

23 січня минулого року, коли електропоїзд підвищеної комфортності №838 Львів–Рівне рушив від платформи Львівського вокзалу, ніхто й гадки не мав, що менше, ніж за годину в ньому розгорнеться низка неприємних подій, внаслідок яких хтось матиме зіпсований настрій, а хтось із соромом позбудеться роботи. Докладніше про перебіг та наслідки цього випадку ми попросили розповісти начальника служби кадрів, навчальних закладів і соціальних питань Львівської залізниці Олександра Копика.

– Усе почалося з того, що на станції Задвір'я до вагона №9 поїзда підвищеної комфортності №838 сполученням Львів–Рівне зайшла з плановою перевіркою бригада ревізорів центру ревізії для перевірки безбілетного проїзду. За діючою інструкцією перед початком перевірки ревізор повинен запитати у провідника, чи нема у вагоні пасажирів, що ухилилися від оплати проїзду. У відповідь провідниця промовчала, та у ході перевірки у вагоні було виявлено 12 безквиткових пасажирів. Всі вони у своїх поясненнях вказали, що дали провіднику від 3 до 5 грн у залежності від відстані проїзду (квиток на той час коштував близько 7 грн).

Зупинок у цього поїзда багато, але на шляху слідування, і це було встановлено під час судового засідання, пасажирів у нього сідають тільки у Львові, на станції Підзамче та у Красному. На всіх проміжних станціях пасажирів тільки виходять. Крім того, під час звірки каси у провідника було виявлено нестачу на суму 1,6 грн. Ще раз підкреслюю, що у письмових поясненнях пасажирів вказано, що гроші вони провіднику давали, але квитків не отримали.

У результаті адміністрація локомотивного депо Здолбунів, якому підпорядковані провідники, прийняла рішення про звільнення цього провідника за порушення умов контракту. У контракті чітко прописано, що провідник може бути звільнений з роботи при виявленні факту провозу безквиткових пасажирів. До речі, у цьому ж поїзді було виявлено ще одного провідника, що припустився аналогічного порушення і теж був звільнений.

Отже, у результаті ревізорської перевірки одна провідниця прийняла таке рішення адміністрації і пішла з роботи, інша вирішила подати позов до суду. У позовній заяві молода дівчина – колишня провідниця, яка навчається у залізничному вищому



## ЗА ДВАНАДЦЯТЬМА “ЗАЙЦЯМИ”...

навчальному закладі, написала, що незважаючи на добре навчання і хорошу роботу, її безпідставно звільнили з роботи. За правилами Укрзалізниці при звільненні за таке порушення прізвище порушника потрапляє до бази даних із позначкою про порушення умов контракту. Це означає, що шансів отримати роботу на Львівській залізниці вдруге у неї нема. Людина, яка “схитрувала” раз, більше не зможе працевлаштуватися на Львівській залізниці.

– Суд першої інстанції м. Рівного досить довго розглядав цю справу, але в жовтні минулого року ми отримали рішення про законність звільнення, – продовжує розповідь Олександр Копик. – Загалом відбулося п'ять судових засідань, на яких були присутні представники Львівської залізниці. Суд розглянув усі докази, надані обома сторонами, допитав ревізорів, що проводили перевірку, вислухав свідків з боку позивача та відповідача.

До речі, у процесі судового розгляду виникла цікава колізія: позивачка привела

на суд свідків, які запевняли, що на власні очі бачили, як брутально поводитися з провідницею ревізори, зокрема не давали й слова сказати у своє виправдання, виривали телефон і таке інше. У числі свідків був працівник локомотивного депо Фастів Південно-Західної залізниці, який також працює провідником.

– Цей пан засвідчив, що випадково був того дня у Львові і повертався в тому самому вагоні, де здійснювала перевірку бригада ревізорів, – розповів Іван Бухеник, юрист-консульт служби локомотивного господарства, який брав участь у всіх судових засіданнях. Цей свідок стверджував, що все викладене в акті ревізії, м'яко кажучи, не відповідає дійсності. Щоправда, у ході судового засідання виявилось (і це доведено відповідними документами), що свідок аж ніяк не міг їхати у вагоні, де працювала позивачка, через те, що того самого дня працював за графіком у своєму поїзді. Якщо перекласти це трохи закручене формулювання із юридичної на звичайну мову, виходить, що свідок дав у

суді неправдиві свідчення. Закон передбачає відповідальність за такі викрутаси, та суд вирішив не акцентувати уваги на цьому питанні і відмовив позивачці у вимозі поновлення її на роботі та виплаті компенсації за вимушений прогул.

Здавалося б на цьому можна було поставити крапку, та позивачка не погодилася з рішенням суду першої інстанції, змінила адвоката і подала апеляцію. Власне тут почалися справжні дива. Апеляційний суд прийняв рішення про необґрунтованість рішення Рівненського міського суду через те, що умови контракту, укладеного з провідником, фактично порушують її права, гарантовані Трудовим законодавством України. Сам факт отримання грошей за безквитковий провіз пасажирів залишено поза увагою і судом практично не досліджувався.

Натомість прийнято рішення про відшкодування Львівською залізницею колишній провідниці вагона приміського сполучення В.Онищук за вимушений 302-денний прогул середньої зарплати у сумі 17 тис. 554 грн 66 коп та поновлення її на посаді провідника. За законодавством таке рішення підлягає негайному виконанню, тому залізня, як законотворча установа, була змушена виконати рішення суду.

Тим часом у колективі пішли чутки на кшталт: “Ти диви, молодець дівчина, змогла таки відбитися! І суд це визнав, хоч диму без вогню не буває”.

Проте остаточну крапку в цій історії, що розтягнулася на цілий рік, поставив Верховний суд України, куди з клопотанням про перегляд рішення Апеляційного суду Рівненської області звернулася Львівська залізня. 9 червня 2010 р. отримано рішення суду вищої інстанції, де визнано правомірним рішення міського суду м. Рівного про звільнення позивачки з посади провідника пасажирських вагонів приміського сполучення та скасовано ухвалу Апеляційного суду Рівненської області як необґрунтовану.

Верховний суд прийняв остаточне рішення! А як же бути із відшкодуванням 17554 гривень?! З'ясувалося, що законодавством не передбачене повернення виплат за вимушений прогул у залізничну касу. Навряд чи колишня провідниця змогла вповні скористатися цими коштами, переважна більшість яких, мабуть, пішла на оплату юридичних послуг. Та головне питання полягає в іншому – заради невеликого зиску молода людина власноруч зруйнувала свою залізничну кар'єру, втративши можливість працевлаштуватися на залізниці. А на сумнівних відшкодуваннях на усе життя не заробиш...

Підготував Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Колаж Антона БЕГЛЯРОВА

## Пиляли-пиляли... І допилялися...

На превеликий жаль, залізня залишається серед об'єктів, які приваблюють нечистих на руку ділків, що намагаються збагатитися за рахунок псування, викрадення та незаконного збуту майна державного підприємства. І нікому з правопорушників не спадає на гадку, що, окрім кримінальної відповідальності за скоєне, вони своїми діями можуть спричинити непередбачувані наслідки, пов'язані із безпекою руху. Залізничники спільно з працівниками транспортної міліції намагаються дати відсіч завзятим зловмисникам, пильно стежачи за порядком у господарстві, влаштовуючи засідки на шкідників та злодіїв.

Прикладом такої співпраці є випадки, зафіксовані на території обслуговування Сарненської дистанції колії.

– Лише впродовж червня цього року наші колійники спільно з працівниками лінійного відділу міліції на станції Сарни спіймали “на гарячому” дві групи викрадачів майна залізниці, щодо яких нині порушені кримінальні справи й триває слідство, – розповідає начальник Сарненської дистанції колії Олександр Царук. – Зокрема, 15 червня на станції Дубровиця двоє учнів

тутешнього профтехучилища Сергій Тергун, 1993 р. н., та Олександр Пляшко, 1992 р. н., викрали матеріали верхньої будови колії і намагалися сховати їх у лісосмузі. Зловмисників із викраденими матеріалами виявили та затримали старший шляховий майстер Володимир Шинкар і працівники транспортної міліції. А вже через день, 16 червня, увечері, двоє місцевих жителів Олександр Москалик, 1991 р.н., і Михайло Мосійчук, 1992 р.н., намагалися викрасти із підвищеної колії №10 станції Антонівка

9 метрів рейки типу Р-43. Варто зазначити, що зловмисники діяли за сценарієм кумедних героїв відомого твору Ільфа і Петрова “Золоте теля”, які пиляли “золоті” гирі, сарненські “прототипи” також намагалися відрізати шмат рейки довжиною 9 метрів за допомогою пилки для різання металу. Завдання не з легких! Тому на цю “процедуру” спритникам довелося витратити не одну безсонну ніч. Вочевидь, зрозумівши, що рейка довжиною 9 метрів є дуже важким вантажем, сарненські “козаки” вирішили ще раз розпиляти “здобич” навпіл. Однак на заваді їм став шляховий майстер Микола Іванчук, який, незважаючи на пізній час (о пів на третю ночі), помітив та спостерігав за діями зловмисників і повідомив про це працівників лінійного відділу міліції на станції Сарни. Тож “металістів” затримали на місці злочину, коли ті думали, що дармовий метал у них уже, як кажуть, у кишені. Сума збитків, завданих залізниці, становить майже 1,5 тис. грн.

Про ці два випадки керівник Сарненської дистанції колії Олександр Царук розповів на

сторінках регіонального видання Рівненської області “Сарненські новини”, щоб привернути увагу громадськості до проблеми залізничників та нагадати про небезпеку, яку становлять дії зловмисників. Для прикладу, на колію №10 станції Антонівка подають вантажні вагони й проводять операції із розвантаження та завантаження. Викрадення рейки могло спричинити їх схід і призвести до аварії з непередбачуваними наслідками та значними матеріальними збитками, а, можливо, і травмуваннями людей.

– Керівництво дистанції колії, її трудовий колектив занепокоєні таким станом справ і просять усіх громадян роз'яснювати, особливо неповнолітнім, неприпустимість скоєння таких правопорушень, – наголосив Олександр Царук. – Нагадаю, що для кожного, хто зазіхне на майно залізниці, яке є державною власністю, за статтею 185 (ч.1) Кримінального кодексу України передбачені покарання: штраф до 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; виправні роботи строком до 2 років; позбавлення волі строком до 3 років.