



Локомотивсоюз

Выпуск № 1 (104)

Январь 2008

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников в 2007 году прошел перерегистрацию и подтвердил свой ОБЩЕРОССИЙСКИЙ СТАТУС.

Голос работника глушат «нелегитимностью» забастовок

Россия еще в далекие девяностые годы уже стала лидером среди развитых стран по числу забастовок, объявленных судами незаконными. Нельзя за это осуждать одних лишь судей: они соблюдают закон, и по сути, и по формальным признакам. Но если это происходило до принятия нового Трудового Кодекса, и еще в большей степени - после, значит, пора для обеспечения законности в стране все же менять трудовое законодательство. Ведь нередко уже вместо забастовок мы получаем голодовки; не исключено, что получим и бунты работников, которым не разрешают ничего для себя потребовать, даже прибавки к зарплате.

25 января 2008 года Верховный суд РФ провел два слушания по двум кассационным жалобам профсоюзов об отмене решений судов первой инстанции о незаконности их забастовок.

В первом случае речь шла о забастовке, объявленной в ноябре 2007 года Российским профсоюзом локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ). Уже 23 ноября, хотя забастовка еще не началась, Мосгорсуд в качестве суда первой инстанции принял решение по иску работодателя об ее незаконности (хотя трудно найти норму закона, которая бы давала право суду принимать решение о не начавшейся забастовке), и законопослушный профсоюз был вынужден отказаться от ее проведения. На заседании Верховного суда представитель истца – ОАО «Российские железные дороги», требуя оставить решение Мосгорсуда в силе, вновь делал акцент на то, что маленький по численности РПЛБЖ заявлял требования и объявлял забастовку от имени работников РЖД, которых по своей малочисленности не мог представлять, а не только от имени своего профсоюза. Выдвигался и такой довод, что по закону может бастовать организация или ее структурное подразделение, а представители ключевых профессий железнодорожной сети не вправе. Когда судья стал выяснять, каков уровень социального диалога в РЖД, представитель истца заявил, что в комиссию по подготовке колдоговора РПЛБЖ не зовут представители других профсоюзов, а работодатель здесь абсолютно ни при чем. По мнению работодателя, в ОАО «РЖД» не было никакого трудового спора. Верховный суд оставил решение Мосгорсуда в силе, не находя оснований для его отмены. А вот кто в такой ситуации конструктивно ответит на семь из восьми требований профсоюза РПЛБЖ (одно, об индексации зарплаты, было удовлетворено), не ясно. Они были выдвинуты, кстати, еще в июне, но работодатель не счел их достойными внимания, его ответ был сугубо формальным. Более того, работодатель недавно лишил РПЛБЖ помещения для проведения профсоюзной работы (что не только некрасиво, но и может быть оспорено с точки зрения того же закона). Между тем у машинистов и их помощников, как и у других работников РЖД, есть проблемы, и немалые, именно по вине работодателя. Из одного только депо Перерва Московской железной дороги, по словам председателя РПЛБЖ Е.Куликова, уволилось тридцать представителей ведущих профессий железнодорожников, без которых поезда не ходят. Ушли они в основном в метро, там ценным работникам стали неплохо платить, да и условия труда получше.

История с отношением в ОАО «РЖД» к одному из своих профсоюзов наводит на мысль, что малые профсоюзы на фоне больших, руководство которых на хорошем счету у работодателя, у нас считают просто «статистической погрешностью», а то и назойливой мухой. Получается так: есть реальные социально активные работники, несколько тысяч человек, у них имеются семьи, которые они должны обеспечивать, поэтому они и требуют создать условия для более эффективной работы, а на них смотрят, как

на нарушителей спокойствия, и пытаются от них отделаться любым путем... Демократично ли это или нет, судите сами

Во втором случае речь шла о бессрочной забастовке, объявленной 4 ноября 2007 г. в Туапсинском морском порту в поддержку требований о росте заработной платы по решению конференции трудового коллектива. Отметим сразу, что в ней участвовали как представители профсоюза работников водного транспорта, так и Российского профсоюза докеров, а также другие работники. Был создан забастовочный комитет в составе семи человек. Уже 6 ноября 2007 года суд первой инстанции принял определение, которым предписывалось отложить забастовку до решения суда об ее законности, и такое решение последовало - спустя десять дней забастовка была признана незаконной. Основаниями для подобного решения послужило якобы несвоевременное уведомление работодателя о начале забастовки и несогласование минимума работ. На проверку выясняется, что один день при уведомлении был потерян из-за переноса выходных. А когда работники пытались подписать документ о минимуме работ по разгрузке судов (стоящих в порту), то в краевой администрации им сообщили, что положения о минимуме работ в порту у них нет. Тем не менее Верховный суд отклонил кассационную жалобу профсоюза об отмене решения суда первой инстанции о незаконности забастовки по причине «ненадлежащего ответчика», в роли которого оказалась первичная организация профсоюза работников водного транспорта, хотя решение о забастовке принималось сообща трудовым коллективом на конференции. Обращалось внимание и на несоответствие заявки на бессрочную забастовку Трудовому Кодексу - там в ст.318 речь идет о временном добровольном отказе от работы.

Самое интересное, что работодатель также внес кассационную жалобу – об изменении мотивировки решения суда. Под этим требованием, как выяснилось со слов представителя работодателя, подразумевалось признание портовых производственных объектов, причала с оборудованием, козлового крана и т.д. вместе с перегружаемыми в порту нефтепродуктами потенциально опасными при проведении забастовки. Преувеличивалось и значение Туапсинского порта как «ведущего вопроса обороны», что не соответствует действительности. Верховный суд притязания работодателя отклонил. Таким образом не был создан прецедент, при котором на любом предприятии и в любом башенном кране можно было бы усматривать потенциальную опасность для общества в случае забастовки.

Во всей этой истории небезинтересно и то, что в колдоговоре Туапсинского морского порта право на забастовку прописано. Но в действительности оно очевидно нереализуемо.

Юридически комментировать решения Верховного суда в части подтверждения незаконности забастовок по решению судов первой инстанции - несомненно, дело правоведов, мы лишь пытались показать, что в трудовых отношениях проблемы меньшинства тоже нужно решать. Ясно одно: чтобы забастовок в России стало меньше, вовсе не обязательно глушить голос работника их «нелегитимностью», тратить огромные бюджетные средства на заседания судов всех инстанций. Просто работнику нужно больше платить и заботиться об условиях его труда.

Автор: Горн Роза

Страна Эмпэссия

СПРОСИТЕ, ДОРПРОФСОЖ, С СЕБЯ!

В декабре прошлого года на дорожной профконференции Московской железной дороги председатель Дорпрофсожа А. Русак открыто заявил, что «по темпам роста заработной платы железнодорожники оказались практически на последнем месте среди работников основных отраслей экономики страны». А РПЛБЖ что твердил?! Вот то-то и оно, что требование РПЛБЖ повышения заработной платы с учетом реального прожиточного минимума вполне обоснованно.

Ведь когда это было, чтобы с железной дороги уходили по собственному желанию?! Сейчас уходят! И не абы кто, а квалифицированные кадры. Так, в 2007 году на Московской железной дороге, особенно в Москве, наблюдался большой отток квалифицированных специалистов. Причина, как правило, в несоответствии заработной платы объему выполняемых работ и предъявляемым требованиям.

«Положением о корпоративной системе оплаты труда, - сообщил А. Русак, - начальникам дорог дано право устанавливать высококвалифицированным работникам (машинистам) выплаты стимулирующего характера. Соответствующее распоряжение дано и у нас (на Московской железной дороге – прим. ред.) на дороге. Однако из-за равнодушия руководителей локомотивного хозяйства и кадровых служб ни

один машинист не представлен на установление персонального оклада». Даже то, на что, как говорится, работники право имеют, и того их лишают!

Довел до слушателей А. Русак и информацию о том, сколько за последние два года на Московской железной дороге затрачено на охрану труда. А это сумма приличная. Более одного миллиарда 400 миллионов рублей! Вот только отдача... А отдача оставляет желать лучшего. «За отчетный период, - сказал председатель Дорпрофсожа, - травмированы 140 работников, в том числе 18 со смертельным исходом. В предотвращении подобных случаев свою роль должны сыграть уполномоченные по охране труда, которых у нас более трех тысяч. Но пока они проявляют себя слабо». Более трех тысяч уполномоченных по охране труда, мягко говоря, «проявляют себя слабо», однако, как только первичные профсоюзные организации РПЛБЖ берутся за наведение порядка в сфере охраны труда, так со стороны руководства сразу же следует: «Оно вам надо? Это не ваше дело!». А почему не наше? Если Роспрофжел может и считает, что на охране труда особо заикливаться не стоит, то РПЛБЖ в стороне не стоял и стоять не собирается! Поэтому, прежде чем скромненько пенять на слабую деятельность уполномоченных по охране труда, равнодушие руководителей локомотивного хозяйства и кадровых служб, надо, прежде всего, и с себя лидерам Дорпрофсожа спрашивать. Не думаю, что я не прав.

А. Ильин.

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

В соответствии с решением исполнительного комитета 2-5 февраля 2008 года состоится заседание Пленума Центрального комитета РПЛБЖ. Один из главных вопросов повестки дня Пленума: *о порядке разрешения коллективного трудового спора, в связи с неудовлетворением требований профсоюза к ОАО «РЖД».*

Заместителя председателя ТО Северной ж. д., машиниста депо Сольвычегодск Александра Кондрашова и зампреда ППО Сольвычегодск машиниста Андрея Ярыгина администрация предприятия уволила согласно ст. 81 п. 6 «а», якобы за прогул. Однако надежда руководителей спешно избавиться от негодных работников не оправдалась. В январе решением городского суда г. Котласа Кондрашов и Ярыгин были восстановлены на работе в прежних должностях.

Приказом начальника локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской ж. д. от 21 марта 2007 года на машиниста Лякишева А.М. было наложено дисциплинарное взыскание в виде выговора за нарушение местной инструкции – не проверил действия тормозов на перегоне. 23 января решением мирового судьи судебного участка №382 г.Москвы данный приказ начальника депо признан незаконным. Лякишеву решением суда будут взысканы с ответчика недополученная заработная плата и сумма морального вреда.

Ситуация

В ЛАДАХ НАДО БЫТЬ С МАТЕМИТИКОЙ

По осени прошлого года в депо Пушкино на роскошных и многоцветных, как рождественские ёлки, стендах появилось некое объявление, из содержания которого явствовало, что правовым инспектором теркома Роспрофжел совместно с профкомом при проведении проверки ведения документации в отделе кадров депо Пушкино выявлены нарушения трудового законодательства. А именно, ст.182 ТК РФ «Гарантии при переводе работника на другую нижеоплачиваемую работу». И, дескать, по результатам проверки произведены доплаты шести работникам предприятия, в числе которых и два члена профсоюза РПЛБЖ: С. Н. Кормилицын и В. В. Мисаров. Правда, Кормилицын в объявлении

почему-то был назван Кормильциным, но это не суть важно. Важно другое... При чём тут, собственно, профсоюзный комитет Роспрофжел? И где, если уж речь о теркомовской проверке зашла, он был раньше? Впрочем, это не наше дело. Далее в объявлении меленькими буквами было прописано, что деньги возвращены без затрат на суды и с работников не взяты никакие проценты, «как это делает профсоюз РПЛБЖ». Ребята, дорогие наши роспрофжеловские лидеры, да разве же невключение на протяжении (более 3-х лет!) «региональной доплаты» в суммы среднего заработка при расчёте отпускных не является нарушением трудового законодательства? Что же вы тут-то молчите? По-

чему не иницируете проверку исполнения требований ТК РФ в компании ОАО «РЖД»? Это ж сколько можно было бы честно заработанных денег людям вернуть! Да я бы сам первый написал заявление о вступлении в Роспрофжел! Слабо с ОАО «РЖД» пободаться? Или даже «собака не кусает руку дающего?» А может, пока еще распоряжение сверху на проверку не получено, вот и закрываете глаза на явное нарушение ТК РФ?!

А теперь предлагаю заняться обычной арифметикой на уровне примерно пятого класса, хотя сей предмет к числу мною любимых никогда не относился.

В июне 2007г. месячная норма в депо Пушкино составила 159 часов. Тарифная ставка машиниста электропоезда - 80,36 руб. Размер основной премии - 22%. Рассчитаем заработок машиниста за июнь 2007г. А для простоты - без всяких там накруток. Итак: $159 \times 80,36 = 12777,24$ руб. Теперь посчитаем премию из расчёта 22% - $12777,24 \times 22:100 = 2810,99$ руб. Сложим эти величины и получим заработок машиниста за **июнь** 2007г. - $12777,24 + 2810,99 = 15588,23$ руб.

Однако, благодаря тщательно спланированной и успешно проведённой профсоюзным комитетом РПЛБЖ депо Пушкино и коллективом цеха эксплуатации в мае – июне 2007г. акции в поддержку наших коллег Шильненкова и Степанова, а также обеспечения безопасного проез-

да пассажиров электропоездов, размер премии машинистам был поднят до **27%**, т.е. на **5%**. Тогда: $159 \times 80,36 = 12777,24$ руб. Снова считаем премию, теперь из расчёта **27%**: - $12777,24 \times 27:100 = 3449,85$ руб. Сложим эти величины и получим заработок машиниста за июнь 2007 г. при **27%** основной премии. Это $12777,24 + 3449,85 = 16227,09$ руб.

Сравним эти величины: $16227,09 - 15588,23 = 638,86$ руб. Таким образом, каждый машинист депо Пушкино дополнительно получил прибавку к зарплате за июнь, июль, август 2007г. примерно: - $638,86 \times 3 = 1916,58$ руб.

В июне 2007г. в штате депо числилось 104 машиниста. Значит, общая (приблизительная) прибавка зарплаты по машинистам составила $638,86 \times 104 = 66441,44$ руб. **И это только по одному месяцу!** Причём мы не знаем, да и не желаем знать, кто из машинистов в каком профсоюзе состоит. Аксию активно поддерживали и члены Роспрофжел. Мало? Добейтесь, господа роспрофжеловцы, большего!

И самое главное. **За повышение заработной платы с работников не взяты никакие проценты, как не взяты они, например, за возврат по инициативе профсоюзного комитета РПЛБЖ незаконно удержанных за посещение технических занятий сумм.** Я ясно излагаю? Причём открыто и не мелкими буквами.

Н. Павлов.

Р. С.: По сведениям, полученным из достоверных источников, руководство компании ОАО «РЖД» рассматривает возможность введения материального поощрения работников «За верность компании» (аналог «выслуги лет»), идею которого мы, РПЛБЖ, подбросили ему совершенно безвозмездно. (Локомотивосоюз №3 2007г. «Перемен, мы ждём перемен»)

В связи со сменой адреса профсоюза, Исполнительный комитет РПЛБЖ находится: г. Москва, ул. Кубанская, д. 14, корп. 1.

Контактные телефоны: (495) 350-5-25; (495) 778-65-68; мобильный: 8-906-701-90-86; 8-901-564-25-60.

Почтовый адрес: 109387, г. Москва, ул. Кубанская, д. 14, корп. 1, РПЛБЖ.

Просьба почтовую корреспонденцию по адресам г. Москва, проезд Черепановых, д. 14 и 107140 г. Москва, а/я 2 **НЕ ВЫСЫЛАТЬ**.

Напоминаем наш электронный адрес: rplbg@css-rzd.ru, rplbg@mail.ru.

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./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