



Локомотивсоюз

Выпуск № 13 (80)

2005 г.

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ! ОТ ВСЕЙ ДУШИ ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС, ВАШИХ РОДНЫХ И БЛИЗКИХ С НОВЫМ 2006 ГОДОМ! СЧАСТЬЯ ВАМ, ЗДОРОВЬЯ И ТРУДОВЫХ УСПЕХОВ.

ЕВГЕНИЙ КУЛИКОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РПЛБЖ.

В конце 2005 РПЛБЖ в очередной раз выиграл судебные заседания по нескольким делам, восстановив тем самым нарушенные права работников.

8 декабря член профсоюза локомотивных бригад железнодорожников локомотивного депо Свердловск-пассажирский Вадим Бобаревский выиграл в Железнодорожном суде г. Екатеринбурга иск у ОАО «РЖД».

«Работника отстраняли от работы в течение месяца под предлогом того, что он не сдавал положенные экзамены. Проблема заключается в том, что члену независимого профсоюза гораздо труднее их сдать. В состав комиссии должен входить член профсоюза, но на СвЖД этого обычно не допускают. На этот раз В. Бобаревскому удалось сдать экзамен только после того, как областная прокуратура заставила руководство железной дороги включить члена профсоюза в комиссию», — рассказал М. Сальников.

«Мировой судья в иске нам отказал, а районный судья принял решение удовлетворить иск. Теперь В. Бобаревскому будут выплачены деньги за тот месяц, что он вынужденно не работал, сдавая экзамены», — отметил М. Сальников.

* * *

26 декабря Мировым судьёй судебного участка №3 г. Ярославля удовлетворены иски работников локомотивного депо Ярославль Главный к ОАО «РЖД» о выплате работникам возмещения расходов за поездку, при работе с вывозными и передаточными поездами. Интересы работников в суде защищал председатель ПК РПЛБЖ Ярославль Главный А.В.Котенко.

Это уже не первое выигранное дело по данному вопросу. Позиция занимаемая Роспрофжел Сев ж.д вызвала недоумение даже у судьи, о чем было высказано во время судебного заседания.

* * *

К нам обращаются за помощью и работники железных дорог, состоящие в Роспроф желе и не получившие от своего профсоюза реальной защиты своих трудовых прав. РПЛБЖ реально помогает всем работникам железной дороги. Так решением Мещанского районного суда ЦАО г. Москвы от 06.12.2005г. была восстановлена на работе Дворянкина Л.В., работник локомотивного депо Моска-3. В её пользу взыскана заработная плата за время вынужденного прогула и компенсация морального вреда.

Пресс-Служба РПЛБЖ

ЗАМЕТКИ АКТИВИСТА

Являясь сторонником РПЛБЖ, я не могу оставаться в стороне и закрывать глаза на то, что происходит и что творится в той компании (ОАО РЖД) где я работаю вот уже почти 7 лет.

Хочу рассказать всем железнодорожникам о той ситуации, которая сложилась за спиной нашего коллектива - локомотивного депо Пермь 2 и локомотивного депо Пермь- сортировочная. Начну сразу с того, чего не знает большинство локомотивных бригад. Они имеют очень большие возможности в части реализации своих законных прав и очень скромное отношение к этому, не дает им выражать свое личное мнение, в том числе и публично.

В силу своей правовой безграмотности локомотивные бригады не могут идти в ногу со временем. Понимая это, наши руководители на закон попросту плюют. Причем делают это именно тогда, когда дело касается справедливости и соблюдения, прав человека.

В сущности, работающий человек, по определению, не может жить в такой бедности, как мы с вами. И я не думаю, что найдется хотя бы несколько человек из числа локомотивных бригад, которые могли бы похвастаться своим социально-экономическим положением. Я думаю, надо понимать каждому из нас, что пока у людей не проснется общественное сознание, и пока мы не будем бороться за свои права плечом к плечу, ничего не

изменится. Однако, научиться бороться за свои права и интересы каждому из нас все равно когда-нибудь придется. И только те, которые поняли это раньше других, никогда не позволят какому-нибудь начальнику унижить себя в той или иной степени, кто бы он ни был, потому что знают, что начальник он такой же, как и мы с вами и что он не бог, а работник по найму.

Без сознания людей ничего измениться не может, и если они этого не поймут, то их права будут ущемлять и дальше. Это серьезная проблема (ущемление прав человека) заключается в том, что локомотивные бригады не научились еще пока стоять за свои права должным образом, потому как индивидуализм, к сожалению, пока еще преобладает над коллективными действиями и вот поэтому такое всестороннее давление на рабочих людей и продолжается. Если мы, локомотивные бригады, хотим зарабатывать достойную нашей работе заработную плату, если мы хотим, чтобы наши дети жили лучше нас, то мы должны понимать, что этого всего не будет, пока мы не осознаем своим умом, что над нами должен преобладать не страх, а справедливость и чувство собственного достоинства. Только смелые поступки локомотивных бригад в реализации защиты своих законных прав могут изменить эти существующие, по сей день, прошлые устои. А изменить существующий порядок вещей смогут лишь только Ваше здравомыслящее понимание того, что происходит вокруг Вас на Вашем предприятии и Ваша политическая культура – только это может дать положительный результат в борьбе людей за свои права в любой сфере.

Зная то, что главной целью профсоюзов всегда было, есть и будет – борьба за повышение стоимости рабочей силы, у меня складывается впечатление, что главная забота РОСПРОФЖЕЛа - это оградить власть от законных требований людей, т.е. быть неломаемым забором между властью и законными требованиями рабочих. Поэтому, взвесив все за и против, я склоняюсь и придерживаюсь идей и принципов РПЛБЖ. Я также считаю, пока каждый из нас не научится вести с начальниками диалог, не научатся выражать и высказывать свое мнение глаза в глаза своим руководителям, нас и уважать не будут и кроме диалога будет один лишь монолог.

В настоящее время, темпы развития социально-экономического положения локомотивных бригад находятся на очень низком уровне и когда до моих начальников доносятся эти слова из моих уст, они отвечают мне старым стандартным ответом: «Не нравится работать, пиши заявление, тебя никто не держит». Вот здесь и начинаешь понимать, что для своих руководителей ты просто-напросто быдло, и сразу в голове возникает вопрос, а для чего я вообще живу на этом свете, хожу на работу, выполняю свои трудовые обязанности, кто Я?

Человек с большой буквы этого слова, или на самом деле, бессловесная скотина. Я все-таки решил для себя, что я человек и более того, гражданин своей страны

Страны, которая живет в правовом - демократическом государстве, а не в каменном веке.

Пом/маш. электровоза локомотивного депо Пермь-2 Андреев Вячеслав Юрьевич

15 ноября в Государственной Думе были проведены Парламентские слушания на тему «Направления совершенствования законодательства о профессиональных союзах с учетом истории и опыта их деятельности».

На слушаниях докладчиками выступили представители от различных профсоюзных объединений (ФНПР, КТР, СОЦПРОФ), депутаты ГД (Исаев А.К., Купцов В.А., Романов В.С.), ректор АТИСО А.А.Шулус, заместитель Генерального прокурора РФ В.Колесников.

Поскольку тема слушаний была определена как направления совершенствования законодательства, то и все выступления содержали в себе предложения по изменению или принятию новых законов.

Чаще всего звучали слова в поддержку предложения о введении специальных норм в КоАП РФ и УК РФ, устанавливающих ответственность за воспрепятствование законной деятельности профессиональных союзов. Это предложение в настоящее время не находит поддержки у законодателя (хотя различные законопроекты вносились в Думу), однако и председатель Комитета по делам общественных объединений Попов С.А., и Колесников В. не отрицали идею на корню, а предложили собравшимся представителям профсоюзов совершенствовать законопроект с точки зрения юридической техники.

Также, практически все выступающие, так или иначе затронули тему регистрации профсоюзов. Некоторые из них (президент КТР Шепель А.Н., президент Ассоциации профсоюзов базовых отраслей промышленности и строительства РФ Миронов Л.А.) отмечали необходимость внесения изменений в ст. 3 Федерального закона «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» с тем, чтобы исключалось ее толкование таким образом, что в ней закреплен исчерпывающий перечень профсоюзных организаций. Другие (напр., заместитель Председателя ФНПР Суриков А.И.) отмечали сложности, с которыми профсоюзы сталкиваются (нотариальное удостоверение документов, уплата регистрационного сбора и др.). В связи с этим интересно отметить выступление представителя Федеральной регистрационной службы, которая в настоящее время осуществляет государственную регистрацию общественных объединений. В частно-

сти, он отметил, что специальный порядок регистрации общественных объединений, в т.ч. и профсоюзов, является по существу разрешительным, в противовес уведомительному порядку регистрации коммерческих юридических лиц. Более того, он отметил, что экспертиза документов, провидимая Росрегистрацией, в т.ч. и на предмет, является ли заявитель профсоюзом или нет, необходима, иначе сами же профсоюзы получают множество псевдо-профсоюзов и ликвидацию профсоюзов по решению нескольких учредителей.

Большой резонанс вызвало и выступление директора Фонда «Общественное мнение» Федорова В.В., который представил результаты исследования Фонда, приуроченного к юбилейным датам профсоюзного движения. Результаты опроса Фонда явно неутешительны для профсоюзов. Так, на вопрос, одобряют или не одобряют граждане деятельность профсоюзов, всего 20-25 % опрошенных сказали, что одобряют, в то время как 40 – 45 % относятся неодобрительно. Тем не менее, этот показатель положительной оценки профсоюзов, среди только работающих, уже выше – около 37 %. Также, опрос о профсоюзах, их роли и их деятельности, показал высокую степень неинформированности и работников, и всего населения. Многие граждане вообще не знают, действует ли профсоюз на их предприятии, какие федерации профсоюзов существуют и кто их возглавляет. По вопросу о порядке определения условий оплаты труда результаты следующие: 13 % опрошенных хотели бы, чтобы условия оплаты их труда определялись профсоюзами (т.е. с помощью коллективных договоров), 41 % выступили за патерналистскую позицию государства, т.е. чтобы условия оплаты труда по максимуму были закреплены в законодательном порядке, 21 % опрошенных хотели бы влиять на размер оплаты своего труда сами, т.е. закреплять его в индивидуальном порядке.

В то же время, необходимость коллективной защиты трудовых прав существует, так как более половины граждан признали, что за последний год их трудовые права нарушались, но только 4 % обращались за помощью к профсоюзам.

Шепель А.Н. затронул проблему неисполнения Россией рекомендаций Комитета по свободе объединения и предложил усилить работу правительства в этом направлении. Ректор АТИСО сообщил о том, что Академия работает над разработкой законопроекта об участии работников в управлении организациями. Исаев А.К. указал на несоответствие международным нормам положений российского законодательства, допускающего административное приостановление деятельности профсоюзов, которое появилось в результате разработки законодательства о противодействии экстремизму и терроризму. Из выступлений представителей государственных органов усматривалось, что в ближайшее время названные положения не будут изменены.

По результатам слушаний были одобрены Рекомендации, а также через некоторое время будет выпущен отдельный сборник.

Гвоздицких Анна, крист Центра социально-трудовых прав

Твои люди, профсоюз!

МОИ ДРУЗЬЯ МАШИНИСТЫ

26 января 2000 года на перегоне Торбино - Мстинский мост произошла трагедия, унесшая жизнь помощника машиниста Михаила Токарева.

Он, протянув мне руку, представился: «Огнев Андрей, РПЛБЖ, машинист электровоза депо Санкт-Петербург-Московский». – «Тот самый? – не скрывая удивления, поинтересовался я. – Поговорим?» «Ладно», - коротко бросил он, подтвердив согласие кивком головы. И чуть заметная улыбка, тронув уголки губ, придала его лицу наивно смущенное, как у застенчивого ребенка, выражение.

РЕКВИЕМ ПОЕЗДУ №612

...Сон был тяжел, бесконечен, ощутимо реален и тем вдвойне отвратителен и мерзок. Тысячу раз объезженный, отлаженный, знакомый до винтика локомотив вдруг, словно взбесившийся конь, несет твой поезд с все увеличивающейся скоростью... Уходят из-под колес блестящие нитки рельсов, неотвратимо надвигается багровый зрачок светофора. Ужас охватывает не оттого, что вот сейчас Вселенная расколется на тысячу огненных кусков и тебя уже не будет, а оттого, что ты не слышишь тревожно знакомый свист уходящего из тормозной магистрали воздуха, не ощущаешь привычного замедления экстренного торможения. Ужас оттого, что ты ничего не в силах изменить.

Скупые кадры хроники. Морозная дымка над развороченным полотном, в беспорядке смешавшиеся опоры контактной сети, какие-то бревна, шпалы. Свалившиеся под откос классные вагоны, неестественно страшные торчащими в небо колесами. Чуть в стороне, на боку, красный «чех» - пассажирский электровоз ЧС-2Т. Дилетантские комментарии корреспондентов ведущих телеканалов. И мысли, собственные мысли. Значит так: «Причин, скорее всего, две. Нет, три: либо проезд запрещающего сигнала, либо неисправность пути, либо неисправность автоблокировки (и тогда дай вам Бог выжить, ребята!) Следов пожара на локомотиве не видно, значит, лен-

та скоростемерная цела, а это уже удача!» И ко всему досада: э-эх, ну вот опять!

Каждому машинисту и помощнику известно то противнейшее состояние, когда в ночь-полночь в комнату отдыха входит дежурная: «Пора, ребята, вставайте!» В это время ты ненавидишь свою работу, проклинаешь день, когда решил стать машинистом. Каждая клетка твоего тела протестует против наглого вмешательства в биоритмы организма. Тоска сжимает грудь, сон не отступает. И лишь усилием воли заставляешь себя подняться с теплой постели. Потом это проходит, и за контроллер уже садишься в полной готовности. Но сегодня все шло не так. Много хуже было сегодня! Тревога, защемив сердце, давила не отпуская, кричала в уши: «Не надо сегодня ехать, не надо!» Отказаться? Под каким предлогом? А кто поедет? И Андрей Огнев, шагнув в студеную ночь, провалился как в прорубь. Эх, будь что будет!

Звонко побрякивал в морозном воздухе по колесным парам электровоза смотровой молоточек помощника машиниста Мишки Токарева, весельчака и рубаха парня, с которым Огнев работал уже с месяц и за это время успел сдружиться и сработаться. «Ну, чего ты, Андрюха? Ты чего смурной такой? Домой едем, да и машина ничего, вроде», - шевелил, раскачивал машиниста помощник. «Чех», ЧС2Т-982, и правда был хорош. Запись только одна – по работе АЛСН, да и ту неполадку исправили, устранили (штамп и роспись исполнителя – все как полагается).

Отправились с поездом №612 «Великие Луки – Санкт-Петербург» с десятиминутным опозданием. Машина шла ходко, без особого труда разогнавшись до 120 км/час, Андрей сбросил контроллер. Видимость хорошая, лишь низкая морозная пелена, как одеяло из ледяной ваты окутывала землю, колючей моросью летела в лобовое стекло, разбиваясь об него и исчезая в ночи. Ехали хорошо, по «зеленой улице». Рация молчала. В кабине тепло и уютно. И ночные мрачные предчувствия уже казались машинисту Огневу нелепыми. Глоток горячего чаю из термоса окончательно перевел мысли в привычное, спокойное, рабочее русло. На блоке индикации светились цифры 115 км/час, когда в изгибе пути Андрей ясно разглядел стоящие впереди вагоны грузового поезда с красным диском дневного ограждения последнего вагона. Проходной светофор, точка №3 горела зеленым огнем! И лишь жалобно пискнув напоследок, на локомотивном светофоре выскочил белый.

Очнулся он, когда его на одеяле куда-то волокли. Ясно слышал голос: «Ну, куда прешь?! Здесь штаб-

ной вагон!». И другой, помягче: «Машинист это, не видишь что ли?!» Первый голос изменился, стал теплее, но громче и властнее: «Освободить купе срочно!» Когда поднимали в вагон, закричал Андрей дико (то ли от страшной боли, то ли осознав, что случилось): «Мишка, Мишка где?» И тише уже добавил: «Жене Анне не говорите». Больше ничего не помнит. Ни как на вертолете в Питер везли, ни операции не помнит, ни товарищей, навещавших его чуть ли не всем депо.

Виновниками в этот раз оказались не записные получатели пинков и оплеух локомотивщики, а элита транспорта – кичащиеся сложностью своих схем и своими «высокими лбами» СЦБисты, неприступные в своем праве командовать всегда и везде движеньцы. Уверен, им по силам решить две несложные задачи из школьной программы 5-6 классов. Итак, первая. Время реакции машиниста может достигать 10 секунд и более. Зависит это от многих факторов, в том числе и от возраста машиниста, его настоящего самочувствия, скорости движения поезда и т. п. Скорость поезда №612 составляла 115 км/час, расстояние до хвоста впереди идущего грузового – около 400 метров. Успевал ли машинист Андрей Огнев перевести ручку крана машиниста в 6-ое положение?

Задача вторая. Между пунктами А и Б (Торбино – Мстинский мост) движутся в попутном направлении два поезда. Скорость первого, грузового, 80 км/час, скорость поезда №612 – 120 км/час. Когда и где пассажирский поезд нагонит грузовой и врежется ему в хвост?

Цена ошибки – не жирная двойка в школьной тетради, а жизнь помощника машиниста Михаила Токарева, погибшего на своем трудовом посту, здоровье и нервы машиниста 3-го класса Андрея Огнева, пассажиров и персонала поезда №612, имевших несчастье оказаться заложниками всеобщего железнодорожного разгильдяйства и беспредела.

ЭПИЛОГ

Простите нас без вины виноватых, ребята, за то, что не мы оказались на вашем месте в ту страшную морозную ночь 26 января 2000 года. Обнеси нас чашей сей, святой Никола-угодник, покровитель и заступник вечно путешествующей нашей братии – друзей моих машинистов.

Н. Павлов, депо Пушкино.

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: rplbgj@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