

Коллективное обращение

К Вам обращаются водители филиалов государственного предприятия «Минсктранс», а также граждане (пассажиры), пользующиеся общественным транспортом, которые хотят быть уверены в безопасности пользования общественным транспортом, в дополнение к коллективному заявлению водителей филиала «Троллейбусный парк №3» от 20 января 2019г., направленному в Прокуратуру Московского района г. Минска и Департамент государственной инспекции труда Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь.

По нашим сведениям, по сей день в деятельности ГП "Минсктранс" присутствуют признаки несоблюдения законодательство о труде, недобросовестное отношение к праву на здоровые и безопасные условия труда, режим труда и отдыха в отношении водителей филиалов, а именно:

1. В филиалах не функционирует должным образом порядок выявления и ремонта подвижного состава и его технического состояния. Рабочее место водителя не отвечает требованиям нормативных документов и техническим характеристикам завода-изготовителя. Не всегда устраняются заявленные неисправности. После подачи заявок подвижной состав выезжает на линию с теми же неисправностями. На большинстве единиц подвижного состава рабочая тормозная система не соответствует требованиям технических нормативных правовых актов, (Приложение 4, Гл. 1, п.1 ПДД). При прохождении техосмотра в тормозные барабаны засыпают песок, зажимают тормоза или подгоняют настройки под стенд диагностики, после пары кругов по маршруту тормозная система опять не соответствует нормам, а в некоторых случаях происходит перегрев тормозных колодок. Не исправна система АБС. Нарушена герметичность пневматического тормозного привода, Приложение 4, Гл. 1, п.3 ПДД (выход воздуха из пневмосистемы менее, чем за 15 мин, при выключенном питании автобуса, троллейбуса). У большинства единиц подвижного состава, выезжающих на линию, не работают предусмотренные конструкцией транспортного средства стеклоомыватели, Приложение 4, Гл 4, п.23, ПДД, для чистки стекол используем бутылки с водой на станциях, щетки не чистят зону видимости водителя. Внешние световые приборы (фары) светят условно и не освещают темные участки дороги, Приложение 4, Гл. 3, ПДД. Фары используются только для обнаружения автобуса и троллейбуса другими участниками дорожного движения. Износ резины выше нормы практически на всем

подвижном составе, остаточная глубина рисунка протектора менее 2-х мм, Приложение 4, Гл. 5, п.25 ПДД. Кабины имеют трещины и щели, вследствие чего, сквозняк зимой, в дождь заливает вода. Не работает подогрев зеркал, предусмотренный заводом-изготовителем, вследствие чего, они замерзают или запотевают (в зависимости от погодных условий), из-за чего плохой обзор боковых сторон подвижного состава. Не работают спидометры, неисправны кондиционеры, предусмотренные заводом-изготовителем.

Многие заявки по этим неисправностям игнорируются и не устраняются. Большая часть заявок накапливается за неделю и ждет очередного ТО (проходит раз в неделю), при этом автобусы и троллейбусы выезжают на линию. Выезжая на линию, водитель не всегда сразу может выявить не устраненные неисправности, так как данные неисправности можно выявить только при работе на линии. На ТО не успевают выполнить все заявки, так как в цеху участка ТО транспорт, как правило, находится около 30 мин. И дальше выпускается на линию. В подтверждение описанного достаточно посмотреть заявки с часто повторяющимися техническими неисправностями. Постоянно нарушается регламент замены масла в ДВС, компрессоре, в АКП (Автобусные парки). **Просим заметить, что со всеми перечисленными и другими неисправностями, подвижной состав парков выезжает на линию и перевозят пассажиров с угрозой для их безопасности.**

Требуем истребовать (за период не позднее, чем с 1 января 2019г. по фактическую дату проведения проверок) для изучения технологические карты, электронные заявки (историю ремонта, что ремонтировали, кто ремонтировал, когда ремонтировали) подвижного состава, «Книги троллейбуса (автобуса)» в целях избежания сокрытия фактов нарушений (по имеющейся информации все троллейбусы из списка коллективного заявления от 20 января филиала «Троллейбусный парк №3» были исправлены до проверки или сокрыты от проверки, т.к. все эти списки троллейбусов появились у руководства после отправки заявления). Истребовать журнал находящийся у диспетчеров парка, где они регистрируют замены машин на линии. Там можно увидеть количество заявок на линии, замены (какая на какую), с чем. Количество заявок за день доходит до 80 (количество взято из филиала «Троллейбусный парк №3»). Можно увидеть, как одну и ту же машину, не ремонтируя, выгоняют на замену, её меняют и опять на замену выгоняют.

Требуем проверить, по какой причине не выполняются заявки по техническим неисправностям подвижного состава в полном объеме.

Провести проверку подвижного состава с повторными техническими неисправностями и допуском их на линию с не устраненными заявками. Также провести независимый технический осмотр на линии УП «БЕЛТЕХОСМОТР» или другим независимым от КУП «Минсктранс» способом. Также выборочно отправить на проверку подвижной состав с маршрута.

2. В филиалах «Автобусный парк №2», «Автобусный парк №5», «Троллейбусный парк №3» был введен приказ № 720 от 10.12.2018 г. «Об утверждении результатов аттестации рабочих мест по условиям труда» **(в приложении)**, в результате чего изменились размеры компенсаций за работу с вредными и (или) опасными условиями труда. Уменьшилось количество дней дополнительного отпуска, размер доплаты, отмена пенсии по возрасту. О проведении аттестации и о предстоящих изменениях, связанных с аттестацией рабочих мест нас не уведомили в сроки, предусмотренные законодательством.

Дополнительное соглашение от 10.12.2018 г. к нашим контрактам подписывалось «задним числом», так как ознакомление с приказом № 720 проходило после 10.12.2018 г. до 25.12.2018г. включительно. Дополнительное соглашение подписали не все водители и работают с незафиксированным изменением контракта.

С результатами аттестации мы не согласны, так как фактически условия труда на рабочем месте при этом не улучшились. Это те же самые троллейбусы, которые проходили аттестацию рабочего места в 2013-ом году (за исключением того, что многие из них по состоянию на 2018 год далеко не новые), это те же рабочие места. И, следовательно, и в 2013, и 2018 гг. рабочая поза осталась той же – сидя. Администрация парка и некоторые из членов аттестационной комиссии, не смогли объяснить, что конкретно улучшилось в условиях труда на наших рабочих местах. Кроме того, по результатам аттестации длительность сосредоточенного наблюдения при управлении автобусом, троллейбусом и трамваем снизилась с класса 3.3 до 3.2. (п 4.2 карты аттестации), **(в приложении)**. При этом интенсивность движения, напряженность наблюдения за дорожной обстановкой и пассажиропоток сильно увеличились, особенно в часы пик и по выходным дням (суббота, воскресенье), по сравнению с 2013-ым годом, когда проводили предыдущую аттестацию. Мы не знаем, в каких условиях, и в какое время суток делали эти измерения. При аттестации не проводили замеры микроклимата на наших рабочих местах. В настоящее время срок

действия приказа № 720 от 10.12.2018 г. «Об утверждении результатов аттестации рабочих мест по условиям труда» перенесен до 31.03.2019 г.

Требуем создать независимую комиссию для проверки правильности проведения аттестации рабочих мест по условиям труда на предмет соответствия пп. 6-11 Постановления Совета Министров РБ № 253 от 22.02.2008 «Об аттестации рабочих мест по условиям труда» и результатов аттестации рабочих мест по условиям труда.

3. Нарушение нанимателем режима труда и отдыха работников.

Имеют место нарушения в режиме труда и отдыха водителей. Карточки расписания не предусматривают время, требуемое на передачу смены водителей, на принятие и проверку подвижного состава (**предоставим по требованию**). Как правило, на смену водителей на диспетчерских станциях отводится 4-8 мин, за которые невозможно выполнить приемку автобуса, троллейбуса и трамвая согласно Должностной инструкции водителя. После 00:00 часов во многих карточках расписания отсутствует перерыв. Есть карточки с длинной сменой (более 9 часов) и обедом менее 30 мин. В новом расписании на осень-весна 2018-2019 гг. на многих маршрутах уменьшили технологические перерывы до 4 мин. Просим заметить, что более длинные перерывы попадают на часы пик и по факту использовать их нельзя из-за отставания от расписания. Время на рейс сократили и, чтобы соблюдать регулярность, мы вынуждены ехать с риском для безопасности движения. Приходится не стоять на станциях положенное время, а ехать без перерывов, на пределе технических возможностей троллейбуса, чтобы нагнать отставание от расписания. В результате чего, время непрерывного управления автобусом, троллейбусом и трамваем может составлять до 4-5 часов в интенсивном городском движении.

В графиках ставят минимально возможное количество выходных, чтобы не платить водителям выход в выходной в повышенном размере. Количество выходных дней часто не соответствует производственному календарю, выходных ставят меньше. Периодически после второй смены с поздним заездом ставят один выходной, и потом первая смена с ранним выездом. В результате чего не успеваешь отдохнуть и восстановиться. Водители выходят на работу в утомленном состоянии (п. 10.2 ПДД). Согласно контракту мы имеем право на выходной в праздничный день, но в филиалах на работу в праздничные дни не спрашивают согласия. Не принимают заявления и не предоставляют даже один день без сохранения заработной платы по семейным и другим обстоятельствам. График работ часто не совпадает с часами отработки в нарядах.

Требуем проверить правильность составления графиков работ согласно Трудовому Кодексу Республики Беларусь и производственному календарю, сверить их с фактически отработанным временем в табелях и нарядах. Проверить соответствие законодательству карточек расписания маршрутов и перерывов для отдыха в них.

4. Имеются достаточные основания полагать, что наниматель недобросовестно относится к праву на здоровые и безопасные условия труда. Санитарные нормы и микроклимат на рабочем месте за весь год не соблюдались: зимой при работающих печах отопления кабины на рабочем месте температурные показатели были +14°C, даже, по заявлению некоторых водителей, в мороз, при движении, температура в кабине опускалась до +5 С, и это при сидячей работе. Летом в жаркие дни температура воздуха на рабочем месте достигала +36°C (весь подвижной состав с неработающими кондиционерами) и выше при длительных сменах (более 9 часов), при этом не предоставляли дополнительных перерывов, не сокращалась длительность рабочей смены (результаты замеров можем предоставить по требованию). Зимняя рабочая форма (рубашка и жилетка) не соответствует температурным нормам в кабине, но при ее отсутствии предусмотрено дисциплинарное взыскание. Рубашки сделаны из не качественных и грубых материалов, не пропускают воздух и натирают кожу. При проведении очередной аттестации в 2018 г., не производились замеры микроклимата рабочего места. Практически на всех единицах подвижного состава неисправны кондиционеры, предусмотренные заводом-изготовителем. Большое количество единиц подвижного состава имеет не удобное рабочее место из-за кривых спинок сидений, сломанных регулировок сидений и руля, и отсутствия предусмотренной заводом-изготовителем пневмоподвески сидений (а если они и установлены, то не подключены к системе подачи воздуха и не функционируют должным образом), под многими сиденьями установлены кирпичи для фиксации сиденья (**фото в приложении**), вследствие чего, все удары и вибрации, возникающие от неровной дороги, приходится на позвоночник (учитывая опыт проверки в филиале «Троллейбусный парк №3», где кирпичи стали заменять металлическими шпильками окрашенными в черный цвет и спрятанными за сиденье слева). Просим заметить, что по результатам аттестации, рабочая поза сидя – удобная поза. На наши неоднократные обращения по нарушению микроклимата и несоответствие наших рабочих мест результатам установленных норм наниматель не среагировал и не придавал этому внимания. **Требуем** установить факт отсутствия пневмоподвески сидений, а

при ее наличии, проверить работоспособность и соответствие техническим требованиям с фиксацией в соответствующих документах. Требуем проверить санитарные нормы на диспетчерских станциях на предмет наличия мыла, туалетной бумаги и времени их работы, с учетом времени последнего заезда на них подвижного состава. Проверить рабочие места водителей на предмет соответствия санитарным нормам. Например, диспетчерская станция «Зеленый Луг» закрывается в девять вечера, а последний троллейбус туда приезжает около часа ночи. А ключа от туалета уже нет, он уехал в парк. На ДС «Юго-запад» периодически не работает буфет по субботам и воскресениям. ДС «Лермонтова» - отсутствует буфет. Водители находятся на линии независимо от дня недели и нуждаются в возможности приема пищи на перерыве. ДС «Семашко» - вообще закрыта, не смотря на то, что туда ходит троллейбус маршрута № 31.

5. На предприятии произошло изменение размеров оплаты труда с 01 декабря 2018 г., о котором наниматель не известил нас согласно ст. 65 Трудового кодекса Республики Беларусь «Наниматель обязан известить работников о введении новых или изменении действующих условий оплаты труда не позднее, чем за один месяц» и наших контрактов. Просим заметить, величина тарифной ставки у нас была поднята только с 1 декабря 2018г., в то время как по Республике Беларусь тарифная ставка первого разряда повысилась с 1 октября 2018 года. Об этих изменениях мы узнали из полученной заработной платы в январе 2019г., а именно: изменение доплаты за работу в сверхурочное время и выходные дни (до 01.12.2018 г. оплачивали в двойном размере, с 01.12.2018 г. – оплата 1,8 к часовой тарифной ставке) и других доплат; снятие доплат и премий (код 48 – доплата за работу в часы пик, код 74 – премия за работу по переговорному устройству, код 77 – премия за рост выручки от реализации продуктов, товаров и услуг), также уменьшилась доплата за работу на амортизированном подвижном составе.

Требуем проверить, на основании какого документа и по какой причине изменилась сумма заработной платы с 01.12.2018г. (какие виды доплат, премий уменьшили и (или) исключили и почему)? Почему наниматель не известил в сроки, предусмотренные законодательством?

6. Просим дать правовую оценку применению установленных видеокамер в кабине водителей, направленных в лицо водителя (установлена слева сверху на стойке и направлена в лицо водителя) и ведущих видеозапись в непрерывном режиме с функцией аудиозаписи и с возможностью хранить отснятую информацию в течение месяца. При этом по всей окружности камеры имеются светодиодные лампочки инфракрасной

подсветки, световой пучок от которой направлен водителю в глаза. Поскольку ранее жестких требований к работе камер видеонаблюдения руководством не предъявлялось, видеокамеры отворачивались в другие стороны водителями. Однако, в последнее время предъявляются жесткие требования, чтобы камера фиксировала именно водителя (за не соблюдение требований водителя подвергают дисциплинарным взысканиям). Многие водители стали ощущать резкое напряжение зрения во время движения за рулём подвижного состава, где установлены видеокамеры. О какой безопасности для пассажиров может идти речь, если во время движения пытаешься тереть грязными руками раздражённые глаза. Данное обстоятельство мы связываем исключительно с фактом оказания вредного воздействия со стороны инфрокрасной тепловой подсветки. Камеры установлены старых модификаций с чёрно-белыми изображением с ПЗС матрицей и не имеющие механических ИК фильтров. Основной недостаток этих камер – это наносимый вред человеку – его зрению, ведь защитной реакции нет из-за невидимости для глаз излучения. Просим заметить, что видео с этих видеокамер используется для дисциплинарных взысканий в отношении водителей, лишения их премии. Также просим заметить, что в обзор видеокамер попадает личная информация о личной жизни, например с экранов телефона (пароли, личная переписка) во время пользования телефоном на перерывах и в обеденное время. Создает психологический дискомфорт водителям, создает отвлекающий фактор, красные блики в ночное время. Отснятое видео демонстративно показывают на собраниях всем участникам (и даже в фойе некоторых филиалов, где установлен монитор, с которого публично, на всеобщее обозрение, транслируются (без согласия на то водителей) видео ролики с нарушениями, допущенными водителями во время работы, в результате страдает честь и репутация), не спрашивая разрешения на это у самого водителя, показанного на видео. Если это законно, требуем инициировать такую же видеосъемку в кабинетах руководства с целью исключения нарушений законодательства о труде и не правомерных действий по отношению к обращающимся к ним работникам.

Исходя из вышенаписанного, имеются достаточные основания полагать, что наниматель нарушает право работников на здоровые и безопасные условия труда (п. 7.6 контракта). Законодательство о труде определило, что наниматель должен обеспечить безопасные условия труда (применение средств индивидуальной защиты, смывающих и обезвреживающих средств, соблюдение режима труда и отдыха, обучение безопасным методам и приемам выполнения работ, проверку их знаний

требований охраны труда и т.п.). Пункты 5 и 6 ч. 1 ст. 55 Трудового кодекса возлагают на нанимателя обязанность обеспечивать на каждом рабочем месте условия труда, соответствующие требованиям по охране труда, соблюдать установленные нормативы правовых актов, в том числе техническими нормативными правовыми актами, требование по охране труда, а при отсутствии в нормативных правовых актах, в том числе нормативных правовых актов, требований по охране труда, принимать необходимые меры, обеспечивающие сохранение жизни, здоровья и работоспособности работников в процессе трудовой деятельности, а также принимать необходимые меры по профилактике и предупреждению производственного травматизма, профессиональных и других заболеваний работников.

Руководствуясь вышеизложенным, просим провести независимую проверку государственного предприятия «Минсктранс» и всех его филиалов на предмет нарушения законодательства о труде, и (или) охране труда, соблюдения права на здоровые и безопасные условия труда, установить указанные нами факты нарушений (в период, не позднее 1 октября 2018г.) законодательства с принятием необходимых мер реагирования. Также требуем привязать весь электротранспорт КТУП «Минсктранс» к прохождению независимого государственного Белтехосмотра в общем порядке.

Мы, водители и иные граждане, располагающие сведениями, имеющими отношение к настоящему обращению, готовы дать письменные свидетельские показания в отношении фактов нарушений законодательства о труде и (или) об охране труда, допущенных в отношении работников со стороны руководства государственного предприятия «Минсктранс» и готовы участвовать во всех необходимых проверках.

Просим также защитить нас от незаконного давления со стороны нанимателей, которые различными способами добиваются нашего отказа от требований, изложенных в коллективном обращении, что является откровенным преследованием за критику (ст. 197 УК Республики Беларусь). Мы не отказываемся от работы, мы хотим работать на технически исправном подвижном составе, хотим нормальных, здоровых и безопасных условий труда в соответствии с законодательством, которые одновременно должны обеспечить и **безопасность многих других граждан государства, пассажиров**, которых гораздо больше, чем всех нас вместе взятых! Хотим, чтобы на наши проблемы обратили внимание, не формально для отчета,

чтобы руководство не запугивало работников, а хотим конструктивного диалога и реального решения вопросов, описанных в обращении.

Ниже прилагаем фотографии, подтверждающие отдельные факты в данном обращении по требованию можем дополнить.

Также прилагаем:

- копию приказа № 720 «Об утверждении результатов аттестации рабочих мест по условиям труда»;
- копию из Карты аттестации со ссылкой на п.4.2;
- копию коллективного заявления водителей филиала «Троллейбусный парк №3» от 20.01.2019г.;
- копии графиков работ (дополним по требованию);
- копию характеристики рабочего места водителя.

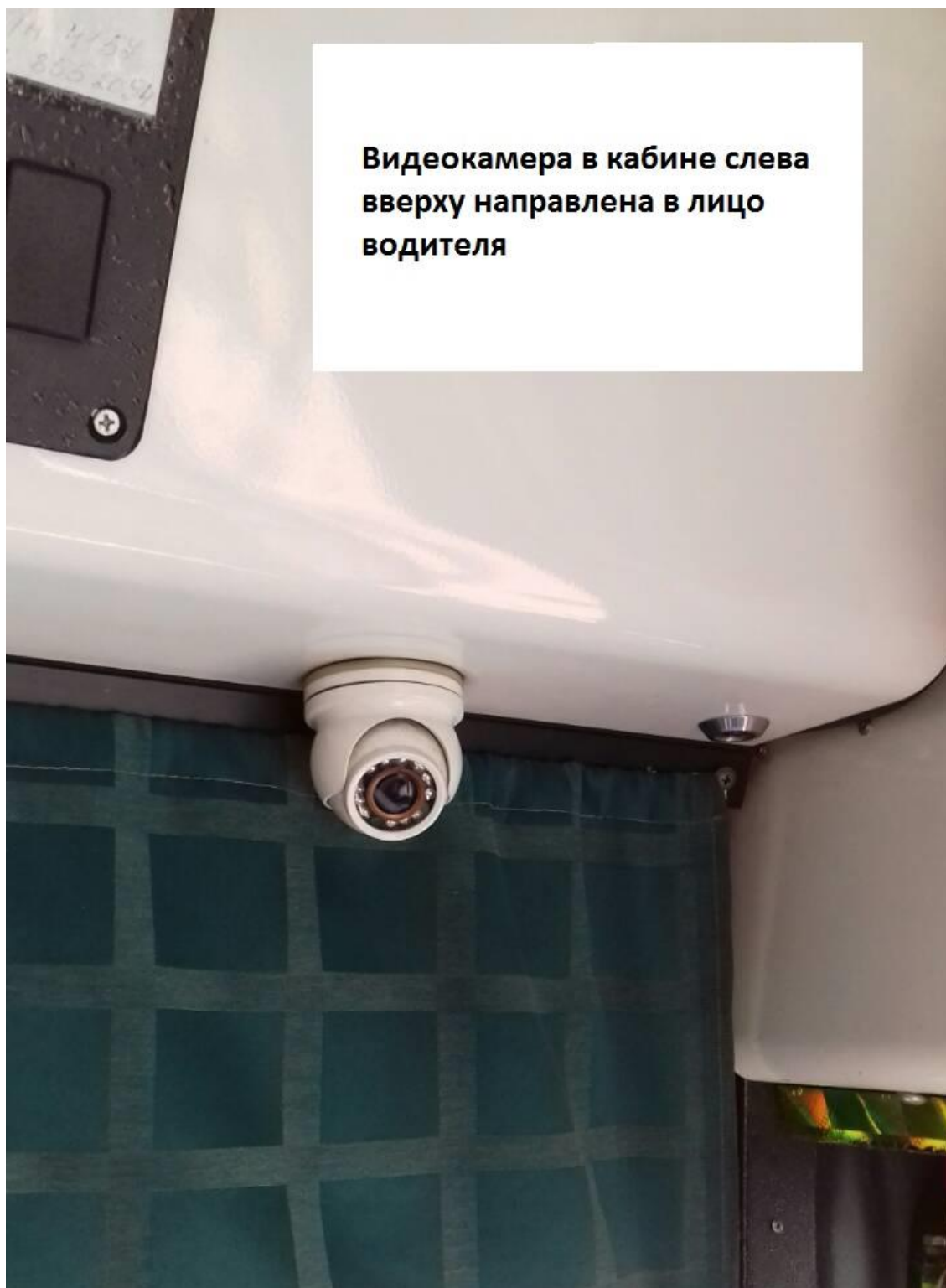


Щели в кабине заклеены скотчем





Подпорка под сиденья (сейчас ставят шпильки и красят в черный цвет, чтобы было не заметно)



**Видеокамера в кабине слева
вверху направлена в лицо
водителя**





Щели в кабине заклеены скотчем



Подпорка в виде кирпича и
противооткатного башмака









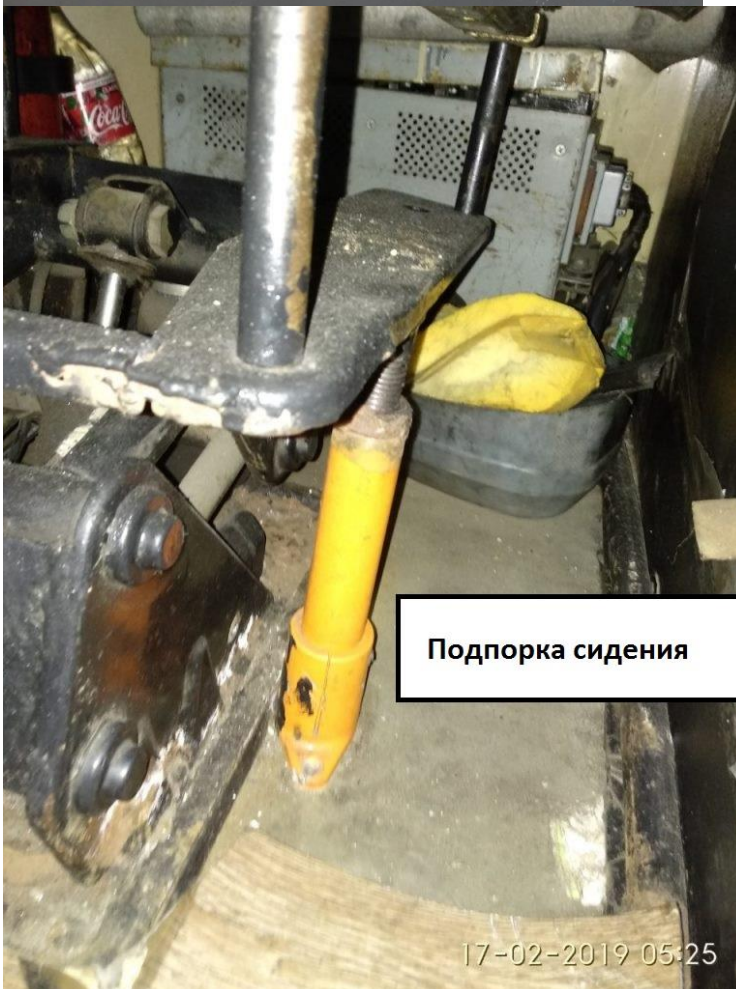
Температура на улице +25С, в кабине +34С







Подогрев магистрали ручного тормоза (стояночный тормоз) в морозы. Кирпич под сиденьем







01 2019

Место
нахождения ПИР
РФ/г. 54 с.п.р.

210305-7

Мастер пиза

1548 17-7

Водитель I смены

Водитель II смены

Проездное

Принят исправным

Стул с сиденьем

Время, характер неисправности

Отметка о выполнении заявки (указать место, время, характер неисправности)

Сильно убоит в дождь

Подвес, сильно изношена и все равно нет поворота

КОНТРОЛЕР ОТК 5

КОНТРОЛЕР ОТК 5

Приемщик

1622

Работа троллейбуса инв. № 468

Место штампа «ЕО»

Место штампа «ДО» ППР

Мастер цеха

Троллейбус принял исправным

Водитель I смены

Водитель II смены

Заявка на неисправность (обязательно указать время, характер неисправности)

не исправлен

Промедлер Ход

перед стрелками, замыкается только после того как стрелки не Ходово

Отметка о выполнении заявки (указать место, время и фамилию выполняющего заявку)

Торжественное не перед стрелками

Не горит красное кормовое свет

Токостенки не от Горюхо

Неисправности, обнаруженные при приеме:

26.30

Присемник

Работа троллейбуса инв. № 468

Место штампа «ЕО»

Место штампа «ДО» ППР

Мастер цеха

Троллейбус принял исправным

Водитель I смены

Водитель II смены

Заявка на неисправность (обязательно указать время, характер неисправности)

Техе неисправности от 20.06.18

Заявка на неисправность (обязательно указать время, характер неисправности)

разборочно фамилию и подписать

и от 14.06.18 Промедлер Ход

при троллейбусе с места: при первом нахождении Ходово передо считается

Отметка о выполнении заявки (указать место, время и фамилию выполняющего заявку)

двигатель и свет только при Ходово

находится не во много без него

троллейбус с места на улице - отключает

са собой. Промедлер в движении

перед стрелками. Только при Ходово

Неисправности, обнаруженные при приеме:

машина неисправна Ход

Проверьте наличие контроллер под

кормово хода и места БУ

Присемник

Работа троллейбуса на №	
064	14
14.08.12	064 14
Место штамп «ДО» ПТР	Место штамп «ДО» ПТР
Мастер цеха	Мастер цеха
Троллейбус принят исправным	Троллейбус принят исправным
Водитель I смены	Водитель I смены
Водитель II смены	Водитель II смены
Всё записано за 14.08.12 перезаписано записано	Всё записано за 14.08.12 перезаписано записано
Замечания (обязательно указать время, характер неисправности, разборчиво фамилию и инициалы)	Замечания (обязательно указать время, характер неисправности, разборчиво фамилию и инициалы)
1. Ограничение скорости передвижения	1. Ограничение скорости передвижения
2. Замечание по поводу	2. Замечание по поводу
3. Подкормка правого борта	3. Подкормка правого борта
4. Не горит на один прибор	4. Не горит на один прибор

Место
штампа «ЕО»

Место
штампа «ДО» ППР

Мастер цеха _____ ()

Тролейбус
принят исправным

Водитель I смены 1103 ()

Водитель II смены 273 ()

1. Стук в заднем мосту слева.
2. Слабый пневмо тормоз.
3. Не работает спидометр
и также повторно
все заявки стоа от 29.08.17

Отметка о выполнении заявки (указать место, время и фамилию выполнявшего заявку)

кроме пяти кабины.

4. Не горит контрольная кнопка
открытия закрытия дверей.
5. Определить контроллер хода
(ходовая включается когда нажимать
педаль до середины)

Приемщик _____ ()

Работа троллейбуса инв. №

059

25



« 6 » 09 17 г.

Место
штампа «ЕО»

Место
штампа «ДО» ППР



Мастер цеха _____ ()

Троллейбус
принял исправным

Водитель I смены 482 ()

Водитель II смены 273 ()

Заявка на неисправность (обязательно указать время, характер неисправности
разборчиво фамилию и подписаться)

1. Отсутствуют натяжители цепи (ручное натяжение)
2. Не горит подсветка и индикатор открывания и закрывания дверей (в темное время суток не видно)

Отметка о выполнении заявки (указать место, время и фамилию выполнявшего заявку)

3. Отсутствует прожектор по краям, не видно прохождения снегопадов
4. Не горит освещение манометров на панели приборов

Неисправности, обнаруженные при приемке:

5. При торможении инвертор тормоза бросает перед из стороны в сторону
6. Не работает сигнализатор

Приемщик _____ ()

Работа троллейбуса инв. №

«12»

09

17 г.

Место
штампа «ЕО»

Место
штампа «ДО» ППР

Мастер цеха

Троллейбус
принят исправным

Водитель I смены

Водитель II смены

1. Стук в передней подвеске слева

Заявка на неисправность (обязательно указать время, характер неисправности разборчиво фамилию и подписаться)

2. Установить предохранитель и заводчик из готовки
проектор на крыше.

3. Заменить шестки на ободах токоприем.

Отметка о выполнении заявки (указать место, время и фамилию выполнявшего заявку)

4. Неисправен сигнал

5. Нет подветки манометров и клапаны
открытия, закрытия дверей

6. Перетянуть амортизаторы.

7. Подобрать для саморез переднюю
крючечку. Добыть булавки подкладыв.

Приемщик

Работа троллейбуса инв. № 468

Место штампа «ДО» ППР 01 18 г.

Место штампа «ЕО» _____

Мастер пеха _____ ()

Троллейбус принял исправным _____

Водитель I смены 4231

Водитель II смены 176 *[Signature]*

Заявка на неисправность (обязательно указать время, характер неисправности, разборчиво фамилию и подписаться)

Нет тормоза!

— блокировочного

— стояночного

Отметка о выполнении заявки (указать место, время и фамилию выполнявшего заявку)

4316 29 129 81 46

Неисправности, обнаруженные при приемке: _____

[Stamp: КОНТРОЛЕР ОТДЕЛА]

Приложение № 11 (лист 3)

Mec70

Место
штампа «ТО-1», «ТО-2», «ТР»

Мастер участка (Ф. И. О.)

Транлейбус

Водитель 1 смены т/н МБС
(подпись)

$$\frac{1}{(0.5)^2}$$

принял исправным Водитель II смены т/н 689 Синий

Задана на неистинность (обязательно указать время, характер неистинности, разборчиво фамилию и подписаться)

08.02.2018 * 09.02.2018 * 10.02.2018;
05.
Полученные заявки!
костя, разработано приложение и подсистема

Отметка о выполнении заявки (указать место, время и фамилию лица, исполнившего заявку)

выполненного задания) 02.10.18 12.02.2018.

11.02.2018, 12.02.2018.
Не устроено!!!

и возможности обнаруженные при приеме

Проектник

Адрес: 100000, г. Москва, ул. Мясницкая, д. 26, к. 1

р. б. т. а. т. п. о. л. е. й. б. у. с. а. и. н. в. №

19

Место
Инициалы «ЕО»

Мастер участка (Ф. И. О.)

Мастер

Пролетейбюс

Водитель I смены т/н 402

 $(\Phi H \Phi)$

122

принял исправным Водитель II смены т.н. 4580

ОПЛАТОВА НА КРЕДИТО

Задана на несправность (обязательно указать время, характер неисправности, место, где произошла неисправность)

См. запись ДТ. 1-10-90
28.02 - 12.02.1990 г.

Отметка о выполнении
выполнено (по записку)

1) пером суща боцута

2) sanctus pene cauozzi vob
diagnost

Benno

с) замечания и предложения
неисправности, обнаруженные при приемке

Бюджет - Трансферты - Приемники

Abstract

Место отметки шифра

(полный)

Контакт: 8000-1000
Информация: 8000-1000
Финансы: 8000-1000
2000-1000 / Москва
МЕХАНИК ОТК №2