

стану дитинства в Україні, які спрямовані на реальне поліпшення становища дітей, зокрема дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування, захист їхніх прав. Безумовно, економічні негаразди знижують можливості держави у створенні необхідної матеріальної бази для забезпечення повної реалізації прав дитини. Явища економічної та соціальної нестабільності дестабілюють систему фінансування навчальних та спеціальних навчальних закладів, слабкою є їхня матеріальна база, що негативно впливає на соціальний захист прав дітей, які виховуються в дитячих будинках, будинках сімейного типу, школах-інтернатах тощо. З огляду на це є гостра необхідність у реалізації єдиної державної політики щодо поліпшення становища дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування, їх освіти та соціально-психологічної адаптації в суспільстві, у використанні міжнародного досвіду розв'язання проблем захисту прав цієї категорії дітей.

#### Література

1. Конституція України // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 30. — Ст. 141.
2. Про забезпечення організаційно-правових умов соціального захисту дітей-сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування: Закон України від 13 січня 2005 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2005. — № 6. — Ст. 147.
3. Про прожитковий мінімум: Закон України від 15 липня 1999 р. № 966-XIV (із змінами, внесеними згідно із законами № 2505-IV (2505-15) від 25 березня 2005 р. // Відомості Верховної Ради України (далі — ВВР). — 2005. — № 17; № 18–19. — Ст. 262; ...№ 2661-IV (2661-15) від 16 червня 2005 р. // ВВР. — 2005. — № 29. — Ст. 383; ...№ 3235-IV (3235-15) від 20 грудня 2005 р. // ВВР. — 2006. — № 9; № 10–11. — Ст. 96; ...№ 489-V (489-16) від 19 грудня 2006 р. // ВВР. — 2007. — № 7–8. — Ст. 66) // Відомості Верховної Ради України. — 1999. — № 38. — Ст. 348.
4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо органів і служб у справах неповнолітніх спеціальних установ для неповнолітніх: Закон України № 609-V (609-16) від 7 лютого 2007 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2006. — № 49. — Ст. 484.
5. За матеріалами Інтернет-сайту [www.president.gov.ua](http://www.president.gov.ua).
6. За матеріалами Інтернет-сайту [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).

УДК 349.243:625.1/5(477)

*А. М. Апанасенко*

### ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОХОРОНИ ПРАЦІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Залізничний транспорт України є однією з важливих галузей економіки України, оскільки вона забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки. Його стабільне та ефективне функціонування є необхідною умовою забезпечення обороноздатності, національної безпеки та цілісності країни, поліпшення умов та рівня життя населення. Одним із важливих напрямків забезпечення стабільності та ефективного функціонування даної галузі економіки є питання охорони праці.

© А. М. Апанасенко, 2008

Охорона праці на залізничному транспорті, на відміну від інших об'єктів управління, пронизує усю виробничу діяльність та нерозривно пов'язана не тільки із виробництвом в цілому, але й з кожним технологічним процесом, кожним робочим місцем зокрема. Тому охорона праці є складовою частиною роботи керівника та виконавця кожного рівня [1, 72].

Аналіз наукових праць свідчить, що вивчення правових проблем охорони праці базується на теоретичних засадах, які розробили С. О. Іванов, В. І. Семенов, С. А. Голощапов, І. Шамшина та інші вчені. В основному науковий пошук цих авторів спрямований на загальні правові проблеми охорони праці. Недостатньо дослідженими залишаються особливості правового регулювання охорони праці в окремих галузях економіки, зокрема на залізничному транспорті.

Тому метою даної статті є встановлення особливостей правового регулювання охорони праці та їх значення на залізничному транспорті.

У науковій літературі охорона праці розглядається як економічна, соціальна та правова категорія. Більше того, охорону праці, як правову категорію, розглядають у широкому та вузькому значенні [2, 255; 3, 47].

Наукою трудового права охорона праці розглядається також як правовий принцип, інститут трудового права, елемент трудових правовідносин та система законодавства. З. Я. Козак зазначає, що, як принцип трудового права, охорона праці відображає зміст усіх норм трудового права, які за своєю сутністю спрямовані на охорону здоров'я та працездатності працівників [4, 393]. О. В. Смирнов сформулював цей принцип як всемірну турботу про охорону праці та здоров'я працівників, який означає встановлення рівного права всіх працівників і службовців на сприятливі для здоров'я умови праці. Він зазначає, що даний принцип базується на існуванні у трудовому праві спеціальних норм, які передбачають диференціацію правового регулювання умов праці залежно від вікових та статевих особливостей працівників та стану їх працездатності [5, 186]. Вважаємо, що така диференціація повинна включати не тільки суб'єктивні чинники, але й об'єктивні. Як вірно зазначив С. А. Голощапов, диференціація правового регулювання охорони праці може бути пов'язана зі специфікою умов, в яких здійснюються конкретні трудові відносини. Така диференціація має важливе значення для розмежування норм по охороні праці від норм, які регулюють суміжні або більш загальні види відносин, та для вірного визначення їх місця як у різних актах, так і в системі законодавства в цілому [3, 101]. Так, наприклад, на залізничному транспорті діють такі спеціальні норми, як: правила — безпеки для працівників залізничного транспорту на електрифікованих лініях, безпеки експлуатації електровозів, тепловозів та моторвагонного рухомого складу тощо; інструкції з охорони праці для основних залізничних професій — екіпірувальників пунктів екіпірування локомотивних депо, моториста поворотного круга локомотивного депо тощо [6, 286]. Застосування даних спеціальних норм з охорони праці на залізничному транспорті залежить від умов праці, характеру виконуваних робіт, інтенсивності, напруженості тощо, тобто об'єктивних критеріїв.

Правове регулювання охорони праці на залізничному транспорті здійснюється на законодавчому, галузевому та локальному рівні. Найважливіші норми, що регулюють питання охорони праці на залізничному транспорті, передбачені в Конституції України, КЗпП України та Законі України «Про охорону праці» від 14 жовтня 1992 р. (у новій редакції від 21 листопада 2002 р.) тощо. Враховуючи специфіку залізничного транспорту, особливе значення мають галузеві та локальні нормативні акти щодо правового регулювання охорони праці.

До галузевих нормативних актів, що забезпечують охорону праці на залізничному транспорті, можна віднести положення, правила та інструкції, розроблені і затверджені Укрзалізницею, які містять обов'язкові вимоги з охорони праці при виконанні різних робіт. Наприклад, правила щодо безпеки експлуатації електровозів, тепловозів та моторвагонного рухомого складу, охорони праці при перевезенні робітників, розміщені житлових, побутових і службових вагонів на коліях у пересувних формуваннях залізничного транспорту тощо. Інструкції з охорони праці для основних залізничних професій: промивальника-пропарювача і слюсаря на ремонті рухомого складу, зайнятого заправкою і ремонтом клапанів заливних приладів цистерн, машиніста піскоподавальних установок локомотивного депо тощо [6, 286].

На підприємствах залізничного транспорту України у відповідності до Закону України «Про охорону праці» здійснюється державний, відомчий та громадський контроль і нагляд. Взагалі, відомчий контроль включає контроль та нагляд відомчими органами нагляду, комплексні та цільові перевірки, оперативний контроль, триступеневий контроль. Контроль та нагляд відомчими органами на залізничному транспорті здійснюється за правильністю виготовлення, встановлення та безпечної експлуатації об'єктів котлонагляду (підйомних споруд, ємностей, які працюють під тиском, парових та водонагрівальних котлів, трубопроводів пару і гарячої води тощо).

Комплексні та цільові перевірки стану охорони праці проводяться на підставі щорічних статистичних звітів, аналізу виробничого травматизму та стану охорони праці на залізницях, у відділах залізниці, на підприємствах, в організаціях та установах залізничного транспорту. Ці питання виступають предметом обговорення при підведенні підсумків виконання колективного договору.

Оперативний контроль виявляє порушення посадових обов'язків керівниками та спеціалістами у галузі охорони праці. Порядок проведення оперативного контролю на залізницях України регулюється Положенням про оперативний контроль за станом охорони праці на залізниці, затвердженим наказом ДТГО «Південно-Західна залізниця» від 20 грудня 2002 р. № 684-Н. Відповідно до цього Положення, оперативний контроль за станом охорони праці проводиться від окремих робочих місць до підприємства в цілому і складається з триступеневого контролю безпосередньо в підрозділах та контролю, що проводиться вищими інстанціями — дирекціями залізничних перевезень, галузевими службами та керівництвом залізниці. Особливість проведення триступеневого контролю на залізничному транспорті полягає у тому, що брати участь у такому контролі додатково можуть певні категорії працівників залежно від

класу станцій. Наприклад, п. 2.1.1 Положення передбачає, що перший ступінь триступеневого контролю здійснюють майстри, бригадири, старші оглядачі вагонів, старші електромеханіки, електромеханіки, начальники поїздів, маневрові диспетчери, чергові по станціях, а на станціях позакласних та 1-го класу додатково: старші прийомоздавачі вантажу і багажу, старші оператори станційно-технологічних центрів, тобто керівники робіт, змін та інших аналогічних підрозділів разом із уповноваженими трудового колективу з питань охорони праці і представниками профспілки.

Громадський контроль за збереженням прав і законних інтересів працівників залізниці у галузі охорони праці здійснюють професійні спілки, їх об'єднання в особі своїх виборних органів і представників, які мають право безперешкодно перевіряти додержання вимог охорони праці та вносити на розгляд посадовими особами пропозиції щодо усунення виявлених недоліків по охороні праці.

Особливості регулювання соціально-трудова відносин щодо охорони праці на залізничному транспорті пов'язані з технологією виробничого процесу та багаторівневою структурою адміністративно-господарського управління. Так на першому рівні за питання охорони праці та промислової безпеки несуть відповідальність керівники дирекцій залізничних перевезень, галузевих служб. На другому рівні — головний інженер залізниці, служби охорони праці, спеціалісти з охорони праці технічних служб та дирекцій залізниць. На третьому рівні — головні інженери відділень доріг, відділи і сектори охорони праці, спеціалісти з охорони праці підприємств і структурних підрозділів залізниць. Відповідно до ст. 13 Закону України «Про охорону праці», для підвищення відповідальності працівників за особисту безпеку, безпеку оточуючих людей та неухильне виконання нормативно-правових актів з охорони праці, правил безпечної експлуатації машин, устаткування та інших засобів виробництва, застосування засобів колективного та індивідуального захисту, на залізничному транспорті діє Положення про застосування талонів-попереджень з охорони праці для працівників залізниці, які зайняті на роботах з підвищеною небезпекою або роботах, де є потреба в професійному доборі», затверджене наказом начальника ДТГО «Південно-Західна залізниця» від 13 травня 2004 р. Особливістю цього Положення є те, що його вимоги є обов'язковими до виконання всіма працівниками залізниці, крім працівників воєнізованої охорони та служб, де талони-попередження застосовуються згідно з системою управління охороною праці відповідних головних управлінь Укрзалізниці. Згідно з п. 3.6 даного Положення працівник, у якого протягом року повторно вилучається талон-попередження, має бути притягнутий до дисциплінарної відповідальності.

Особливістю правового регулювання питань охорони праці на залізничному транспорті є те, що значна частина їх регулюється нормативними актами локального характеру. Але механізм їх прийняття встановлюється централізованими актами, і це визначено Порядком опрацювання і затвердження власником нормативних актів про охорону праці, що діють на підприємстві та Положенням про розробку інструкцій з охорони праці.

Важливе значення у правовому забезпеченні охорони праці на залізничному транспорті належить колективному договору. Колективними договорами на залізницях регулюються такі питання з охорони праці, як: забезпечення необхідними засобами індивідуального захисту працівників, урахування шкідливості та небезпечності робіт, гарантії для працівників у випадку тимчасової втрати працездатності від нещасного випадку на виробництві, у разі смерті, гарантії неповнолітнім, жінкам у сфері охорони праці, працівникам, які здійснюють нагляд і контроль за станом безпеки і умов праці, особливості проведення медичного огляду працівників тощо. Статистичні показники про стан охорони праці на залізничному транспорті вказують на певні недоліки. Так, у першому півріччі 2007 р. отримали травми на виробництві 13 працівників залізниці, для трьох працівників ці травми виявилися несумісними з життям. Найгірше становище у службі колії, де травмовано сімох працівників. У локомотивному господарстві травмовано трьох, у пасажирському — двох, у службах сигналізації та зв'язку, електропостачання, Київській та Козятинській дирекціях — по одному. Смертельні випадки сталися у службі колії — два та в комерційному господарстві — один [7].

Останнім часом на залізничному транспорті все частіше трапляються різного роду аварії. За перше півріччя фахівцями з охорони праці було проведено майже 8 тис. перевірок, підлеглі отримали 2 тис. зауважень. Цифри вражають, та, на жаль, багато зауважень вчасно не усуваються, а повторюються від перевірки до перевірки. Серед таких зауважень — порушення термінів повторних інструктажів з охорони праці; непроведення технічних оглядів кранів, верстатів, пресів, компресорів; відсутність спеціальних відміток на ємностях з рідиною в акумуляторних, відсутність заземлення опор контактної мережі; брак карт освітлення та чутності гучномовного зв'язку ТРА станцій тощо. Особливе питання — якість проведення періодичних медичних оглядів. Наприклад, монтер колії Конопотської галузевої дистанції Б. 12 липня пройшов черговий медогляд, а 18 липня під час роботи на станції Кошари помер від інфаркту. І це вже сьомий смертельний випадок працівників на робочому місці у 2007 р. [7]. Ці обставини, звичайно, вказують на те, що все більше уваги необхідно приділяти удосконаленню та ефективності локального регулювання охорони праці на залізничному транспорті. Усім керівникам варто підвищити відповідальність за забезпечення вимог безпеки, особливо на роботах, які ведуться на коліях. Треба посилити контроль за обов'язковим виконанням нормативів особистої участі в роботі з охорони праці і, безумовно, підвищити якість перевірок при виконанні оперативного контролю за станом охорони праці. Вирішення цих та інших питань, які стосуються охорони праці, необхідно також передбачати на колективно-договірному рівні.

Для забезпечення поліпшення умов та охорони праці у колективних договорах на залізничному транспорті необхідно передбачити таке: з метою забезпечення безпеки руху та безпеки праці, збереження нормальної тривалості робочого часу та часу відпочинку працівників вносити відповідні корективи у технологічні процеси роботи виробничих підрозділів, цехів, дільниць, змін та

індивідуальних робочих місць перед кожною зміною чисельності; забезпечити участь та врахування думки технічної інспекції праці Дорпрофсож у ролі незалежних експертів у комісіях з прийому закінчених будівельних та реконструйованих об'єктів виробничого призначення, дослідних зразків продукції, виробів, спецодягу та нової техніки, робочих місць, у тому числі залізничного рухомого складу, включаючи спеціальний, а також у розробленні технічних завдань та технічних умов на серійне виробництво цієї техніки. Цей захід забезпечить більш ретельну перевірку нової техніки, яка використовується на залізничному транспорті; необхідно здійснювати роботу по втіленню технічних засобів, які забезпечують зниження травматизму та чисельності працівників, які виконують трудові функції на роботах із шкідливими та/або небезпечними умовами праці, а також на роботах, які виконуються в особливих температурних умовах.

Враховуючи вищезазначене, можна дійти висновку, що на залізничному транспорті здійснюється комплексне правове регулювання охорони праці; а галузевим та локальним правовим актам з охорони праці належить провідна роль.

#### Література

1. Надворная Н. М. Коллективно-договорное регулирование социально-трудовых отношений на железнодорожном транспорте: На материалах Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД»: Дис... канд. экон. наук. — Хабаровск, 2006.
2. Шептулина Н. Н. Охрана труда // Трудовое право России: Учеб. для вузов / Отв. ред. Р. З. Лившиц, Ю. П. Орловский. — М., 1998.
3. Голощапов С. А. Правовые вопросы охраны труда в СССР. — М.: Юрид. лит., 1982.
4. Трудове право України: Акад. курс: Підруч. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. / П. Д. Пилипенко, В. Я. Бурак, З. Я. Козак та ін.; За ред. П. Д. Пилипенка. — 2-ге вид., перероб. і допов. — К.: Ін-Юре, 2006.
5. Смирнов О. В. Основные принципы советского трудового права. — М.: Юрид. лит., 1977.
6. Довідник залізничника: У 8 кн. Кн. 4. Охорона праці / Д. В. Зеркалов, В. С. Остапенко, М. В. Дорошенко та ін.; За ред. Д. В. Зеркалова. — К.: Основа, 2004.
7. Рабочее слово. — 2007. — 11-17 авг.

УДК 347.962(477)

**В. В. Кривенко**

#### УПРАВЛІНСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ У СУДОВІЙ СИСТЕМІ ТА ПРОБЛЕМИ ЇЇ ДЕМОКРАТИЗАЦІЇ

Функції органів судової влади та органів суддівського самоврядування реалізуються у певних організаційно-правових формах, під якими слід розуміти зовнішні вияви конкретних дій, які здійснюються органами управління для реалізації поставлених перед ними завдань.

Необхідність удосконалення організаційно-управлінської діяльності судів звернуто увагу в доповіді Голови Верховного Суду В. Онопенка на VIII надзвичайному з'їзді суддів України [1].