МПС СССР от 18.09.1990 г. №8ЦЗ. Взамен, приказом МПС РФ №7 утверждено Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов. Проанализировав этот акт, сопоставив его с трудовым законодательством, существовавшими ранее Особенностями от 18.09.1990 г. и с организацией режима труда и отдыха в Санкт-Петербургском отделении Октябрьской железной дороги, решил поделиться следующими соображениями.

Основной задачей авторов нового Положения стало приведение его в соответствие с новым Трудовым кодексом. Поэтому обратим, прежде всего, внимание на соответствие норм Положения нормам ТК РФ.

Как указано в Положении (пункт 2), в соответствии со статьей 103 ТК РФ график сменности должен быть объявлен работникам не позднее, чем за один месяц до введения его в действие. Далее в том же пункте: *«Когда технологический процесс требует оперативного управления эксплуатационной работой транспортной сети и ее корректировки, работникам железнодорожного транспорта, обеспечивающим непрерывность перевозочного процесса и безопасность движения поездов, график сменности (без изменения его типа) может доводиться до сведения не позднее, чем за три дня до начала его действия»*. Однако в ст. 103 ТК РФ не предусмотрена возможность для органов исполнительной власти устанавливать исключения из данной нормы. (Норма является императивной, а значит, график сменности при любых обстоятельствах должен быть объявлен работникам не позднее, чем за один месяц до введения его в действие). При этом авторы Положения руководствовались необходимостью узаконить существующую на данный момент практику (противозаконную), в соответствии с которой графики сменности предоставляются работникам тогда, когда это возможно в силу «особенностей технологического процесса».

Сопоставление норм Положения и норм ранее действовавших Особенностей от 18.09.1990 г. приводит к выводу, что изменения, содержащиеся в Положении, в общем, не улучшают положение работников. Так, пунктом 44 Положения предусмотрено, что работникам локомотивных бригад предоставляется отдых в пункте оборота, продолжительность которого должна составлять не менее половины отработанного времени (но не менее 3 часов) и не должна превышать времени работы с момента явки в основной пункт работы локомотивных бригад до сдачи локомотива в пункте оборота. Однако в Положении никак не урегулирован вопрос о времени, превышающем установленные ограничения. Дело в том, что в предложенном

документе отсутствует норма, имевшая место в ранее действующих Особенностях 18.09.1990 г. о том, что время отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота сверх времени предшествующей работы и во всех случаях свыше 6 часов считается рабочим временем, следовательно, и подлежит оплате. Не подлежит сомнению, что из-за особенностей технологического процесса неизбежно станет возникать ситуация, когда локомотивная бригада будет находиться на отдыхе, превышающем установленный. Таким образом, надо признать, что норма об ограничении времени отдыха в том виде, в каком она представлена в Положении, приобретает декларативный характер, и реализовать ее будет трудно, т. к. из Положения исключен механизм ее реализации, который был в Особенностях. Вместе с тем, с 5 мая 2004 года введено в действие «Положение об оплате труда работников филиалов ОАО РЖД» от 15.04.2004 г., в приложении №4 к которому сказано: *«Время отдыха рабочих локомотивных бригад в пунктах оборота (подмены) сверх половины времени предшествующей работы и во всех случаях свыше 6 часов компенсируется выплатой в размере двух третей тарифной ставки по выполненной работе, предшествующей отдыху»*. Если раньше время нахождения локомотивной бригады в пункте оборота считалось рабочим временем (но оплачивалось почему-то из расчета 2/3 тарифной ставки (как время простоя), то теперь оно рабочим не считается, хотя бригада находится на работе. Но это, надеюсь, дело будущего. Однако давайте разберемся. Кто составляет графики движения поездов? Железная дорога – наш работодатель. Кто составляет графики работы локомотивных бригад? Работодатель. Кто составляет «оборотки» (какой поезд вести туда и какой обратно)? Все тот же работодатель. Следовательно, работники локомотивных бригад находятся в пунктах оборота сверх минимума, установленного для отдыха, и не работают по вине работодателя (если, конечно, не из-за забастовки или стихийного бедствия). То есть это время должно не компенсироваться, а оплачиваться как простой по вине работодателя, в соответствии со ст. 157 Трудового кодекса РФ, из расчета 2/3 среднего заработка, что соответствует действительности и, несомненно, более выгодно для работника.

Кроме того, Особенностями (приказ МПС №8ЦЗ) предусматривалось, что продолжительность этого отдыха, как правило, не должна превышать времени работы с момента явки на работу в основном депо до сдачи локомотива в пункте оборота (подмены). Вводные слова **«как правило»** фактически сводили к нулю значение этой нормы. В результате имеют место поездки, во время которых, отработав в один конец 7-8 часов, локомотивные бригады находятся в оборотных депо более суток, после чего едут обратно. Пункт 44 Положения уже не содержит слов **«как правило»**, а устанавливает жесткое ограничение времени отдыха в пунктах оборота (подмены) – не более времени работы в один конец.

Продолжение следует.

Виталий Желтяков

ПРЕСС-СЛУЖБА ИНФОРМИРУЕТ

Исполнительный комитет РПЛБЖ не дал согласия на увольнение членов первичной организации РПЛБЖ ревизоров-контролеров Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Московской железной дороги. Более того, членам данной первички со стороны Российского профессионального союза локомотивных бригад оказана посильная помощь, в том числе и юридическая. Откровенно говоря, это увольнение вызывает не мало вопросов, прежде всего, к руководству Центральной дирекции, решившей, судя по всему, подобным образом избавиться от неудобных работников. Более подробно об этом читайте в следующем номере газеты «Локомотивосоюз».

Без комментариев**ЕСТЬ ВОПРОСЫ. НЕТ ОТВЕТОВ.**

Сегодня на неудобные вопросы принято не отвечать. Так проще. Легче сделать вид, что ничего не происходит. И ведь действительно ничего не происходит.

Месяц назад, 18 августа, работники и члены РПЛБЖ депо Домодедово на совещании локомотивных бригад вручили лично председателю теркома профсоюза Роспрофжел Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров И. А. Болотову список из 14-ти вопросов. Люди, например, интересовались: «На каком основании помощники машинистов не получили премию по итогам работы за 2003 год (получается, что они не участвуют в обеспечении безопасности движения)? Будут ли заключаться линейные коллективные договора? На каком основании идет массированное давление, травля членов РПЛБЖ (где же принципы социального партнерства)? Почему Ваш профсоюз дает согласие на введение графика работы локомотивных бригад, в которых запланированы нарушения начала и окончания работы? Почему Вы допускаете сокращение работников предприятий и закрываете глаза на наем работодателем работников из ближнего и дальнего зарубежья? В информационном бюллетене по выполнению колдоговора за первый квартал 2004 года сказано, что правовая инспекция проверила 140 предприятий, выявив 468 случаев нарушений законодательства, работникам возвращено 700 тыс. рублей. Почему правовая инспекция никак не может доехать до депо Домодедово, где почти каждое лишение премии – произвол, где каждое дисциплинарное взыскание – незаконно?»

Вопросы, как видим, очень-очень простые (остальные в том же духе), не требующие от Игоря Анатольевича ни разглашения государственных тайн, ни сообщения номеров личных счетов руководства депо и ОАО «РЖД». Однако с официальными ответами на них председатель теркома Болотов почему-то не спешит.

Д. Краюшкин,

председатель РПЛБЖ депо Домодедово.

По страницам многотиражек**ВОТ ТЕБЕ, БАБУШКА, И ЮРЬЕВ ДЕНЬ...**

В преддверии наступающего праздника (Дня железнодорожника – прим.) на места ушла телеграмма за подписью начальника центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении А. В. Казакова об исключении из коллективных договоров предприятий ряда льгот. Приводилась и аргументация: отсутствие средств у руководства центральной дирекции. Предлагалось льготы обеспечивать за счет внутренних резервов, развития подсобно-хозяйственной деятельности и т. п. На вопрос, заданный присутствующей на совещании с локомотивными бригадами 28.07.04 г. начальнику отдела труда и заработной платы Н. Р. Размолодиной, о каких именно льготах идет речь, было заявлено, что о трех оплачиваемых днях к периодическому отпуску (3 дня в зависимости от стажа). Правда, механизм исключения льгот из действующих коллективных договоров не приводился, вероятно, имелось ввиду их исключение директивным порядком. Чем отличается наше руководство от руководства, скажем, страной? Только размахом. Правительство лишает льгот и привилегий миллионы сограждан, а руководство дирекции только сотни. Но правительство хоть и невразумительно, но все же обещает как-то скомпенсировать их утрату, а дирекция нет. В этой связи, уже привычной становится позиция (или отсутствие таковой) территориального комитета Роспрофжел на молчаливую поддержку руководства дирекции в данном вопросе. Профсоюз РПЛБЖ в числе других свободных профсоюзов России четко обозначил свою линию на неприятие курса отмены льгот и компенсаций в масштабах страны и не намерен отказываться от нее в рамках дороги и центральной дирекции.

(«День железнодорожника», №7)

ВСЕГО ВАМ ДОБРОГО!

Сердечно поздравляем всех членов Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, отмечающих свои дни рождения в сентябре. Здоровья вам, благополучия и большое спасибо, друзья, за преданность.

Отдельные поздравления и пожелания всего самого доброго адресуем **Лидии Григорьевне Розенковой**, состоящей в рядах нашего профсоюза со дня основания в локомотивном депо Узловая первички РПЛБЖ, и отмечающей в сентябре свой славный юбилей.

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: (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