

УДК 349.24: 347.763

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА

Шишкина Ю.О.

В современный период, когда от работников транспорта зависит жизнь и здоровье людей, а также успешное функционирования предприятий, возникает необходимость в обеспечении детального регулирования данных отношений. В связи с тем, что транспортные средства отнесены гражданским законодательством к источникам повышенной опасности, государство устанавливает повышенные требования к работникам транспорта. Также наряду с российским законодательством действуют и международные правовые акты в отношении данной категории работников. Работники, которые непосредственно заняты управлением транспортом, а также лица, обеспечивающие его движение, порой длительные периоды времени находятся на значительных расстояниях от своей организации. Помимо этого деятельность на транспорте зачастую связана с воздействием на работников таких отрицательных производственных факторов как шум, перегрев помещений, вибрация, смена климатических и часовых поясов и многое другое, что ведет к повышенной нервно-эмоциональной нагрузке, стрессам. Поэтому, принимая во внимание все вышеперечисленное, труд данной категории работников подлежит специальному правовому регулированию.

Ключевые слова: работники транспорта, источник повышенной опасности, работодатель, регулирование труда.

FEATURES OF THE LEGAL STATUS OF TRANSPORT WORKERS

Shishkina Y.O.

In the modern period when life and health depend on transport workers as well as the successful functioning of enterprises, there is a need to ensure detailed regulation of these relations. Since vehicles are classified by civil legislation as

sources of increased danger, the state sets increased requirements for transport workers, and along with Russian legislation, international legal acts apply to this category of workers. Employees who are directly engaged in transport management as well as those who ensure the movement of transport are sometimes at considerable distances from their organization for long periods of time. In addition, labour on transport is often associated with the impact on workers of such negative production factors as noise, overheating of premises, vibration, change of climatic and time zones, etc., which leads to increased nervous and emotional stress. Therefore, taking into account all of the above, the work of this category of employees is subject to special legal regulation.

Keywords: transport workers, source of increased danger, employer, labour regulation.

В современных условиях труд работников транспорта регулируется не только отечественным законодательством, но и нормами международного права, особенно подробно на сегодняшний день на международном уровне урегулированы особенности трудовой деятельности моряков. В связи с наличием большого количества нормативных правовых актов в части регулирования данных отношений на практике возникают проблемы при их применении в отношении рассматриваемой категории работников.

Эффективность развития предприятия, экономики и государства в целом зависит от транспорта, который с момента возникновения и по сегодняшний день был и остается важнейшей составляющей и основным средством передвижения грузов и людей.

Современный процесс производства и реализации продукции обычно невозможен без использования транспортных средств. Как отмечает С.Ю. Головина, «в условиях рыночной экономики с ее многообразными формами собственности на средства производства формируется рынок труда, для которого характерна конкуренция... Трудовые отношения, как неотъемлемая часть экономических отношений, отражают все трудности переходного периода

от плановой экономики к рыночной... Общественно-политические события начала 90-х гг. неизбежно повлекли за собой коренное реформирование трудовых отношений...» [4, с. 20,22].

Можно отметить, что в данных условиях достаточно сложно урегулировать в должной мере трудовые отношения, и, особенно, с какой-то одной конкретной категорией работников. Нередко именно от надлежащей организации работы сотрудников транспорта зависит конечный финансовый результат деятельности предприятия.

Транспорт в России, как и во всем мире, имеет огромное значение для экономического и культурного развития страны, сотрудничества с другими странами, укрепления и развития экономической системы хозяйствования, в решении социально-экономических проблем. Независимо от социально-экономического строя и внешнеполитической ситуации в стране, необходимо вступать в определенные правовые взаимоотношения с грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами, физическими и юридическими лицами, разнообразными видами транспорта и собственниками транспортных средств.

В этих условиях договор перевозки занимает в системе договоров доминирующее положение, является базовым, поскольку именно этот договор выполняет основные задачи, связанные с перемещением материальных ценностей, способствует выполнению обязательств по доставке продукции потребителю, перевозке пассажиров, не только внутри отдельно взятой страны, но и в мировом масштабе в целом.

Регулирование, возникающих правоотношений необходимо для достижения основной цели, стоящей перед данным видом услуг – это доставка груза, пассажиров в нужный пункт назначения, с комфортом и без повреждений. Сама перевозка относится к категории услуг (как одного из объекта гражданских прав) [15, с. 61].

В Гражданском кодексе Российской Федерации (ГК РФ) предусмотрены основные положения перевозок грузов, относящиеся ко всем видам транспорта, также условия конкретных перевозок определяются транспортными уставами,

кодексами и принятыми в их развитие правилами. Сам Гражданский кодекс предоставляет возможность определять общие условия перевозок транспортными уставами и кодексами.

Транспорт (от лат. *transporto* – перемещаю) – отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. Различают наземный (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный), водный (морской, речной) и воздушный транспорт (авиационный) [19, с. 1362].

В ст. 1079 ГК РФ транспорт относится к источникам повышенной опасности, в связи с этим государство устанавливает повышенные требования к работникам транспорта, ведь от их работы зависит не только их жизнь и здоровье, но также окружающих их людей. Под источником повышенной опасности понимается деятельность по использованию материальных объектов, обладающих повышенными вредоносными свойствами.

Данное определение имеет существенные недостатки.

Во-первых, вслед за Октябрем Алексеевичем Красавчиковым необходимо задаться вопросом, определяется ли повышенная опасность деятельности ее родом и характером? Поскольку род деятельности не обуславливает необходимость использования особых материальных объектов, обладающих повышенной опасностью, то следует ли считать, что опасные свойства определяются ее характером [7, с. 129]?

Во-вторых, вред причиняется не деятельностью, а непосредственно материальным объектом, деятельность же в данном случае является лишь необходимым звеном причинно-следственной связи между поведением владельца источника повышенной опасности и наступившим вредом [7, с. 129].

В-третьих, повышенная опасность определяется не только и не столько вредоносными свойствами, сколько неподконтрольностью этих свойств человеку, деятельность же людей, «слагающаяся из актов воли человека, не может быть подконтрольной [2, с. 11].

В-четвертых, привлечение к ответственности возможно за совершение (или не совершение) конкретных действий, а не за деятельность по

использованию как таковую, хотя предвидение наступления последствий может быть общим, а не конкретным [2, с. 54].

Наиболее точным определением, отражающим всю сущность источников повышенной опасности, является следующее: «источники повышенной опасности – это предметы материального мира, владение и пользование которыми в определенных условиях места и времени чревато причинением существенного вреда вследствие их неполной подконтрольности оператору» [16, с. 148].

Как и российское законодательство, законодательство Германии детально разрабатывало и широко применяет институт «источник повышенной опасности», и действует исходя из принципа «презумпции ответственности», ответственность наступает независимо от вины. Германский законодатель принял целый ряд специальных законов, посвященных отдельным видам правонарушений. Так законы 1952 г. «О правилах дорожного движения» и 1978 г. «Об ответственности за причинения вреда» представляют новую редакцию имперского Закона 1871 г. «О возмещении ущерба, причиненного жизни и здоровью на железнодорожных и горных предприятиях», распространяющих свое действие на все транспортные средства [12, с. 49].

«На сегодняшний день структура правоотношений по перевозке настолько сложна, построена по средствам взаимодействия и взаимозависимости различных этапов процесса, что цель данного процесса – непосредственная доставка объекта перевозки в пункт назначения – уже зачастую не может быть достигнута при участии лишь двух этих субъектов. ... Немалая роль в этом разнообразии понимания и регулирования статуса участников перевозочных отношений отводится международным договорам, а также актам национального законодательства» [5, с. 53].

В связи с тем, что отношения в сфере перевозок затрагивают не только национальные интересы, но и международные, данные отношения регулируются не только внутри страны, но и за ее пределами.

Например, в области транспорта, перевозки грузов и пассажиров заключается значительное число международных договоров. Обычно такие соглашения содержат требования к перевозочной документации, определяют порядок приёма груза к перевозке и выдаче его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий и исков. В качестве примера можно привести Варшавскую конвенцию по унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. с дополнительным протоколом к ней 1955 г. [11] и иные конвенции.

Следует привести один из примеров судебной практики по рассмотрению одного из дел, касающегося договора перевозки и применению Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов.

«Так, в деле *Datec Electronic Holdings Ltd. & Incoparts BV v. United Parcel Service Ltd. & Anor*, рассмотренном Английским Высоким судом (English High Court) в 2005 году, спор возник из договора перевозки груза (компьютерные процессоры) из Великобритании в Нидерланды, причем до аэропорта Кельн (ФРГ) перевозка должна была осуществляться воздушным транспортом, а далее до Амстердама груз должен был следовать на автомобилях. Договор заключен по Интернету, и к нему применялись стандартные условия перевозок грузов, разработанные перевозчиком – компанией *United Parcels Service (UPS)*. Накладная CMR на перевозку не оформлялась. Суд установил, что груз доставлен на склад перевозчика в Амстердаме, однако в дальнейшем все следы груза были утеряны. Истцы предположили, что груз украден работниками UPS. По их мнению, перевозка груза из аэропорта Кельн в Амстердам подчинялась Конвенции (Великобритания – участник). При этом ответственность UPS за утрату груза согласно п. 1 ст. 17 Конвенции не ограничивается 25 франками за килограмм по ст. 23, поскольку утрата груза вызвана "злоумышленным поступком" работников UPS (ст. 29). Соответственно UPS несет ответственность за утраченный груз в размере его полной стоимости, то есть 241 241 фунта стерлингов, а не в пределах лимита, установленного ст. 23

Конвенции, – 658 фунтов стерлингов. По мнению суда, перевозка груза подчиняется Конвенции, хотя она и не была оформлена накладной CMR. Положения же стандартных условий UPS, инкорпорированные в договор перевозки, являются недействительными в части, противоречащей Конвенции. Поскольку истец не представил доказательств того, что груз был похищен работниками UPS, на основании ст. 23 судья ограничил ответственность перевозчика суммой в 658 фунтов стерлингов (против 241 241 фунта стерлингов, как требовали истцы)» [8, с. 34].

Международное законодательство также распространяется и на трудовые отношения с работниками транспорта, потому что данные отношения регулируются не только национальным законодательством, но также и международными правилами, в частности Конвенциями Международной организации труда (МОТ). Например, Конвенция МОТ № 186 «О труде в морском судоходстве» [10] и иные конвенции МОТ.

Данные примеры были приведены в связи с тем, что «использование общих понятий международного частного права применительно к транспортной деятельности государств необходимо, по крайней мере, для принятия справедливых и правомерных решений, отражающих требования и интересы участников внешнеэкономического оборота. Существенно и то, что при формировании современной договорно-правовой базы для транспортной деятельности государствам необходимо проводить тщательное сравнение (сопоставление) не только законодательству друг друга, но и с действующими международно-правовыми положениями в данной области» [1, с. 22].

Работников транспорта можно разделить на несколько групп [21, с. 359-360] (в зависимости от специфики регулирования выполнения ими трудовых функций).

Первая – это лица, труд которых связан с непосредственным управлением транспортными средствами и управлением движением этими средствами (водители автомобилей, трамваев, троллейбусов; машинисты автокомпрессора;

трактористы и так далее) [18]. Трудовая деятельность вышеуказанных работников наиболее жестко регулируется нормативными правовыми актами.

В настоящее время транспорт относится к источникам повышенной опасности, в связи с этим законодатель устанавливает как общие требования ко всем работникам транспортной сферы (состояние здоровья, профессиональной подготовке), так и специфические (наличие специальных квалификационных свидетельств, иногда наличие российского гражданства и другое).

В России для данной категории работников введен запрет на забастовку или иное прекращение работы в соответствии со ст. 142, ст. 379, ст. 413 ТК РФ.

Для сравнения, если посмотреть зарубежный опыт, то там достаточно развит данный способ урегулирования споров работниками транспорта, например, около 200 сотрудников аэропорта Дюссельдорфа парализовали забастовкой его работу. В соответствии с позицией Комитета по свободе объединения Международной организации труда право на забастовку может быть ограничено только в трех случаях. Это чиновники, исполняющие свои функции от имени государства; работа, прекращение которой может ставить под угрозу жизнь, безопасность или здоровье части или всего населения; обстановка острого национального кризиса [13, с. 97].

Следует отметить, что во Франции Кодексом труда запрещено увольнять работников за участие в забастовках, такие увольнения признаются недействительными [3, с. 41].

В Японии только в 1948 г. по требованию главнокомандующего оккупационных сил отменили право на забастовку. Право на забастовку косвенно закреплено в ст. 28 Конституции Японии [9, с. 35].

Для сравнения в Великобритании право на забастовку в законодательстве отсутствует, но нет и прямого запрета. Закон о защите найма 1978 г. предусматривает, что работодатель может уволить работника за участие в забастовке и других коллективных действиях в связи с тем, что английская теория права рассматривает забастовку как прямое нарушение трудового договора со стороны работника, а именно как неисполнение предусмотренной

договором обязанности с готовностью и желанием работать. Законодатель Великобритании запретил работникам определенных отраслей участвовать в забастовках, в том числе работникам транспорта [14, с. 84, 86].

Международным Пактом об экономических, социальных и культурных правах 1966 г. предусмотрено, что государства обязаны обеспечить право на забастовку при условии его осуществления в соответствии с законом каждой страны. Например, Закон о труде на железной дороге и Национальный закон о трудовых отношениях в США защищают право рабочих на организацию и проведение коллективных переговоров, и использование экономических механизмов. Работники, выражающие свой протест на рабочем месте с путем забастовки, имеет право это делать с условием, что данные протесты будут мирными, не требующие от работодателя незаконных действий, не нарушающие условия коллективного соглашения [6, с. 17, 18].

Конституционный суд РФ в своем определении от 16 октября 2003 г. № 318-0 прописал: запрет забастовок распространяется не на всех без исключения работников, занятых в организациях, относящихся к системе гражданской авиации, а лишь на определенную их категорию с учетом характера деятельности, а также значимости выполняемых ими работ [17].

Ко *второй группе* относятся лица, выполняющие работы по непосредственному техническому обслуживанию транспортных средств [21, с. 360]. Работников, обеспечивающих организацию коммерческого и иного использования транспортных средств, а также решение общих вопросов управления и контроля в организации можно отнести к третьей группе, это так называемый административно-управленческий персонал транспортных предприятий.

Работники третьей группы интересны тем, что они не менее важны для безопасности движения, так законодатель в некоторых случаях прямо прописывает работодателю, чтобы в штате была данная категория работников.

Так работодатель, например, обязан предусмотреть в штате должности руководящего персонала, ответственного за соблюдение правил летной эксплуатации воздушных судов.

И к *четвертой группе* относятся иные лица, которые работают в транспортных организациях (кондуктора, контролеры, работники авто- и железнодорожных вокзалов, аэропортов и др.) [21, с. 360].

Данные работники хотя и выполняют вспомогательную функцию, но они также влияют на общую безопасность. Не только капитан судна, капитан корабля, водитель, машинист обязаны выполнять все требования, предусмотренные действующим законодательством в отношении работников транспорта, но также и кондуктор, работники аэропортов и другие обязаны соблюдать требования и поддерживать, обеспечивать порядок, выполнять добросовестно свои обязанности, а также соблюдать правила техники безопасности. Работники, которые задействованы только косвенно, например, врач, который проводит предварительные медицинские осмотры, обязан добросовестно и тщательно его провести во избежание катастрофы.

Завершая рассмотрение данного вопроса, следует отметить, что выделение в отдельную главу специфики регулирования труда работников транспорта, является важным этапом развития российского законодательства. Данные отношения, прошли длинный исторический путь, начиная свои зарождения в дореволюционной России, испытали на себе довольно жесткие формы контроля и ограничений в период СССР, пережили промежуточный (так называемый «бесконтрольный») период в 1990-е гг. и получили непрерывно совершенствующееся нормативное закрепление в Трудовом кодексе РФ в наше время.

История становления и развития любой совокупности норм – сложный и многогранный процесс, не всегда складывающийся на протяжении времени стабильно и гладко. Так же происходило на протяжении десятилетий и с регулированием труда работников транспорта.

В России регулирование данных отношений прошло сравнительно короткий путь (по сравнению с зарубежным законодательством). В этой связи нельзя не согласиться с мнением одного из ведущих специалистов в области трудового права В.Н. Скобелкина о том, что некоторые законы недостаточно эффективны не только потому, что нет соответствующей материальной базы, но и из-за отсутствия установленного порядка реализации [20, с. 7].

Таким образом, в трудовом праве, во-первых, признается реальная потребность в детальном регулировании труда работников транспорта и, во-вторых, подтверждается фактическое наличие оснований дифференциации.

После принятия нового ТК РФ, зная в какой мере он регулирует трудовые отношения с работниками транспорта, можно прийти к выводу, что многие проблемы, существующие на практике, не нашли своего разрешения в этом кодифицированном акте.

Таким образом, правила, определяющие порядок обращения с источником повышенной опасности, должны быть рассчитаны лишь на лиц, прошедших соответствующее обучение, имеющих специальную подготовку и допущенных в установленном порядке к их использованию. Оптимальным вариантом реализации этой задачи, являются процедуры лицензирования эксплуатации источников повышенной опасности для организаций и предпринимателей, получения права управления источником повышенной опасности для физических лиц, оформления допуска к работе с источниками повышенной опасности на производстве и т.д.

Подводя итог сказанному выше, попытаемся сформулировать понятие правил безопасного использования источников повышенной опасности в юридической интерпретации. Под ними следует понимать установленный нормами права порядок обращения с источниками повышенной опасности, обеспечивающий безаварийные условия их функционирования и максимальную защиту от неблагоприятных последствий в случае выхода их из-под контроля человека, с учетом технических возможностей систем и психофизиологических особенностей лиц, допущенных к управлению ими.

Список литературы:

1. Алиев Э.А. Проблемы развития транспортной деятельности государств в доктрине международного частного права // *Международное публичное и частное право*. 2006. №4 (31). С. 18-22.
2. Белякова А.М. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1967. 56 с.
3. Васильева В.И. Особенности прекращения трудового договора по законодательству Австрии и Франции // *Юрист*. 2006. № 3. С. 39-42.
4. Головина С.Ю. Понятийный аппарат трудового права. Екатеринбург: Изд-во УрГЮА, 1997. 178 с.
5. Каменков В.С., Каменков А.В. Специфика субъектов правоотношений в договоре перевозки // *Юрист*. 2007. № 8. С. 53-60
6. Кауров В.Г. Трудовое право США и нормы международного трудового права // *Международное публичное и частное право*. 2001. № 4. С. 15-27.
7. Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. М.: Юрид. лит., 1966. 200 с.
8. Канашевский В.А. Договор международной автомобильной перевозки грузов в российской и зарубежной судебной практике // *Хозяйство и право*. 2008. № 2. С. 30-37.
9. Киселев И.Я. Зарубежное трудовое право: Учебник для вузов. М.: Изд-во «Норма». 2000. 257 с.
10. Конвенция Международной организации труда № 186 «О труде в морском судоходстве» (г. Женева, 7 февраля 2006 г.) [Электронный ресурс] // *Conventions* [сайт]. 2023. URL: <https://goo.su/LpHTvd> (дата обращения: 17.12.2023).
11. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (вместе с «Дополнительным протоколом») (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) (с изм. от 18.09.1961) // *Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных*

СССР с иностранными государствами. Вып. VIII. М.: [Литиздат Н.К.И.Д.], 1935. Ст. 326-339.

12. Лысенко О.Л. Гражданское право Германии в XX в.: реформирование обязательственного права // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. 2006. № 6. С. 37-52.

13. Лютов Н.Л. Забастовка сотрудников аэропорта г. Дюссельдорфа // Трудовое право. 2012. № 7. С. 95-101.

14. Мачульская Е.Е. Понятие и содержание договора трудового найма по законодательству Великобритании // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. 1997. № 4. С. 73-87.

15. Нарозников Н.К. Услуги и работы в сфере перевозок железнодорожным транспортом // Юрист. 2005. № 4. С. 60-62.

16. Невзгодина Е.Л. Внедоговорные охранительные обязательства: Учеб. пос. / Под ред. М.Ю. Федоровой. Омск. Изд-во: Ом. гос. ун-та, 2008. 565 с.

17. Определение Конституционного суда Российской Федерации от 16.10.2003 г. № 318-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалоб Федерации профсоюзов авиационных диспетчеров Российской Федерации и Тюменской территориальной организации Федерации профсоюзов авиационных диспетчеров Российской Федерации на нарушение конституционных прав и свобод положением пункта 1 статьи 52 Воздушного кодекса Российской Федерации» [Электронный ресурс] // ЮИС Легалакт [сайт]. 2023. URL: <https://goo.su/78qUAI> (дата обращения: 17.12.2023).

18. Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2020 г. № 2349 «Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 2021. № 2 (Часть I). Ст. 400.

19. Советский энциклопедический словарь / Гл. ред. А.М. Прохоров. 4-е изд. М.: Сов. Энциклопедия. 1989. 1633 с.

20. Скобелкин В.Н., Передерин С.В., Чуча С.Ю., Семенюта Н.Н. Трудовое процедурно-процессуальное право: Учеб. пос. Воронеж: Изд-во Воронеж. гос. ун-та. 2002. 500, [1] с.

21. Трудовое право / Под. ред. В.М. Лебедева. М.: Норма: ИНФРА-М, 2011. 463 с.

Сведения об авторе:

Шишкина Юлия Олеговна – старший преподаватель Сибирского института бизнеса и информационных технологий, юрист ООО «Центр правовой поддержки» (Омск, Россия).

Data about the author:

Shishkina Yulia Olegovna – Senior Lecturer of Siberian Institute of Business and Information Technologies, lawyer of LLC “Legal Support Center” (Omsk, Russia).

E-mail: yulya_olegovna_91@mail.ru.