



# Локомотивсоюз

Выпуск № 7 (62)

Август 2004 г.

**29 июля Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников, поддержав Союз «Чернобыль» России, принял участие в марше-протесте и митинге на столичной площади Революции против замены льгот денежными компенсациями.**

Без комментариев

## ВИЗИТ «БОЛЬШОГО НАЧАЛЬНИКА»

Недавно депо Пушкино посетил председатель Дорпрофсожа Виктор Михайлович Желтоухов. Цель его визита обозначили как контроль за состоянием дел по увеличению численности первичной организации Роспрофжела. А то, что же получается: РПЛБЖ здесь набирает силу, а на «нормальный профсоюз» рабочие уже внимания не обращают?! Нехорошо это, неправильно! И Виктор Михайлович, судя по всему, взялся не только проконтролировать, но и лично увеличить численность первички Роспрофжела в данном депо.

Пригласив в кабинет начальника депо нескольких работников ИТР, Желтоухов повел свои «сладолюбивые» речи о том, как хорошо быть членом Роспрофжела, и плохо – РПЛБЖ. На этой встрече присутствовала инспектор ОК, не состоявшая на тот момент ни в одном профсоюзе, что очень удивило председателя Дорпрофсожа. Дескать, как вы можете, работая инспектором отдела кадров не быть членом нашего профсоюза? Такая активная женщина, вступайте в наши ряды, мы вас председателем профкома выберем. Пишите заявление и еще человек десять приведите. За 15 минут желтоуховской «агитационной» деятельности, под его начальственным давлением, численность первичной организации Роспрофжела в депо Пушкино увеличилась на 6 человек. Виктор Михайлович остался доволен. Но на достигнутом останавливаться не собирается, пообещал провести акцию по сокращению численности первичной организации РПЛБЖ депо Пушкино.

Закон и люди

## «...И ТОГДА Я ОБРАТИЛСЯ В ГОСИНСПЕКЦИЮ ТРУДА»

В связи с передачей Узловской дистанцией пути в ПМС-309 г. Брянска путевой техники, работникам, обслуживающим ее, предложили написать два заявления: об увольнении из дистанции пути и о принятии на работу в ПМС-309. Из 11 человек Ефремовского участка Узловской дистанции пути шестеро отказались писать заявления. Среди «отказников» **председатель первички РПЛБЖ Узловской дистанции пути Игорь Гамазин:**

- Во-первых, на тот момент, когда мне предложили написать заявления, у меня уже изменились условия труда, о чем я не был извещен заранее. Во-вторых, в результате этого перехода мы кое-что теряем. Например, отпуска нас ожидают только зимой, потому что, как нам пояснили, штат в ПМС-309 забит, а мы всего лишь сезонники. Вахтового метода

нет: пять дней в Брянске, пять дома. А у людей есть семьи, но это, видимо, мало кого из руководства волнует. Командировочных не будет, доплата только за разъездной характер. Жить должны в прикрепленном к комплексу классном вагоне, правда, пока его тоже нет. В-третьих, зачем нам надо увольняться, если можно оформить нас переводом. В ответ на это услышали: «Несогласные по истечению 2-х месяцев будут уволены». И тогда я обратился в Государственную инспекцию труда с просьбой рассмотреть вопрос законности данного предложения. От государственного инспектора труда в г. Москве пришел следу-

(Продолжение на стр. 4)

**«НЕ О ТОМ ВАМ НАДО ДУМАТЬ, КАКИМ ИМЕННО ПРЕССОМ НА ВАС ДАВЯТ, А О ТОМ, КАК ВЕСТИ СЕБЯ ПОД ДАВЛЕНИЕМ».**

*А. и Б. Стругацкие.*

### Дела профсоюзные

## ПЕРВЫЙ БЛИН – НЕ КОМОМ

В одном из последних номеров «Локомотивосоюза» мы сообщили о создании агитационных бригад, которые должны донести до работников ОАО «РЖД» более полную, а главное – достоверную информацию о целях, задачах и деятельности нашего профсоюзного движения, узнать о положении дел в предприятиях железнодорожной отрасли и по возможности увеличить ряды РПЛБЖ. Своими впечатлениями от агитпоездки делятся наши первые агитаторы, вернувшиеся с задания:

«К своим обязанностям мы приступили еще в поезде, увозившем нас из столицы. На первой большой станции прошли по всему составу, познакомились с проводниками, рассказали о нашем профсоюзе, раздали литературу. Сообщили, в каком вагоне едем (на тот случай, если у кого-то возникнут к нам вопросы). Люди заинтересовались. Приходили, спрашивали о положении дел в тех предприятиях, где есть первички РПЛБЖ, делились наболевшим, своими проблемами... Например, поведали о положении дел в резерве проводников, где нарушения системы оплаты и трудового законодательства уже стали нормой. Мы пообещали посетить резерв проводников, чтобы на месте разобраться, чем можем помочь людям.

Обязанности агитаторов, прежде всего, - это информация и агитация, а не выискивание «чернухи». Люди, с которыми встречались, сами, без принуждения, рассказывали, что творится у них в предприятиях, с чем каждый день они сталкиваются. Картина печальная. Вот локомотивное депо в Нижнем Новгороде. Целое предприятие пишет заявление о сокращенной рабочей неделе. В результате: объем работы никто не уменьшает, но снижается размер оплаты. Экономить, так на рабочих. А зарплаты здесь и без того невысокие. Неоднократно нам признавались: «Как только подвернется случай, так только нас в депо и видели». И это говорили, между прочим, люди, проработавшие на железной дороге не один год, профессионалы. Подобное положение дел не только в локомотивном депо Нижнего Новгорода. непонятно, куда смотрит Роспрофжел? Почему закрывает глаза на явные нарушения трудового законодательства?

В целом, агитпоездка в очередной раз показала: чем дальше от столицы, тем вольнее себя чувствуют отдельные железнодорожные начальники и более бесправными простые работяги. Почти во всех локомотивных депо, в которых побывали, царят беспредел, запугивание, административное давление, рта не раскрыть... Люди начинают терять веру в справедливость. Рассказ о деятельности нашего профсоюзного движения, о достигнутых результатах по защите прав рабочих вызывал общий интерес. Нашли мы понимание, единомышленников. Будем работать. Так что первый блин у нас не получился комом».

## ЗРИ В КОРЕНЬ!

...Людская память коротка. РПЛБЖ всего 12 лет – а уже с трудом верится, что когда-то его не было. Особо забывчивые считают, что трудовое законодательство на железнодорожном транспорте соблюдалось всегда; права работников не нарушаются и во-

обще, руководство делает все для блага своих подчиненных. Не станем ворошить прошлое, чтобы напомнить, как жили, потому что и сегодня, к сожалению, во многих предприятиях железнодорожной отрасли все еще действует старое правило «Начальник – царь и Бог, мнение остальных не учитывается». Просто советуем призадуматься: с чего бы это вдруг руководство ОАО «РЖД» и начальники рангом ниже в последнее время активно включились в игру «Охота на РПЛБЖ»? Почему открыто ведут борьбу со свободным профсоюзом и его членами?

Курьёзы**РАБОТА НАД ИМИДЖЕМ**

В чем не откажешь представителям роспрофжеловского руководства, так это в умении перевернуть все с ног на голову. Примеров тому немало. Один из последних – статья Елены Сабуровой «Природа не терпит пустоты», опубликованная в №22 региональной газеты Свердловской железной дороги «Путевка».

«Нынешней весной в локомотивном депо Свердловск-пассажирский распустились желтые «цветы» альтернативных профсоюзов», - этим предложением начинается выше названная статья. Нет, ребята, все не так! Есть профсоюзы, которые ходят под желтыми флагами. Но поскольку автор ни о них, ни о каких-либо иных альтернативных профсоюзах, кроме Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников не упоминает, спешим внести уточнение. У РПЛБЖ флаг **зе-лё-ного** цвета! Впрочем, наш профсоюз и «белым» величают, и «синим» однажды назвали...

Однако знакомимся с творением Е. Сабуровой дальше. «...Наверное, не стоило бы делать трагедии из профсоюзной «многопартийности», если бы не один нюанс. Идеологи новоявленного профсоюза локомотивных бригад (РПЛБЖ) делают ставку на представителей ведущей железнодорожной профессии с целью раскола их рядов. Чтобы при случае, манипулируя малейшим недовольством наиболее сплоченного сообщества, остановить движение поездов, вызвать другие негативные последствия». Ба! Куда ж тебя, милая, занесло! Трагедия – это когда гибнут люди; когда от передозировки наркотиков уходит из жизни подросток; когда на глазах у матери умирает ребенок, потому что у нее нет денег оплатить дорогостоящую операцию.... Вот трагедия! А назвать трагедией появление в депо первичек РПЛБЖ – это, простите, цинизм. Вообще, интересно узнать, откуда, из каких источников автор почерпнула «информацию» о «расколе», «манипуляции» и «других негативных последствиях» деятельности Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников? Закрадывается нехорошая мысль о заказном характере статейки «Природа не терпит пустоты». Но даже в этом случае, не мешало бы иметь представление о том, про кого или что вы пишете. А для этого, в свою очередь, надо кое-что знать, хотя бы то, что «новоявленный профсоюз локомотивных бригад (РПЛБЖ)» не так уж молод. В этом году 12 лет отметили. В его рядах не только работники локомотивных бригад, но и представители других железнодорожных профессий. Не надо также думать, что лидеры РПЛБЖ спят и видят, какую бы «свинью» Роспрофжелу подложить. Не выискивают они специально «слабые места в производстве, социальной сфере», дабы «раздуть пожар до вселенских масштабов». Им больше заняться нечем? Лидеры нашего профсоюзного движения, как и положено профлидерам, прежде всего думают о защите прав своих членов, выступают за соблюдение законодательных актов. РПЛБЖ хоть и не насчитывает в своих рядах десятки тысяч человек, но он свободный, потому боевой. Однако слухи о нашей «любви» к саботажу и забастовкам сильно преувеличены. Мы за простой, конструктивный диалог, но в рамках соблюдения законодательства.

Почему у председателей первичек Роспрофжела негативное отношение к РПЛБЖ? Обеспокоены снижением численности своих рядов? А может, их пугает, что теперь работать придется, права своих членов отстаивать? К примеру, председатель профкома депо Пермь-2 Ю. Бажанов, делясь мыслями с Сабуровой, признался: «В ответ на действия «желтых» профком депо открывает информационный сайт в Интернете, выступает в областном «Профсоюзном курьере» с мотивационными материалами». Скажите спасибо, будет теперь о чем отрапортовать на отчетном профсобрании. А не появившись в депо Пермь-2 первички РПЛБЖ, когда бы еще Бажанов информационно-агитационной деятельности внимание уделил!

...Со школьных лет знаем, что если в одном месте убудет, то в другом обязательно прибавится. Таков закон, ибо природа не терпит пустоты. И не только природа. Пока представители Роспрофжела громко заверяли работников отрасли, что они стоят на защите их интересов, железнодорожники попытались понять: «Если нас так старательно «защищают», почему же мы по-прежнему неправы?» Понаблюдали, проанализировали ситуацию, и самые активные из рабочих приняли решение: создаем свой профсоюз, свободный от членства в нем руководителей предприятий. Сегодня РПЛБЖ набирает силу. Кто же в этом виноват? Так что нечего на зеркало пенять, коли самим похвалиться нечем. И не относитесь к членам Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников как к противникам (определение взято из статьи Е. Сабуровой). Мы не на тропе войны, господа из Роспрофжела. У нас с вами, как у любой профсоюзной организации, цели одни. Правда, понимаем и выполняем их, к сожалению, по-разному.

О. Ревзина.

**Р. С.:** Автор статьи «Природа не терпит пустоты» сравнила первички РПЛБЖ с желтыми «цветами» (аллергия у нее на них что ли?). Очень хорошее сравнение. Какие цветы самыми первыми после зимней спячки появляются? Мать-и-мачеха. Маленькие желтые цветочки на еще почти голой земле – символ обновления природы, веры в лучшее.

**«...И ТОГДА Я ОБРАТИЛСЯ В ГОСИНСПЕКЦИЮ ТРУДА»**

ющий ответ: «Ваше заявление о несогласии с изменением существенных условий трудового договора рассмотрено Государственной инспекцией труда в г. Москве с выездом в Узловскую дистанцию пути. В ходе проверки подтвердились факты нарушений трудового законодательства, в части порядка уведомления работника в письменной форме об изменении организационных или технологических условий труда. Начальнику дистанции выдано предписание об устранении нарушений. Наложено административное взыскание. Для признания уведомления незаконным нет оснований в связи с тем, что факт уведомления состоялся 08.07.04 г., а Ваше право на продолжение трудовых отношений с работодателем в течение двух месяцев не нарушено».

После вмешательства Государственной инспекции труда в г. Москве, в отделе кадров Узловской дистанции пути 16 августа меня письменно уведомили, что «на основании приказа начальника дороги В.И.Старостенко №39/Н от 02.03.2004 г. «Об органи-

зации эксплуатации и ремонта путевых машин и средств малой механизации на дороге», путевая техника передаётся с соответствующими штатными единицами обслуживающих ее работников. Руководство дистанции пути предупреждает Вас, что через 2 месяца Вам будут изменены существенные условия труда (изменение места расположения структурного подразделения). И в случае Вашего несогласия на продолжение договора с измененными условиями труда, Вы, будете уволены в соответствии с пунктом 7 статьи 77 Трудового кодекса Российской Федерации. В настоящее время вакантных должностей нет».

Спросите: «И чего вы добились? Заявление-то все равно придется писать, иначе уволят». Как поступить дальше – каждый решит сам. Однако, если бы промолчали, пошли на поводу у начальства, то это дало бы повод руководству и дальше нами помыкать. А так доказали: трудовое законодательство существует для всех. И соблюдать его обязаны не только простые работяги, но и работодатели.

**Поздравляем!**

Члены Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников поздравляют своего товарища **Михаила Григорьевича Киселева**, машиниста дизель-поезда Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Тульского отделения Московской ж.д., со славолетием.

Желаем тебе, Михаил Григорьевич, прежде всего здоровья на долгие годы. Будет здоровье, все остальное приложится. Успехов и достатка, взаимопонимания, а веры в лучшее и оптимизма тебе не занимать.

**Консультация юриста.**

Участились случаи отстранения работников от работы за допущенные ими нарушения и направление их на внеочередную проверку знаний, аттестаций, экзаменов и внеочередное проведение испытаний.

Подобные действия являются грубым нарушением, как федерального законодательства, так и нормативно-правовых актов, действующих на сегодняшний день на железной дороге.

Постановлением Правительства Российской Федерации № 848 от 18.07.96 г., действующим в настоящее время, утверждено Положение о Министерстве путей сообщения Российской Федерации». Согласно этому положению только Министерство путей сообщения Российской Федерации устанавливает порядок и сроки проведения испытаний, а также проверки знаний работников железнодорожного транспорта положений устава железных дорог Российской Федерации, правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и других нормативных правовых актов. В связи с чем был издан приказ МПС от 17.11.2000г. № 28 «О порядке проверки знаний Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, других нормативных актов МПС России и Положении о дисциплине железнодорожного транспорта Российской Федерации», который и устанавливается срок и порядок проверки знаний, испытаний соответствующими комиссиями. Согласно п. 25 Приложения № 1 к этому приказу для машинистов и помощников машинистов локомотивных бригад устанавливается один раз в два года. Для работников других профессий и должностей железнодорожного транспорта также установлены порядок и сроки проведения проверки знаний и испытаний. Внеочередная проверка знаний и внеочередное проведение испытаний у работников железнодорожного транспорта ни одним нормативным актом не предусмотрены.

Таким образом, действующим законодательством не предоставлено право работодателю устанавливать другой порядок и определять другие сроки проверки знаний работников.

В ст. 76 Трудового кодекса Российской Федерации дан исчерпывающий перечень оснований для отстранения работника от выполняемых им трудовых функций. Действующим законодательством работодателю не предоставлена возможность пополнять этот перечень по своему усмотрению.

В соответствии со ст. 72 Трудового кодекса Российской Федерации перевод работника на другую постоянную работу в той же организации допускается только с письменного согласия работника.

**Юридическая служба РПЛБЖ**

**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](mailto: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