

# Сотні тисяч безпечних кілометрів Степана Савки

*Коли доводиться розповідати про людину за кермом, часто починають підраховувати, скільки кілометрів за її плечима. Водій дорожньої ремонтно-експлуатаційної автобазу залізниці Степан Савка ніколи не рахував кілометрів, які йому довелося проїхати. Та можна з упевненістю сказати, що за 41 рік роботи він проїхав не одну сотню тисяч кілометрів. У сімдесятих роках минулого століття, коли Степан Савка закінчив технічне училище №48 і вперше сів за кермо вантажівки, водіїв, які працювали на Львівській залізниці, скеровували у відрядження по всьому СРСР. Тож за вікнами машини він встиг побачити чимало. Одним із відряджень, яке запам'яталося найбільше, стала тривала робота у Ленінакані, куди для відновлення міста після руйнівного землетрусу з'їхалися спеціалісти з усієї країни.*

— Я приїхав туди на вантажівці, — згадує Степан Михайлович, — потім здав її своєму зміннику, що прибув зі Львівської залізниці. Ми так само, як і вся країна допомагали потерпілим у відбудові. Моя машина на той час мала вже 10 років, але була в хорошому стані. Щоправда, за рік експлуатації її так “заганяли”, що потім довелося просто списати...

За роботою та відрядженнями якось непомітно сплинув час, аж не віриться, що

сорок на пенсію. За цей час вирости і стали дорослими діти. У родині започаткувалася трудова династія, син працює у воєнізованій охороні залізниці. А до того я був першим у своїй родині, хто прийшов працювати на залізницю.

Народився Степан Савка у селі Гаї Пустомитівського району Львівської області, за 18 км від Львова. Зараз мешкає у Львові, де спочатку отримав кімнату в сімейному гуртожитку, а потім і двокімнатну квартиру.

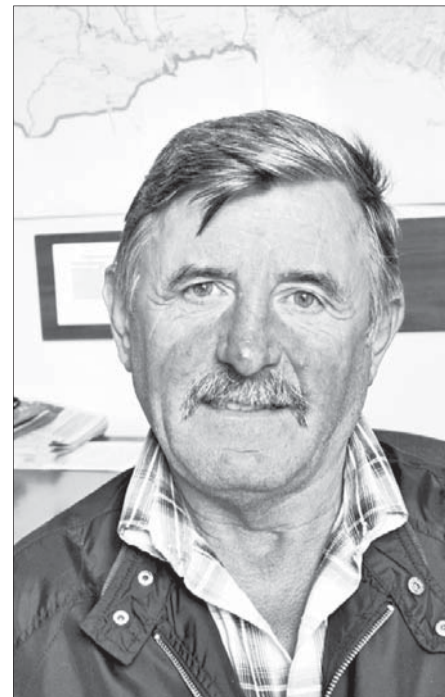
— Я вже двічі дід — донька подарувала внучку Софійку, а син — внука Ромчика, — продовжує розповідь Степан Михайлович. Софійка з батьками нині мешкає в Італії, мій зять — італієць. Софійка вже пішла до школи, вільно спілкується кількома мовами і добре розмовляє українською. Щороку разом із донькою Галиною вона приїздить до нас. Я в Італії ще не був, все часу не вистачало, а дружина їздила. Напевно, як вийду на пенсію, тоді й погостюю у них (сміється). Донька із сім'єю мешкає у Салерно, це приблизно 30 км від Неаполя. До речі, вона зробила непогану кар'єру — працює завідувачкою магазином, її чоловік теж авторитетний спеціаліст в організації, що продає комп'ютери. Взагалі з одруженням доньки вийшла ціла історія. Якось вона потрапила до церковної групи, яка поїхала до Італії. Там познайомилася з італійцем. Все виявилось настільки серйозним, що молодий чоловік приїхав машиною до Львова, аби попросити нашого батьківського благословення на шлюб із Галею. Я був заклопотаний роботою і мало знав про цю

історію, а от дружина все знала. Вона ж мені все і розповіла, так що з батьківським благословенням у молодих проблем не виникло. До речі, мій італійський зять добре розуміє українську, а от розмовляти ще добре не навчився та, думаю, з часом він і це подолає, аби не відстати від доньки.

Степана Михайловича поважають не лише у колі родини, а й на роботі.

— Михайло Савка — один із найкращих наших водіїв, — зазначив колишній начальник відділу експлуатації ДРЕА Ярослав Заруцький. — Коли я прийшов працювати на автобазу, він вже працював. Якщо зовсім коротко і просто, то він порядний і надійний чоловік, на якого можна покласти у найскладнішій справі. Колись він був водієм службового автомобіля першого заступника начальника залізниці Леоніда Ткачука, а Леонід Феофанович поганих водіїв собі не обирав. Та нині найкраще про нього можуть розповісти дівчата з юридичної служби управління залізниці, за якою він уже тривалий час закріплений.

— Ми працюємо зі Степаном Михайловичем уже понад 10 років, — наголосила перший заступник начальника юридичної служби залізниці Оксана Шевчишин. — Він прекрасний фахівець і хороша людина, дуже відповідальний, це мені подобається понад усе, адже саме ця риса необхідна у нашій роботі. Це — фахівець, якому можна довіряти. Тільки такі люди можуть бути справжніми друзями, тож для нашого колективу він справді не просто співробітник,



а друг. Мені можуть заперечити, що у штатному розкладі нема такої посади, та річ в тому, що саме від людини за кермом, від її професіоналізму та реакції, залежить наша безпека. У нас ненормований робочий час, бувало й таке, що доводилося виїздити у відрядження вночі. Та кожного разу ми були впевнені у тому, що наш Степан Михайлович не підведе.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото автора



**З**олоте правило юриспруденції навчав, що краще витратити годину на чітку претензію, аніж дні на судовий спір. Адже правильно сформульована претензія сприяє мирному вирішенню проблеми, збереженню партнерських та дружніх взаємин із контрагентом. Проте, за словами начальника юридичної служби Львівської залізниці Володимира Галаса, визнання претензії

на досудовій стадії нині, на жаль, трапляється не часто. Частіше, якщо не сказати щодня, юрисконсультам залізниці доводиться мати справу із судовими розглядами. При цьому, зазвичай, жоден спір не вирішується швидко. Буває, що на ухвалення остаточного рішення йдуть місяці або й роки. За цей час справи проходять через суди різних інстанцій (зокрема апеляційної та касаційної).

скаргу до Вищого адміністративного суду України. У цьому випадку ціна “суперечки” — понад 29 мільйонів гривень.

Як показує практика, інколи доводиться позиватися не лише з контролюючими органами чи бюджетними установами, а й з міністерствами, які не виконують своїх обов'язків, передбачених законом. Прикладом є справа за позовом до Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи про зобов'язання погодити документи про списання непридатних для подальшого використання за призначенням кількох захисних споруд цивільної оборони, що належать Львівській залізниці. У позові йшлося також про зобов'язання внести запис до Журналу обліку списаних захисних споруд цивільної оборони. Постановою Львівського окружного адміністративного суду позов залізниці частково задоволено, визнано протиправними дії МНС України із відмови у погодженні зі Львівською залізницею документації щодо захисних споруд. Остаточне відстоювання власної позиції залізниця продовжує в суді апеляційної інстанції.

Упродовж календарного року у провадженні судів перебуває кілька сотень справ, де однією зі сторін є Львівська залізниця. Звичайно, виграти усі справи — мета, якої важко досягти. Проте юрисконсульти нашої магістралі намагаються забезпечити високопрофесійний юридичний захист інтересів залізниці з урахуванням її складної структури та особливостей галузі загалом, що особливо важливо нині.

За матеріалами юридичної служби підготувала  
Ольга ПАДКОВСЬКА

## Позовна робота: особливості юридичного захисту

Щомісяця в судах розглядається кілька десятків судових справ, де однією зі сторін є ДТГО “Львівська залізниця”. Предметами спору, як правило, з року в рік (зі сторони залізниці) є: плата за користування вагонами, пошкодження чи ремонт рухомого складу, відшкодування збитків, земельні, орендні та житлові правовідносини, виконання умов господарських договорів, стягнення штрафних санкцій, штрафи за статтями Статуту залізниць тощо.

Натомість зі сторони контрагентів це: повернення провізних платежів, втрата чи нестача або пошкодження чи псування вантажу, податкові правовідносини, моральна шкода, виконання умов господарських договорів, трудові спори, відшкодування збитків, що виникли внаслідок каліцтва чи профзахворовання та ін.

Практично щороку є справи, де залізниця подає позов, що стосується визнання недійсними рішень податкових інспекцій. Наприклад, станом на листопад 2011 року у

Вищому адміністративному суді України розглядалося сім таких справ. По кількох ухвалено рішення на користь залізниці, решта справ ще чекає розгляду у суді касаційної інстанції.

Це не єдиний приклад спірних взаємовідносин із контролюючими органами. У Вищому адміністративному суді України розглядається також дві справи, де відповідачем є КРУ у Львівській області. Залізниця оскаржує обов'язкові вимоги за результатами ревізії та визнання дій неправомірними.

Неперспективно для залізниці виглядають справи про накладення штрафу за порушення вимог Закону України від 02.12.2010 року “Про відповідальність перевізника під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень”. Цей закон покладає на перевізника обов'язок перевірити перед початком міжнародного пасажирського перевезення наявність у пасажирів документів, необхідних для в'їзду до держави прямування чи транзиту. За невиконання цього обов'язку визначено

чималий штраф. Приводом для нього (на прикладі 24-х справ, які перебували у судах станом на листопад 2011) може бути проїзд дитини за ксерокопією свідоцтва про народження, неоформлена закордонна сторінка у паспорті, в'їзд без візи з Росії в Україну, в'їзд без закордонного паспорта, проїзд за паспортом громадянина СРСР, проїзд з дітьми без відповідних документів на них, проїзд із протермінованим паспортом тощо. Дуже дивує, що вся відповідальність покладена саме на перевізника, але уникнути проблем в рамках цього закону можна, лише знаючи міжнародні норми та встановлені при міжнародних перевезеннях вимоги до документів. Разом з тим провідникам таких рейсів потрібно бути уважними і прискіпливими, перевіряючи документи пасажирів при посадці.

Захищаючи інтереси нашої магістралі, юрисконсульти залізниці часто мають справу з законодавчими актами, які не враховують специфіку роботи залізниці. Наприклад, у законодавстві визна-

чено норматив із працевлаштування інвалідів на будь-якому суб'єкті господарювання. Такий норматив визначається, виходячи із загальної спискової кількості працівників. Натомість у законодавстві про залізничний транспорт вказано, що цей норматив застосовується, виходячи з кількості працівників, зайнятих у підсобно-допоміжній діяльності. У цьому є суттєва розбіжність. Внаслідок такої колізії законодавства Фонд соціального захисту інвалідів застосовує до залізниці штрафні санкції, які залізниця оскаржує в судах. Зараз є чотири такі справи. За двома (від 2008 і 2010 рр.) залізниця подала апеляційну скаргу. Мова йде про штрафні санкції в сумі понад 64 млн гривень. У ще одній аналогічній справі за 2009 рік Львівське обласне відділення Фонду соціального захисту інвалідів отримало відмову суду в задоволенні позову на загальну суму майже 30 мільйонів гривень. Натомість у справі за 2007 рік задоволено апеляційна скарга залізниці, проте позивач подав касаційну