

ня будь яких виплат, котрі входять до структури заробітної плати і її застосування не пов'язано з фактом нарахування чи не нарахування роботодавцем спірних виплат. І навпаки, частина друга ст. 233 КЗпП України може застосовуватись при розгляді в наказному порядку вимог про стягнення будь яких виплат, що входять до структури заробітної плати при умові, якщо ці ви плати нараховані роботодавцем, але не виплачені працівникові.

**Встухова І. А.,**  
канд. юрид. наук, доц. кафедри трудового права  
Національного юридичного університету  
імені Ярослава Мудрого

## **ЩОДО ОСОБЛИВОСТЕЙ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРАЦІ ВОДИЇВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

1. Автомобільний транспорт є однією з важливих галузей господарства, котрий забезпечує поряд з іншими видами транспорту розвиток туризму, виробництво та обіг продукції промисловості й сільського господарства, потреби будівництва, задовольняє потреби населення в перевезеннях, а також сприяє зміцненню оборони держави.

2. Відомо, що будь яке виробництво в силу своєї специфіки має певні особливості в організації праці персоналу. Не є виключенням і галузь автомобільного транспорту. На автомобільному транспорті ці особливості пов'язані з правовим регулюванням праці водіїв, які є основною категорією робітників цієї галузі. Слід зазначити, що водії працюють в різних галузях суспільного виробництва і не пов'язані єдиною відомчою системою підпорядкування. Однак правове регулювання їх праці носить централізований характер та відображає специфіку їх трудової діяльності незалежно від відомчої приналежності автомобільного транспорту.

3. Важливим в трудовій діяльності водіїв є те, що їх робота пов'язана з джерелом підвищеної небезпеки. Згідно ст. 1187 ЦК України джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, ...тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює та інших осіб.

Враховуючи наведене трудове законодавство України встановлює спеціальні правила для водіїв при виконанні ними трудової функції. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-14 (далі Закон) водій – це особа, яка керує транспортним засобом і має відповідне посвідчення встановленого зразка. До персоналу автомобільного транспорту належать працівники, які безпосередньо надають послуги з перевезення пасажирів чи вантажів, виконують роботи з ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів, надають допоміжні послуги, пов'язані з перевезеннями (ст. 16 Закону). Персонал автомобільного транспорту повинен відповідати визначеним законодавством вимогам, зокрема: мати необхідний рівень професійної кваліфікації; забезпечувати якісне та безпечне надання послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів чи вантажів; ввічливо та уважно реагувати на звернення і скарги споживачів послуг автомобільного транспорту (ст. 17 Закону). Як відмічалось, робота водіїв пов'язана з джерелом підвищеної небезпеки і тому з метою організації безпечної праці та ефективного контролю за роботою водіїв транспортних засобів автомобільні перевізники зобов'язані: організовувати роботу водіїв транспортних засобів, режими їх праці та відпочинку відповідно до вимог законодавства України; здійснювати заходи, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечувати виконання вимог законодавства з питань охорони праці; здійснювати організацію та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду, забезпечувати їх санітарно-побутовими приміщеннями й обладнанням (ст. 18 Закону).

4. Необхідно зазначити, що трудова діяльність вказаної категорії працівників регламентується Кодексом Законів про Працю України та цілим рядом інших нормативно-правових актів. Особливість правового регулювання праці даної категорії працівників встановлена з моменту прийнятті на роботу. На сьогодні в Україні діє Порядок проведення та стажування водіїв колісних транспортних засобів (далі – КТЗ) (затв. наказом Міністерства транспорту та зв'язку від 05.08.2008 № 975) (далі Порядок). Інструктажі та стажування проводяться з метою підвищення кваліфікації та професійного рівня водіїв, отримання необхідних знань і навичок з питань забезпечення безпеки дорожнього руху. Порядком передбачено декілька видів інструктажів. Проходження певного виду інструктажу є умовою допуску водія до роботи. Так, наприклад,

вступний інструктаж проводиться з водіями, які приймаються на постійну або тимчасову роботу, незалежно від їх стажу, кваліфікації, виду і особливостей перевезень, а також моделі КТЗ, на якому вони працюють (п.п.2.3.1. Порядку). Ще однією умовою допуску водія до роботи є проходження стажування. За загальним правилом стажування водіїв проводиться з метою підвищення кваліфікації та професійного рівня водіїв КТЗ. Однак в певних випадках при прийнятті на роботу стажування є обов'язковим. Так, стажування проводиться з водіями, які мають посвідчення водія на право керування будь-якими категоріями транспортних засобів А, В, С, або D, але які протягом 12 і більше місяців до прийняття на відповідну роботу не працювали водіями або приймаються на роботу водіями вперше. Такі водії допускаються до керування КТЗ після проходження стажування з практичного керування на відповідному транспортному засобі не менше 30 годин (п.3.2 Порядку). Стажування водіїв проводиться під керівництвом водія-інструктора. Для водія при прийнятті на роботу з іншого підприємства, якщо він керував аналогічним КТЗ, проводиться тільки контрольна поїздка під керівництвом водія – інструктора. Після закінчення стажування чи контрольної поїздки, за поданням водія – інструктора приймається рішення про допуск водія до роботи, про що робиться відповідний запис у листі стажування (п. 3.12 Порядку).

5. Проведені науковими організаціями дослідження показали, що праця водіїв відноситься до найбільш напружених видів професійної діяльності.

Робота водіїв протікає на відкритому повітрі і пов'язана з впливом на нього метеорологічних факторів, що залежать від кліматичної зони, пори року, умов погоди, підвищується значимість впливу суб'єктивних факторів на результати діяльності водія та безпеку руху. Тривалість робочої зміни водіїв сягає в багатьох випадках 10–12 год (при дотриманні місячного обліку робочого часу) без строго регламентованої обідньої перерви, яку іноді важко встановити. Необхідно звернути увагу на те, що з двох видів навантажень, котрі діють на людину в процесі праці (фізичної і нервово-емоційної), у водія переважає нервово-емоційна. Вважаємо, що ці специфічні умови повинні враховуватися в комплексі заходів з організації нормування праці перевізником. Праця водія включає: управління автомобілем при виконанні перевезень, приймання автомобіля у змінника, підготовку до виїзду на лінію та оформлення необхідної документації, здача автомобіля зміннику,

усунення ряду несправностей автомобіля. Крім того, водій у ряді випадків виконує обов'язки кондуктора, контролера, експедитора. Проте основним змістом праці водія, найбільш важливим, відповідальним, що займає, як правило, більшу частину робочого часу і разом з тим найбільш характерним для його праці в цілому, є водіння автомобіля. Тому саме процес водіння автомобіля визначає найбільш суттєві психофізіологічні характеристики праці водія. Необхідно відмітити, що у кожній професії можна виділити важливі психофізіологічні властивості людини. Для водія такими властивостями є: зорові відчуття; слухові відчуття; відчуття рівноваги, прискорень, вібрацій; пам'ять; мислення; оперативні якості; реакція; емоційний стан. Стосовно зорових відчуттів слід сказати наступне: можливості органів почуттів і мозку водія не можуть бути необмеженими. Їх перевантаження веде до швидкого перевтомлення, що дуже небезпечно, оскільки в стані втоми водій не може правильно і повністю сприймати ситуацію на дорозі. Враховуючи наведене вважаємо абсолютно правильним встановлення проходження водіями медичного огляду як обов'язкової умови при прийнятті їх на роботу, а також в процесі виконання ними своїх трудових функцій (Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затв. наказом Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства внутрішніх справ України від 31.01.2013 № 65/80). Медичний огляд вказаної категорії працівників проводиться з метою визначення придатності особи до безпечного керування транспортними засобами і поділяється на: попередній, періодичний, щозмінний передрейсовий та післярейсовий, позачерговий.

6. Правове регулювання робочого часу та часу відпочинку, з однієї сторони, гарантує охорону праці і право водіїв на вільний від роботи час та відпочинок, а з іншої – забезпечує виконання ними необхідної міри праці. Робочий час та час відпочинку водіїв регулюється Положенням про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів (затв. наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340) (далі Положення). Положення встановлює особливості регулювання робочого часу та часу відпочинку водіїв та поширюються на автомобільних перевізників та водіїв, які здійснюють внутрішні перевезення пасажирів чи/та вантажів колісними транспортними засобами (далі ТЗ). Зміст Положення, в основному, відповідає трудовому законодавству. Це стосується встановлення нормальної тривалості робо-

чого часу, підсумованого обліку робочого часу, графіків змінності, а також інших умов трудового договору та умов праці. Нововведенням є те, що ТЗ повинен бути обладнаний тахографом. Тахограф є контрольним пристроєм, який встановлюється для показу та реєстрації інформації про рух ТЗ (п. 1.5. Положення). Згідно п. 6.1. Положення автобуси, що використовуються для нерегулярних і регулярних спеціальних пасажирських перевезень, для регулярних пасажирських перевезень на міжміських автобусних маршрутах протяжністю понад 50 км, вантажні автомобілі з повною масою понад 3,5 тонн повинні бути обладнані діючими та повіреними тахографами. Встановлення цього пристрою направлено на контроль за роботою водія з боку роботодавця, на безпеку руху, а також на чіткий облік робочого часу водія. Термін «відпочинок» в Положенні тлумачиться як «безперервний період часу, який водій може використовувати на свій розсуд» (п. 1.5.) Таке тлумачення вказаного терміну, як бачимо, відображає специфіку роботи водія. Згідно п. 4.1. Положення після керування чотирьох годин водій повинен зробити перерву для відпочинку та харчування тривалістю не менше 45 хвилин, якщо не настає період щоденного (міжзмінного) відпочинку.

7. Певні особливості в правовому регулюванні праці водіїв встановлені при міжнародних перевезеннях пасажирів і вантажів. Організацію міжнародних перевезень пасажирів і вантажів здійснюють перевізники відповідно до міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень. До міжнародних перевезень пасажирів та небезпечних вантажів допускаються резиденти України, які мають досвід роботи на внутрішніх перевезеннях на договірних умовах не менш ніж три роки. Резиденти України, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів чи вантажів, та (або) фахівці, призначені ними відповідальними за організацію та безпеку перевезень, повинні мати документ, що засвідчує їх кваліфікацію, вимоги до якої та порядок її підтвердження визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. Вимоги до професійної кваліфікації за обсягами та рівнем підготовки мають передбачати володіння достатніми знаннями, для того щоб належним чином ефективно займатися професійною діяльністю міжнародного автомобільного перевізника, зокрема знаннями таких предметів: комерційне і фінансове управління підприємством; технічні стандарти і операції; безпека дорожнього

руху; доступ до ринків; елементи торгового, соціального і трудового, цивільного і податкового законодавства. Вимоги до професійної кваліфікації мають бути підтверджені шляхом успішного складання обов'язкового письмового екзамену, а за необхідності й усного, що проводиться органом, установою чи організацією, призначеною центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. До міжнародних перевезень пасажирів та (чи) вантажів допускаються резиденти України, які склали обов'язковий письмовий екзамен на професійну придатність у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. Право на здійснення транспортними засобами міжнародних перевезень пасажирів надається водіям, яким виповнився 21 рік. Право на керування автобусами на міжнародних маршрутах мають водії, які останні три роки працюють водіями автобусів (ст. 59 Закону). Встановлені вимоги для водіїв міжнародних перевезень свідчать про те, що їх робота є дуже відповідальною та небезпечною. У зв'язку з цим хотілося б навести приклад роботи такої категорії водіїв як далекобійники. Робота далекобійником – це важка праця, яка під силу не кожному водієві вантажного автомобіля. Разом з тим це цікава професія, не позбавлена частки авантюризму, романтики і, зрозуміло ж, високої оплати. Серед водіїв далекобійники вважаються окремою кастою, що живе в своєму світі. Це не просто професія – це спосіб життя, життя на колесах. Не кожен водій здатний винести ті моральні і фізичні навантаження, які щодня зустрічають його в далекому рейсі. Водій і автомобіль, дорога і вантаж – ось основні складові тих титанічних зусиль, які лягають на плечі людей, котрі обрали цей шлях. Претендент на роботу далекобійником повинен мати чималий стаж водіння вантажного транспорту. Крім того, він повинен володіти величезною витримкою і фізичною силою, витривалістю, а бажано і навичками самооборони. Потрібно відмінно орієнтуватися в ситуації, бути комунікабельним, вміти правильно розрахувати і вибрати оптимальний маршрут, знаходити виходи з екстремальних ситуацій. Водій несе матеріальну відповідальність за вантаж та, незважаючи ні на що, має доставити його в місце призначення у встановлений строк в цілості й схоронності. Простої в багатокілометрових чергах на кордонах, митницях, в пунктах розвантаження – навантаження вимагають величезного терпіння. Не кожна нервова система здатна витрима-

ти таку кількість безсонних ночей і переживань, які припадають на частку далекобійників. Це величезна праця, порівняна з самопожертвою.

8. Наприкінці слід зазначити про те, що автомобільний транспорт займає значне місце в обсязі перевезень. Причому відмічається тенденція до його постійного розвитку та оновленню. Збільшення кількості автомобільного транспорту та його перевезень зумовлює необхідність ще більш глибокого та всебічного вивчення правового регулювання праці вказаної категорії персоналу.

**Вишновецька С. В.,**

канд. юрид. наук, доц. кафедри цивільного права і процесу  
Національного авіаційного університету  
(м. Київ, Україна)

## **ПРОБЛЕМИ ЛОКАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В КОНТЕКСТІ РОЗРОБКИ НОВОГО ТРУДОВОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ**

В сучасній юридичній літературі виділяють декілька ознак, які відрізняють метод трудового права від методів інших галузей права. Серед них однією з основних є поєднання централізованого і локального, нормативного (законодавчого) і договірної регулювання трудових і пов'язаних з ними відносин. Наявність локального правового регулювання є однією із особливостей галузі трудового права. У трудовому праві широко застосовуються локальні нормативно-правові акти, які розробляються і приймаються безпосередньо на підприємстві. У таких актах відображається специфіка умов виробництва, а також конкретизуються і доповнюються централізовані нормативні положення в межах наданих відповідним суб'єктам повноважень. В сучасних умовах господарювання значна увага повинна бути приділена ролі локальної правотворчості, розвитку локальних нормативних актів, які є важливим регулятором трудових і пов'язаних з ними відносин в організації. Тому ігнорування механізмів локального регулювання в проекті Трудового кодексу України видається недопустимим. Значним недоліком проекту ТК України є відсутність у ньому навіть згадки про локальні нормативні акти.