



Локомотивсоюз

Выпуск №11-12 (103-104)

Ноябрь - Декабрь 2007 г.

25 сентября 2007 г. комитет Свободного профсоюза железнодорожников Севера (СПЖС) принял решение об объединении с Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников в одну профсоюзную организацию – РПЛБЖ. 10 ноября 2007г. на торжественном собрании членов профсоюза СПЖС была учреждена первичная профсоюзная организации Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, избран профсоюзный комитет и его председатель Мочалов А.Б. 17 ноября 2007 года учреждена Первичная профсоюзная организация Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, работников Северомуйской дистанции пути по обслуживанию тоннелей (ПЧ-28) Восточно-Сибирской железной

Взгляд изнутри

БАСТОВАТЬ НЕ ПУЩАТЬ!

В начале были требования профсоюза, выдвинутые на Пленуме ЦК РПЛБЖ 20 июня т. г. и направленные в ОАО «Российские железные дороги». Основные требования, напомним: повышение заработной платы с учетом реального прожиточного минимума, улучшение условий труда, обеспечение безопасности работы. В ответ из Департамента социального развития ОАО «РЖД» пришли форменные отписки. Мягко говоря, нам как бы намекнули: вы сидите и молчали. В компании все хорошо, а будет еще лучше.

Конституция РФ гарантирует работникам, а также их трудовым коллективам право на индивидуальные и коллективные трудовые споры, включая право на забастовку. А также, в соответствии со ст. 37 Конституции РФ, право работников на забастовку признается как способ разрешения коллективного трудового спора. В результате, в связи с неудовлетворением требований профсоюза, 2 ноября на Пленуме Центрального комитета РПЛБЖ, в соответствии ч. 5 ст. 399, ст.ст. 401, 406 – 413 Трудового кодекса РФ, было принято решение провести суточную забастовку работников ОАО «Российские железные дороги». Время и дата начала забастовки - с 0 часов 00 минут по Московскому времени 28 ноября 2007 года.

Едва было заявлено о готовящейся забастовке, как руководство Российских железных дорог уже поспешило назвать ее незаконной. Более того, откуда-то взялись слухи, что со стороны профсоюза это политическая игра накануне выборов в Госдуму. Ничего подобного! Никакой политики, только экономика. За последние пять лет, к примеру, зарплату железнодорожникам повышали всего на 10%. Все остальные повышения были лишь индексацией в соответствии с коллективным договором, который и сам сегодня в компании не всегда и не во всем исполняется.

Во Франции совсем недавно по всей стране бастовали железнодорожники дальних и пригородных поездов, а в Париже еще и служащие метро и водители автобусов и трамваев. У них, видите ли, уровень жизни большинства населения стремительно падает, пенсии обесцениваются, а расплачиваться по новым счетам заставляют трудящихся, в то время как крупный бизнес и управляющая им элита преуспевают. Не день и не два во Франции бастовали. А у нас, в России, еще даже не начавшаяся предупредительная забастовка железнодорожников уже 23 ноября Московским городским судом была признана незаконной. «Основная мотивация юристов ОАО «РЖД» состояла в том, что проведение забастовки «создаст угрозу обороне страны и безопасности государства». Московская прокуратура и судья Назарова с ними согласились».

Решению суда профсоюз не мог не подчиниться. Исполнительный комитет РПЛБЖ, орган, возглавлявший забастовку, своевременно уведомил все первичные профсоюзные организации, что забастовка, назначенная на 28 ноября, отменяется. В связи с признанием забастовки незаконной и неудовлетворением ОАО "РЖД" выдвинутых требований, ИК РПЛБЖ решил провести Пленум ЦК РПЛБЖ 2-4 февраля 2008 года. С решением суда также скоренько поспешили ознакомить работников и руководители предприятий компании. И порой в своем рвении некоторые руководители так переусердствовали, что выставили себя на посмешище. (См. стр. 7 «Чудеса в решетке»).

О. Ревзина.

В соответствии с законодательством, право принятия решения о признании забастовки незаконной принадлежит судебным органам.

Но, несмотря на нормы законодательства, в ОАО «РЖД» ещё задолго до решения суда был принят ряд мер и мероприятий, направленных на то, чтобы доказать, что работники железнодорожного транспорта не имеют права на забастовку. В основном ОАО «РЖД» ссылается (опирается) на пункт «б» статьи 413 Трудового кодекса РФ: «создание угрозы жизни и здоровью граждан».

23 ноября 2007 года в Московском городском суде состоялось судебное заседание по иску ОАО «РЖД» к РПЛБЖ о признании забастовки, назначенной на 28 ноября 2007 года, незаконной. Заседание длилось более 5 часов. Московский городской суд вынес решение о признании забастовки незаконной.

Так значит, правы были в ОАО «РЖД»???

Но, «В судебном заседании истец настаивал на том, что данная забастовка является незаконной в силу положений п. «б» ч.1 ст. 413 ТК РФ и п. 2 ст. 26 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", поскольку создает угрозу обороне страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей.

Согласно части 3 статьи 55 Конституции РФ права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства.

В силу пункта "б" части 1 статьи 413 ТК РФ в соответствии со статьей 55 Конституции РФ являются незаконными и не допускаются забастовки в организациях, связанных с обеспечением жизнедеятельности населения (энергообеспечение, отопление и теплоснабжение, водоснабжение, газоснабжение, авиационный, железнодорожный и водный транспорт, связь, больницы), в том случае, если проведение забастовок создает угрозу обороне страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей. «...»

Федеральный законодатель, вводя в специальном законе ограничение права работников железнодорожного транспорта на забастовку, связан положениями пункта «б» части первой статьи 413 Трудового кодекса Российской Федерации и вправе предусмотреть запрет на проведение забастовки лишь тогда, когда ее проведение создает угрозу обороне страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей.

Железнодорожный транспорт является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации, относится к числу жизненно важных отраслей экономики страны и призван во взаимодействии с организациями других видов транспорта своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках, способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации; функционирование данного вида транспорта осуществляется исходя из принципов устойчивости работы, доступности, безопасности и качества оказываемых услуг, согласованности функционирования единой транспортной системы Российской Федерации (статья 1 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации"). Кроме того, используемые на железных дорогах транспортные средства являются источником повышенной опасности.

Следовательно, любые обстоятельства, которые могут нарушить нормальное функционирование железнодорожного транспорта, затрагивают интересы как каждого человека, так и государства, что дает основание для введения ограничений в реализации права на забастовку отдельными категориями работников железнодорожного транспорта, временное прекращение работы которых может создать угрозу обороне страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей.

Таким образом, пункт 2 статьи 26 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" в системной связи со статьями 5, 252 и 413 Трудового кодекса Российской Федерации не предполагает необоснованное ограничение права на забастовку работников локомотивных бригад железнодорожного транспорта, деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой, и потому не может рассматриваться как противоречащий статьям 17 (часть 3), 37 (часть 4) и 55 (часть 3) Конституции Российской Федерации.

Исходя из приведенных выше положений, забастовка на железнодорожном транспорте всех работников ОАО «РЖД» - временный добровольный отказ всех работников от исполнения трудовых обязанностей, включающих работников, деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой (т.е. машинистов поездов и помощников машинистов), осуществляющих перевозку пассажиров, грузов, а также перевозки стратегического назначения, безусловно, приведет к нарушению нормального функционирования железнодорожного транспорта и, как следствие, нарушит единство экономического пространства на территории Российской Федерации, согласованность функционирования единой транспортной системы Российской Федерации, что, в свою очередь, неизбежно влечет нарушение прав и законных интересов граждан, юридических лиц, а также муниципальных образований, субъектов Российской Федерации и Российской Федерации, создает угрозу обороне страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей, что в силу ст. 55 Конституции Российской Федерации и ч.1 ст. 413 ТК РФ является достаточным основанием для признания её незаконной.

Между тем, оснований полагать, что данная забастовка, может создать реальную угрозу безопасности государства, жизни и здоровью людей, у суда не имеется.»

Так почему суд признал забастовку незаконной?

«С учетом вышеизложенных обстоятельств суд приходит к выводу, что данная забастовка была объявлена РПЛБЖ с нарушением процедур и требований, установленных Трудовым кодексом Российской Федерации, что в силу ч.3 ст. 413 ТК РФ является достаточным основанием для признания её незаконной».

Суд указывает, что профсоюзом нарушена процедура объявления забастовки. Выполнить процедуру, предусмотренную законодательством, в такой большой компании, как ОАО «РЖД», в силу объективных причин, невозможно.

Из решения суда следует, что работники железнодорожного транспорта имеют право отстаивать свои права путем проведения забастовки.

Данное право на забастовку было подтверждено еще в 2002 году при проведении забастовки в локомотивном депо Железнодорожное Московской ж.д., и получило свое подтверждение данным решением Мосгорсуда.

Выход из данной ситуации один – проведение забастовки без официального уведомления работодателя.

23 ноября 2007 года после вынесения решения Мосгорсудом о не законности забастовки, администрация локомотивного депо Вологда в едином порыве ринулось уведомлять работников депо о данном решении. Не вынеся такого «нервного потрясения» более 120 работников депо (не зависимо от членства в профсоюзе) вынуждены были уйти на больничный. Здоровые работники, переживающие за безопасность движения, отказались выезжать на неисправных локомотивах. На Вологодском железнодорожном узле создалась тяжелая поездная обстановка. Сил командно-инструкторского состава, самоотверженно пытающегося вывезти все скопившиеся на станции поезда, не хватало. Но благодаря труду локомотивных бригад депо Череповец, которые показали всем нам, как ударно надо трудиться, остановку Вологодского железнодорожного узла удалось предотвратить. Огромное «спасибо» работникам локомотивного депо Череповец за их труд.

Пресс-служба РПЛБЖ

Заявление Конфедерации труда России.

Московский городской суд в пятницу 23 ноября принял решение о признании забастовки, объявленной Российским профсоюзом локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) на 28 ноября 2007 года, незаконной.

В тот же день, с 17-30 до 18-30, в помещении РПЛБЖ прошел несанкционированный обыск силами ОБЭП и транспортной милиции, с применением служебно-розыскной собаки.

Поводом для проведения обыска послужил анонимный телефонный звонок о якобы наличии в офисе РПЛБЖ взрывчатых веществ и агитационных материалов для организации массовых беспорядков в день выборов в Государственную Думу.

Двумя часами ранее, Департамент экономической безопасности ОРБ №8, МВД РФ, потребовал от РПЛБЖ представить в их распоряжение учредительные документы профсоюза, трудовые договора работников аппарата, банковские счета и информацию о финансировании организации.

Конфедерация труда России отмечает, что силовое воздействие в интересах работодателей не в первый раз используется для оказания давления на профсоюзы, реально защищающие работников.

Аналогичная «операция» была предпринята в отношении профсоюзной организации Российского профсоюза докеров в порту Новороссийск, правоохранные органы используются против рабочих автозавода «Форд» в Ленинградской области.

К сожалению, вместо того, чтобы на практике выполнять призыв Президента России Владимира Владимировича Путина к бизнесу быть социально ответственными, некоторые представители государственной власти прикладывают максимум усилий для защиты бизнеса от этой ответственности.

Подобные действия сотрудников милиции являются грубейшим нарушением международного и российского законодательства: Конвенции Международной организации труда (МОТ) № 87, ст. 3,4; Конституции РФ - п.4, ст.15, ст.30; Закона РФ «Об общественных объединениях» ст.17, 32, 40; Закона РФ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» ст. 5, 6, 24.

Конфедерация труда России считает недопустимым вмешательство правоохранительных органов в трудовые споры и расценивает такие методы их работы не только как нарушение действующего законодательства, но и как дискредитацию Российской Федерации, как правового государства. Конфедерация труда России требует от органов государственной власти принять исчерпывающие меры по пресечению антипрофсоюзной деятельности правоохранительных органов и привлечению к ответственности лиц нарушивших законодательство РФ.

Президент КТР
26 ноября 2007г.

А.Шепель.

Информация для размышления

Мы неоднократно Вас информировали уважаемые читатели о том, что профсоюз Роспрофжел, в который Вас загоняют вступать в добровольно принудительном порядке не является таковым по сути. Однако, сегодня у нас появились новые факты, что этот, якобы профсоюз, вообще не является юридически профсоюзом. Приводим выдержки из письма Государственной инспекции труда в городе Москве №9716 от 29.11.2007г. по заявлению председателя Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников Куликова Е.А.

«В связи с Вашим обращением по вопросу признания незаконным создание комиссии по разработке проекта и заключения коллективного договора ОАО «РЖД» на 2008-2010 годы Государственной инспекцией труда в г. Москве проведена проверка, по результатам которой сообщаем следующее.

...В соответствии с ч.2 ст.29 ТК РФ интересы работников при проведении коллективных переговоров, заключении или изменении коллективного договора, осуществлении контроля за его выполнением, а так же при реализации права на участие в управлении организацией, рассмотрения трудовых споров работников с работодателем представляют первичная профсоюзная организация или иные представители...

В соответствии с ч.3 ст.36 ТК РФ не допускаются ведение коллективных переговоров и заключение коллективных договоров и соглашений от имени работников лицами, представляющими интересы работодателей, а также организациями или органами, созданными либо финансируемыми работодателями, органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, политическими партиями, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Кодексом...

В период с 23.03.07г. по 28.03.07г. «профсоюзными комитетами» Роспрофжел были приняты решения:

- создать в соответствии со ст.37 ТК РФ единый представительный орган первичных профсоюзных организаций Роспрофжел в составе Центрального комитета Роспрофжел для ведения коллективных переговоров, разработки единого проекта коллективного договора ОАО «РЖД», и заключения коллективного договора ОАО «РЖД»;

-уполномочить Центральный комитет Роспрофжел представлять интересы профсоюзных организаций, осуществляющих свою деятельность в филиалах, структурных подразделениях ОАО «РЖД», внесении в него изменений и дополнений, его продления, создавать для этих целей комиссии, рабочие группы.

В соответствии с п.1.2 Устава Роспрофжел, утверждённого конференцией профсоюза железнодорожников и транспортных строителей России 03.03.1992г. (с последующими изменениями и дополнениями), Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел) – **созданное в форме обществен-**

ной организации общероссийское добровольное некоммерческое общественное объединение членом профсоюза – работников, связанных общими интересами по роду их деятельности в организациях (структурных подразделениях) железнодорожного транспорта, транспортного строительства, метрополитенов, вневедомственной охраны, промышленного железнодорожного транспорта и других, а так же студентов и учащихся образовательных учреждений, пенсионеров и временно неработающих.

В соответствии со ст.ст.2.3 Федерального закона РФ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» от 12.01.1996г. №10 –ФЗ первичная профсоюзная организация – добровольное объединение членом профсоюза, работающих как правило, на одном предприятии, в одном учреждении, одной организации независимо от форм собственности и подчиненности, действующая на основании положения, принятого им в соответствии с уставом, или на основании общего положения о первичной профсоюзной организации соответствующего профсоюза.

Следовательно, РОСПОФЕЛ не является как профсоюзом так и первичной профсоюзной организацией ОАО РЖД, и иным представительным органом работников...

В нарушение требований ч.3 ст.36 ТК РФ в состав единого представительного органа первичных профсоюзных организаций ОАО «РЖД» включено от имени работников лицо, представляющее интересы работодателей, а именно: начальник локомотивного депо Александров Воинов С.П...

В нарушение требований ч.2 ст.29 ТК РФ некоторые члены единого представительного органа первичных профсоюзных организаций ОАО «РЖД» не являются как работниками ОАО «РЖД», так и представителями первичных профсоюзных организаций ОАО «РЖД», например: начальник Службы социальных объектов Петербургского метрополитена – председатель территориальной организации Профсоюза Кабаргин В.А., ректор Ростовского государственного университета путей сообщения Колесников В.И., ректор Московского государственного университета путей сообщений Левин Б.А., председатель дорожной профсоюзной организации Московского метрополитена Никольский Н.Н., помощник генерального директора ЗАО «Мостострой - 9» Онищенко Н.М. и другие, а всего более пятидесяти человек которые не являются работниками ОАО «РЖД» и членами профсоюза...

Учитывая выше изложенное, считаем, что сторонами социального партнёрства при проведении переговоров по подготовке единого проекта коллективного договора и заключения коллективного договора ОАО «РЖД» на 2008г. и последующие годы были нарушены требования действующего трудового законодательства РФ, а именно: представителями работодателя – ч.1.ст.35 и ч.2 ст.36 ТК РФ,

представителями работников – ч.2 ст.29, ст.31, ч.3 ст.36, ч.2 ст.37, ч.5 ст.37 ТК РФ.

Начальник отдела на транспорте – главный государственный инспектор труда на транспорте Н.В Яловец.

В связи с этим наш профсоюз обратился в суд о признании действий работодателя и посторонней организаций Роспрофжел, которая присвоила себе название и полномочия профсоюза незаконными. Признания заключённого договора незаконным, так как он заключён не в интересах работников ОАО «РЖД», а в интересах работодателя и на

условиях работодателя с существенным уменьшением социальных гарантий и льгот для рабочих.

С полным текстом документа можно ознакомиться в профсоюзе – настоящем.

Ты же, член Роспрофжел, подумай: в какую организацию ты отчисляешь деньги. Если ты по-прежнему думаешь, что в профсоюз, то знай- тебе вешают лапшу на уши.

**Председатель ППО Северной железной дороги
Леонид Мочалов**

Эхо Франции

Забастовки французских железнодорожников, хотя и слабым, плохо организованным эхом, но все-таки отозвались на российских стальных магистралях. 28 ноября 2007 года профсоюзы локомотивных бригад (так называемые Белые профсоюзы) предприняли попытку провести акцию протеста, но разные взгляды на ее организацию на местах вылились в незначительные протестные действия отдельных депо. «ОАО РЖД» во главе с ее президентом Якуниным, оценив всю серьезность сложившейся ситуации, предприняло мощный упреждающий удар по рабочему классу железных дорог.

За несколько дней до намечающейся стачки президент «ОАО РЖД» Якунин подал иск в московский городской суд, который вынес решение о признании забастовки на железной дороге незаконной, согласно соответствующего закона РФ. С завидной оперативностью всем работникам РЖД было выдано под расписку уведомление о решении суда. Здесь методы действий Белых профсоюзов разделились: одни организации продолжали призывать машинистов и помощников открыто бастовать, чем подвергли их жестким административным воздействиям со стороны начальства, другие пошли иными, обходными путями протеста. Так, в депо Волховстрой, Железнодорожная и некоторых других предприятиях прибегли к технологическим методам борьбы. Дело в том, что большая часть локомотивного парка и пригородных электропоездов находится на сегодняшний день, мягко говоря, не на должном уровне и безусловно отрицательно сказывается на безопасности движения. В данной ситуации машинисты, действуя строго по инструкции, отказались выезжать из депо на неисправной технике. В этом случае никаких претензий к локомотивным бригадам предъявить нельзя (радеют за безопасность движения!), а эффект получается солидный.

Есть и третий путь достижения цели: согласно трудовому законодательству РФ, любой работник может трудиться сверхурочно только по своему личному желанию, перерабатывать его никто не в праве заставить насильно, ни один начальник! Ловко используя эту лазейку в депо Москва — Курская, в голутвинском цехе маневровых тепловозов депо Москва — сортировочная и других предприятиях, некоторые машинисты и их помощники отказывались от сверхурочной работы, так как задолго выработали месячную норму часов, ввиду хронически острой нехватки локомотивных бригад. «Хлопот» руководству разных уровней 28 ноября выпало не мало. Двое суток непрерывно в депо и на линии бессонно дежурили руководители разных рангов. Масса штрейкбрехеров находилась в полной боевой готовности. Никто из руководства «ОАО РЖД» не внял законным требованиям локомотивщиков, а они весьма просты и актуальны.

Толчок к протестным действиям дали машинисты и помощники пригородных поездов. В алчной погоне за прибылью руководство железных дорог упразднило проводников хвостовых вагонов электричек, а следить за посадкой одному помощнику машиниста с головы состава, при плохой видимости да еще на кривых участках пути, очень трудно. В результате чего только за прошлый год осуждено в уголовном порядке восемь машинистов пригородных поездов за травмирование пассажиров при зажатии их дверьми. Локомотивщики справедливо требуют: либо восстановить должность проводника последнего вагона, либо заменить его видеоаппаратурой. Также железнодорожники настаивают на увеличении заработной платы и улучшений условий труда, прекращении практики сверхурочной работы.

Масштабной акции протеста, к сожалению, увя, не получилось. Локомотивщикам не хватило организованности, сплоченности, и что самое главное, единства действий. Но как говорится: «На ошибках учимся». И очень хочется надеяться, что российские железнодорожники сделают для себя необходимые выводы, ведь настоящая, главная борьба еще впереди!

Александр РЫБАКОВ.

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ЗАМЕСТИТЕЛЮ НАЧАЛЬНИКА ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ МОСКОВСКОЙ ж. д. – НАЧАЛЬНИКУ ФИНАНСОВОГО ОТДЕЛА ГОСПОДИНУ А. В. БАРБАШОВУ И НЕ ТОЛЬКО

Господин Барбашов! Вы очень убедительно обосновали нецелесообразность приема в штат дирекции проводников хвостовых вагонов с точки зрения увеличения расходов дирекции на их содержание. А я, машинист электропоезда депо Пушкино, хочу предложить Вам взглянуть на эту проблему глазами непосредственных исполнителей, то бишь локомотивных бригад.

Что ставится во «главу угла» работы локомотивной бригады? **БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ!** (Я неспроста выделил эту фразу). Ответьте мне, да и всем работникам, связанным с движением поездов: как **ОДИН** помощник машиниста в условиях плохой видимости - метель, туман, дождь – в состоянии обеспечить безопасность пассажиров? Я не понаслышке знаю, каково в таких условиях работать локомотивным бригадам. А ведь с них ещё спрос (и очень жёсткий!) за график движения. Попробуйте, насколько сочтёте для себя возможным, представить себе ситуацию: в туман, проливной дождь, метель, сильный снегопад днём даже при включенном освещении вагонов не видно хвостовых посадочных огней. Каковы должны быть действия помощника машиниста в такой ситуации с точки зрения обеспечения безопасности пассажиров при посадке и высадке и безопасности движения поездов вообще? По логике, помощник должен идти вдоль состава до точки, из которой виден хвостовой вагон, откуда давать машинисту команду на закрытие автоматических дверей. А если в силу уже приведённых мною причин машинист не видит его? Каковы будут **ВАШИ инструкции или указания бригаде** в данной ситуации? Но даже если помощник будет находиться в зоне видимости машиниста, стоянки на прямых (не говоря о «кривых») платформах станут составлять 2,5 – 3 минуты. Такой прецедент, когда локомотивные бригады нашего депо летом этого года действовали подобным образом, проходя по платформам до видимости последнего тамбура хвостового вагона, уже был! И результат Вам, господин Барбашов, известен – график движения «лёг»! Но и в этом случае для локомотивных бригад сохраняется немаловажный аспект такой работы: при любых условиях ответ за **ВСЕ ЧП придётся держать локомотивной бригаде!** Дирекция в случае какого-либо происшествия с пассажиром (пассажирами) всегда найдёт крайнего – бригада нарушила, бригада не выполнила и т.п. И никто из начальников не задаётся вопросом: *а как можно было выполнить?* Но машинистам и их помощникам не хочется предстать перед судами, садиться в тюрьму из-за того, что господа начальники сочли, что их доходы резко сократятся, если на электропоезда вернут проводников хвостовых вагонов! В таком случае, пусть господа начальники и берут ответственность на себя, раз не могут обеспечить безусловное выполнение требований безопасности движения, или создать бригадам условия для этого что, кстати, является прямой обязанностью работодателя! Как Вам такой взгляд на проблему?!

Мне конечно, понятна господин Барбашов, Ваша забота о показателях производительности труда. Да, наверное, и не в Вас дело! Но не может же всё на свете определяться только производственными и экономическими показателями! Когда вводился пресловутый «белорусский метод», локомотивным бригадам обещали существенную прибавку к зарплате. Однако воз, как говорится, и ныне там. Почему локомотивные бригады должны расплачиваться водиночку за готовящееся или близоруко же бывшего руководства? Вот Вы пишете, что рост зарплаты с октября 2006 по октябрь 2007 составил 130,6%. Но почему же Вы, дипломированный финансист, ни словом не обмолвились о том, *ВО СКОЛЬКО РАЗ за этот год выросли цены на продукты, лекарства, так называемые «услуги» ЖКХ, квартплата?* Если уж **РЕАЛЬНО** оценить соотношение цен и зарплаты на сегодняшний день, то получится, что зарплата локомотивных бригад упала процентов на 30! Работники на «собственной шее» ощущают «рост» зарплаты. Почему дирекция не в состоянии обеспечить достойную оплату тяжелейшего труда членов локомотивных бригад? Даже водителям наземного транспорта, пассажиропоток которого не идёт ни в какое сравнение с пригородными железнодорожными перевозками, платят значительно больше (водитель автобуса, например, получает зарплату от 40 до 50 тыс. рублей)! А машинист электропоезда – почти в два раза меньше. Или это не Ваша компетенция, не Ваша проблема, не Ваша головная боль?

На фоне всего вышесказанного Ваше экономическое «обоснование» нецелесообразности возврата должности проводника хвостового вагона выглядит дешёвой отпиской: спросили – ответили, разбор окончен, вопрос закрыт!

Григорий Гудков,
машинист электропоезда.

Р. С.: Вывод, ребята, для нас один: господа начальники любой ценой пекутся только о собственном благополучии и спокойствии. Плевать они хотели и на пассажиров, и на людей, которые их возят и которые их кормят, на локомотивные бригады!

Забастовку работников локомотивных бригад, назначенную на 28 ноября 2007 г., признали незаконной, жаль! Но вот что удивительно, почему же тогда суды не признают незаконным наплевательское отношение к людям, к рабочим? Выходит издеваться над людьми можно, а защищать свои права – нельзя.

Но запомните, так будет не всегда

Страна Эмпээсия

ЧУДЕСА В РЕШЕТЕ

На днях один машинист с грустной улыбкой заметил: «Я думаю, что в сегодняшних условиях заставить железнодорожное руководство думать не только о собственном теплом местечке и финансовом благосостоянии, но и о работниках, позволит только чудо. А ты как думаешь?» Ну как я думаю... Во-первых, чудес у нас уже давно не

происходит. Во-вторых, дело ведь не столько в том, чтобы руководство думало о людях, руководить которыми им доверено, сколько при этом хотя бы соблюдало простое российское законодательство. А то ведь некоторые, едва заняв какой-нибудь пост, тут же начинают из себя восточных князьков строить. Без стеснения принимаются

подчиненным заявлять, что отсутствие материалов, запчастей и т. п. – это не главное. Главное – то, что они говорят: «Будете, люди, нас слушаться, и все у вас будет в шоколаде. А войдешь в команду непослушания, работы лишишься, уволим. Не за что увольнять? Ценный кадр? Всегда найдется за что с места попросить. И вообще, незаменимых у нас нет». Они, правда, забывают, что незаменимых нет у нас как раз среди руководителей. Почитаешь «Московский железнодорожник», а там чуть ли не в каждом номере новых назначенцев представляют. Простого рабочего, квалифицированного слесаря или токаря, тем более машиниста еще поискать надо! Так что лукавят господа наши железнодорожные руководители. И сознательно это делают. За себя, видно, боятся. Вдруг как придется действительно, к примеру, с соблюдением трудового законодательства работать. А к этому, думается, не многие привыкли. Вот и стараются, из кожи вон лезут, чтобы только не допустить вольнодумства (так некоторые руководители именуют деятельность независимых профсоюзов) на вверенной им территории. И при этом нередко сами себя, подобно унтер-офицерской вдове, высекают.

В Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (ТДПП) руководство, едва прознав о решении Московского городского суда признать намеченную исполнительным комитетом РПЛБЖ на 28 ноября забастовку незаконной, тут же поспешило довести эту информацию до работников. И не просто сообщило, а уведомило, для чего были изготовлены специальные уведомления. Денег на бумагу для такого дела, видимо, не жалко. В данном уведомлении, вручаемом лично члену РПЛБЖ, не поленились перечислить статьи дисциплинар-

ной, административной и мер уголовной ответственности. Для чего? Ну, это только руководящие умы знают.

Уведомление выдавалось не только именованное, но еще и под роспись. Кстати, там и место для росписи руководителя подразделения предусмотрели. И так, видимо, спешили работников от непоправимой ошибки избавить (вдруг и впрямь кто-нибудь, не услышав о том, что акция отменена, бастовать выйдет), что кто-либо из самих руководителей подразделения свою подпись на потом оставил. А бумажка без подписи руководителя, согласитесь, это просто бумажка, не заслуживающая внимания. Вот и стали члены РПЛБЖ отказываться ее подписывать.

Но руководству ТДПП, как оказалось, для работников ничего не жалко, тем более какой-то бумаги. И родился акт об отказе работника ознакомиться под роспись с уведомлением о незаконности забастовки. Дескать, мною (ФИО и должность) в присутствии (отметим, трех человек - **прим. ред.**) «составлен настоящий акт о том, что такой-то отказался знакомиться под роспись с уведомлением о незаконности забастовки. А указанное уведомление зачитано ему вслух».

Ладно, бумаги не жалко. А рабочего времени? Неужели представителям администрации, которые должны будут присутствовать при отказе работника подписывать уведомление и при зачитывании ему его вслух, больше заняться нечем? Если действительно нечем, тогда чего места просиживают?!

...Нет, не права я. Все же, чудеса у нас еще случаются. Чудеса, демонстрирующие глупость и стремление угодить некоторых руководителей.

О.Ревзина

ПРЕСС-СЛУЖБА ИНФОРМИРУЕТ

В связи с Вашим обращением от 08.11.2007 № 132 - ИК, поступившим в Государственную инспекцию труда в городе Москве, сообщаем, что в период с 12.10.2007г. по 02.11.2007г. в ОАО «РЖД» была проведена внеплановая проверка соблюдения трудового законодательства Российской Федерации, в части обоснованности Ваших требований, по результатам которой установлено следующее.

В соответствии со ст. 135 Трудового кодекса Российской Федерации, в ред. Федерального закона от 30.06.2006г. № 90-ФЗ, система оплаты труда, включая размеры тарифных ставок, окладов (должностных окладов), доплат и надбавок компенсационного характера, в том числе за работу в условиях, отклоняющихся от нормальных, системы премирования устанавливаются коллективными договорами, соглашениями, локальными нормативными актами в соответствии с трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права.

Условия оплаты труда определённые коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, не могут быть ухудшены по сравнению с установленным трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права.

В соответствии со ст. 5 Трудового кодекса Российской Федерации, в ред. Федерального закона от 30.06.2006г. № 90-ФЗ, иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права являются: указы Президента РФ, постановления Правительства РФ и нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти, нормативными правовыми актами органов исполнительной власти субъектов РФ, нормативными правовыми актами органов местного самоуправления.

В соответствии с п.22 приложения № 2 к Приказу МПС РФ от 15.12.197г. № 24Ц «О совершенствовании системы организации заработной платы работников, занятых в основной деятельности железных дорог» (с последующими изменениями и дополнениями) за непрерывный стаж работы на предприятиях, в обособленных структурных подразделениях основной деятельности железных дорог выплата вознаграждения за выслугу лет производится ежемесячно в зависимости от стажа работы в соответствии со шкалой, установленной Отраслевым тарифным соглашением.

Министерство путей сообщения Российской Федерации на момент издания указанного приказа исполняло функции федерального органа исполнительной власти Российской Федерации.

До 30.03.2007г. выплата ежемесячного вознаграждения за выслугу лет в зависимости от непрерывного стажа работы на железнодорожном транспорте была предусмотрена п. 4.2.8. Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2005 - 2007г.г.

30.03.2007г. распоряжением № 548р в Коллективный договор внесены изменения, в части признания утратившим силу «Положение о порядке выплаты вознаграждения за выслугу лет работникам филиалов ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 06.12.2004г. № 3661р., вступающих в действие с 01.04.2007г.

Настоящие изменения зарегистрированы Комитетом общественных связей Правительства города Москвы 28.03.2007г. №137.

С 01.04.2007г. выплата ежемесячного вознаграждения за выслугу лет в зависимости от непрерывного стажа работы на железнодорожном транспорте в ОАО «РЖД» прекращена.

При этом процедура введения изменений определенных сторонами условий трудовых договоров, заключаемых с работниками, предусмотренная главой 12 Трудового кодекса Российской Федерации, в редакции Федерального закона Российской Федерации от 30.06.2006г. № 90 ФЗ также нарушена.

Следовательно, данное требование РПЛБЖ обосновано в связи с допущенными нарушениями трудового законодательства Российской Федерации, администрацией ОАО «РЖД».

Пунктом Ваших Требований ставится вопрос о введении в ОАО «РЖД» должности проводника хвостового вагона дизельпоездов и электропоездов.

Необходимость введения вышеуказанной должности обосновано тем, что до сих пор дизельпоезда и электропоезда не оборудованы ненадлежащей системой сигнализации закрытого положения дверей, отсутствует и программа по установке промышленного телевидения на остановочных пунктах и станциях, имеющих кривые в плане пути и плохую видимость, что подтверждается приказом руководителя Дирекции пригородных перевозок от 17.02.2003г. № 50/НДПП и п.9.9 гл. 9 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом МПС РФ от 24.04.1995г. № 7Ц (с последующими изменениями и дополнениями).

Между тем, решение данного вопроса не входит в компетенцию Государственной инспекции труда в городе Москве.

В связи с вышеизложенным, Государственной инспекцией труда в городе Москве выдано президенту ОАО «РЖД» обязательное для исполнения предписание об устранении выявленных нарушений Трудового законодательства Российской Федерации в срок до 04.12.2007г.

Начальник отдела на транспорте - главный государственный инспектор труда на транспорте в городе Москве (по правовым вопросам) Н.В.Яловец

Генеральной прокуратурой РФ рассмотрено обращение председателя профсоюзного комитета первичной профорганизации РПЛБЖ локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский Октябрьской ж. д. А. Б. Комисарова о нарушениях трудовых прав работников локомотивных бригад в филиале ОАО «РЖД» Октябрьская железная дорога.

В своем ответе Генпрокуратура сообщила, что, как ею установлено, «ОАО «РЖД» проводит определенную работу, направленную на соблюдение трудовых прав работников, улучшение условий их труда». (Ага, соблюдают и улучшают! Что выражается, к примеру, в выдаче рукавиц, мыла, специальной одежды, комнатах психологической разгрузки). А то, что конструкция электровозов ВЛ10 и ВЛ10у в настоящее время не соответствует требованиям санитарных норм, так это, вроде как, издержки производства. Построены-то они еще в прошлом веке (1968-1986 гг.) и их модернизация возможна только при капитально-восстановительном ремонте.

Но Комисаров не просто так, не со скуки ради в Генпрокуратуру писал! «В ходе дополнительной проверки, проведенной прокуратурой г. Санкт-Петербурга совместно с работниками Роспотребнадзора, выявлены нарушения законодательства о железнодорожном транспорте, о санитарно-эпидемиологическом благополучии населения и трудового законодательства» в локомотивном депо Санкт-Петербург-Финляндский. Например, отсутствуют умывальники и места для мытья рук, разукomплектованы санитарные узлы; вопреки требованиям ст.ст. 22, 192, 193 ТК РФ руководством локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский нарушается порядок привлечения к дисциплинарной ответственности работников (так, при издании приказов зачастую нет ссылок на норму Трудового кодекса РФ, по которой работник привлекается к ответственности; до применения дисциплинарных взысканий письменные объяснения не отбираются, приказы об их применении в течение трех рабочих дней со дня издания работнику под расписку не объявляются); в нарушение требований ст. 99 ТК РФ руководством филиала ОАО «РЖД» - Октябрьская железная дорога допускаются случаи работы локомотивных бригад сверх установленных норм... Одним словом, факты нарушений, нашли подтверждение. В связи с выявленными нарушениями законодательства Санкт-Петербургской транспортной прокуратурой 09.07.07 г. в адрес руководителей локомотивных депо Санкт-Петербург-Финляндский и Санкт-Петербург-Сортировочный Московский Октябрьской железной дороги внесены представления, а также принесено 8 протестов на незаконные приказы о привлечении работников к дисциплинарной ответственности. Как видно, члены независимого профсоюза не болтовней занимаются, не напраслину на людей возводят, а действительно стоят на страже интересов рабочих и трудового законодательства. Что и прокуратура подтвердила!

Уважаемые читатели «Локомотивосоюза»! Еще немного, и в свои права вступит 2008 год. Поздравляем вас с приближающимися новогодними праздниками и от всей души желаем, чтобы в новом году все у вас действительно было по-новому, изменившись в лучшую сторону!

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.ucoz.ru> **E-mail:** rplbg@mail.ru **Тел./факс:** (495) 156-85-45

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, Воркута (82151) 6-12-10

