Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 18 (1002)
4–10 ИЮНЯ
2020 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ОБЩЕСТВЕННИК СТР. 2

В ПОИСКАХ МОТОЧАСОВ СТР. 3

ИНФРАСТРУКТУРА ЖДЕТ ОБНОВЛЕНИЯ СТР. 4–5

ПОЛИС ОСАГО МЕНЯЕТ ЦЕНУ СТР. 8

ОХРАНА ТРУДА

Профзаболевания не пройдут

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Теперь осмотр в центре профпатологии обязателен для всех «вредников»

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Новые изменения в приказ Минздрава 302н, который определяет порядок проведения медосмотров для работников, занятых на вредном и опасном производстве, касаются «вредников» и «офисников». Для первых четко определено, когда им следует наведаться к врачу-профпатологу, для вторых — медосмотр положен, если превышен предельно допустимый уровень электромагнитного поля от компьютера.

В соответствии с приказом Минздрава, здоровью «вредников», то есть работников, занятых во вредных или опасных условиях труда, должно уделяться особое внимание. Это связано с тем, что они регулярно подвергаются воздействию негативных факторов, которые могут привести к развитию профессиональных заболеваний. Чтобы предупредить их или поймать на ранней стадии, «вредники» должны проходить осмотр у специалистов — врачей-профпатологов в центрах профпатологии. Однако в старой редакции приказа предполагалось, что направление туда выдается выборочно.

«Например, в ОАО «РЖД», где значительное количество работников, занятых во вредных и опасных условиях труда, осмотр в центре профпатологии проходят только по назначению цехового терапевта, если он считает, что это необходимо», — поясняет технический инспектор труда аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Алексей Беленков.

Теперь, по новым правилам, туда надо направлять всех «вредников» без исключения. Внесенные в приказ изменения, которые вступят в силу 1 июля, четко определяют, кто и с какой периодичностью должен проходить осмотр в центре профпатологии.

Это работники, имеющие класс вредности 4, подклассы 3.1–3.4, сотрудники, пострадавшие на производстве, и те, у кого врачебная комиссия заподозрила профессиональное заболевание.

Периодичность медосмотра в центре профпатологии — один раз в пять лет. Первый назначается после достижения пятилетнего стажа работы на вредном или опасном производстве.

Еще одно важное изменение: если в этом году сотрудник проходит периодический медосмотр в центре профпатологии, то в другую медицинскую организацию на обычный осмотр его отправлять не нужно.

Также осмотр в центре профпатологии должны пройти работники, имеющие стойкое последствие несчастного случая на производстве. А те, кому поставлен предварительный диагноз «профессиональное заболевание», должны побывать у врача-профпатолога в течение месяца после того, как у них заподозрили заболевание.

Специалисты полагают, что внесенные в приказ изменения могут вызвать статистический рост профзаболеваний, так как врачи-профпатологи будут чаще связывать ухудшение здоровья с производственными факторами.

«Офисники», то есть сотрудники офисов, тоже имеют право на регулярный медосмотр. У них вредным фактором признано электромагнитное поле широкополосного спектра частот, проще говоря, излучение от компьютера. Однако изменилось условие, при котором работодателю следует отправить своих сотрудников в поликлинику. В предыдущей редакции приказа это было не менее половины рабочего времени, проведенного за компьютером. В новой — превышение предельно допустимого уровня электромагнитного поля, которое испускает ПК. Изменение вступило в силу 24 мая.

Однако при СОУТ замеры излучения от компьютеров, как и офисной оргтехники, не проводят. Следовательно, по результатам спецоценки нет оснований для того, чтобы отправить офисных работников на медосмотр. Можно прибегнуть к помощи производственного контроля.

«Мы многих офисных сотрудников отправляем на медицинский осмотр, — говорит начальник отдела охраны труда АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» Яна Сорокина. — Однако теперь, чтобы обосновать его необходимость или отказ от него, нужно будет на каждом рабочем месте в офисе, оборудованном компьютером, произвести замер уровня излучения. Решение о проведении или непроведении медосмотра будет приниматься на основании заключительного акта».

Проводить такой контроль нужно раз в пять лет, иначе без подтверждения, что уровень излучения в офисе не превышает норму, офисные работники должны будут все без исключения проходить медосмотр.

НОВОСТИ

ОТМЕНА БАНКОВСКОГО РОУМИНГА

С 14 июня в России отменяется комиссия за переводы денег между клиентами одного банка, находящимися в разных регионах. Изменения должны обеспечить развитие безналичных платежей и защитить интересы граждан.

ЖТК ИНДЕКСИРУЕТ

Зарплата работников АО «Железнодорожная торговая компания» с 1 мая выросла на 1,3%. Индексация проведена согласно коллективному договору компании.

Это уже вторая индексация в ЖТК в этом году, в первый раз ее провели в феврале, тогда она выросла на 0,8%.

ОСТАЛИСЬ НА УДАЛЕНКЕ

До 30 июня сотрудники компании «РЖД», ранее переведенные на удаленный режим (115 тыс. железнодорожников), продолжат работать дистанционно.

Возвращение к привычному режиму станет возможным только после отмены ограничений в конкретном субъекте Федерации.

На первом этапе (при условии снятия ограничения в субъектах) на рабочие места вернутся сотрудники, чья деятельность напрямую связана с поддержкой производственной деятельности: те, кто работает с государственной и коммерческой тайной, персональными данными и бумажными документами. А также те, чьи рабочие места уже соответствуют всем требованиям Роспотребнадзора, в том числе 6 кв. м на человека и обеспечение средствами индивидуальной защиты.

На втором этапе к работе в прежнем формате приступят сотрудники, чьи рабочие места требуют дополнительного времени на переоборудование и обеспечение необходимыми СИЗ.

В последнюю очередь с удаленки вернутся железнодорожники из групп риска — это сотрудники старше 65 лет, беременные женщины и работники, имеющие хронические заболевания.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДЕТСКОГО ОТДЫХА

С 1 июня компании, не включенные в соответствующий реестр, не смогут оказывать услуги по организации отдыха и оздоровлению детей в России.

За нарушение законодательства в этой сфере вводятся административные штрафы от 500 тыс. до 1 млн руб.

СИГНАЛ
№ 18 (1002) 4–10 июня 2020 года

ОПЫТ

Универсальный общественник

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Опыт совмещения полномочий уполномоченного по охране труда и общественного инспектора по безопасности движения поездов Пермского регионального центра связи начали тиражировать в Екатеринбургской дирекции связи.

Причин для такого эксперимента нашли несколько. Одна из них — значительная протяженность участков обслуживания. «Людей в штате предприятия становится все меньше, тем более тех, кто ответственно относится к общественной работе», — говорит председатель ППО Пермского центра связи Алексей Байдин.

Немаловажным оказался и тот факт, что специалисты, расширяя свой функционал, становятся универсалами. «Анализируя акты проверок наших уполномоченных и инспекторов, обратили внимание на то, что они не проходят мимо замечаний «не по профилю» и фиксируют их в документах. То есть в отчетах уполномоченных присутствуют замечания по безопасности движения, а у инспекторов — по охране труда, — констатировала председатель ППО Екатеринбургской дирекции связи Юлия Костицына. — Это свидетельствует об их неравнодушии и высоком уровне знаний».

В совмещении есть плюсы и для администрации предприятия, и для работника. Для первой — это снижение финансовой нагрузки: в командировку на проверку отправляют одного человека, его же отрывают от основной работы, а актов заполняется два. А работнику в такой ситуации будут положены дополнительные дни отдыха общественного инспектора и премия, которую получает уполномоченный по охране труда при выполнении определенных показателей.

«Деньги небольшие, да и дополнительных дней отдыха немного, но если суммировать, то общественная нагрузка начинает приносить ощутимую пользу, создавая мотивацию для работы», — размышляет Юлия Костицына.

Не против совмещения оказались и общественники. Электромеханик Пермского регионального центра связи Сергей Семенин уже имел опыт работы общественным инспектором, когда ему предложили стать и уполномоченным. «По сути ничего не изменилось. Пришлось доучиться, чтобы соблюсти все формальности, а по факту как я раньше подмечал замечания и по безопасности движения, и по охране труда, так и сейчас это делаю. Но пишу теперь два разных документа», — резюмировал он.

> **Анализируя акты проверок уполномоченных и инспекторов, обратили внимание на то, что они не проходят мимо замечаний «не по профилю» и фиксируют их в документах. То есть в отчетах уполномоченных присутствуют замечания по безопасности движения, а у инспекторов — по охране труда.**

Главный технический инспектор Дорпрофжел на СвЖД Дмитрий Москалюк согласен с совмещением, но с оговоркой.

«Такая ситуация возможна. У нее есть плюсы, — констатирует он. — Но есть и минусы. При таком подходе мы теряем профактивистов на местах. Ведь процент содержания штата общественных инспекторов и уполномоченных установлен положениями, под это количество планируются и фонды на премирование. В итоге на линейном предприятии вместо трех общественных инспекторов и четырех уполномоченных лиц, как прописано в положениях, в лучшем случае останутся только четыре человека, совмещающие функции. А значит, непрерывный общественный контроль за охраной труда и безопасностью движения может быть ослаблен».

Поэтому совмещение функций Дмитрий Москалюк рекомендует применять очень внимательно, учитывая местные условия, связанные, например, с нехваткой персонала в подразделениях или при отсутствии сменности и значительной протяженности участков обслуживания. Как это было в Екатеринбургской дирекции связи.

Опыт Пермского центра положительно оценили на совещании руководства и профактива Екатеринбургской дирекции связи. Поэтому и было решено его распространить: в апреле прошли выборы уполномоченных и общественных инспекторов в Нижнетагильском региональном центре связи, в мае — в Сургутском, Тюменском, на очереди Екатеринбург.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Добились ремонта

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Из-за коронавируса временно приостановлен ремонт кабинетов работников аппарата Санкт-Петербургского центра организации работы железнодорожных станций, которого так долго добивалась первичная профсоюзная организация центра. Работы возобновятся после снятия временных ограничений.

«В здании, которое сейчас занимает наше предприятие, мы работаем с момента образования центра в 2010 году, — рассказывает председатель ППО Санкт-Петербургского центра организации работы железнодорожных станций Стелла Рытова. — Кабинеты были в ужасном состоянии. Сотрудники своими силами сделали небольшой ремонт, но этого было недостаточно».

Однако на все просьбы включить помещения в план ремонта балансодержатель здания не реагировал. Ситуацию удалось переломить после конференции по подведению итогов выполнения коллективного договора за 2018 год. На мероприятии профком ППО Санкт-Петербургского центра организации работы железнодорожных станций обратился к руководству дороги с просьбой о помощи.

В итоге часть кабинетов уже отремонтирована, часть ждет своей очереди. В комнатах сделан косметический ремонт, заменены стеклопакеты и установлены кондиционеры. Сотрудникам на время обновления кабинетов предоставлены другие с комфортными условиями труда.

ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ

Реальная экономия

Дорпрофжел на КбшЖД подвел итоги конкурса на лучшую работу по привлечению партнеров к программе лояльности. Первое место занял электромеханик Самарского регионального центра связи Владимир Иванов — победитель прошлогоднего конкурса.

— Владимир, вы уже принимали участие в этом конкурсе и в прошлом году тоже завоевали в нем первое место. Скажите, каких показателей надо достичь, чтобы стать победителем?

— Когда дорожный комитет профсоюза впервые объявил конкурс, меня эта инициатива очень заинтересовала. Ведь по его условиям участники должны привлечь за год к программе лояльности максимальное количество торгово-сервисных предприятий (ТСП) с востребованными у членов профсоюза услугами и товарами. А победителем становится тот, кто больше партнеров привлечет (я лично в этот раз оформил договоры с 20, а в прошлом — с 30 партнерами) и чьи ТСП предложат наибольшую суммарную скидку.

Дисконт на товары и услуги важен для жителей Кинеля. Ведь, как говорится, «копейка рубль бережет». И программа лояльности помогает людям реально экономить.

— А кто у вас в партнерах?

— Список обширен. Продуктовые магазины, магазины одежды, аптеки, фотосалоны, клубы активного отдыха, станции автосервиса, автозаправки, автомойки. Всего на Кинельском железнодорожном узле участвуют в программе 47 компаний, две в Самаре и одна в Тольятти.

— Привлечение какого предприятия вы считаете самым большим достижением?

— Это стоматология «Зубастик», где теперь члены профсоюза и члены их семей могут лечить зубы, получая 10%-ную скидку на все виды работ.

— Так ли просто убедить предпринимателя в необходимости предоставлять такие скидки?

— По-разному. Стараюсь аргументировать, доказываю, что это взаимовыгодная инициатива и для поставщика

ФОТО ВАДИМА КОЖУХОВСКОГО

услуг, и для потребителя. Конечно, не всегда получается заключить договор, приходится возвращаться, и не раз. Правда, бывает, что владелец или директор сразу отказывает, объясняя тем, что это «неинтересно». Однако большинство из тех, кто отказал мне в прошлом году, согласились на повторное предложение в этом. Потому что увидели, насколько увеличился товарооборот у тех, кто с нами сотрудничает.

Беседовала Ирина ***ПАВЛОВА***

ЦИФРА

Всего в программе лояльности на КбшЖД участвуют более 200 предприятий.

ТЕХНОЛОГИИ

Память дополнили цифрой

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Профсоюзный актив Кемского железнодорожного узла ОЖД с помощью QR-кодов дополняет подробной информацией памятники, расположенные на вокзале.

QR-коды под памятными табличками и у паровоза-памятника рядом с вокзалом появились в мае. Сканировав код, можно в один клик получить подробную информацию об истории людей, техники и железнодорожного узла.

По словам автора идеи — специалиста ППО эксплуатационного локомотивного депо Кемь Екатерины Томиловой, акция ориентирована прежде всего на пассажиров, которые следуют через станцию. Стоянка здесь длительная, около 30–40 минут. А сотовая связь позволяет уверенно выйти в интернет. «QR-код — это возможность узнать о нашем регионе и о его жителях больше интересной информации», — отметила она.

После вокзала QR-коды появятся на других памятных для железнодорожников объектах. Историческую информацию о них готовят ветераны и молодежь узла.

СИТУАЦИЯ

ФОТО ЕКАТЕРИНЫ БЕЛОВОЙ

В поисках моточасов

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

Отказы в предоставлении автотранспорта по заявкам дистанций пути, расположенных в Комсомольском регионе ДВЖД, в этом году стали систематическими. Работникам все труднее попасть на перегон.

Причины отказа разные: необходимый путейцам автобус в этот момент может работать на другого заказчика, увольнение водителя, поломка машины.

«В Этыркенской, Амгуньской и Ургальской дистанциях пути 15–20% от запланированного объема работ не выполняются в результате неисполнения заявок дистанций пути на предоставление автотранспорта, — комментирует ситуацию председатель ППО дистанций пути Ургальского узла Борис Костенко. — Деятельность дистанций планируется на неделю вперед, это касается и «окон», и заявок на автотранспорт. Об отказе в его предоставлении руководству дистанции от аутсорсера ООО «Системы консалтинга и аутсорсинга» (СКА) становится известно, в лучшем случае, за сутки, в худшем, что происходит чаще всего, — утром перед началом смены. И дорожный мастер вынужден отменять запланированную работу и корректировать планы».

Состояние автопарка тоже вызывает нарекания у путейцев. Например, в Горинской дистанции у четырех из шести единиц автомобильной техники, выделяемой для доставки к месту работ, срок эксплуатации более 25 лет. В Комсомольской дистанции у пяти — срок эксплуатации 40 лет, еще у пяти — более 25 лет.

«Техническое состояние автотранспорта плачевное, износ достигает 90%, — говорит Борис Костенко. — Приписной парк автомобилей Ургальского участка, в том числе для доставки людей, устарел. На данный момент из 14 единиц автотранспорта пять неисправны, у шести срок эксплуатации более 29 лет. Поломки настигают водителей в пути. Это негативно сказывается на работе бригад. Зачастую предоставляется автомобиль с недостаточным количеством мест. Из-за отсутствия механиков на удаленных станциях Этыркен, Алонка, Иса, Сулук техническое состояние автомобилей перед выездом не проверяют».

Текучесть кадров в СКА не дает возможности закрепить за автомобилем постоянного водителя, который следил бы за его технической исправностью. На кадровую текучесть в аутсорсинговой компании влияют низкая зарплата, удержания с шофера за перерасход топлива по не зависящим от него причинам «ГЛОНАСС» не учитывает профиль пути, что ведет к перерасходу топлива).

Из-за нехватки водителей дистанции пути вынуждены заказывать автомобиль без шофера, и за баранку садится штатный монтер пути, с которым СКА заключает договор о 50%-ной оплате. При таких обстоятельствах ремонт автомобиля при поломке в пути в большинстве случаев ложится на плечи монтера-водителя.

Есть сложности и с перевозкой путевого инструмента. Ведь зачастую автотранспорт не оборудован специальными отсеками для малой механизации и ручного инструмента. Вопреки запрету его перевозят в салоне вместе с работниками.

Однако самой глобальной проблемой является нехватка моточасов. Их лимит, выделяемый по автотранспортному плану службой пути Дальневосточной дирекции инфраструктуры, не соответствует потребности для стабильной работы дистанций. Так, за январь и февраль этого года в Ургальской дистанции пути при плане 2970 моточасов фактический показатель достиг 4211.

Всем дистанциям требуется увеличение моточасов практически вдвое. Но решение вопроса упирается в финансирование. Из-за этого выезд бригад на перегоны ограничивается, а средств, чтобы заказать спецтехнику, уже не остается. «Кроме основных работ по текущему содержанию пути, моточасы расходуются на организацию снегоборьбы, восстановление пути после размыва и прочие незапланированные выезды. Из-за экономии нет возможности планирования дежурной машины на ночь», — говорит Борис Костенко.

А ведь для путейского комплекса доставка — один из ключевых этапов производства работ, напрямую влияющий на эффективность труда и безопасность движения.

«Давно назрела острая необходимость оснащения дистанций пути новыми путеремонтными «летучками» на базе автомобилей повышенной проходимости, — отмечает технический инспектор труда Комсомольского филиала Дорпрофжел на ДВЖД Юрий Тен. — А напряженную ситуацию с нехваткой моточасов разрешит увеличение финансирования лимита на автотранспортные услуги для предприятий. Выделять его необходимо в соответствии с предоставленным расчетом специалистов предприятий по утвержденной методике ОАО «РЖД».

РЕШЕНИЕ

Общественные помощники

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

В период распространения COVID-19 представители общественного контроля увеличили число проверок на всем полигоне Горьковской железной дороги. Отчеты о них в Дорпрофжел на ГЖД поступают еженедельно.

Уполномоченные по охране труда и общественные инспекторы по безопасности движения поездов следят за соблюдением необходимых требований по профилактике заболеваемости коронавирусной инфекцией.

«По сути это волонтеры, которые есть сегодня в каждой дирекции и каждом хозяйстве дороги, — говорит председатель Дорпрофжел на ГЖД Дмитрий Мололкин. — Всего на ГЖД работают 487 общественных инспекторов и 1107 уполномоченных по охране труда. Сейчас, в период летних путевых работ, особенно важно проводить проверки в «окна» — проводится ли дезинфекция вагонов для проживания, надежно ли защищены работники, измеряют ли им температуру, каковы условия труда». Общественники своевременно сообщают о ситуации на местах: чего и где не хватает для должного обеспечения защиты здоровья работников.

Большая часть проверок подтвердила, что принятые работодателем меры защищают персонал. В Юдинской дистанции пути общественный инспектор по безопасности движения поездов Ильнур Саидов на шестом пути 759го км проводил проверку во время «окна» по смене рельсов. У каждого члена бригады перед выходом на работу замеряли температуру, обеспечили антисептиками.

Такую же картину наблюдал и общественный инспектор Владислав Егоров на «окне» по смене плети на 681–682-м км. Во всех пунктах сбора, табельных и цехах в наличии бутылки с антисептиком, сотрудники обрабатывают руки три раза в день — утром, в обед и по уходу с работы.

Общественный инспектор Сергей Иванов на станции Чебоксары-2 провел проверку во время «окна» по регулировке ширины колеи на стрелочном переводе. «Все монтеры пути и дорожный мастер одеты в спецодежду, спецобувь, использовали СИЗ, в табельной были антисептики для протирания полов и дверных ручек, а также для обработки рук, антибактериальные салфетки, градусник, ежедневный журнал измерения температуры», — рассказал он.

На последнем президиуме Дорпрофжел на ГЖД, прошедшем в онлайн-формате, было принято решение о том, что общественники продолжат контролировать обеспечение работников средствами защиты и соблюдение санитарно-гигиенических требований.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Комфорт для бригад

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Еще один новый модульный пункт обогрева получила Октябрьская дистанция пути Куйбышевской магистрали. Он установлен на 971-м км, на перегоне Сызрань — Октябрьск.

Модуль разделен на несколько отсеков. Здесь предусмотрены раздевалки со шкафчиками для спецодежды, бытовое помещение, стеллаж для инструмента. Отопление электрическое, вдоль стен установлено несколько мощных радиаторов.

«Объект укомплектован мебелью, умывальником с подогревом и бытовой техникой — холодильником, микроволновой печью, электрочайником. Бригадам остается теперь пользоваться этим имуществом бережно и следить за его сохранностью», — рассказал председатель профсоюзной организации дистанции Денис Куликов.

После запуска модуля в эксплуатацию, а сейчас решается вопрос его подключения к электросети, условия труда путевых бригад заметно улучшатся, особенно зимой. До последнего времени пунктом обогрева для них служила крохотная кирпичная постройка. Кстати, модуль установили рядом с ней, и теперь ее можно будет использовать как складское помещение.

СИГНАЛ
№ 18 (1002) 4–10 июня 2020 года

СЕЗОН

ИНФРАСТРУКТУРА ЖДЕТ

В этом году на сети ОАО «РЖД» планируется провести капитальный ремонт 5,2 тыс. км пути, что соответствует среднему уровню за последние пять лет. По результатам ремонтной кампании вырастут скорости движения для пассажирских поездов на протяжении 800 км, а для грузовых — на 900 км. Кстати, обновление инфраструктуры в этом году началось раньше установленного срока. Ремонтно-путевая кампания развернута и на Крымской железной дороге. За последние несколько лет условия труда и быт работников на длительных «окнах» улучшились. Тем не менее есть вопросы, требующие внимания и профсоюза, и работодателя.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Проблемная доставка

Ирина САНАКИНА,
председатель ППО Комсомольской дистанции пути:

— Одна из основных проблем летней путевой кампании — доставка бригад к месту работ. Из-за дефицита автотранспорта один автомобиль аутсорсинговой компании «Системы консалтинга и аутсорсинга» (СКА) в течение дня по очереди вывозит на перегоны несколько бригад. И по той же схеме забирает. Путейцы попусту теряют массу времени. Такая организация доставки — нонсенс. Причина — недостаточное финансирование, приводящее к дефициту моточасов, которых нашей дистанции требуется в два раза больше.

При этом предоставляемый автотранспорт находится в ужасном состоянии, а работникам зачастую он служит местом отдыха и приема пищи. Отсеки для инструментов вообще отсутствуют.

Проходимость предоставляемых СКА автомобилей не позволяет преодолеть таежное бездорожье. Машина доезжает куда может, затем люди берут инструмент и просто идут к месту работы.

Меню отсутствует

Наталья КАЗЕМИРОВА,
председатель ППО Путевая машинная станция ФГУП «Крымская железная дорога»:

— Остается нерешенным вопрос питания работников, занятых на ремонте пути в «окна» продолжительностью более четырех часов. Во-первых, не оборудованы места приема пищи — путеец ест, что называется, «с колен». Во-вторых, при проведении путевых работ на большой удаленности от пункта приготовления горячего питания обед не успевает доехать до работников и портится. В таких случаях допускается замена горячей еды индивидуальным рационом питания. Данная норма предусмотрена коллективным договором, но пока не применяется. Не решен вопрос и душевых в переоборудованных под жилье вагонах.

Мобильные модули для бригад

Сергей ИВАНОВ,
главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Октябрьской железной дороге:

— В целом служба пути и Дирекция «Путьрем» готовы к проведению летних путевых работ. В некоторых подразделениях, при наличии ручного инструмента, есть вопросы с обеспечением средствами механизации. Особенно в ПМС-283. На заседании президиума Дорпрофжел на ОЖД проблема была озвучена руководству Октябрьской Дирекции по ремонту пути.

Улучшаются санитарно-бытовые условия — в путевые машинные станции поставляют мобильные модули для проживания бригад. На станции Рябово (ПМС-88) планируется установка мобильного городка на 160 человек. Подразделения дирекции обеспечивают сигнальными принадлежностями и радиостанциями. Возникающие вопросы по нехватке данного оборудования разрешаются на местах.

Ресторан для своих

Андрей ГАВРИКОВ,
наладчик железнодорожных строительных машин, председатель ППО Путевой машинной станции № 12 (Рязань):

— В этом сезоне решился вопрос с обеспечением горячим питанием на «окнах» свыше четырех часов. На данный момент на удаленных участках Московской железной дороги нет стационарных столовых, принадлежащих Железнодорожной торговой компании, в которых можно было бы заказывать горячее питание. Профком и руководство предприятия обратились в Московскую дирекцию по ремонту пути с предложением организовать в ПМС передвижную столовую.

Дирекция выделила финансирование. А коллектив предприятия своими силами переоборудовал плацкартный вагон в вагон-ресторан. Повара нашей столовой на колесах составляют меню согласно ГОСТу и санитарным нормам, а также учитывают пожелания работников. Все сотрудники предприятия и смежных служб отметили радикальные изменения качества и разнообразия питания, а также и удобство принятия пищи. Считаю, что этот опыт может пригодиться и другим предприятиям.

Парк под присмотром

Владимир СЕМЕНОВ,
главный инженер Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути:

— Нашим предприятиям предстоит отремонтировать всеми видами ремонта 504 км пути. В полном объеме они обеспечены спецодеждой, средствами индивидуальной защиты, качественным рабочим инструментом.

В ходе летней путевой кампании будут использованы 256 служебно-технических вагонов, направленных на сопровождение путевых машин, проживание и питание работников в условиях закрытых перегонов. Все они приведены к требованиям санитарных норм, обеспечены постельными принадлежностями, оборудованы пожарной сигнализацией и бытовой техникой.

Уделяем особое внимание обновлению парка служебно-технических вагонов с истекающим либо истекшим сроком службы или капитального ремонта. За два последних года в дирекцию поставлены 60 вагонов. На балансе состоят еще 74 служебно-технических вагона, требующих замены на современные аналоги, способные обеспечить работникам более комфортные и безопасные условия труда.

Ремонт в тоннеле

Лидия ПРОНЯГИНА,
председатель ППО Горьковской дирекции по ремонту пути:

— Работаем с небольшим опережением графика. Ремонт обычный, за исключением замены путей в тоннелях. Планируем в июньские «окна» выполнить значительный объем на тоннельных объектах ПМС-215. Работа

ОБНОВЛЕНИЯ

сложная, так как тоннели считаются зоной повышенной опасности, и находиться там можно только в специальных противогазах и ограниченное количество времени.

Также впервые при подготовке к летней путевой кампании по инициативе профсоюза и на профсоюзные средства в той мере, в какой это предусмотрено коллективным договором, мы установили 32 обеззараживающих лампы в вагонах для проживания монтеров пути.

Воды хватает

Светлана ПАВЛОВА, ведущий инженер сектора комплектации, председатель ППО Южно-Уральской дирекции по ремонту пути:

— Летняя путевая кампания проходит в плановом порядке. Конечно, коррективы внесла непростая эпидемиологическая обстановка, но в целом проблемных вопросов пока не возникает. Для проживания работников к нам поступают новые вагоны-модули. Сейчас их 33 единицы. 12 вагонов пришли с ФПК. Всего же по наряд-заказу выделено 187 вагонов для проживания. Но парк требует постоянного обновления, поэтому хотелось, чтобы эта тенденция сохранялась.

Еще в прошлом году решили вопрос с постельным бельем, заключили договор. Сейчас обеспеченность им составляет 2,5 комплекта на человека.

В каждой ПМС имеется вагон-столовая, питание организуется через ЖТК. Чтобы соблюсти социальную дистанцию, работники рассаживаются по одному человеку за стол, питаются в несколько смен. Но относятся с пониманием, не жалуются.

На базе ПМС-176 реализуется пилотный проект — организация питания собственными силами. Дирекция заключила договор на поставку продуктов, пища готовится в столовой при ПМС и доставляется на «окна», а в случае работ на удаленных перегонах повара выезжают на место и готовят обед в оборудованном вагоне. Работники довольны. Качество отличное, да и по цене получается дешевле.

Нет проблем сейчас и с организацией питьевого режима. Благодаря внесенным по инициативе профсоюза изменениям в новом коллективном договоре работники обеспечиваются бутилированной питьевой водой.

Усталые проводники

Дмитрий МОСКАЛЮК, главный технический инспектор Дорпрофжел на СвЖД:

— Сегодня для контроля ситуации в местах размещения вагонов для проживания технические инспектора используют профактив для проверки организации питания, условий проживания, санитарно-бытового обеспечения, наличия дополнительных СИЗ у работников в условиях распространения COVID-19. Под пристальным вниманием и локомотивные бригады, командированные на внутрихозяйственные перевозки.

Как правило, мы видим, что для подъема в вагоны к рабочим тамбурам установлены деревянные трапы, вагоны подключены к электрической сети, обеспечены запасом угля для отопления. Они оборудованы в нужном количестве матрацами, подушками, постельным бельем.

Есть и проблемные вопросы, связанные с нехваткой проводников — персонала аутсорсинговой компании. Они обслуживают, как правило, большее количество вагонов, чем положено по нормативам, и устают. В результате страдает качество их работы.

Обед по расписанию

Владимир КОНТАРЕВ, председатель ППО Балашовского железнодорожного узла Юго-Восточной дирекции инфраструктуры:

— В прошлом году у нас была проблема с питанием во время длительных «окон». Наших работников не кормили. Надо отметить, что мы занимаемся текущим содержанием пути, а не работаем как Дирекция по ремонту пути — едва ли не все лето люди находятся вдали от дома. У нас легче, в прошлом году было всего шесть «окон» свыше четырех часов, наверное, поэтому работодатель и не вспомнил о положенном по коллективному договору питании. В этом году едой обеспечивают исправно.

Мусорки по остаточному принципу

Игорь ИЛЬЧЕНКО, главный технический инспектор Дорпрофжел на Красноярской железной дороге:

— В этом году Красноярская дирекция по ремонту пути на всех предприятиях провела камерную дезинфекцию постельных принадлежностей — матрасов, одеял и подушек. А еще приобрела 650 новых матрасов и 280 подушек и обеспечила их запас.

При проверке вагонов для проживания мы делали упор на состояние электрической проводки, аппаратов защиты, наличие штатных заземляющих устройств, исправность пожарных извещателей и первичных средств пожаротушения. Добились выделения в каждом вагоне помещения для хранения одежды и обуви — правда, пока не все они из-за недостатка финансирования обеспечены сушильными устройствами.

После вынесения представлений был решен и вопрос эксплуатации туалетных систем замкнутого типа в передвижных жилых модулях.

Особо внимательно проверяем вагоны-бани, ведь это объекты повышенной опасности. Принципиальная позиция профсоюза при проверках — наличие понижающих или разделительных трансформаторов в цепях освещения, обеспечение путей возможной эвакуации при возгорании, исправность первичных средств пожаротушения.

У ремонтников нет жалоб на качество приготовления пищи в вагонах-столовых. Везде появились умывальники, а это важно в условиях пандемии. В наличии чистые скатерти и удобная посуда.

Единственное пожелание, которое высказывают сами работники столовых, — хотелось бы, чтобы продукты доставлял местный поставщик, а не организация из Новосибирска. Это было бы гораздо удобнее в плане логистики и доступности.

Конечно, проблемы и замечания имеются и сейчас, в разгар ремонтно-путевых работ. Например, на местах временной дислокации вагонов не уделяется должного внимания оборудованию мусоросборочных площадок и стационарных туалетов. Конечно, эти недочеты устраняются в оперативном режиме после проверок, но хотелось бы, чтобы такая работа была плановой и целенаправленной.

В целом условия проживания значительно улучшились, но останавливаться на достигнутом нельзя.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

СИГНАЛ
№ 18 (1002) 4–10 июня 2020 года

ИНСПЕКТОР

Держаться и не паниковать

ФОТО ИЗ АРХИВА ТАТЬЯНЫ БЛИНОВОЙ

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

«Во всем дойти до самой сути» — таково профессиональное кредо правового инспектора труда Екатеринбургского филиала Дорпрофжел на СвЖД Татьяны Блиновой.

За годы работы в профсоюзе Татьяне Блиновой вместе с коллегами удалось совершить немало добрых дел. Ее профессиональная грамотность, настойчивость, уважение и неравнодушие к коллегам сыграли в этом решающую роль.

Начинать деятельность в профсоюзной организации было непросто. «Впрочем, основная сложность — наладить контакт с работодателем, чтобы исполнялись представления, своевременно предоставлялась информация об устранении нарушений — актуальна и по сей день», — говорит Татьяна Блинова.

Например, недавно команда правовых инспекторов Дорпрофжел добилась доплаты до размера среднего заработка локомотивным бригадам эксплуатационного локомотивного депо Каменск-Уральский при переводе их на нижеоплачиваемую работу. За февраль сумма доплаты составила 1 млн 223 тыс. руб.

«Еще один тяжелый случай, где нам пришлось даже подключать прокуратуру, — об установлении сокращенного рабочего времени женщинам, работающим в сельской местности в Екатеринбургском Центре организаций работы железнодорожных станций, и об оплате им сверхурочных. Обращались в прокуратуру и по оплате локомотивным бригадам депо Свердловск-Сортировочный, Свердловск-Пассажирский, Егоршино, Каменск-Уральский дополнительных дней отдыха, предоставляемых взамен дней сдачи крови и ее компонентов, из расчета полной смены по их графику работы по среднему заработку», — вспоминает Татьяна.

Железнодорожный стаж Блиновой — 26 лет. Хотя Татьяна хотела стать юристом, а о железной дороге и не думала, тем не менее, весь ее трудовой путь связан с магистралью. После окончания Свердловского юридического института она работала юрисконсультом в ОРС Егоршинского отделения дороги, затем в локомотивном депо Свердловск-Сортировочный, в юридическом отделе Свердловского отделения дороги, а летом 2008 года перешла в филиал Дорпрофжел на СвЖД.

На ближайшее время своими приоритетными задачами правовой инспектор видит контроль за организацией удаленной работы и введением режима неполного рабочего времени из-за пандемии COVID-19. А всем железнодорожникам желает держаться и не паниковать.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Двойная нагрузка по плечу

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

Председатель ППО Биробиджанской дистанции пути Евгения Арканцева — железнодорожница с весомым стажем. На Дальневосточную магистраль она пришла 20 лет назад и сразу поняла: это именно то, что ей нужно.

Началась карьера Евгении в Амгуньской дистанции пути. «Я не из железнодорожной династии, но родилась в железнодорожном поселке, — рассказывает профлидер. — Росла, что называется, под звуки проходящих поездов. Первая моя должность в Амгуньской дистанции пути — ремонтник ИССО, затем перевели техником. В 2010 году заочно окончила ДВГУПС».

После переезда, в 2013-м Евгения устроилась в Биробиджанскую дистанцию пути инженером производственно-технического отдела, а в 2014 году возглавила первичку дистанции.

Такое решение было принято неслучайно. Общественная работа Евгении хорошо знакома — в Амгуньской дистанции пути она была казначеем и заместителем председателя ППО.

«Когда на отдых уходила моя предшественница Ольга Алексеевна Киреева, то себе на замену предложила мою кандидатуру. Председателем она была освобожденным, а я — совмещаю основную работу с общественной», — говорит Евгения Арканцева. Справляться с двойной нагрузкой неосвобожденному профлидеру помогает профактив.

В Биробиджанской дистанции пути стабильное, практически стопроцентное профсоюзное членство — 98%. В этом заслуга как работников и руководства, осознающих значимость членства в профсоюзе, так и самой первички. Как говорит профлидер, главное — уметь слушать и слышать людей.

«С работниками я всегда на связи, — рассказывает Евгения. — Они уверены в том, что я знаю все и смогу ответить на любой вопрос. Стараюсь соответствовать этим ожиданиям, постоянно учиться, получать новые знания в различных областях, от юриспруденции до бухгалтерии. Всего у меня 405 членов профсоюза, и у каждого свои проблемы и вопросы, с которыми человек обращается в профком».

Первичка держит под контролем вопросы охраны труда и улучшения санитарно-бытовых условий работающих.

«Улучшилось обеспечение табельными и модульными пунктами обогрева, — делится председатель ППО. — В минувшем году поступили три пункта обогрева, в 2018 году — два. На нескольких околотках полностью заменили старую мебель. Дистанция гражданских сооружений ремонтирует путейские бытовые помещения».

Но есть в Биробиджанской дистанции пути и нерешенные вопросы. При поступлении новых модульных пунктов обогрева затягивалось их подключение к системам жизнеобеспечения. А в условиях, когда новые «тепляки» не готовы принять работников, а старые уже убрали, страдали путейцы, вынужденные отдыхать и питаться в автомобилях.

«Ежегодно в службу пути дистанцией подаются заявки на поставку кондиционеров для оборудования помещений для дежурных по переезду. Но за время моей работы в дистанции еще не поступило ни одного кондиционера. А ведь у нас всего пять постов безопасности, на каждый требуется всего по одному кондиционеру. Но проблема годами не решается. А люди продолжают трудиться под палящим солнцем. Та же история и с холодильниками. Потребность дистанции в них не закрывается», — сетует Арканцева.

Нет нареканий к обеспечению работников спецодеждой, спецобувью и СИЗ. Но есть вопросы к качеству, например, тех же рукавиц, которые быстро рвутся. И у работников они получили соответствующую характеристику — «одноразовые».

С руководством предприятия у первички налажено взаимодействие на принципах соцпартнерства. Многие вопросы профсоюз и работодатель решают совместно.

ФОТО АВТОРА

Почетную грамоту ЦК РОСПРОФЖЕЛ Евгении Арканцевой вручил первый заместитель председателя профсоюза Сергей Чернов

Коллектив дистанции при поддержке ППО живет активной культурной и спортивной жизнью. В этом году дистанция планировала принять участие в организации узловой спартакиады и, конечно, отправить на соревнования за спортивными победами свою команду.

«Ежегодно в дистанции мы проводим свою спартакиаду, — рассказывает Евгения. — Со всей линии съезжаются работники вместе с семьями. Взрослые соревнуются в перетягивании каната, стрельбе из пневматического оружия, гиревом спорте, дартсе, волейболе. Устраиваем творческие конкурсы, чтобы задействованы были не только участники, но и болельщики».

В этом году помимо своей и узловой спартакиад были запланированы и соревнования по пейнтболу, и весенний теннисный турнир. В дистанции, как и по всей стране, ждут улучшения ситуации с коронавирусом. И как только она изменится, начнут воплощать планы в жизнь.

ТЕХНОЛОГИИ

Зарядка для смартфона

Оценена опасность зарядки смартфона на протяжении всей ночи: это может негативно отразиться на его работе.

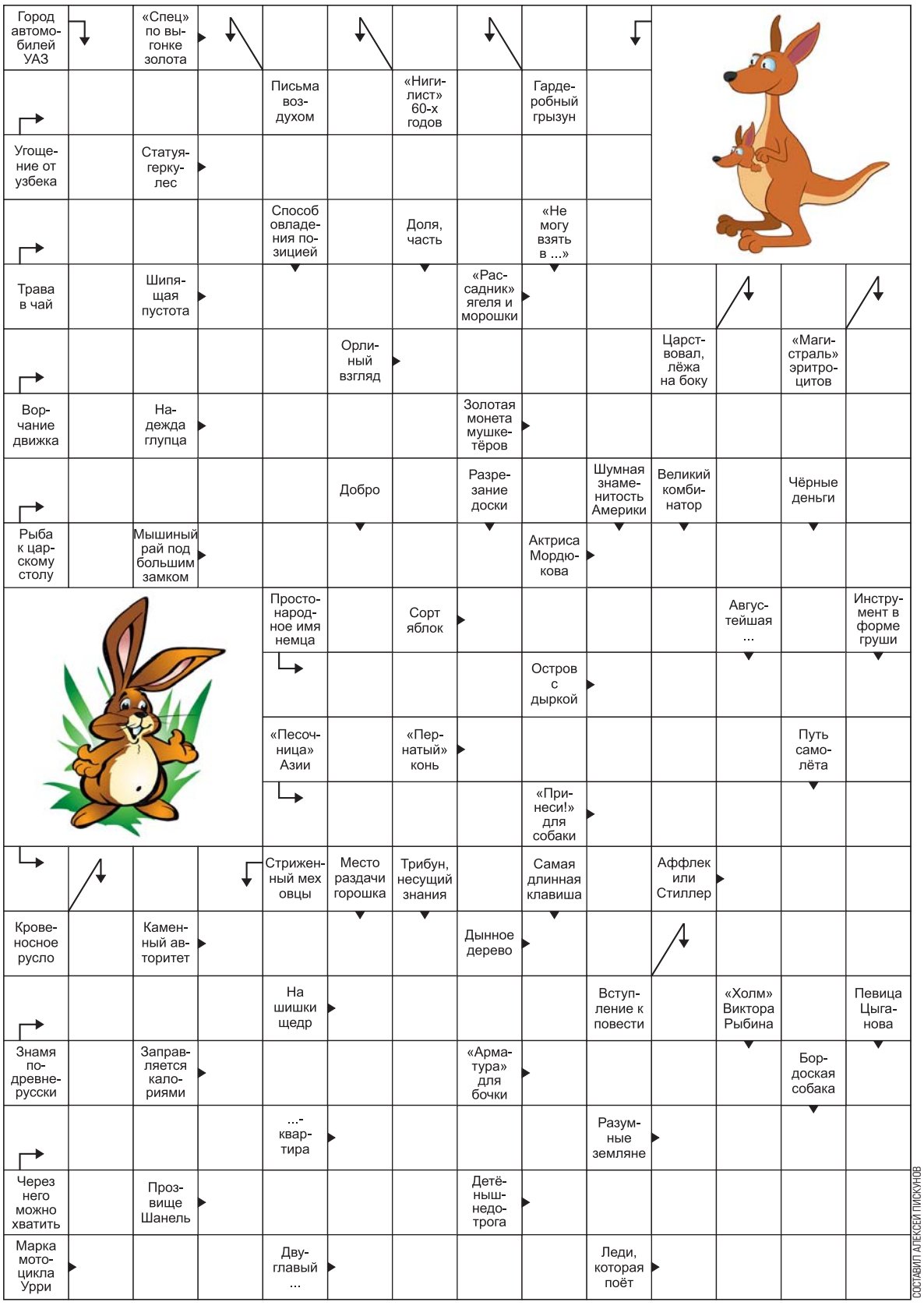
Об этом рассказал агентству «Прайм» руководитель отдела аналитических и IT-исследований Высшей школы управления финансами Михаил Коган.

Если же в другое время подзарядить гаджет не удается, то во время ночной зарядки лучше включить на смартфоне режим полета. В том числе это поможет ограничить излучение сигналов.

«Производители рекомендуют не опускать уровень заряда ниже 20–30% и тем более не доводить телефон до полного выключения, если есть желание продлить срок его эксплуатации. Также не стоит часто производить полную зарядку батареи телефона, что тоже приводит к быстрому износу», — уточнил Михаил Коган.

По его словам, нет однозначных выводов насчет того, опасно ли находиться рядом с оставленным на зарядке телефоном. Специалисты рекомендуют не допускать такой ситуации в отношении детей, мозг которых только формируется и может быть восприимчив к электромагнитному излучению. Однако Коган посоветовал не класть телефон под подушку и переключать в авиарежим, а днем пользоваться гарнитурой при разговоре.

Ранее эксперт по технологиям аккумуляторов назвал распространенную ошибку при зарядке смартфона, которая приводит к сокращению срока службы батареи. Чтобы избежать этого, необходимо оперативно снимать с зарядки телефон, если индикатор батареи показывает 100%.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 17

По горизонтали: Забота. Матрас. Лаборантка. Декрет. Тип. Фемида. Богородица. Торф. Агутин. Фет. Гак. Пиво. Рига. Сор. Магма. Донна. Айва. Род. Дурнота. Фикус. Гав. Сыск. Алыча. Мук. Столяр. Главарь. Горло. Ирак. Подкоп. Авоська.

По вертикали: Шмидт. Стекло. Балетоман. Зной. Братец. Тутти. Сатир. Пава. Потуги. Физика. Мат. Дерево. Офис. Фтор. Таганрог. Радар. Мойщик. Градус. Задавака. Нота. Усы. Рыцарь. Ванька. Строп. Осип. Корд. Мгла. Улов. Яго. Вис. Рак.

ИСТОРИЯ

Сибирский поезд

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Из десяти пасхальных яиц фирмы Карла Фаберже, хранящихся в Оружейной палате Московского Кремля, жемчужиной искусствоведы часто называют «Великий Сибирский путь», или — «Сибирский поезд».

Всего яиц Фаберже известно 71, из них 54 (по другим данным — 52) изготавливались по заказам Российского Императорского Дома для «внутрисемейных» подарков. Начало традиции положил Александр III, подарив в 1885 году своей половине, императрице Марии Федоровне, яйцо с сюрпризом «Курочка». Говорят, что Мария Федоровна пришла в восторг. Соответственно, Фаберже, ставший поставщиком императорского двора, получил заказ изготавливать по яйцу ежегодно с одним условием — оно должно было быть уникальным и содержать сюрприз. Николай II традицию продолжил, каждую весну даря два яйца — одно Марии Федоровне, своей матери, а второе — супруге, Александре Федоровне. Для подарка последней как раз и был заказан «Сибирский поезд».

Яйцо это занимает особое место в коллекции, так как его сюрприз является механическим. Само яйцо сделано из серебра. Крышка крепится на петлях, покрыта зеленой эмалью и украшена стилизованным орнаментом. Также на крышке имеется двуглавый орел с императорской короной. На лицевой стороне яйца — гравированная карта Российской империи с Транссибирской магистралью и надписью «Великий Сибирский Железный путь к 1900 году». Яйцо поддерживают три грифона из позолоченного серебра, стоящие на ступенчатом основании из белого оникса — элементы родового герба династии Романовых. Эти символы были выбраны в знак того, что Транссиб был построен по велению и под чутким руководством двух Романовых — Александра III и его сына Николая II.

Миниатюрная копия поезда длиной 398 мм сделана из золота и платины. У паровоза алмазные фары и рубиновый фонарь. В поезде пять вагонов, на которых выгравированы надписи: «Прямое Сибирское сообщение», «Для дам», «Для курящих», «Для некурящих», «Церковь» (последний вагон). Также указано количество мест — 18 и 24 и класс вагонов — 1-й и 2-й. Прочитать надписи можно, правда, только при помощи лупы. Окошки вагонов выполнены из горного хрусталя. Заводной механизм поезда приводится в движение прилагающимся золотым ключом.

Не стоит думать, что все изделия Фаберже глава фирмы делал сам. «Сибирский поезд» изготовлен мастером Михаилом Перхиным (1868–1903) — автором 28 пасхальных яиц из императорской коллекции. Крестьянский сын, Перхин в 18 лет уехал на заработки в Петербург, да там и остался, выучившись в 1884 году на ювелира. В 1886-м его пригласили в фирму Карла Фаберже, и вскоре он уже открыл собственную мастерскую, приобретя право на личное клеймо. Фаберже обеспечивал его заказами, эскизами, материалами, давал кредиты и продавал изделия через собственный магазин.

Выполненное в лучших традициях Фаберже пасхальное яйцо «Великий Сибирский путь» и его сюрприз входят в число произведений искусства, пленяющих воображение и греющих душу.

НЮАНСЫ

На дачный колодец лицензия не нужна

С началом дачного сезона стали актуальны вопросы, связанные с частными колодцами на дачных участках. Пошли разговоры, что за них надо будет или платить налог, или покупать лицензию за пользование подземной водой. В сети даже появились шутки о «налоге на дождь».

«Сигнал» выяснил, что паника оказалась напрасной. Как рассказали в Союзе садоводов России, в этом году в законе «О недрах» появились изменения, согласно которым нельзя без лицензии добывать воду для хозяйственного водоснабжения. Это касается не дачников, на участке у которых вырыты колодцы и скважины, а юридических лиц — садовых и огородных товариществ.

«Законом установлен порядок, — уточнили в Союзе садоводов, — согласно которому для добычи воды частные лица могут в границах своего участка использовать подземные воды в личных целях и в объеме, не превышающем 100 куб. м в сутки. Для этого правообладатели земельных участков могут рыть на своих землях скважины, колодцы и сооружать прочие конструкции для доступа к подземным водам, причем выше водоносного горизонта. В этом случае использование недр земли не предусматривает внесение каких-либо платежей в казну».

А вот садоводческие некоммерческие товарищества и огородные некоммерческие товарищества, добывающие подземную воду для централизованного водоснабжения, с этого года обязаны как юридические лица оформлять лицензии на пользование недрами (подземными водами). В противном случае на них будет налагаться штраф.

ФОТО АВТОРА

ЗА РУЛЕМ

Полис ОСАГО меняет цену

Приняты изменения в закон об ОСАГО. Они вступят в силу 24 августа. «Сигнал» выяснил, как изменения в законе отразятся на стоимости обязательной автостраховки и процедуре ее оформления.

ГИБКИЙ ТАРИФ

Страховые компании получают право при заключении договора ОСАГО выбирать базовый тариф в соответствии с уровнем дисциплинированности водителя. Для того, кто ездит аккуратно и не нарушает правила дорожного движения, будет определен более низкий тариф, а для того, кто грубо нарушал ПДД в течение года, — более высокий.

«У автовладельцев появится дополнительный экономический стимул не нарушать правила, — считает президент Российского союза автостраховщиков (РСА) Игорь Юргенс, — ведь для аккуратных водителей полис ОСАГО будет стоить заметно дешевле».

За счет чего? «Сегодня для конкретного города, — поясняет директор страхового агентства «Центр страхования» Кирилл Смолин, — страховщик обязан выбрать базовый тариф из коридора 2746–4942 руб., допустим, 4300 руб. И все клиенты с пропиской в этом городе получают именно этот базовый тариф, который умножается на ряд коэффициентов, включая и территориальный. В новой же версии закона об ОСАГО для конкретной территории можно устанавливать разные значения базового тарифа. Например, для аккуратных водителей базовая ставка будет 2800 руб, для регулярных нарушителей — 4900».

По новому закону для автовладельца размер базового тарифа может быть увеличен, если в течение года до заключения договора по ОСАГО было зафиксировано, что он вел машину в состоянии алкогольного опьянения, отказывался от медицинского освидетельствования, скрывался с места ДТП. Повышенный тариф устанавливается и за любое нарушение ПДД, повлекшее травмы или гибель людей.

Кроме того, он будет увеличен для автовладельца, допускающего повторные нарушения — несколько раз в течение года проехал на запрещающий сигнал светофора, выезжал на встречную полосу через сплошную или двойную сплошную линию, существенно (более чем на 60 км/час) превышал допустимую скорость.

«Подобные нарушения водителей будут учитываться только в том случае, если они зафиксированы не камерами слежения на дорогах, а непосредственно представителями дорожной полиции», — уточнили в РСА.

ОТСРОЧЕННЫЙ ТЕХОСМОТР

Из-за пандемии коронавируса в новом законе появилась еще одна поправка. Она касается диагностической карты, составленной по результатам очередного техосмотра, которую необходимо предъявить в страховой компании при заключении договора ОСАГО. Исключение составляют владельцы новых автомобилей, которым первые три года технический осмотр вообще не требуется.

Поскольку в течение последних двух месяцев большинство операторов техосмотра в стране не работали, в закон была введена поправка, дающая право водителям, у которых сейчас подошли сроки переоформления полиса ОСАГО и проведения очередного ТО, сделать это позже — до 30 сентября этого года.

Как уточнили в РСА, в течение 30 дней после отмены режима ограничений страхователь, который был вынужден отложить проведение ТО автомобиля, должен представить диагностическую карту страховщику ОСАГО. И сделать это надо обязательно в указанный в новом законе срок. Ведь жизнь есть жизнь, а дорога полна неожиданностей. И если случится, что страхователь, оформивший полис ОСАГО, но не представивший вовремя диагностическую карту попадет в аварию и будет признан ее виновником, страховщик взыщет с него сумму убытка. Так на практике будет применена новая норма закона об отсроченном ТО.

Материалы подготовила Ирина ПАВЛОВА, корр. «Сигнала»

Сигнал
Газета «Сигнал» зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство № 012726. Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н. ПАШКАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПЛАКСИНА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24

Телефон: **8 (499) 262-17-66**
Факс: **8 (499) 262-08-13**
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.
Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38 Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати: 29866
Общий тираж: 108593 экз.
Номер подписан: 02.06.2020 г. №