



Локомотивсоюз

Выпуск № 02 (117)

Февраль, 2009 г

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

26 февраля в Общественной палате Российской Федерации прошли слушания по теме «Роль гражданского общества в разрешении социальных и трудовых конфликтов в условиях экономической нестабильности», организованные комиссией Общественной палаты Российской Федерации по трудовым отношениям и пенсионному обеспечению, комиссией Общественной палаты РФ по региональному развитию и общенациональным правозащитным союзом «Человек и Закон». Участие в данном мероприятии принял председатель РПЛБЖ Евгений Куликов. Основная часть слушаний посвящалась предотвращению коллективных трудовых споров в условиях кризиса посредством представительных органов работников. «В условиях финансового кризиса и экономической нестабильности очень важен вопрос: кто способен реально защитить интересы работников перед работодателями, - заметил Евгений Александрович. – Я полагаю, что это может сделать только профсоюз. При этом хотелось бы уточнить: реальный профсоюз, а не социальный отдел предприятия. Однако у профсоюза, который пытается это сделать, сразу же возникает множество проблем, а у работодателя – большая головная боль». В подтверждение Евгений Куликов привел несколько конкретных примеров взаимоотношений РПЛБЖ с ОАО «РЖД», а также рассказал, как работает принцип социального партнерства в одной из крупнейших в России компаний ОАО «Российские железные дороги».

Итогом слушаний стало принятие решения о создании при Общественной палате РФ постоянно действующей комиссии из представителей СОЦПРОФ, ФНПР, КТР, ВКТ, которая станет не только освещать, но и принимать конкретные меры для предотвращения и разрешения социальных и трудовых конфликтов.

Страна Эмпээсия

ДАЛ ВОЛЮ КУЛАКАМ

«1. Умышленное причинение легкого вреда здоровью, вызвавшего кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности, - наказывается штрафом в размере до сорока тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до 3-х месяцев, либо обязательными работами на срок от 180 до 240 часов, либо исправительными работами на срок до одного года, либо арестом на срок от 2-х до 4-х месяцев.

2. То же деяние, совершенное:

а) из хулиганских побуждений;

б) по мотивам политической, идеологической, расовой, национальной или религиозной ненависти или вражду либо по мотивам ненависти или вражды в отношении какой-либо социальной группы, - наказывается обязательными работами на срок от 120 до 180 часов, либо исправительными работами на срок от 6-ти месяцев до одного года, либо арестом на срок от 4-х до 6-ти месяцев, либо лишением свободы на срок до 2-х лет».

Ст. 115 УК РФ. Умышленное причинение легкого вреда здоровью.

В воскресенье 26 октября 2008 года исполняющий обязанности машиниста-инструктора локомотивных бригад депо Пушкино В. В. Лебедев появился на рабочем месте, находясь в состоянии алкогольного опьянения. Ну, принял человек, что называется, «на грудь» по случаю воскресного дня... В подобных случаях умные люди как поступают? Притихнут, словно и нет их, лишний раз и не покинут своего кабинета. А Лебедев, видно, широкой натуры человек, душа его потребовала общения.

Выйдя в народ, исполняющий обязанности машиниста-инструктора В. В. Лебедев сначала, мягко говоря, попытался пообщаться с заступавшими на работу локомотивными бригадами, в числе которых оказался заместитель председателя первичной организации РПЛБЖ депо Пушкино Владимир Сергеевич Тупицын. То ли человеку недостаточно оказалось словесного общения, то ли посчитав, что раз он и. о. машиниста-инструктора, следовательно, власть над работниками имеет, короче, Лебедев решил дать волю кулакам. Отвесил одному из молодых помощников подзатыльник, другому помощнику машиниста по ребрам прошелся, а затем прицепился к Тупицыну, посмевавшему ему, и. о. машиниста-инструктора (!) сделать замечание. Дескать, как тебе не стыдно, позоришь звание руководителя.

В ответ на замечание какого-то работника, да еще члена РПЛБЖ, В. В. Лебедев попытался и Владимира Сергеевича ударить. И все это в присутствии членов локомотивных бригад, выступивших потом в суде свидетелями на стороне Тупицына и подтвердивших, что работник лишь отмахнулся от и. о. машиниста-инструктора. А тот не удержался на ногах, упал на кафельный пол и ударился головой.

О произошедшем довели до сведения руководства депо. Как вы думаете, на чьей стороне оно оказалось? Правильно, на стороне В. В. Лебедева. А против В. С. Тупицына было возбуждено уголовное дело по ст. 115 УК РФ. Суду на Лебедева была представлена та-акая характеристика, любо-дорого посмотреть. Хотя у него уже имелось должностное нарушение по прежнему месту трудовой деятельности в депо Москва-2, о котором почему-то умолчали. Зато характеристика на Тупицына, предоставленная руководством депо в суд, полностью не соответствовала действительности и записям в трудовой книжке работника.

На стороне истца выступило немало свидетелей, подтвердивших факт нахождения 26 октября 2008 года В. В. Лебедева на рабочем месте в нетрезвом состоянии. Истец, его представители, несмотря на ряд моментов, в том числе фальсификацию с характеристикой, выданной руководством предприятия Тупицыну, смогли доказать в суде свою правоту, и дело закончилось примирением сторон.

Об инциденте, имевшем место в депо Пушкино, а также о судебном решении стало известно начальнику Московской железной дороги Старостенко, который заявил, что как только к нему поступят документы из суда, он сразу же примет в отношении В. В. Лебедева соответствующие меры. Ну, посмотрим, как все, грубо говоря, устаканится. Пока же Лебедев находится на больничном.

О. Ревзина.

Ситуация

И ГРЯНУЛ ГРОМ!

5 февраля 2009 года стало черным днем в многолетней истории локомотивного депо Пушкино. В этот день трагически погиб на своем рабочем месте маневровый машинист электропоезда Александр Владимирович Захаров.

Начальник депо Пушкино С. В. Нюхтилин стал первым в истории депо руководителем, создавшим все предпосылки для трагедии. Он не знал, да и не мог знать, Александра Владимировича Захарова. Он не помнил, когда тот пришел в депо Москва-2, на какой машине работал, кто был его первым машинистом, кто был в экипаже его машины, когда Захаров пошел в Дортехшколу, когда поехал машинистом, почему перешел на работу при депо... Он многого не знал. Да и зачем это нужно начальнику депо, а главному инженеру Ю. Г. Ботвину, заместителю начальника депо по эксплуатации Д. Г. Калинину, машинисту-инструктору по тормозам С. Н. Кретову? Какое это теперь имеет значение для Захарова? А вот для виновников трагедии это имеет значение, потому что нужно как-то выкрутиться, избежать ответственности за смерть человека, нашего товарища, отличного работника, глубоко уважаемого в коллективе. И ведь не уволишь задним числом, как поступило руководство одного из депо с работницей, также фактически погибшей на своем рабочем месте!

Какие чувства могут владеть нашими руководителями? Страх? Да, но страх, скорее всего, наказания, потери своих должностей и насиженных мест. А горе и раскаяние по поводу безвременной кончины рабочего... это уж пусть остается на совести каждого. Видимо, страх настолько лишил их разума и самообладания, что они назвали покойного Александра Владимировича Захарова сначала Александром Васильевичем, а потом и вообще Захровым! Машиниста маневрового тепловоза С. В. Монахова «перекрестили» в Манахова. Умудрились перепутать номера вагонов электропоездов, обозначив вместо моторного вагона ЭР2 2123 02, прицепной ЭР2 2321 03! Заявили, что машинист А. В. Захаров с 1988 года работает в должности маневрового машиниста! И всю эту невыверенную «информацию», а по сути «липу» и дезинформацию, подсунили главному инженеру дороги А. В. Архарову, который частично продублировал ее в своей телеграмме №Н/353А от 06.02.2009 г.! Позор? Не позор, а позорище! Выход из данного положения может быть один – добровольная отставка всего руководства депо Пушкино, а именно начальника депо С. В. Нюхтилина, главного инженера Ю. Г. Ботвина, зам. Начальника депо по эксплуатации Д. Г. Калинина, машиниста-инструктора по тормозам С. Н. Кретова как непосредственных виновников несчастного случая на производстве!

Вскоре после трагедии приказом начальника депо, в соответствии с требованиями Трудового кодекса РФ в области охраны труда, была создана комиссия по расследованию обстоятельств происшествия. Однако, к нашему удивлению, в ее составе не оказалось представителя выборного профсоюзного органа первичной профорганизации РПЛБЖ, зато присутствовал председатель профкома Роспрофжел А. Симонов. На запрос о причине невключения в состав комиссии нашего представителя, Нюхтилин потребовал подтверждения членства А. В. Захарова в РПЛБЖ! При этом требование не было обосновано ссылками на действующее трудовое законодательство. И снова грязь, снова политика?! И откуда у нашего начальника в его столь раннем возрасте признаки столь откровенного старческого маразма?

...Припоминается разбор у начальника Московской железной дороги Г. М. Фадеева по факту соударения электропоезда ЭР2 1212 (приписки депо Пушкино под управлением машиниста 2-го класса В. С. Тупицина) с призмой 8-го перронного пути ст. Москва-пассажирская-Ярославская. Разбор проводился в малой студии управления Московской ж. д. Фадеев вошел туда последним. Лицо каменное, глаза серо-стальные и пронзительно безжалостные. Несмотря на работающий кондиционер, по моему позвоночнику потекла струйка холодного пота.

«Не вижу заявлений об отставке», - негромко сказал начальник дороги. И после короткой паузы также тихо спросил: «Нет джентльменов? Ну, тогда я сам!»

Сомневаюсь, что среди перечисленных мною выше людей – руководителей депо Пушкино – имеются джентльмены...

Н. Павлов,
председатель первичной организации
РПЛБЖ депо Пушкино.

НАЧАЛЬНИК СВЕРДЛОВСКОГО ДЕПО УВОЛЕН ЗА ДИСКРИМИНАЦИЮ

Начальник эксплуатационного моторвагонного депо Свердловск Сергей Кузнецов, выступавший ответчиком по делу о дискриминации по отношению к членам независимой профсоюзной организации – Российскому профсоюзу локомотивных бригад железнодорожников – потерял свою должность. Об этом рассказал корреспонденту «УралПолит.Ru» в пятницу, 6 февраля, председатель профсоюзной ячейки Матвей Сальников.

По его информации, формально Сергей Кузнецов, проработавший начальником депо всего 9 месяцев, уволился по собственному желанию, однако настоящая причина – завершившийся на прошлой неделе судебный процесс о дискриминационных действиях по отношению к членам РПЛБЖ. Напомним, Железнодорожным судом Екатеринбурга руководству Свердловской железной дороги было вынесено частное определение об устранении фактов нарушения законодательства РФ, проявившееся в ущемлении прав работников, входящих в РПЛБЖ.

Как уже сообщал «УралПолит.Ru», председатель первичной профсоюзной организации эксплуатационного моторвагонного депо Свердловск РПЛБЖ, машинист Матвей Сальников и его заместитель, машинист Андрей Муллер, обратились в суд с заявлением, в котором указывали на то, что работодатель незаконно отказывает им в применении п.3.6.2. Коллективного договора Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» на 2008-2010 г.г, а тем самым в нарушение Конституции России и Трудового кодекса осуществляет дискриминацию по принципу принадлежности или не принадлежности к тому или иному общественному объединению.

Отметим, что п.3.6.2. Коллективного договора ОАО «РЖД» предусматривает право работника участвовать в работе профсоюзных конференций, собраний, заседаний комитетов, их президиумов с сохранением за ним на это время средней заработной платы и возмещении командировочных расходов (проезд, проживание, суточные).

В судебном решении от 29.01.2009 ОАО «РЖД» в лице своего филиала СвЖД признано виновным в «незаконных и дискриминационных действиях» по отношению к истцам. Исковые требования Матвея Сальникова и Андрея Муллера решено удовлетворить полностью. В пользу первого суд постановил взыскать с работодателя 9226,92 рубля, в пользу второго – 10000 рублей.

По информации "УралПолит.Ru"

ПРОРОК В СВОЁМ ОТЕЧЕСТВЕ

Специальный корреспондент журнала «Локомотив» В.А.Ермишин недавно взял интервью у вице-президента Компании ОАО «РЖД» г-на Воротилкина А.В.

Предлагаем вашему вниманию некоторые фрагменты из этой публикации.

Вопрос: - В условиях высокой конкуренции, когда к железнодорожному транспорту предъявляются жёсткие требования, значительно возрастает роль обеспечения безопасности движения поездов. Вас устраивает складывающаяся ситуация на сети железных дорог?

Если говорить прямо, она сегодня никого не устраивает. Обоснованную тревогу у руководства Компании вызывает не снижающееся на протяжении последних двух лет количество проездов запрещающих сигналов. И это, заметьте, при значительном внедрении на локомотивах современных и дорогостоящих приборов безопасности. Нередко проезд запрещающего сигнала - следствие низкой дисциплины локомотивной бригады, беспринципного отношения к исполнению своих должностных обязанностей командиров среднего звена, а также руководителей служб и линейных подразделений.

С другой стороны на местах преобладают требования, далёкие от реальной жизни. Нужно уходить от дублирования указаний и распоряжений, поступающих из департаментов ОАО «РЖД» Сегодня локомотивные бригады явно перегружены информацией, которая им ничего не даёт в поездной работе. Людей надо учить и воспитывать.

Кстати, необходимо в корне изменить отношение к расшифровке скоростемерных лент. Выявить ошибку в работе машиниста - половина дела. Значительно важнее - проанализировать её, довести до сознания каждого члена локомотивной бригады. В этом процессе вместе с техниками-расшифровщиками должны активно участвовать машинисты-инструкторы по тормозам, теплотехнике, многие другие. Именно обучение должно стать главенствующим фактором в профилактике нарушений. Только одними наказаниями мы эту проблему не решим.

Считаю, давно назрела необходимость рассмотреть проблему в комплексе. Отсутствие положительной динамики с проездами запрещающих сигналов просто вынудило нас обратиться к опыту зарубежных коллег (давно пора! - ред.), в том числе сравнить организацию их расследования. Вы посмотрите, что получается. Если в ОАО «РЖД» расследование каждого ЧП сводится, в основном, к оценке действий локомотивной бригады, то за рубежом рассматривают весь комплекс взаимосвязанных действий не только машиниста и помощника, но и работников смежных служб, при этом определяют состояние всей инфраструктуры. Неслучайно у них действует постулат: - расследование не проведено, если оно закончилось фиксацией только ошибки машиниста.

Ещё одной из причин, приводящих к проездам запрещающих сигналов, по мнению зарубежных коллег (и нашему - ред.) является отсутствие полного набора инструкций и руководств. Применительно к нашей практике это означает переработку подавляющего большинства нормативных документов действующих в локомотивном хозяйстве.

Считаю, что текущий год должен стать переломным в решении этого вопроса. Уже начато и активно ведётся создание единого регламента работы эксплуатационного комплекса.

Наш комментарий

В 1935г. Наркомом путей сообщения СССР был назначен Л.М.Каганович. Он попросил принести ему все служебные документы, знание которых вменялось в обязанности паровозной бригады. Ему принесли фолианты всех инструкций и положений вплоть до ПТЭ железных дорог царской России. И это всё должен знать машинист? - в гневе швырнув бумажный хлам з угол кабинета, воскликнул нарком. Срочно переделать! С той поры и работаем мы по трём основным документам - трём китам, - столпам безопасной работы железнодорожного транспорта: - ПТЭ, ИСИ и ИПДМ!

Хочу спросить

КОГДА РАБОТОДАТЕЛЬ ПРАВА НЕ ИМЕЕТ...

- В каких случаях могут уволить мать-одиночку?

Т. Федорова.

Увольнение по инициативе работодателя не допускается в случае, если одинокая мать воспитывает ребенка в возрасте до 14 лет, ребенка-инвалида до 18 лет (ч. 4 ст. 261 ТК РФ). Исключение составляют виновные основания (неоднократное неисполнение работником его обязанностей, явка на работу в нетрезвом виде, прогул и т. п.).

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> **E-mail:** rplbg@css-rzd.ru **Тел:** (495) 972-43-60; тел/факс (495) 953-24-64; моб. 8-906-701-90-86.

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва (495) 972-43-60; С.Петербург 8-921-972-28-14; Воронеж (4732) 79-62-48; Курск 8-910-310-07-01; Пермь: (3422) 24-28-50; Екатеринбург 8-922-601-11-53; Котлас (81-837) 50-556; Воркута (82151) 61-210; Чита (3022) 35-87-62; Абакан 8-913-541-18-51; Иркутск 8-902-177-50-99; республика Бурятия 8-950-381-45-79; Оренбург 8-922-628-19-44; Новосибирск 8-913-387-25-30