

“Нині основне завдання служби – захист майнових інтересів залізниці”



Практично щодня в судових інстанціях усіх рівнів працівники юридичної служби залізниці захищають інтереси Львівської магістралі. Завдяки їхнім старанням у більшості випадків вдається зберегти кошти та майно залізниці, забезпечити здійснення оплати зароблених залізницею коштів чи вирішити інші важливі питання. Про роботу юристів залізниці ми розмовляємо з начальником юридичної служби Володимиром ГАЛАСОМ.

– Володимире Ярославовичу, як організована робота юридичної служби?

– Наша робота регламентована відповідними нормативними документами, зокрема постановою Кабінету Міністрів “Про затвердження загального положення про юридичну службу державного підприємства”, положеннями “Про юридичну службу”, “Про консультативну службу відокремленого підрозділу залізниці”. Ми дотримуємося визначеного порядку здійснення претензійно-позовної роботи, затвердженого Укрзалізницею, та керуємося загальнодержавними нормативними актами та рекомендаціями Міністерства юстиції України.

У нашій службі 20 працівників. Наймолодші працюють у нас 3-5 років. Є й досвідчені фахівці, які всю свою трудову діяльність провели на залізниці. Серед таких перший заступник начальника служби Оксана Шевчишин, заступник начальника служби Надія Антонів, а також начальник відділу нормативних актів та аналітичної роботи Любов Багрій та начальник відділу судових спорів Василь Ковба.

Звичайно, у нас існує певний розподіл обов’язків, проте постійно діє принцип взаємозамінності, адже, попри кадрові зміни, на період відпусток ми повинні забезпечити безперервне представлення інтересів залізниці в судах.

За сумлінну працю деякі наші працівники нагороджені відзнаками Міністерства транспорту та зв’язку, Укрзалізниці. Передбачене також додаткове преміювання за претензійно-позовну роботу. Основним критерієм цього є належний захист інтересів залізниці, унаслідок чого збережено її кошти чи майно.

– У чому полягає співпраця служби і юристів підрозділів залізниці?

– Згідно з положенням “Про консультативну службу відокремленого підрозділу залізниці”, усі юристи залізниці підзвітні службі і підконтрольні щодо методики правової роботи. І ми також несемо певну відповідальність за їхню претензійно-позовну роботу.

Для юристів, які працюють на Львівському вузлі, ми організуємо навчання два рази на місяць. Вони доповідають про рух судових справ, результати їх розгляду, ми даємо роз’яснення, спільно визначаємося щодо подальшого оскарження рішень суду та розгляду претензій. Звичайно, у робочому режимі практично щодня контролюємо такі питання.

Роботу решти юристів організують і контролюють начальники юридичних секторів дирекції залізничних перевезень і юристи служб. Періодично збираємо на навчання юристів відокремлених підрозділів.

– Які пріоритетні напрямки діяльності служби?

– Нині основне наше завдання – захист майнових інтересів залізниці. За попередні 2-3 роки це насамперед оформлення правовстановлюючих документів права власності на об’єкти нерухомості, а також державних актів права постійного користування землею. Трапляється, що органи місцевого самоврядування безпідставно, на нашу думку, відмовляють залізниці в оформленні цих документів. Тоді ми звертаємося до суду. Подібні проблеми виникали зі Львівською та Тернопільською обласними радами. Відмова останньої базувалася на тому, що у нас нема акта вводу в експлуатацію об’єктів, які збудовані майже сто (!) років тому. Звичайно, ми вважаємо, що це безпідставно. Зараз кількість справ щодо об’єктів нерухомості зменшується. На сьогодні відокремлені підрозділи залізниці вже мають свідоцтва права власності на 95-98 відсотків об’єктів нерухомості, які перебувають у них на балансі.

Натомість у питанні виготовлення правовстановлюючих документів на право постійного користування землею ще далеко до завершення. Також є важливі повторювані справи, які стосуються заборгованості перед залізницею за питань трудового законодавства.

– Які попереджувальні заходи в договірній роботі передбачені системою правового захисту залізниці?

– Насамперед це стосується етапу підготовки проектів договорів, зокрема договору на перевезення, який безпосередньо пов’язаний із основними доходами залізниці. Наше завдання, дотримуючись чинного законодавства, запобігти включенню до проекту договору невідгодних для залізниці умов, передбачити такі умови, щоб забезпечити інтереси залізниці на стадії виконання договору чи, як це часто трапляється, на стадії судових розглядів. За таких умов особливої ваги набуває узгоджувальна робота з контрагентами, які при укладенні договорів відстоюють власні інтереси.

– Як часто відбуваються судові засідання і що виступає предметом спору?

– Щомісяця в середньому призначається до 80 судових справ, де однією зі сторін є залізниця. Упродовж календарного року в провадженні судів знаходиться майже 800 справ. Із року в рік ця кількість практично не змінюється. Наприклад, у першому півріччі цього року залізниця пред’явила 108 позовів, ще 286 перейшли з минулого року. Із загальної кількості задоволено 85 пред’явлених нами позовів на загальну суму 1,2148 млн гривень, відхилено 11, у стадії розгляду у другому півріччі залишилося 298 справ. За цей же період до залізниці пред’явлено 93 позови плюс 96 залишкових із минулого року. Із цієї кількості задоволено 17, а відхилено 37 на суму 5,0639 млн гривень. 135 перейшли у друге півріччя.

На кількість судових справ найбіль-

ше впливає дисципліна виконання господарських договорів обома сторонами, крім того, обсяги перевезень, фінансовий стан контрагентів залізниці та держави загалом. Натомість трудові конфлікти залежать від трудової дисципліни, від виконання умов Колективного договору тощо. На інтенсивність правової роботи також впливають певні зміни законодавства.

Щодо предметів спору, то це (зі сторони залізниці) такі: плата за користування вагонами, пошкодження чи ремонт рухомого складу, відшкодування збитків від залізничних подій, визнання недійсними рішень податкових інспекцій, земельні, орендні та житлові правовідносини, виконання господарських договорів, стягнення штрафних санкцій, штрафи за статтями Статуту залізниці та інші. А зі сторони контрагентів: повернення провізних платежів, втрата, нестача, пошкодження (псування) вантажу, податкові правовідносини, моральна шкода, виконання господарських договорів, трудові спори, відшкодування шкоди, завданої каліцтвом чи профзахворюванням, тощо.

– Можете навести якісь показові приклади, коли вдалось успішно захистити інтереси залізниці?

– Ось приклад тривалого і непростого процесу відстоювання майнових інтересів Львівської магістралі, зрештою держави в цілому. Наша служба представляла інтереси залізниці у справі про повернення майна – нежитлового приміщення в Рівному по вулиці Набережна, 26а, яке було незаконно вилучене з державної власності, незважаючи на те, що в цій будівлі розміщені і діють підрозділи ДТГО “Львівська залізниця” – Рівненська дистанція водопостачання, вузлова бібліотека, архів. Така ситуація склалася через те, що Господарський суд Рівненської області 28.11.2007 визнав дійсним сфальсифікований договір купівлі-продажу від 14.06.2006 та визнав право власності на згадане приміщення за приватним підприємством “О.С.І. – Сервіс”. У липні цього року Вищий господарський суд України скасував згадане рішення Господарського суду Рівненської області, а справу повернули на новий розгляд до Господарського суду Рівненської області, оскільки нежитлове приміщення, якого стосувалося рішення, ще з 1960 року належить Львівській залізниці на праві господарського відання і перебуває у її володінні та користуванні. У вересні цього року Господарський суд Рівненської області прийняв рішення, яким було визнано право власності на вказане нежитлове приміщення, яке перебуває у господарському віданні ДТГО “Львівська залізниця”, за державою в особі Міністерства транспорту та зв’язку України.

– Чи є випадки, коли вдається обійтися без суду?

– Якщо претензія визнається на досудовій стадії, то позов не подається. Крім цього, є можливість укласти мирову угоду на будь-якій стадії судового розгляду спору. Така угода передбачає практичне визнання позовних вимог стороною-відповідачем і деяке послаблення щодо терміну реалізації вимог із боку сторони-позивача. Наприклад, відстрочка проплати, передачі майна чи інше. Такі випадки в нашій практиці поодинокі і трапляються нечасто.

– Робота кожного підприємства не обходиться без контролюючих органів. Яка роль юридичної служби в такому спілкуванні?

– Розгляд звернень контролюючих органів – частина нашої щоденної роботи. Як правило ми надаємо вказівки щодо звернення правоохоронних і контролюючих органів до керівництва юридичної особи, адже воно

повинно мати повну інформацію про такі звернення та їхню суть. Виходячи зі змісту звернення, консультуємо стосовно порядку дій. Є звернення абсолютно обґрунтовані, які свідчать про порушення, яких допускаються наші працівники в господарській чи іншій сфері діяльності. На такі звернення ми реагуємо якнайшвидше і намагаємося усунути недоліки.

Проте спілкування з контролюючими органами часто буває малоприємним і не обходиться без звернень до суду. Дії юристів у подібних випадках дають змогу запобігти стягненню значних сум неправомірних штрафів і стягнень. Наприклад, була справа щодо оскарження припису Івано-Франківського транспортного прокурора. Суд визнав неправомірним документ транспортної прокуратури. Ще в нас є понад 20 судових справ у спорах із державними інспекціями контролю за цінами. Маємо по цих справах різні судові рішення.

– Чи надає юридична служба консультації працівникам залізниці?

– Так. Вони звертаються до нас як телефоном, так і письмово. Наші працівники консультують залізничників, дають роз’яснення. Неодноразово письмові відповіді на звернення громадян друкувалися на сторінках газети “Львівський залізничник”.

– Які спеціалізовані комп’ютерні програми юристи використовують у своїй роботі?

– Ми користуємося електронною базою даних “ЛІГА: ЗАКОН”. У ній викладена вся нормативно-правова база України (законодавчі акти, підзаконні нормативно-правові акти, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів, накази міністерств і відомств тощо). База автоматично оновлюється, що дає можливість якісно використовувати її в роботі.

– Чи всі законодавчі акти враховують специфіку роботи залізниці?

– На жаль, ні. Наприклад, Закон України “Про здійснення державних закупівель” не враховує нюансів чинної на залізниці системи централізованої закупівлі. Тому, з точки зору контролюючих органів, залізниця, як окрема юридична особа, має проводити конкурсні процедури, а не закупляти без проведення конкурсних торгів у ДП “Укрзалізничпостач” та ДП “Управління промислових підприємств”, які централізовано здійснюють поставку товаро-матеріальних цінностей усім залізницям України.

Ще один яскравий приклад: у законодавстві встановлено певний норматив із працевлаштування інвалідів на будь-якому суб’єкті господарювання, а отже, і на залізниці. Цей норматив визначається, виходячи із загальної спискової кількості працівників. Натомість у законодавстві про залізничний транспорт визначено, що цей норматив застосовується, виходячи з кількості працівників, зайнятих у підсобно-допоміжній діяльності. Різниця суттєва. У результаті такої колізії законодавства Фонд соціального захисту інвалідів застосовує до залізниці штрафні санкції, які ми оскаржуємо в суді. У нас зараз дві судові справи в судах апеляційної інстанції стосовно невиконання нормативу за 2007-2008 роки. Мова йде про штрафні санкції у розмірі понад 20 мільйонів гривень. Остаточне рішення ще не прийняте.

– Як служба оцінює свою діяльність?

– Оцінка нашої діяльності – це відображення рівня захисту інтересів залізниці і рівня дотримання законодавства. Ми собі оцінок не ставимо. Нашу роботу оцінює керівництво залізниці. Слід пам’ятати, що наша функція хоч і важлива, але все ж допоміжна.

Розмову вела Ольга ПАДКОВСЬКА
Фото Ігоря ПАРАЦАКА