

УДК 349.2:656.2

Л.В. Єрофеєнко

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО
РЕГУЛЮВАННЯ РОБОЧОГО ЧАСУ
ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Анотація. У статті охарактеризовано особливості правового регулювання робочого часу працівників залізничного транспорту, що передбачені чинними нормативно-правовими актами. Визначено низку питань, які потребують більш ґрунтовного наукового вивчення з метою покращення законодавства у цій сфері з огляду на специфічність трудової функції працівників, яка пов'язана з рухом поїздів і обслуговуванням об'єктів підвищеної небезпеки.

Ключові слова: робочий час, час відпочинку, залізничний транспорт, найманий працівник, правове регулювання.

Аннотация. В статье охарактеризованы особенности правового регулирования рабочего времени и времени отдыха работников железнодорожного транспорта, которые предусмотрены действующими нормативно-правовыми актами. Выявлено ряд вопросов, которые требуют более глубокого научного изучения с целью улучшения законодательства в этой сфере в связи со специфичностью трудовой функции работников, сопряженной с движением поездов и обслуживанием объектов повышенной опасности.

Ключевые слова: рабочее время, время отдыха, железнодорожный транспорт, наемный работник, правовое регулирование.

Abstract. In the article the special features of the lawful regulation of working time and time of leisure of the employee of railway transport, which are provided by the active normative-lawful acts, are described. It is revealed number of the questions, which require more deeply scientific study for the purpose of an improvement in the legislation in this sphere in connection with the specificity of the working function of employee, combined with the movement of trains and the maintenance of the objects of the increased danger.

Key words: working time, time of leisure, railway transport, employee, lawful regulation.

Актуальність дослідження. Залізничний транспорт на сьогодні є однією з тих галузей вітчизняного господарства, що в досить складних умовах становлення й розвитку ринкових відносин виявилася спроможною зберегти свій потенціал, накопичений протягом тривалого часу, і навіть збільшити його. Значною мірою це було завдяки належній кадровій політиці підприємства, яка будувалася на визнанні того, що людський чинник має одне з найважливіших значень у процесах функціонування структури, що покликана забезпечувати життєдіяльність і зв'язок значної кількості організацій в межах держави та за її кордонами, здійснювати регулярні перевезення вантажів і людей. Однак позитивна оцінка діяльності залізниці у сфері кадрової роботи ще не є свідченням того, що всі питання, пов'язані з роботою на підприємствах залізниці найманих працівників, можна на сьогодні вважати вирішеними. Це стосується й питань правового регулювання робочого часу працівників залізничного транспорту. З огляду на специфіку роботи, пов'язану безпосередньо з рухом транспортних засобів та обслуговуванням об'єктів підвищеної небезпеки, для осіб, які виконують її, законодавством повинні бути встановлені особливості регулювання робочого часу й часу відпочинку. Проте це питання вирішене нині лише частково, що свідчить про необхідність його більш ґрунтовного наукового осмислення з метою вироблення рекомендацій щодо відповідного законодавчого відбиття.

Варто зазначити, що проблемами правового регулювання робочого часу у загальнонауковому та часткових аспектах у різний час займалися такі правознавці, як М.Г. Александров, М.І. Бару, В.Я. Бурак, В.С. Венедиктов, В.Я. Гоц, С.Л. Іванов, В.В. Жернаков, Р.З. Лівшиць, С.С. Лукаш, В.І. Прокопенко, О.І. Процевський, В.М. Рабинович-Захарін, В.Н. Толкунова, Н.М. Хуторян, Г.І. Чанишева, Ф.В. Штивельберг та інші. Проте спеціальних досліджень, присвячених проблемі регулювання робочого часу й часу відпочинку працівників залізничного транспорту, ще не проводилося. Усе викладене вище свідчить про життєву назрілість і актуальність узяті до розгляду теми.

Метою статті є з'ясування за допомогою аналізу чинних нормативно-правових актів, якими регулюється робочий час і час відпочинку працівників залізничного транспорту, рівня правової урегульованості в цьому питанні з огляду на специфіку трудової функції працівників певних категорій, пов'язаної з рухом поїздів і обслуговуванням об'єктів підвищеної небезпеки, і виробити рекомендації щодо вдосконалення чинного законодавства у сфері регулювання особливостей робочого часу залізничників.

Перш ніж перейти до безпосереднього аналізу поставленої проблеми варто зауважити, що КЗпП України не містить чіткого визначення поняття «робочого часу»,

але на підставі вивчення нормативних актів, що регулюють робочий час і час відпочинку, а також аналізу позицій науковців, таких як П.Д. Пилипенко, В.Я. Бурак, З.Я. Козак та багато інших, можна зробити висновок про те, що робочий час – це час, протягом якого працівник відповідно до правил внутрішнього трудового розпорядку й умов трудового договору повинен виконувати трудові обов'язки, а також інші періоди часу, які відповідно до трудового законодавства України відносяться до робочого часу. [1]. Таким чином, робочий час складається з фактично відпрацьованого працівником протягом дня часу й інших періодів часу. Наведене визначення поняття «робочий час» цілком може бути застосоване й до роботи працівників залізничного транспорту. Щоправда, при цьому має бути уточнено, які саме періоди часу включаються в робочий час працівників відповідної категорії, а які є часом відпочинку, адже забезпечення належного режиму роботи й відпочинку працівників залізничного транспорту – один із основних обов'язків будь-якого керівника підприємств Укрзалізниці. Під режимом роботи розуміється розподіл часу протягом певного календарного періоду. Установлення режиму робочого часу означає встановлення часу початку й закінчення роботи, виду робочого тижня, видів обліку робочого часу, тривалості облікового періоду, кількості змін на добу, чергування робочих і неробочих днів.

До цього часу в Україні діє постанова Державного комітету Ради Міністрів СРСР з питань праці та заробітної плати від 03.11.1960 р. № 1249/28 про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку працівників залізничного транспорту та метрополітенів. З огляду на зміни, що сталися в правовому регулюванні як діяльності Укрзалізниці, так і в регулюванні праці працівників залізничного транспорту України, це положення вже не можна вважати цілком задовільним.

Дія Положення про робочий час і час відпочинку працівників залізничного транспорту та метрополітенів поширюється повністю або частково «на працівників об'єднаних і самостійних господарств залізничного транспорту, а також на працівників залізничних цехів промисловості та будівництва». До того ж цей акт містить дуже важливу в контексті цього дослідження норму, яка вказує, що: «Усі питання робочого часу й часу відпочинку, непередбачені цим положенням, регулюються загальним законодавством про працю». Указана норма Положення є важливою гарантією реалізації трудових прав працівників транспорту, оскільки в ньому фактично стверджується, що особливі умови правового регулювання робочого часу й часу відпочинку працівників транспорту не можуть погіршувати становище працівників порівняно з передбаченими КЗпП України.

На підприємствах залізничного транспорту допускається змінна робота, тобто робота у дві, три й чотири зміни, яка вводиться тоді, коли тривалість виробничого процесу перевищує допустиму тривалість щоденної роботи, а також із метою більш ефективного використання обладнання, збільшення обсягу продукції, що випускається, або послуг, що надаються. Тривалість безперервної роботи локомотивних і поїзних бригад установлюється згідно з графіком руху потягів. Це, як правило, 7-8 год. і в окремих випадках не більше 12 год. Наприклад, для

працівників, зайнятих на безперервній цілодобовій змінній роботі, може застосовуватися чотирибригадний графік змінності 8- й 12-годинної тривалості. При цьому фактичний робочий час локомотивних і поїзних бригад, що працюють за чотирибригадним графіком змінності протягом календарного місяця не повинен перевищувати місячну норму робочих годин, виходячи з нормальної тривалості робочого дня, з урахуванням скорочення робочого часу в передвихідні й передсвяткові дні.

На безперервних змінних роботах працівникам залізничного транспорту, безпосередньо пов'язаним із рухом і обслуговуванням потягів, не дозволяється залишати робоче місце, не дочекавшись зміни. Роботодавець повинен ужити всіх залежних від нього заходів для заміни працівника. При цьому міжзмінний відпочинок викликаного працівника повинен бути не менше 12 годин.

Неприпустимим є встановлення тривалості безперервної роботи до 10 годин машиністам приміських поїздів. З огляду на складний характер роботи, незважаючи на те, що це приміське сполучення, машиніст завжди повинен бути гранично зібраний та уважний, тому що саме від нього залежить життя пасажирів, безпека руху поїздів. В зв'язку з цим, на мою думку, доцільним буде внести доповнення до Положення, що розглядається, і встановити тривалість безперервної роботи для машиністів приміських поїздів не більше 7 годин.

У випадках, коли немає необхідності в цілодобовій змінній роботі, установа тривалості робочого часу змін понад нормальну тривалість робочого дня не повинна допускатися. Безперервна тривалість робочого часу понад 8 год. для працівників локомотивних і поїзних бригад і зайнятих на цілодобових змінних роботах може уводитися тільки за погодженням із профспілкою працівників залізничного транспорту, що є однією з важливих соціальних гарантій для залізничників.

Працівникам локомотивних і поїзних бригад, а також змінним працівникам, зайнятим на безперервних цілодобових роботах, тривалість роботи в нічну зміну зрівнюється з денною. Регламентація роботи в нічний час – це дуже важливе питання. Відомо, що нічна робота порушує природний ритм біологічних функцій організму й знижує опірність організму до впливу негативних виробничих факторів. За даними статистики, 20 % працівників не можуть адаптуватися до роботи в нічний час, унаслідок чого страждають від фізичних і психічних перевантажень, що особливо небезпечно у сфері застосування джерел підвищеної небезпеки, у тому числі й у сфері будь-якого виду транспорту [2]. У зв'язку з цим є необхідність заборонити для локомотивних бригад будь-якої категорії поїздки більше двох календарних днів поспіль у нічний час із 22 години до 6 години.

Для адміністративного, інженерно-технічного персоналу та працівників, робота яких за своїм характером не може проводитися безперервно, а також не піддається заздалегідь точному обліку в часі, може встановлюватися ненормований робочий день.

До працівників, робота яких за своїм характером не може проводитися безперервно, але заздалегідь допускає визначення кількості та тривалості перерв, допускається роздрібнення робочого дня на кілька частин. При цьому кількість

перерв не повинна бути більше двох, включаючи й перерву для відпочинку та прийому їжі. Тривалість кожної перерви повинна бути не менше 1 години, а час безперервного відпочинку протягом доби повинен бути не менше 12 год. Під час цих перерв працівник може відлучатися з місця роботи на власний розсуд. Загальна тривалість робочого часу за добу не повинна перевищувати нормальної тривалості робочого дня.

Необхідна також належна правова регламентація режиму робочого часу й для такої категорії працівників залізничного транспорту, як провідники. Для провідників пасажирських вагонів на сьогодні передбачено деякі особливості режиму робочого часу. Так, робочий час поїзних бригад пасажирських поїздів за загальної тривалості кожної поїздки в обидва кінці чотири дні й більше враховується подовжено. Для провідників тривалість безперервної роботи в поїзді не повинна перевищувати 12 годин, а сумарна тривалість щоденної роботи протягом календарного дня не повинна перевищувати 16 годин, при обслуговуванні пасажирського вагона двома провідниками за поїздку кожному провіднику включається в робочий час половина часу в дорозі проходження. Здається, що така довга тривалість безперервної роботи (10 – 12 – 16 годин) на залізничному транспорті для провідників, що здійснюють свої трудові обов'язки в дорозі й відповідно відносяться до категорій працівників залізничного транспорту, безпосередньо пов'язаних з обслуговуванням джерела підвищеної небезпеки, тобто з рухом поїздів та обслуговуванням пасажирів, просто неприпустима й повинна бути зменшена, наприклад до 8 годин. На сьогодні для збереження подовженої тривалості безперервної роботи на залізничному транспорті, навіть зважаючи на перетворення у сфері залізничного транспорту, немає достатніх підстав. Умови праці на залізничному транспорті залишаються нелегкими, рівень розвитку технологій недостатньо високий, й у зв'язку з цим безпека руху, життя, здоров'я пасажирів, збереження вантажів передусім залежать саме від людського фактора, від того, як себе почуває працівник, чи здатний він адекватно реагувати в складних ситуаціях. Втома, що накопичується в процесі роботи, виражається в зниженні функцій організму людини і, як наслідок, позначається на продуктивності праці – за рахунок збільшення кількості помилок, зменшення кількості та якості виконуваних операцій знижується продуктивність роботи. Зняття, зменшення втоми або запобігання їй можливі тільки за рахунок повноцінного відпочинку від роботи. Таким чином, тривалість робочого дня, зміни безпосередньо впливає на працездатність працівника, призводить до зниження здатності до якісної роботи (зменшення швидкості реакцій організму, ослаблення уваги, скоєння помилок, зниження продуктивності праці тощо), позначається на стані здоров'я. Протягом 12 годин безперервної роботи (з огляду на фізіологічні особливості) будь-кому, навіть найздоровішій людині, важко перебувати в належному стані. Тому на залізничному транспорті оптимальна тривалість безперервної роботи, яка б не викликала надмірного стомлення, для осіб, безпосередньо пов'язаних із рухом поїздів, не повинна перевищувати 7–8 годин, а застосування 12-годинних змін повинно допускатися тільки у виняткових випадках, причому такі виняткові випадки мають бути конкретно визначені спеціальними нормативними актами про працю на залізничному транспорті.

Початком роботи для всіх працівників залізничного транспорту вважається момент явки на постійне місце роботи на час, установлений правилами внутрішнього розпорядку. Закінчення роботи – момент закінчення зміни. В окремих випадках початок і закінчення роботи може призначатися поза місцем постійної роботи (збірного пункту), про що працівникові має бути повідомлено не пізніше закінчення попереднього робочого дня. У цьому випадку час проходження від постійного пункту збору до місця роботи й назад (при відстані в одному напрямку до 3 км) не вважається робочим часом і не підлягає оплаті.

Якщо працівник не був вчасно повідомлений про майбутнє місце роботи, що знаходиться на відстані до 3км, або якщо відстань до місця роботи більше 3км від постійного пункту збору, то час слідування від постійного пункту збору до місця роботи й назад має включатися в робочий час з розрахунку 12 хв на 1км при проході та по фактично витраченому часу при проїзді й має оплачуватися з розрахунку тарифної ставки почасового присвоєного робочого розряду.

Для всіх змінних працівників і для працівників із роздробленим робочим днем початок і закінчення роботи визначається графіком або розкладом роботи.

Початком роботи локомотивних і поїзних бригад вважається момент явки на місце постійної роботи (в депо, резерв або пункт зміни) за розкладом, викликом, а закінченням роботи – момент здачі локомотива, поїзда чи вагона в депо чи пункті зміни, а в разі поїздки, що не відбулася, – момент звільнення працівника адміністрацією.

Час прийому та здачі локомотивів, поїздів і вагонів локомотивними й поїзними бригадами включається в робочий час. Норми часу на прийом і здачу локомотивів, поїздів і вагонів установлюються роботодавцем за узгодженням із профспівковою організацією. Час проходження працівників локомотивних і поїзних бригад від місця постійної роботи до пункту, призначеного для прийому локомотива або поїзда, а також час повернення до місця постійної роботи після здачі локомотива або поїзда оплачується з розрахунку ставки погодинника. Незважаючи на істотну різницю між транспортними засобами (автомобільними, залізничними, повітряними тощо), включення в робочий час названих періодів має величезне значення, тому що працівники транспорту зобов'язані забезпечити не тільки виконання своїх трудових обов'язків, але й безпеку руху. Для виконання в повному обсязі всіх своїх трудових обов'язків вони повинні перевірити транспортний засіб, підготувати його до роботи, відпрацювати на ньому робочий день, а після закінчення робочого дня знову перевірити справність транспортного засобу. Не викликає сумніву, що всі ці підготовчо-завершальні періоди повинні включатися в робочий час працівникам транспорту.

На сьогодні подовження тривалості безперервної роботи робітників локомотивних і поїзних бригад понад установлену за графіками руху поїздів законодавством України не допускається, за винятком тих випадків, коли мають місце стихійне лихо або надзвичайні обставини. При цьому збільшення тривалості безперервної роботи локомотивних і поїзних бригад проводиться наказом начальника відділення дороги [3].

Загальна кількість понаднормових годин не повинна перевищувати: а) для змінних працівників, локомотивних і поїзних бригад 24 години протягом місяця; б) для всіх інших працівників – 4 години протягом двох днів підряд, але не понад 10 годин на місяць; в) протягом року загальна кількість понаднормових годин не повинна перевищувати для всіх працівників 120 годин.

Роботодавець зобов'язаний вести точний облік робочого часу. На залізничному транспорті для більшості працівників, безпосередньо пов'язаних із джерелом підвищеної небезпеки, тобто з рухом поїздів, зайнятих на цілодобовій безперервній роботі, а також на інших видах робіт, де за умовами виробництва (роботи) не може бути дотримана встановлена тривалість робочого часу (щоденна, щотижнева), допускається застосування підсумованого обліку робочого часу. При цьому обліковий період дорівнює – місяцю, кварталу, але не більше року. Квартальний, піврічний і річний облік робочого часу допускається тільки за наявності затвердженого графіка змінності, що включає режим роботи й відпочинку на весь обліковий період (квартал, півріччя, рік).

Однією зі специфічних особливостей обліку робочого часу на залізничному транспорті для працівників, постійна робота яких здійснюється в дорозі, є облік робочого часу турами. Туром визнається обліковий період із моменту явки працівника на роботу для поїздки до моменту явки працівника на роботу для наступної поїздки, після його відпочинку в пункті постійної роботи. Такий спосіб обліку робочого часу застосовується для працівників поїзних бригад пасажирських поїздів, службових, багажних, збірно-роздавальних вагонів і т. ін. за загальної тривалості поїздки в обидва кінці три доби й більше [4].

Режим роботи локомотивних і поїзних бригад повинен складатися роботодавцем, виходячи з чинного графіка руху поїздів і розкладу тривалості безперервної роботи з урахуванням повного надання щотижневих днів відпочинку й обов'язкового виконання місячної норми робочих годин. У випадках порушення роботи за розкладом, локомотивні й поїзні бригади призначаються на роботу за нарядами, які оголошуються працівникам при поверненні їх із поїздки. У наряді повинні бути точно вказані години явки на роботу. Такий самий порядок повинен застосовуватися для локомотивних і поїзних бригад, що обслуговують поїзди, непередбачені графіком руху.

Виключення з цього порядку допускаються тільки у випадках стихійного лиха та інших надзвичайних обставин, що вимагають невідкладного виконання робіт. Способи виклику бригад у цих випадках встановлюються правилами внутрішнього трудового розпорядку.

Робочий час працівників, що працюють щоденно в певні години, встановлюється правилами внутрішнього трудового розпорядку та враховується щодня. Понаднормовою роботою в цих працівників вважаються години роботи понад нормальну тривалість робочого дня.

Забезпечення безперервності перевізного процесу та його безпеки має величезне значення для залізниць України, а отже, і для економіки країни в цілому й вимагає особливої правової регламентації. Безперервність перевізного процесу

забезпечується працівниками залізничного транспорту, пов'язаними з джерелами підвищеної небезпеки, тобто безпосередньо з рухом і обслуговуванням поїздів, а для працівників дуже важливо – скільки годин на день вони працюють, у яких умовах, скільки часу залишається на відпочинок, яким чином вони відновлюють свою працездатність і т. ін. Якщо питання організації праці належним чином не врегульовані законодавцем або роботодавцем, то навряд чи працівник буде здатний якісно виконати свої трудові обов'язки, особливо це стосується працівників залізничного транспорту, пов'язаних із рухом та обслуговуванням поїздів, адже від них багато в чому залежить життя і здоров'я пасажирів, збереження вантажів, що перевозяться, виконання договірних зобов'язань, а отже, у цілому ефективність роботи всієї галузі залізничного транспорту.

На мою думку, встановлення для працівників транспорту щоденної тривалості робочого часу більше 7 годин призводить до підвищення стомлюваності, не забезпечує повного відновлення працездатності до початку наступної зміни, що відповідно негативно позначається на безпеці руху.

З огляду на все викладене можна відзначити, що у сфері правового регулювання робочого часу працівників залізничного транспорту, безпосередньо пов'язаних із джерелом підвищеної небезпеки, тобто з рухом транспортних засобів, діють спеціальні норми, що стосуються робочого часу та встановлюють: тривалість безперервної роботи (зміни) машиністів локомотивів – не більше 7 годин, локомотивних бригад – більше 7 годин, але не більше 12 годин, приміських поїздів – не більше 10 годин; можливість збільшення тривалості безперервної роботи (зміни) до 12 години за розпорядженням роботодавця за погодженням із працівниками; обмеження для залучення до роботи в нічний час протягом більше 2-х календарних днів поспіль; нескорочуваність тривалості нічної безперервної роботи (зміни); застосування для окремих категорій працівників залізничного транспорту особливого способу обчислення робочого часу – турами; підвищену місячну норму до 24 годин понаднормових робіт, але не більше 120 годин на рік; включення в робочий час часу проходження до місця безпосередньо виконання роботи, часу чергувань, у тому числі на дому, у спеціальних кімнатах, у купе вагонів за відповідними нормами. Однак зазначені норми не повною мірою враховують усю специфіку роботи працівників залізничного транспорту, а отже, не досить повно регламентують робочий час і час відпочинку працівників цієї галузі. Тож висловлені вище рекомендації можуть сприяти більш ґрунтовному правовому регулюванню часу роботи й відпочинку залізничників, трудова функція яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів і обслуговуванням об'єктів підвищеної небезпеки. Втім, урахувавши той факт, що за останні 50 років на залізничному транспорті майже нічого не змінилося у сфері регулювання робочого часу та часу відпочинку працівників, можна стверджувати, що перспективними є подальші дослідження в цьому напрямку з метою створення задовільного гармонійного законодавчого підґрунтя для регулювання відповідних питань.

Література

1. Трудове право України : навч. посібник для студ. юрид. спеціальностей вищих навчальних закладів / Пилипенко П.Д., Бурак В.Я., Козак З.Я. та ін.; за ред. П.Д. Пилипенко. – К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – 535 с.; 2. Юнисова О. Смена ночная и смена вечерняя. Проблемы со здоровьем работников / О. Юнисова, В. Матюхин // Охрана труда и социальное страхование. – 2001. – № 8. – С. 56; 3. Наказ Міністерства транспорту України від 27.04.2001 № 258 «Про затвердження Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України» // Офіційний вісник України. – 2001. – № 20. – С. 320. – (Стаття 898, код акта 18819/2001); 4. Постанова Державного комітету Ради Міністрів СРСР з питань праці та заробітної плати від 03.11.1960 № 1249/28 «Про затвердження Положення про робочий час та час відпочинку працівників залізничного транспорту та метрополітенів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-in/laws/main.cgi?reg=v1249400-60>.