

**КОММЕНТАРИЙ
К ТРУДОВОМУ КОДЕКСУ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**Для профессионалов
в 40 выпусках**

**В.И. Кривой
Е.А. Ковалева**

**ВЫПУСК 30
Книга 2. Глава 27. Статья 318
Особенности регулирования труда
работников транспорта**

**Гомель
Издатель Е.А. Ковалева
2008**

УДК 349.2(476)(094.4.072)
ББК 67.405(4 Бей)
К63

Авторы:

Кривой В.И., доктор юридических наук: Слово от руководителя авторского коллектива;

Ковалева Е.А., кандидат юридических наук: общие вопросы, разделы I–V, приложения.

Информационно-правовая поддержка справочных
правовых систем КонсультантПлюс

Комментарий к Трудовому кодексу Республики Беларусь :
К 63 для профессионалов в 40 выпусках. Вып. 30. Кн. 2. Гл. 27, ст. 318.
Особенности регулирования труда работников транспорта / В.И.
Кривой, Е.А. Ковалева; под ред. В.И. Кривоного. — Гомель : Е.А.
Ковалева, 2008. — 228 с.

ISBN№ 978-985-6870-26-5

УДК 349.2(476)(094.4.072)
ББК 67.405(4Бей)

ISBN№ 978-985-6870-26-5

© Кривой В.И., 2008
© Ковалева Е.А., 2008
© Оформление. Издатель Е.А. Ковалева, 2008

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

БелЖД – Белорусская железная дорога

БНПИ – Бюллетень нормативно-правовой информации

Ведомости – Ведомости Верховного Совета Республики Беларусь (и другие существовавшие и существующие наименования официального издания высшего законодательного органа)

Воздушный кодекс – Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. (НРПА, 2006, № 78; 2007, № 305)

ВУЗ – учреждение, обеспечивающее получение высшего образования

ГК – Гражданский кодекс Республики Беларусь

Госкомавиации – Государственного комитета по авиации Республики Беларусь

Госкомтруд – Государственный комитет Республики Беларусь по труду и социальной защите населения

ГПК – Гражданский процессуальный кодекс Республики Беларусь

ЕКСД – Единый квалификационный справочник должностей служащих

ЕТКС – Единый тарифно-квалификационный справочник работ и профессий рабочих

Кодекс внутреннего водного транспорта – Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24 июня 2002 г. (НРПА, 2002, № 76; 2006, № 122; 2008, № 14)

КЗоТ – Кодекс законов о труде Республики Беларусь

Комментарий – настоящий Комментарий

КТС – Комиссия по рассмотрению трудовых споров

МРЭК – Медико-реабилитационная экспертная комиссия

МОТ – Международная организация труда

НРПА – Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь

п. – пункт

подп. – подпункт

СП – Собрание постановлений Правительства Республики Беларусь (и другие существовавшие и существующие наименования официального издания Президента и Правительства)

ст. – статья

Типовые ПВТР – Типовые правила внутреннего трудового порядка, утвержденные постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 05 апреля 2000 г. № 46 (НРПА, 2000, № 46; 2008, № 31)

ТК – Трудовой кодекс Республики Беларусь

ч. – часть

**КОММЕНТАРИЙ
К ТРУДОВОМУ КОДЕКСУ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ¹
ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ
В 40 ВЫПУСКАХ
ВЫПУСК 30**

**Книга 2. Глава 27. Статья 318.
ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА
РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА**

СЛОВО от руководителя авторского коллектива

**УВАЖАЕМЫЕ ПОДПИСЧИКИ,
в первую очередь,
ТРАНСПОРТНИКИ!**

I. Почему мы выделили в Выпуске 30 такую Книгу и дали ей название, отличающееся от названия ст. 318 ТК?

Главных причин здесь три.

Во-первых, принималось во внимание **особо важное значение** транспорта в экономической и социальной жизни страны.

Во-вторых, в целом ряде случаев транспорт носит **межотраслевой характер**, в частности, в огромном количестве организаций используются автомобили, в некоторых (особенно крупных, типа РУП «ПО «Беларускалий») – имеются свои подъездные пути с локомотивами и вагонами, самолеты и суда с соответствующим персоналом.

В-третьих, мы таким образом восполняем законодательный недостаток, который обусловлен тем, что в ст. 318 ТК говорится только

¹ Текст Трудового кодекса Республики Беларусь дается по официальному изданию с изменениями и дополнениями и с учетом Закона Республики Беларусь от 20 июля 2007 г. «О внесении изменений и дополнений в Трудовой кодекс Республики Беларусь» (НРПА, 1999, № 80; 2005, № 120; 2006, № 86, № 106; 2007, № 118, № 183; 2008, № 3). Законодательство дано по состоянию на 03 мая 2008 г.

Изменения, внесенные Законом от 20 июля 2007 г., выделены в тексте Трудового кодекса **курсивом и подчеркиванием**.

В начале каждого раздела, главы и статьи (сразу после их текста) **курсивом и нумерацией буквой А** дается информация о произведенных (или не произведенных) изменениях тем же Законом от 20 июля 2007 г. с соответствующим комментарием.

о специфике рабочего времени и времени отдыха на транспорте, в то время как на самом деле **специфика** существует (правда, в основном на подзаконном уровне) и **применительно к другим институтам трудового права**, в частности, трудового договора, заработной платы, гарантий и компенсаций, трудовой дисциплины, охраны труда.

С учетом последнего обстоятельства избрана структура данной книги.

II. Отмечу, что в **Трудовом кодексе Российской Федерации специальная глава 51** «Особенности регулирования труда работников транспорта», состоит из трех статей:

328 «Прием на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств»;

329 «Рабочее время и время отдыха работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств»;

330 «Дисциплина работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств».

Такой законодательный опыт заслуживает восприятия и в белорусском Трудовом кодексе, причем в более расширенном варианте и с уточнением некоторых формулировок.

В связи с этим нормы главы 51 Трудового кодекса Российской Федерации даются в **приложении** к настоящей Книге 2 Выпуска 30.

III. Не могу не отразить, что основной автор данной книги – Ковалева Елена Анатольевна – **защитила** в Институте государства и права Академии наук Беларуси **кандидатскую диссертацию** на тему «Правовое регулирование дисциплинарной ответственности работников (по уставам и положениям о дисциплине на транспорте)».

Настоящее же издание является продолжением ее **научной и практической деятельности** в трудо-правовой сфере **транспортной жизни**, что заслуживает всяческой поддержки.

В замыслах авторов – подготовка еще, как минимум, трех **объемных отдельных книг** подобной тематики:

Особенности регулирования труда **на всех видах** транспорта;

Особенности регулирования труда **на железнодорожном** транспорте;

Особенности регулирования труда **на автомобильном** транспорте.

IV. При подготовке данного издания были использованы не только литературные и нормативные источники, судебная и иная практика, но и (что весьма существенно) **конкретные вопросы**, которые задавались работниками кадровых, бухгалтерских, экономических и других служб **Белорусской железной дороги** в процессе:

недельного повышения квалификации в государственном учреждении образования «Минский институт современных технологий и маркетинга», которым руководил автор этих строк в качестве ректора;

семинаров в Барановичах, Гомеле, Минске и Могилеве.

В связи с этим (и не только) выражаю глубокую благодарность, в первую очередь, заместителям начальников Барановичского, Брестского, Гомельского, Минского и Могилевского отделений Белорусской железной дороги по идеологии, кадрам и социальным вопросам и начальникам отделов кадров соответственно, с которыми поддерживаю длительные и плодотворные профессиональные контакты и которые вносят большой вклад в развитие правовой пропаганды и правового воспитания, а также укрепление законности в сфере трудовых и связанных с ними отношений:

Ноздрину Владимиру Ивановичу и Заводцову Николаю Ивановичу;

Круглею Михаилу Васильевичу и Сергею Рачко Андреевичу.

Шилову Борису Борисовичу и Кокорину Владимиру Александровичу;

Гаврилюку Владимиру Майсеевичу и Ковалевичу Степану Даниловичу;

Тарасевичу Николаю Никодимовичу и Лазарчику Николаю Андреевичу.

*Доктор юридических наук,
председатель общественного
объединения*

«Сообщество трудового права»

 *Кривой В.И.*

ОБЩИЕ ВОПРОСЫ

1. Транспорт — одна из важнейших отраслей экономики.

Он обеспечивает производственные связи промышленности и сельского хозяйства, осуществляет перевозки грузов и пассажиров, является основой географического развития труда.

Транспорт подразделяют на сухопутный (железнодорожный, включая метрополитен и автомобильный) водный (морской и речной), воздушный, трубопроводный, электронный (линии электропередач) и гужевой (Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. / Гл. ред. Н.С.Конарев. — 2-е изд. — Москва: Большая рос. энцикл., 2003).

Характеристика вышеназванных видов транспорта дается в соответствующих разделах настоящей Книги 2 Выпуска 30.

2. Закон Республики Беларусь от 05 мая 1998 г. «Об основах транспортной деятельности» (Ведомости, 1998, № 20, ст. 221; НРПА, 2006, № 122; 2007, № 305; 208, № 70) не называет виды транспорта, а, характеризуя понятие транспортной деятельности, определяет ее как совокупность организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа **автомобильным, воздушным, железнодорожным, морским, речным и другими видами транспорта** (ст. 3).

К другим видам транспорта, в частности, относятся:

трубопроводный (Закон Республики Беларусь от 09 января 2002 г. «О магистральном трубопроводном транспорте» — НРПА, 2002, № 9; 2007, № 118);

городской электрический транспорт (Квалификационный справочник «Должности служащих, занятых на наземном городском электротранспорте (трамваи, троллейбусы)», утвержден постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 26 сентября 2002 г. № 125 — ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»);

метрополитен (Закон Республики Беларусь от 05 мая 1998 г. «Об объектах, находящихся только в собственности государства» — ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»).

гужевой транспорт (ст. 26 Закона Республики Беларусь от 05 января 2008 г. «О дорожном движении» — НРПА, 2008, № 14).

2.1. Помимо вышеназванного Закона деятельность отдельных видов транспорта регулируют законы:

«Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» от 14 августа 2007 г. (НРПА, 2007, № 199 — вступает в силу с 01 июля 2008 г.);

«О железнодорожном транспорте Республики Беларусь» от 06 января 1999 г. (НРПА, 1999, № 4; 2002, № 59; 2004, № 120);

«О магистральном трубопроводном транспорте» от 09 января 2002 г. (НРПА, 2002, № 9; 2007, № 118);

Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. (НРПА, 2006, № 78; 2007, № 305);

Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24 июня 2002 г. (НРПА, 2002, № 76; 2006, № 122; 2008, № 14).

2.2. С учетом вышесказанного в настоящей книге будут прокомментированы нормы законодательства об особенностях регулирования труда работников следующих видов транспорта:

- автомобильного;
- внутреннего водного;
- гражданской авиации;
- железнодорожного;
- трубопроводного.

2.3. Вопросы регулирования труда на городском электротранспорте, метрополитене, электронном и гужевом транспорте в настоящей книге не освещаются в силу малого количества регулирующих норм.

3. Специфика регулирования трудовых отношений работников транспорта связана с особыми условиями и характером (содержанием) их труда с учетом нижеприводимых факторов:

работа связана с управлением или обслуживанием транспортного средства – источника повышенной опасности;

работа транспорта осуществляется, как правило, в непрерывном режиме, обусловлена особенностями перевозочного процесса;

труд работников транспорта протекает преимущественно вне организации и не может быть обеспечен непрерывным контролем;

к работникам предъявляются особые требования к соблюдению трудовой дисциплины, технических правил и инструкций;

нарушение трудовых обязанностей может привести к тяжким последствиям: крушению, аварии, гибели людей, экологической катастрофе, причинению имущественного ущерба в особо крупном размере и др.

3.1. Дифференцированные нормы распространяются не на всех работников, а только на тех, чья деятельность непосредственно связана с безопасным движением транспортных средств.

4. Специальное правовое регулирование осуществляется с помощью норм:

- изъятия;
- дополнения;
- приспособления.

4.1. Норма-изъятие, например, содержится в ст. 19 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (НРПА, 2007, № 199), где запрещается проведение забастовок работниками автомобильных перевозчиков:

выполняющих автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении;

в период ликвидации стихийного бедствия или иной чрезвычайной ситуации природного или техногенного характера в зоне чрезвычайной ситуации – работниками автомобильных перевозчиков, выполняющих автомобильные перевозки транспортом общего пользования.

РАЗДЕЛ I.
ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА
РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| 1. Общие положения | 10 |
| 2. Трудовой договор | 10 |
| 2.1. Требования к водителям транспортных средств..... | 11 |
| 2.2. Стажировка водителей | 11 |
| 2.3. Медицинское обследование | 15 |
| 2.4. Требования к документам..... | 16 |
| 3. Рабочее время и время отдыха | 17 |
| 3.1. Специфика рабочего времени..... | 17 |
| 3.2. Специфика времени отдыха..... | 19 |
| 4. Заработная плата | 19 |
| 5. Гарантии и компенсации..... | 20 |
| 6. Дисциплина труда и дисциплинарная ответственность | 20 |
| 7. Охрана труда | 22 |
| Перечень приложений и список основной литературы см. в сводном содержании. | |

Раздел I

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Автомобильный транспорт является ведущим среди видов сухопутного транспорта. Протяженность его сети в мире достигла 24 млн. км. Автомобильный транспорт лидирует по объему пассажирских перевозок — 80% мирового объема (Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. / Гл. ред. Н.С.Конарев. — 2-е изд. — Москва: Большая рос. энцикл., 2003).

1.1. Источники правового регулирования. В ст. 22 Закона Республики Беларусь от 05 мая 1998 г. «Об основах транспортной деятельности» (Ведомости, 1998, № 20, ст. 221; НРПА, 2006, № 122; 2007, № 305) в связке со ст. 318 ТК регламентировано, что **особенности условий труда и режима рабочего времени** отдельных категорий работников, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения транспортных средств, устанавливаются специальными актами законодательства Республики Беларусь.

1.2. Таким образом, с учетом вышесказанного к основным нормативным правовым актам, регулирующим особенности труда работников автомобильного транспорта, в частности, относятся:

Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (НРПА, 2007, № 199 — вступает в силу с 01 июля 2008 г.);

Правила автомобильных перевозок пассажиров в Республике Беларусь, утверждены постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 22 июля 2002 г. № 23 (НРПА, 2002, № 109; 2004, № 35; 2005, № 91; 2007, № 275);

Положение о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобильного транспорта, утверждено постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 мая 2000 г. № 13 (НРПА, 2000, № 83);

Правила охраны труда на автомобильном транспорте, утверждены постановлением Министерства транспорта и коммуникаций и Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 01 марта 2002 г. № 5/20 (НРПА, 2002, № 99);

Инструкция о порядке проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей, утверждена постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 03 декабря 2002 г. № 84 (НРПА, 2003, № 3; 2007, № 197);

Инструкция о порядке допуска к работе водителя автомобильного транспортного средства утверждена постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 02 декабря 2002 г. № 42 в редакции постановления от 04 февраля 2005 г. № 7 (НРПА, 2003, № 16; 2005, № 37).

2. ТРУДОВОЙ ДОГОВОР

2. Трудовой кодекс непосредственно не устанавливает каких-либо особенностей при приеме работников автомобильного транс-

порта. Однако такие особенности предусмотрены в подзаконных нормативных правовых актах, которые, в частности, выражаются в нижеследующем.

2.1. Требования к водителям транспортных средств. Глава 3 Правил автомобильных перевозок пассажиров в Республике Беларусь, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 22 июля 2002 г. № 23 (НРПА, 2002, № 109; 2004, № 35; 2005, № 91; 2007, № 275) предусматривает нижеизлагаемые требования к водителям пассажирских автомобильных транспортных средств.

2.1.1. К городской и пригородной перевозке пассажиров автобусами могут допускаться водители, имеющие:

водительское удостоверение на управление транспортными средствами категории «D»;

возраст не менее 21 года.

2.1.2. К управлению автобусами, занятыми на междугородной и международной перевозке пассажиров, допускаются водители, имеющие общий стаж работы не менее трех лет в качестве водителя автомобильных транспортных средств категории «D».

2.1.3. Водитель автомобиля-такси:

должен быть не моложе 20 лет;

иметь водительское удостоверение на управление транспортными средствами категории «B»;

стаж управления автомобилем не менее двух лет или стаж работы в качестве водителя не менее одного года;

пройти подготовку по программе, утверждаемой Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

2.1.4. Водители должны обладать знаниями нормативных правовых актов, регулирующих выполняемые ими автомобильные перевозки пассажиров.

Водители, которые выполняют перевозки пассажиров автомобилями-такси и международные автомобильные перевозки пассажиров, должны быть аттестованы по соответствующим программам профессиональной подготовки, утверждаемым Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

2.1.5. Стаж работы в качестве водителя автомобильного транспортного средства должен быть подтвержден записями в трудовой книжке и при необходимости справками с предыдущих мест работы, заверенными копиями приказов или трудовых договоров (контрактов). Стаж управления автомобилем подтверждается водительским удостоверением и другим документом, удостоверяющим пользование автомобилем.

2.2. Стажировка водителей. Допуск водителей к самостоятельной работе на пассажирских автомобильных транспортных средствах производится только после прохождения стажировки.

Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 02 декабря 2002 г. № 42 утверждена Инструк-

Раздел I

ция о порядке допуска к работе водителя автомобильного транспортного средства (в редакции постановления от 04 февраля 2005 г. № 7 – НРПА, 2003, № 16; 2005, № 37).

2.2.1. Инструкция разработана с целью подготовки водителя автомобильного транспортного средства к самостоятельной работе путем совершенствования его профессиональных знаний и навыков управления автомобильным транспортным средством при перевозке пассажиров или грузов, обеспечивающих безопасность дорожного движения и культуру обслуживания пассажиров (п. 3).

2.2.2. Стажировка водителя автомобильного транспортного средства должна производиться под руководством водителя-наставника автотранспортной организации или мастера производственного обучения вождению учебной организации, осуществляющей подготовку водителей механических транспортных средств.

Стажировка водителя должна производиться на типе (модели) автомобильного транспортного средства, на котором будет работать стажиремый водитель (п. 6 и 7).

2.2.3. Продолжительность стажировки водителя автомобильного транспортного средства в зависимости от его квалификации и опыта работы должна быть в объемах (п. 8, приложения 1 и 2):

на автобусе (категория Д или ДЕ):

| Условия, определяющие продолжительность стажировки водителя автобуса | Продолжительность стажировки водителя автобуса, не менее часов | |
|---|--|--|
| | обслуживающего городские и пригородные перевозки | осуществляющего перевозки для собственных нужд |
| Не работал водителем автобуса | 112 | 32 |
| Работал водителем автобуса менее одного года | 64 | 16 |
| Не работал водителем автобуса в течение последнего года | 32 | 8 |
| Не управлял автобусом соответствующего класса (М2 <*>, М3 <***>) | 16 | 8 |
| Работал водителем автобуса, но не управлял маркой и моделью автобуса, на котором предстоит работать | 8 | 8 |
| Работал водителем автобуса, но не обслуживал городской, пригородный или междугородный маршрут регулярного сообщения | Одного оборотного рейса по маршруту | – |
| В случаях, если не требуется стажировка по вышеуказанным условиям | 4 | 4 |

<*> М2 – транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие помимо места водителя более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 т.

<***> М3 – транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие помимо места водителя более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 т.

на автомобиле-такси (категория В):

| Условия, определяющие продолжительность стажировки водителя автомобиля-такси | Продолжительность стажировки водителя автомобиля-такси, не менее часов |
|---|--|
| Не работал водителем автомобиля-такси | 24 |
| Не работал водителем автомобиля-такси более одного года | 16 |
| Работал водителем автомобиля-такси, но не управлял маркой и моделью автомобиля, на котором предстоит работать | 4 |
| Работал водителем автомобиля-такси, но не обслуживал городской, пригородный или междугородный маршрут регулярного сообщения (в том числе экспрессный) | Одного оборотного рейса по маршруту |
| В случаях, если не требуется стажировка по вышеуказанным условиям | 2 |

2.2.4. Допуск к работе водителей автомобильных транспортных средств при выполнении международных перевозок пассажиров или грузов осуществляется после получения ими свидетельства об окончании курсов по выполнению международных перевозок пассажиров или грузов автомобильным транспортом.

Допуск к работе водителей автомобилей-такси осуществляется после получения ими свидетельства об окончании курсов по выполнению перевозок пассажиров автомобилями-такси (п. 9 и 10).

2.2.5. Водитель-наставник назначается приказом организации, осуществляющей стажировку, из числа водителей или мастеров производственного обучения вожждению, качественно выполняющих производственные задания, имеющих опыт работы без дорожно-транспортных происшествий, способных воспитывать и обучать других водителей и не имеющих за последний год работы дисциплинарных взысканий и нарушений правил дорожного движения.

Водитель-наставник обязан:

знать нормативные правовые акты, регламентирующие требования по обеспечению безопасной перевозки пассажиров и грузов;

иметь стаж работы на типе (модели) автомобильного транспортного средства, на котором проводится стажировка, не менее трех лет;

знать и уметь на практике показать приемы безопасного управления автомобильным транспортным средством в различных условиях движения;

знать опасные для движения участки улиц и дорог на конкретном маршруте движения и обучить водителя-стажера навыкам бе-

Раздел I

зопасного управления автомобильным транспортным средством на данных участках;

вести в соответствии с требованиями настоящей Инструкции учет и оценку работы водителя-стажера.

Оценка работы водителя-наставника осуществляется по результатам работы стажирuемого им водителя в течение первого года самостоятельной работы. В случае невыполнения водителем-наставником возложенных на него обязанностей по стажировке приказом по организации, осуществляющей стажировку, он может быть отстранен от проведения стажировки (п. 11 – 13).

2.2.6. Стажировка проводится с водителями:

автобусов, предназначенных для городских и пригородных перевозок пассажиров;

автобусов, предназначенных для перевозок пассажиров для собственных нужд;

автобусов, предназначенных для междугородных и международных перевозок пассажиров, – по необходимости, по решению перевозчика;

автомобилей-такси (п. 15).

2.2.7. Стажировка водителя автобуса при выполнении городских, пригородных перевозок пассажиров в регулярном сообщении проводится по улицам и дорогам, по которым проходят регулярные маршруты, а водителя автомобиля-такси и водителей автобусов, осуществляющих перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении, – на участках или объектах их работы в соответствии с графиком работы водителя-наставника, проводящего стажировку (п. 16).

2.2.8. При осуществлении стажировки автомобильным транспортным средством должен управлять водитель-стажер. Водитель-наставник может отстранить водителя-стажера от управления автомобильным транспортным средством при возникновении сложных дорожных условий для движения (гололед, сильный снегопад, туман и т.д.), а также при выполнении первого рейса по маршруту в регулярном сообщении, сделав соответствующую запись в карточке стажировки.

Водитель-стажер должен быть закреплен за водителем-наставником на весь период стажировки (п. 17 – 20).

2.2.9. По результатам стажировки водитель-наставник дает заключение о возможности допуска к работе водителя, прошедшего стажировку, с указанием типа (модели) автомобильного транспортного средства и маршрута, на котором он может работать (п. 22).

2.2.10. Для проверки профессиональной пригодности водителя автомобильного транспортного средства к самостоятельной работе приказом организации, осуществляющей стажировку, назначается комиссия по проверке пригодности водителя-стажера к самостоятельной работе.

На основании заключений водителя-наставника и комиссии перевозчик принимает решение о допуске к самостоятельной работе водителя.

Если водитель, прошедший стажировку в полном объеме, не имеет достаточных навыков управления автомобильным транспортным средством, то ему могут предложить пройти дополнительную стажировку или отказать в работе водителем автомобильного транспортного средства (п. 23 – 26).

2.2.11. Водитель автобуса, имеющий удостоверение на право управления автомобильными транспортными средствами категорий «В», «Д»; «С», «Д» или «В», «С», «Д» и не работавший водителем автобуса, после стажировки должен работать не менее двух месяцев на регулярном маршруте (группе регулярных маршрутов), на котором (которых) он стажировался, не привлекаться к работе с 0 до 5 часов утра.

Во время стажировки и в первые 10 дней самостоятельной работы на регулярных городских и пригородных маршрутах к водителю автобуса не должны применяться меры воздействия за допущенные случаи опоздания прибытия на промежуточный или конечный пункт маршрута.

Водителю автомобиля-такси в течение первого месяца работы после стажировки может быть сокращено плановое задание (п. 27 и 28).

2.3. **Медицинское обследование.** Водитель обязан проходить в установленном порядке перед рейсом, а при необходимости и во время и (или) после окончания рейса медицинское обследование с отметкой в путевом листе.

Инструкция о порядке проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей утверждена постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 03 декабря 2002 г. № 84 (НРПА, 2003, № 3; 2007, № 197).

Указанной Инструкцией, в частности, предусмотрено нижеследующее.

2.3.1. Предрейсовые и иные медицинские обследования водителей – это контроль за состоянием здоровья водителей перед выездом в рейс, во время рейса и после возвращения из рейса, включающий в себя в обязательном порядке определение наличия алкоголя в выдыхаемом воздухе, признаков потребления наркотических, психотропных или токсических веществ и решение вопроса об их допуске по состоянию здоровья к работе (п. 1).

2.3.2. Предрейсовые и иные медицинские обследования водителей проводятся средним медицинским персоналом:

состоящим в штате организации, имеющей специальное разрешение (лицензию) на данный вид деятельности;

не состоящим в штате организации – на договорной основе между данной организацией и организацией здравоохранения, иной организацией, имеющей специальное разрешение (лицензию) на данный вид деятельности в передвижных наркологических пунктах.

Предрейсовые и иные медицинские обследования водителей транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, транспортная деятельность которых подлежит лицензированию, производятся на договорной

Раздел I

основе средним медицинским персоналом наркологических диспансеров, иных организаций здравоохранения, где осуществляется медицинское освидетельствование для установления факта употребления алкоголя, наркотических средств, психотропных или токсических веществ и состояния опьянения, и иных организаций, имеющих специальное разрешение (лицензию) на данный вид деятельности (п. 2 и 3).

2.3.3. Проведение предрейсовых и иных медицинских обследований водителей осуществляется средним медицинским персоналом, прошедшим переподготовку (повышение квалификации) в установленном законодательством порядке (п. 3).

2.3.4. Предрейсовое и иное медицинское обследование водителей включает в себя:

- опрос водителя о состоянии здоровья;
- измерение пульса и артериального давления;
- измерение при медицинских показаниях температуры тела;
- проведение пробы на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе;
- определение наличия или отсутствия клинических признаков приема наркотических средств, психотропных или токсических веществ (п. 5).

Важнейшие извлечения из вышеназванной Инструкции даются в **приложении** к настоящей Книге 2 Выпуска 30.

2.4. **Требования к документам.** Водитель, выполняющий автомобильные перевозки пассажиров, должен иметь при себе следующие личные документы и документы на транспортное средство:

- водительское удостоверение на право управления соответствующим пассажирским автомобильным транспортным средством;

- свидетельство о регистрации транспортного средства (технический паспорт автомобиля);

- документ (сертификат) о прохождении государственного технического осмотра;

- страховое свидетельство (страховой полис), подтверждающее заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства;

- путевой лист установленной формы;

- лицензионную карточку на автомобильное транспортное средство;

- договор аренды, если перевозчик не является владельцем автомобильного транспортного средства;

- разрешение органа связи на использование средств радио- и спутниковой связи при их наличии на транспортном средстве в случаях, предусмотренных законодательством Республики Беларусь;

- свидетельство о подготовке к выполнению автомобильных перевозок пассажиров (международные перевозки и перевозки автомобилями-такси);

- удостоверение о прохождении водителем обучения безопасной работе с газобаллонными транспортными средствами и акты о прохождении освидетельствования баллонов и о переоборудовании

Раздел I

транспортного средства для работы на газовом топливе (при выполнении перевозок на пассажирском автомобильном транспортном средстве, работающем на сжатом или сжиженном газе).

При выполнении городских, пригородных или междугородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении водитель дополнительно должен иметь:

соответствующее разрешение, выданное в установленном порядке (оригинал);

копию схемы маршрута и расписание движения автобуса.

2.4.1. При выполнении международных автомобильных перевозок водитель дополнительно должен иметь:

паспорт гражданина с необходимыми визами иностранных государств;

регистрационные листки (тахограммы);

медицинский страховой полис;

сертификаты об экологической и другой безопасности пассажирского автомобильного транспортного средства (при выполнении перевозок в государства, в которых предъявляются соответствующие требования);

разрешения на выполнение перевозок в регулярном сообщении или на проезд по территории иностранных государств в нерегулярном сообщении (если требуется).

Водитель должен иметь в кассе разменные деньги в случаях приема оплаты за проезд наличными денежными средствами.

3. РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ И ВРЕМЯ ОТДЫХА

3. Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобильного транспорта, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 мая 2000 г. № 13 (НРПА, 2000, № 83) предусмотрена специфика правового регулирования рабочего времени и времени отдыха.

Положение о рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобильного транспорта учитывает специфику организации труда и регулирует рабочее время и время отдыха водителей автомобилей, работающих в организациях независимо от форм собственности и их ведомственной подчиненности, а также водителей, занятых на международных перевозках.

3.1. Специфика рабочего времени для вышеназванных категорий работников заключается главным образом в нижеследующем.

3.1.1. **Время начала и окончания работы.** Началом работы считается момент явки к постоянному месту работы в час, установленный правилами внутреннего трудового распорядка и (или) графиками работ (сменности), а окончанием работы – время освобождения от работы после проведения заключительных работ по возврату автомобиля к месту стоянки.

Время, необходимое на дорогу от проходной до рабочего места, на переодевание и умывание перед началом и после окончания ра-

Раздел I

боты, на регистрацию прихода и ухода с работы, в рабочее время не включается.

В отдельных случаях начало и окончание работы могут устанавливаться вне места постоянной работы, о чем работнику должно быть сообщено не позднее окончания предыдущего рабочего дня.

При дальних междугородных перевозках началом работы водителя в смене считается время истечения установленного графиком работ (сменности) времени отдыха, а окончанием смены – время начала отдыха по графику в пути или в пункте оборота.

3.1.2. В состав рабочего времени водителя включается:

подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии в организацию, а при междугородных перевозках – для выполнения работ в пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены. Подготовительно-заключительное время устанавливается для водителей продолжительностью 20 минут;

время проведения предрейсового медицинского осмотра водителей продолжительностью 5 минут в смену;

время движения автомобиля на линии;

время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки, в местах посадки и высадки пассажиров;

время простоев не по вине водителя;

время дополнительного специального перерыва, предусмотренное графиком для кратковременного отдыха водителя от вождения в пути и на конечных пунктах, а также время для осмотра подвижного состава и его обслуживания;

время стоянки при междугородных перевозках в промежуточных и конечных пунктах, предусмотренное графиком для охраны груза и автомобиля. Если в поездку на автомобиле направляются два водителя, время на охрану груза и автомобиля засчитывается как рабочее время одного водителя и распределяется между двумя водителями поровну;

половина времени, предусмотренного заданием на рейс, при обслуживании автомобиля, оборудованного спальным местом, в междугородном сообщении двумя водителями, когда один из водителей не управляет автомобилем.

Если же время водителя полностью не загружено выполнением основной работы, на него может быть дополнительно возложена другая работа, близкая его квалификации, специальности, и эта работа должна быть обусловлена письменным трудовым договором.

При направлении водителей в дальние рейсы для выполнения междугородных перевозок грузов и пассажиров руководители организаций устанавливают им задания по времени на движение и стоянку автомобилей исходя из действующих норм времени на подготовительно-заключительные работы, предрейсовый медицинский осмотр водителей, кратковременный и длительный отдых в пути, погрузку и разгрузку, расчетных норм пробега автомобилей, расстояния пере-

возки и заданного режима работы водителей. Время, установленное заданием (графиком, расписанием), учитывается как рабочее.

3.1.3. В случаях, когда при междугородных перевозках предусматривается пребывание водителя в автомобиле продолжительностью более 12 часов, на таком автомобиле должно быть оборудовано место для отдыха водителей и в рейс должно быть направлено два водителя.

3.1.4. Устанавливается суммированный учет рабочего времени или разделение рабочего дня на части.

3.2. **Специфика времени отдыха** для работников автомобильного транспорта имеется во всех его параметрах:

3.2.1. Перерыв для отдыха и питания предоставляется водителям продолжительностью не менее 20 минут и не более 2 часов. Время перерыва в рабочее время не включается.

Водителям при продолжительности рабочей смены более 8 часов могут предоставляться 2 перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2 часов.

Перерыв для отдыха и питания должен предоставляться, как правило, через четыре часа после начала работы.

3.2.2. После управления автомобилем в течение четырех часов водитель должен сделать технический перерыв на 20 минут, если не наступает период перерыва для отдыха и питания.

3.2.3. Водителям автомобилей, которым введен суммированный учет рабочего времени, выходные дни могут устанавливаться в различные дни недели согласно графикам работ (сменности). При этом число дней еженедельного отдыха в текущем месяце должно быть не менее числа полных рабочих недель этого месяца. Эти дни выделяются в графике сменности из общего числа свободных от работы дней.

Важнейшие извлечения из вышекомментируемого Положения даются в **приложении** к настоящей Книге 2 Выпуска 30.

4. ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА

4.1. Постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 25 ноября 2003 г. № 147 утвержден выпуск 52 Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, раздел «Автомобильный и городской электрический транспорт» (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»), который является нормативным документом, в соответствии с которым производится наименование профессий, тарификация работ и присвоение квалификационных разрядов.

4.2. Постановлением Министерства труда Республики Беларусь от 05 ноября 2002 г. № 142 утвержден Квалификационный справочник «Должности служащих, занятых в автомобильном транспорте» (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»).

Применение названного нормативного документа обеспечивает правильный подбор и расстановку кадров, повышение их квалификации, разделение труда между руководителями, специалистами и

Раздел I

другими служащими, а также единство в определении должностных обязанностей служащих и требований к их квалификации.

4.3. В приложении 1 к постановлению Министерства труда Республики Беларусь от 21 января 2000 г. № 6 «О мерах по совершенствованию условий оплаты труда работников организаций, финансируемых из бюджета» (НРПА, 2000, № 29, № 38, № 60, № 76; 2001, № 84; 2002, № 9, № 22, № 39, № 49, № 52, № 62, № 89, № 94, № 115, № 119; 2003, № 4, № 14, № 41, № 57, № 61... 2008, № 71) определено:

4.3.1. Водителям грузовых и легковых автомобилей, автобусов выплачиваются ежемесячные надбавки за классность:

водителям 2-го класса в размере 10 процентов;

водителям 1-го класса – 25 процентов установленного тарифного оклада за отработанное время в качестве водителя (п. 1.7).

4.3.2. Водителям служебных легковых автомобилей за особый характер работы устанавливается доплата в размере до 25 процентов тарифного оклада за отработанное время (п. 1.8).

4.3.3. В организациях с небольшим количеством автомобилей (до 15), где нет необходимости содержать специальный штат ремонтных и обслуживающих рабочих и водители полностью осуществляют работы по ремонту и техническому обслуживанию автомобилей в свое рабочее время (если не представляется возможным выполнить эти работы на станции обслуживания или транспортном предприятии), оплата их труда за время выполнения этих работ производится по установленным для них как водителей условиям: с выплатой надбавки за классность и доплатой за ненормированный рабочий день, если таковой установлен (п. 1.9).

Важнейшие извлечения из указанного постановления даются в **приложении** к главе 6 ТК (Книга 2 Выпуска 9).

5. ГАРАНТИИ И КОМПЕНСАЦИИ

5.1. В соответствии со ст. 99 ТК (см. комментариев к ней в Выпуске 12) работникам автомобильного транспорта выплачивается специальная компенсационная надбавка за особый характер работы.

5.2. Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 09 апреля 2007 г. № 19 (НРПА, 2007, № 105, № 173; 2008, № 70) утвержден Перечень профессий, должностей и категорий работников, в том числе автомобильного транспорта, которым должны выплачиваться упомянутые надбавки.

Указанный перечень дается в **приложении** к главе 9 ТК (Выпуск 12).

6. ДИСЦИПЛИНА ТРУДА И ДИСЦИПЛИНАРНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

6. Трудовая дисциплина работников автомобильного транспорта имеет специфику по дополнительным обязанностям работников, которые непосредственно связаны с движением транспорта.

Раздел I

6.1. Например, глава 3 Правил охраны труда на автомобильном транспорте, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций и Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь 01 марта 2002 г. № 5/20 (НРПА, 2002, № 99) устанавливает обязанности начальнику автоколонны или сводной автоколонны на уборке урожая или при работе в отрыве от основной базы:

руководствоваться нормами Трудового кодекса Республики Беларусь;

обеспечивать установленный порядок и соблюдение трудовой дисциплины при следовании автоколонны до места назначения и в процессе выполнения работ;

лично проверять соответствие отправляемого подвижного состава, ремонтных средств, оборудования и инструмента требованиям охраны труда;

при транспортировке колонны автомобилей по железной дороге обеспечивать выполнение дополнительных требований, перечисленных в главе 57 Правил;

обеспечивать исправность и безопасность оборудования, инструмента, инвентаря, транспортных и грузоподъемных средств, электроустановок и осветительных устройств, а также безопасное проведение работ;

не допускать к эксплуатации оборудование и инструмент, не соответствующие требованиям техники безопасности;

контролировать соблюдение работниками при проведении технического обслуживания и ремонта автомобилей норм, Правил и других актов по охране труда;

осуществлять контроль за своевременным проведением инструктажа по охране труда;

обеспечивать работников сводной автоколонны соответствующими инструкциями по охране труда, а места проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей – плакатами, предупредительными надписями и знаками безопасности;

назначить старшего, ответственного за соблюдением Правил, при направлении на самостоятельную работу двух и более автомобилей на два и более дня;

организовывать своевременную химчистку, стирку, ремонт и выдачу специальной одежды работникам;

проводить расследование несчастных случаев на производстве в соответствии с законодательством, принимать меры к устранению причин несчастных случаев;

немедленно сообщать руководителю своей организации и в вышестоящую организацию о всех тяжелых и смертельных случаях;

обеспечивать соблюдение Правил в период транспортировки сводной колонны к месту работы и обратно, а также в процессе работы автоколонны;

если сводная автоколонна разделяется на более мелкие подразделения, дислоцирующиеся в различных местах, начальник сводной авто-

Раздел I

колонны имеет право возложить ответственность за соблюдение требований по охране труда на руководителей подразделений – мастеров, механиков. Возложение ответственности за соблюдение требований настоящих Правил должно быть зафиксировано в журнале регистрации инструктажа по охране труда сводной автоколонны или автоколонны (п. 51 и 52 вышеназванных Правил от 01 марта 2002 г.).

6.2. Дисциплинарная ответственность работников автомобильного транспорта специфики не имеет и регулируется главой 14 ТК (см. комментарий к ней).

7. ОХРАНА ТРУДА

7. Поскольку транспортные средства являются источником повышенной опасности, особое внимание уделяется требованиям по охране труда.

7.1. Особенности охраны труда работников автомобильного транспорта регламентируют, в частности:

Правила охраны труда на автомобильном транспорте, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций и Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 01 марта 2002 г. № 5/20 (НРПА, 2002, № 99);

Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утвержденное приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 03 июня 1998 г. № 110-Ц (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»);

7.2. Помимо общеустановленных трудовым законодательством требований по охране труда (обеспечение средствами индивидуальной защиты, обучение и инструктаж и др. – см. комментарий к главе 16 ТК, Выпуск 19) в разделах 10 – 19 вышеуказанных Правил определены нижеперечисленные основные требования безопасности к:

- техническому состоянию и оборудованию подвижного состава;
- оборудованию, приспособлению и инструменту;
- хранению автомобилей;
- техническому обслуживанию и ремонту автомобилей;
- применению вредных веществ;
- работе на станках;
- эксплуатации автомобилей;
- при погрузке, разгрузке и перевозке грузов;
- радиационной безопасности при проведении работ в зоне радиоактивного загрязнения.

**РАЗДЕЛ II.
ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА
РАБОТНИКОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО
ТРАНСПОРТА**

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| 1. Общие положения | 24 |
| 1.1. Источники правового регулирования | 24 |
| 1.2. Право собственности на внутренние водные пути и суда | 25 |
| 2. Трудовой договор | 25 |
| 2.1. Заключение трудового договора | 25 |
| 2.1.1. Требования к экипажу судна..... | 26 |
| 2.1.2. Требования к состоянию здоровья..... | 27 |
| 2.1.3. Требования к званию | 27 |
| 2.1.4. Требования к образованию..... | 27 |
| 2.1.5. Требования к опыту работы | 28 |
| 2.1.6. Согласие капитана..... | 29 |
| 2.1.7. Требования к документам..... | 29 |
| 2.2. Изменение трудового договора..... | 29 |
| 2.3. Прекращение трудового договора..... | 30 |
| 3. Рабочее время и время отдыха | 30 |
| 3.1. Специфика рабочего времени..... | 30 |
| 3.2. Специфика времени отдыха..... | 32 |
| 4. Заработная плата | 33 |
| 5. Гарантии и компенсации..... | 34 |
| 6. Дисциплина труда и дисциплинарная ответственность..... | 34 |
| 7. Охрана труда | 34 |
| Перечень приложений и список основной литературы см. в Сводном содержании. | |

Раздел II

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Водный транспорт характеризуется выдающейся ролью морского транспорта. На него приходится 62% мирового грузооборота, он также обслуживает около 4/5 всей международной торговли.

Внутренний водный транспорт — старейший вид транспорта, сейчас он занимает по длине сети последнее место в мировой транспортной системе. Развитие и размещение внутреннего водного транспорта в первую очередь связано с природными предпосылками — наличием рек и озер, пригодных для судоходства (Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. / Гл. ред. Н.С.Конарев. — 2-е изд. — Москва: Большая рос. энцикл., 2003).

1.1. Источники правового регулирования. Статья 42 Кодекса внутреннего водного транспорта предусматривает, что **трудовые отношения** членов экипажа судна и судовладельца регулируются указанным Кодексом, Трудовым кодексом Республики Беларусь, Уставом службы на судах внутреннего водного транспорта, отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными договорами.

В ст. 22 Закона Республики Беларусь от 05 мая 1998 г. «Об основах транспортной деятельности» (Ведомости, 1998, № 20, ст. 221; НРПА, 2006, № 122) в связке со ст. 318 ТК регламентировано, что **особенности условий труда и режима рабочего времени** отдельных категорий работников, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения транспортных средств, устанавливаются специальными актами законодательства Республики Беларусь.

На основании ст. 204 ТК **особенности дисциплинарной ответственности** работников транспорта устанавливаются Правительством.

1.1.1. Таким образом, с учетом вышесказанного к нормативным правовым актам, регулирующим особенности труда работников внутреннего водного транспорта, в частности, относятся:

Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24 июня 2002 г. (НРПА, 2002, № 76; 2006, № 122; 2008, № 14);

Устав службы на судах Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержден приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 декабря 1993 г. № 96Ц (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»);

Правила плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь, утверждены постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 октября 2005 г. № 60 (НРПА, 2006, № 61);

Положение о рабочем времени и времени отдыха экипажей судов внутреннего водного транспорта, утверждено постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18 февраля 2003 г. № 3 (НРПА, 2003, № 59);

Раздел II

Устав о дисциплине работников внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, утвержден постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 21 апреля 1994 г. № 267 (СП, 1994, № 12, ст. 210; НРПА, 2004, № 35);

Положение о талоне предупреждения к диплому (свидетельству, удостоверению) плавсостава судов, эксплуатируемых на внутренних водных путях Республики Беларусь, утверждено постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 13 сентября 2002 г. № 32 (НРПА, 2002, № 110);

Инструкция о порядке организации работы по охране труда в организациях внутреннего водного транспорта, утверждена постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 февраля 2008 г. № 9 (НРПА, 2008, № 69).

1.2. Право собственности на внутренние водные пути и суда. Согласно ст. 12 Кодекса внутреннего водного транспорта внутренние водные пути составляют исключительную собственность государства. Реки, озера, водохранилища, каналы и иные водные объекты являются внутренними водными путями общего пользования, за исключением случаев, когда их использование в целях судоходства полностью или частично запрещено либо они предоставлены в обособленное водопользование.

В собственности юридических или физических лиц могут находиться искусственные сооружения на внутренних водных путях, не отнесенные законами Республики Беларусь к объектам, находящимся только в собственности государства.

Расположенные на внутренних водных путях судоходные гидротехнические сооружения предназначены для использования любыми юридическими и физическими лицами. За проход судов по шлюзованной системе могут устанавливаться платежи за шлюзование. Размер платежей за шлюзование судов, а также порядок их взимания определяются законодательством Республики Беларусь.

1.2.1. Суда могут находиться в государственной и частной собственности юридических или физических лиц Республики Беларусь.

Право собственности на судно или на долю в ней возникает с момента государственной регистрации судна в Государственном судовом реестре Республики Беларусь или судовой книге.

Право собственности на строящееся судно или на долю в ней возникает с момента государственной регистрации такого права в Государственном судовом реестре Республики Беларусь или судовой книге (ст. 23 Кодекса внутреннего водного транспорта).

2. ТРУДОВОЙ ДОГОВОР

2.1. Заключение трудового договора. Трудовой кодекс непосредственно не устанавливает каких-либо особенностей при приеме работников внутреннего водного транспорта.

Раздел II

Однако такие особенности предусмотрены в подзаконных нормативных правовых актах, которые, в частности, выражаются в нижеприведенном.

2.1.1. Требования к экипажу судна. Согласно ст. 40 Кодекса внутреннего водного транспорта экипаж судна состоит из лиц:

командного состава судна – капитан (командир), помощники капитана (командира), судовые механики, электромеханики, радиоспециалисты;

судовой командой, которая состоит из лиц, не относящихся к командному составу судна и работникам, обслуживающим пассажиров;

а экипаж пассажирского судна – также из работников, обслуживающих пассажиров.

2.1.1.1. Минимальный состав экипажа самоходного транспортного судна в соответствии с требованиями эксплуатации судна определенного типа устанавливается Положением о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов, утвержденном постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10 января 2004 г. № 2 (НРПА, 2004, № 27).

2.1.1.2. При формировании экипажа судна судовладельцем должны учитываться тип и грузоподъемность судна (состава), количество, тип и мощность судовой силовой установки и вспомогательных механизмов, конструкция, разряд и условия плавания, его специализация, техническая оснащенность и степень автоматизации судна.

2.1.1.3. Минимальный состав на борту судна должен обеспечивать эксплуатацию и контроль за главной силовой установкой, вспомогательными механизмами, оценку их работы, в том числе во время применения ручного управления при выходе из строя автоматических средств управления или приборов, осуществление технического ухода и ремонта.

Минимальный состав вахты судна должен в любой момент его эксплуатации обеспечивать безопасное управление, маневрирование и швартовку судна (состава), сохранность груза и багажа, защиту окружающей среды, поддержание в рабочем состоянии спасательного и противопожарного оборудования и других систем безопасности.

2.1.1.4. На самоходном транспортном судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре Республики Беларусь, должно находиться свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающем безопасность судоходства. В случае утраты или порчи свидетельства по заявлению судовладельца выдается дубликат свидетельства.

2.1.1.5. Орган по безопасности судоходства вправе приостановить действие свидетельства при неоднократном (два и более раза в течение года) нарушении судовладельцем режима эксплуатации судна, изменении разряда (района) плавания, длительности рейса, характера перевозимого груза, конструкции, механизмов, оборудования и степени автоматизации судна.

Раздел II

2.1.1.6. Должности капитана (командира), старшего помощника капитана (командира), старшего механика и радиоспециалистов на судне могут занимать только граждане Республики Беларусь.

Условия, на которых иностранные граждане и лица без гражданства могут входить в состав экипажа судна, определяются республиканским органом государственного управления в области внутреннего водного транспорта.

2.1.2. Требования к состоянию здоровья. К службе на судах внутреннего плавания и судах смешанного (река – море) плавания допускаются лица, годные по состоянию здоровья в соответствии с требованиями, установленными Министерством здравоохранения Республики Беларусь.

Такие требования установлены, в частности, в постановлении Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 08 августа 2000 г. № 33 (НРПА, 2000, № 87; 2007, № 96), которым утвержден Порядок проведения обязательных медицинских осмотров работников.

Важнейшие извлечения из вышеназванного Порядка даются в **приложении** к главе 16 ТК (Книга 3 Выпуск 19).

О прохождении обязательных медицинских осмотров см. также ст. 228 ТК и комментарий к ней.

2.1.3. Требования к званию. К занятию должностей командного состава судна допускаются лица, имеющие соответствующие звания, установленные Положением о дипломировании и аттестации плавсостава судов, эксплуатируемых на внутренних водных путях Республики Беларусь, утвержденном постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 17 июля 2001 г. № 16 – Положение (НРПА, 2001, № 81; 2007, № 261).

К дипломированию (аттестации) допускаются лица в возрасте не моложе 18 лет, имеющие специальное образование, соответствующий стаж плавания и признанные годными к занятию должностей на судах по состоянию здоровья.

Присвоение званий командного состава судна удостоверяется выдачей соответствующих дипломов, квалификационных свидетельств в порядке, установленном главой 8 вышеназванного Положения.

2.1.4. Требования к образованию. Согласно главе 2 вышеназванного Положения к членам экипажа судна предъявляются требования к наличию образования:

на суда всех групп допускаются лица, окончившие высшие или средние специальные учебные заведения по соответствующей специальности;

на суда I – III групп (кроме должности капитана пассажирских судов III группы) – лица, окончившие средние профессионально-технические училища по соответствующей специальности;

на суда I – II групп (кроме должности капитана пассажирских судов) и земснаряды I – III групп – лица, окончившие школы или

Раздел II

курсы по подготовке командного состава судов по соответствующей специальности;

на суда с мощностью главного двигателя от 55 кВт до 110 кВт – лица, окончившие специальные курсы, а также мотористы-рулевые судов и прошедшие стажировку по управлению этими судами продолжительностью не менее 1 месяца. Лица, имеющие диплом на право занятия командной должности на судах, при необходимости получают свидетельство старшины-моториста после собеседования по вопросам правил движения этих судов и проверки практических навыков по управлению судном.

2.1.5. Требования к опыту работы. Вышеназванное Положение предусматривает требования к стажу плавания для командного состава судов. В частности, в соответствии с его п. 17 лица, окончившие высшие или средние специальные учебные заведения по судоводительской, судомеханической (электромеханической) специальности, имеют право дипломироваться на должность:

третьего помощника капитана, третьего помощника механика (электромеханика) судов всех групп или второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов I – II групп – по окончании учебы с учетом наличия практических навыков по управлению судами;

второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов III – IV групп – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов V группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов I – II групп – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов IV – V групп – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов I группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов III – V групп – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 24 месяцев.

Важнейшие извлечения из вышеназванного Положения даются в **приложении** к настоящей Книге 2 Выпуска 30.

2.1.6. Согласие капитана. Статья 42 Кодекса внутреннего водного транспорта предусматривает, что прием на работу членов экипажа судна осуществляется судовладельцем только с согласия капитана (командира) судна.

Отказ капитана (командира) судна принять в состав экипажа судна лицо, направленное судовладельцем, должен быть обоснованным.

Отказ капитана (командира) судна с соответствующей мотивировкой оформляется в письменной форме и передается судовладельцу и лицу, которому капитаном (командиром) судна отказано в приеме на работу.

Отказ в приеме на работу может быть обжалован в суд.

Судовладелец обязан обеспечить членам экипажа судна нормальные условия проживания на судне и исполнения трудовых обязанностей в соответствии с требованиями, установленными законодательством Республики Беларусь.

2.1.7. Требования к документам. К службе на судах, осуществляющих выход за пределы Республики Беларусь, допускаются лица, имеющие национальное удостоверение личности моряка.

Оформление, выдача, учет и хранение указанного удостоверения регулируется:

Положением о национальном удостоверении личности моряка Республики Беларусь, утвержденном постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 мая 1997 г. № 626 (СП, 1997, № 16, ст. 603; НРПА, 2008, № 6);

Инструкцией о порядке применения Положения о национальном удостоверении личности моряка Республики Беларусь, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 11 марта 2003 г. № 10 (НРПА, 2003, № 51; 2007, № 251).

Национальное удостоверение личности моряка Республики Беларусь выдается гражданам Республики Беларусь – членам экипажей судов, работникам организаций, находящихся в ведении Министерства транспорта и коммуникаций, других республиканских органов государственного управления, командируемым на суда для выполнения служебных заданий, а также совершеннолетним членам семей моряков, выходящих в рейсы.

Национальное удостоверение личности моряка Республики Беларусь является документом, удостоверяющим личность моряка при следовании его на свое судно или возвращении на родину в составе экипажа либо в индивидуальном порядке, а также при временном сходе на берег в иностранном порту.

2.2. Изменение трудового договора.

В соответствии с п. 16.4 Устава о дисциплине работников внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 21 апреля 1994 г. № 267 (СП, 1994, № 12, ст. 210; НРПА, 2004, № 35) за совершение дисциплинарного проступка к лицам командного

Раздел II

состава судов может применяться лишение звания с изъятием соответствующего диплома на срок от шести месяцев до двух лет и с предоставлением на указанный срок работы с учетом профессии (специальности).

Иными словами, речь идет о переводе на другую работу. Подробнее об этом см. комментарий к главе 3 ТК (Выпуск 3).

2.3. Прекращение трудового договора.

К работникам внутреннего водного транспорта могут применяться дополнительные основания прекращения трудового договора, предусмотренные в Уставе о дисциплине работников внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, утвержденном постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 21 апреля 1994 г. № 267 (СП, 1994, № 12, ст. 210; НРПА, 2004, № 35) в соответствии с Перечнем грубых нарушений дисциплины.

Указанный Перечень дается в **приложении** к главе 13 ТК (Выпуск 16).

3. РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ И ВРЕМЯ ОТДЫХА

3. Положением о рабочем времени и времени отдыха экипажей судов внутреннего водного транспорта, утвержденном постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18 февраля 2003 г. № 3 (НРПА, 2003, № 59) предусмотрена специфика правового регулирования рабочего времени и времени отдыха.

Действие Положения распространяется на членов экипажей судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре Республики Беларусь или судовой книге и находящихся в государственной и частной собственности юридических и физических лиц, осуществляющих судоходство, а также в период подготовки судов к эксплуатации, нахождения в эксплуатации и при постановке на зимний ремонт, отстой и консервацию.

3.1. Специфика рабочего времени для экипажей судов. Она заключается главным образом в нижеследующем.

3.1.1. В зависимости от особенностей производственной деятельности организаций может устанавливаться пятидневная с двумя выходными днями или шестидневная с одним выходным днем рабочая неделя, либо может применяться суммированный учет рабочего времени, который вводится нанимателем по согласованию с профсоюзом.

Учетный период может определяться календарным или иными периодами.

3.1.2. Началом и окончанием работы считается время соответственно приема и сдачи вахты в часы, установленные расписанием вахт и судовых работ.

Время следования от места жительства до места работы на судне и обратно в рабочее время не включается.

3.1.3. Очередная вахтенная смена предупреждается о заступлении на вахту не позднее чем за 30 минут до ее начала.

Раздел II

Лица командного состава являются на вахту не позднее чем за 10 минут, а лица судовой команды – не позднее чем за 5 минут до начала вахты и должны ознакомиться с условиями плавания и работой технических средств.

3.1.4. На самоходных судах с круглосуточной работой для членов экипажа судна устанавливается трехсменный и двухсменный график несения вахт.

На самоходных и несамоходных земснарядах и дноочистительных снарядах лицам командного состава время несения вахт и выполнения работ устанавливает наниматель, а судовой команде – командир судна.

Графики работы судовой команды и работников, обслуживающих пассажиров, утверждаются капитаном (командиром) судна.

3.1.5. По бригадному методу нанимателем может быть организована работа экипажа на рейдово-маневровых судах, транспортных судах с круглосуточной работой, закрепленных на постоянных линиях, и на судах, занятых на путевых работах.

При двухсменном графике работы рабочее время каждого члена экипажа не должно превышать 12 часов в сутки и распределяется на две вахты.

Междувахтовый непрерывный перерыв должен быть не менее шести часов.

Работа экипажа судна по бригадному методу с нахождением на судне одной бригады, возглавляемой капитаном (сменным капитаном), организуется при условии продолжительности работы (смены) не более 12 часов и нахождения на судне каждой бригады не более 15 суток подряд.

Время, отработанное сверх установленной продолжительности рабочего времени, суммируется и предоставляется в виде дней отдыха за неиспользованные часы ежедневного отдыха при суммированном учете рабочего времени.

3.1.6. Аварийные и авральные работы производятся по распоряжению капитана судна и являются обязательными для всех членов экипажа судна.

К аварийным работам относятся:

работы по устранению аварийного состояния судна и исправлению повреждений и поломок как корпуса, так и судовой силовой установки во время плавания, препятствующих дальнейшему перемещению судна к первому порту;

работы по спасанию людей, грузов и судового имущества, предотвращению его порчи, а также работы по предоставлению помощи другим судам и людям, терпящим бедствие;

работы, обусловленные штормовой погодой: дополнительное крепление судового имущества и грузов, установка и уборка тентов, дополнительная подача швартовых концов и перестановка судна в безопасное место;

Раздел II

работы по снятию своего судна с мели и по разгрузке топлива и груза для облегчения судна, терпящего бедствие;

работы по ликвидации пожара на судне, а также на буксируемых и находящихся рядом судах;

работы, выполняемые по тревогам: общесудовая, шлюпочная (при оставлении судна), «Человек за бортом».

Авральные работы на судах внутреннего водного транспорта производятся:

при формировании составов судов и плотов на рейдах и при прохождении шлюзов и каналов;

при подъеме якорей и выборке буксирных тросов вручную на несамоходных судах;

при укладке и подъеме мачт вручную при проследовании под мостами;

при уборке грузовых мостов, сходен (в том случае, когда эти работы не оплачиваются за счет грузоотправителя или грузополучателя);

при открытии и закрытии грузовых люков вручную;

при установке и перестановке земснаряда, дебаркадера и понтона, перекладке трубопровода рефулерного земснаряда.

Авральные работы, выполняемые членами экипажей судов вне своей вахты, относятся к сверхурочным работам.

Члены экипажей судов могут привлекаться к производству авральных работ как во время вахты, так и вне вахты, а также только с их согласия к выполнению дополнительной работы по другой должности или обязанностей временно отсутствующего члена экипажа судна. В отдельных случаях члены экипажей судов могут привлекаться к выполнению погрузочно-разгрузочных работ и работе вне судна с соблюдением законодательства о труде.

3.1.7. Продолжительность рабочего дня члена экипажа судна, включая время несения вахт, выполнения нарядов со своими обязанностями дополнительной работы по другой должности или обязанностей временно отсутствующего члена экипажа при суммированном учете рабочего времени, не должна превышать 12 часов 15 суток подряд.

3.2. **Специфика времени отдыха** для экипажей судов. Она имеет во всех его параметрах:

перерывах для отдыха и питания;

ежедневном отдыхе;

еженедельном непрерывном отдыхе;

днях отдыха за неиспользованные часы ежедневного отдыха при суммированном учете рабочего времени;

отпусках без сохранения заработной платы, предоставляемый по инициативе нанимателя (межнавигационный отпуск);

трудовых и социальных отпусках.

Заключается эта специфика, в частности, в нижеследующем.

3.2.1. Временем ежедневного отдыха членов экипажа считаются промежутки между вахтами или периодами выполнения судовых работ.

Раздел II

Продолжительность ежедневного отдыха не может быть менее 12 часов.

При этом один из перерывов в работе должен быть не менее 8 часов непрерывного отдыха, а при работе экипажей по бригадному методу – не менее 6 часов.

Продолжительность остальных перерывов перед заступлением на ходовую вахту должна составлять не менее 4 часов.

3.2.2. Количество дней отдыха за неиспользованные часы ежедневного отдыха при суммированном учете рабочего времени определяется путем вычитания из общего числа часов, фактически отработанных в данном периоде (без учета часов на выполнение аварийных, авральных, погрузочно-разгрузочных работ), числа часов, подлежащих к оплате в данном периоде с учетом сокращенного рабочего дня в предвыходные и праздничные дни. За каждые 6 часов 40 минут, переработанных сверх установленной продолжительности рабочего времени, предоставляется один дополнительный день отдыха.

Дни отдыха за неиспользованные часы ежедневного отдыха при суммированном учете рабочего времени предоставляются членам экипажа судна как в период навигации при длительных стоянках судов (ремонт, холодный отстой и так далее), так и в межнавигационный период.

3.2.3. Межнавигационный отпуск – это отпуск, предоставляемый членам экипажей после постановки судна на зимний отстой. Межнавигационный отпуск предусматривается трудовым договором (контрактом).

Межнавигационный отпуск предоставляется при отсутствии у членов экипажей судов дней отдыха за неиспользованные часы ежедневного отдыха при суммированном учете рабочего времени, отпусков и незамятости их ремонтом флота, перегрузочных механизмов и на других работах.

Важнейшие извлечения из вышеназванного Положения о рабочем времени и времени отдыха даются в **приложении** к настоящей Книге 2 Выпуска 30.

4. ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА

4.1. Постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 25 ноября 2003 г. № 147 утвержден выпуск 52 Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, раздел «Морской и внутренний водный транспорт» (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»), который является нормативным документом, в соответствии с которым производится наименование профессий, тарификация работ и присвоение квалификационных разрядов.

4.2. Постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 26 декабря 2003 г. № 161 утвержден Квалификационный справочник «Должности служащих, занятых на мор-

Раздел II

ском и внутреннем водном транспорте» (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»).

Применение названного нормативного документа обеспечивает правильный подбор и расстановку кадров, повышение их квалификации, разделение труда между руководителями, специалистами и другими служащими, а также единство в определении должностных обязанностей служащих и требований к их квалификации.

5. ГАРАНТИИ И КОМПЕНСАЦИИ

5.1. В соответствии со ст. 99 ТК (см. комментарий к ней в Выпуске 12) работникам водного транспорта выплачивается специальная компенсационная надбавка за особый характер работы.

5.2. Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 09 апреля 2007 г. № 19 (НРПА, 2007, № 105, № 173; 2008, № 70) утвержден Перечень профессий, должностей и категорий работников, в том числе водного транспорта, которым должны выплачиваться упомянутые надбавки.

Указанный перечень дается в **приложении** к главе 9 ТК (Выпуск 12).

6. ДИСЦИПЛИНА ТРУДА И ДИСЦИПЛИНАРНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Трудовая дисциплина работников внутреннего водного транспорта имеет специфику по многим ее параметрам.

6.1. Согласно п. 15 и 16 Устава службы на судах Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденного приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 декабря 1993 г. № 96Ц (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство») члены судового экипажа обязаны: сохранять честь и достоинство работников речного транспорта; хранить государственную и коммерческую тайну;

беречь государственную собственность;

выполнять требования законов Республики Беларусь, названного Устава, приказов, правил и инструкций, действующих на судах речного флота Министерства транспорта и коммуникаций;

нести стояночные и ходовые вахты и выполнять судовые работы в соответствии с занимаемой должностью;

быть вежливыми, дисциплинированными, быстро и точно выполнять распоряжения старших по должности;

знать, добросовестно и инициативно выполнять свои служебные обязанности, экономно расходовать материалы, бережно относиться к судовому имуществу, активно участвовать в выполнении производственных планов;

знать устройство судна, свою специальность, заведование, термины, относящиеся к ним, постоянно совершенствовать свои профессиональные знания;

содержать в исправном состоянии и обеспечивать бесперебойную работу своего заведования;

Раздел II

знать и строго соблюдать требования правил техники безопасности, пожарной безопасности и санитарных правил;

знать и четко выполнять свои обязанности по тревогам, уметь пользоваться аварийно-спасательным и противопожарным имуществом и инвентарем, индивидуальными и коллективными спасательными средствами и знать места их размещения, знать сигналы бедствия, уметь пользоваться системами внутренней связи и сигнализации по тревогам;

быть чисто и опрятно одетыми, соблюдать правила ношения форменной одежды;

соблюдать чистоту и порядок на судне;

охранять природную среду, не допуская ее загрязнения.

каждый член экипажа должен заботиться о безопасности судна и при обнаружении опасности, грозящей судну, людям, грузу, обязан немедленно доложить об этом вахтенному начальнику, одновременно приняв меры по ее устранению.

6.2. В соответствии с п. 22 вышеназванного Устава службы взаимное обращение при исполнении служебных обязанностей должно быть официальным.

Распоряжения по службе отдают в форме приказаний. Приказание должно быть конкретным и кратким. Отдавший приказание должен убедиться, что оно правильно понято. Получивший приказание обязан по выполнении его, равно как и при невозможности выполнения его, доложить лицу, отдавшему приказание.

В случае получения от другого лица командного состава нового приказа, исполнение которого помешает выполнить первое, исполняющий обязан доложить об этом лицу, отдавшему второе приказание, и в дальнейшем действовать по его указанию.

6.3. В главе 6 Кодекса внутреннего водного транспорта предусмотрены особые полномочия капитана (командира) судна. К ним, в частности, относятся нижеследующие.

6.3.1. Если, по мнению капитана (командира) судна, судно грозит неминуемая гибель, капитан (командир) судна после принятия всех мер к спасанию пассажиров разрешает экипажу судна покинуть судно.

Капитан (командир) судна покидает судно последним, приняв все зависящие от него меры по спасанию судового, машинного и радиожурналов, карт данного рейса, судовой печати, документов и ценностей.

В случае гибели судна капитан (командир) судна сохраняет свои права и обязанности в отношении экипажа судна (ст. 45).

6.3.2. В случае нападения на судно с целью совершения противоправных действий капитан (командир) судна обязан принять все возможные меры по обеспечению безопасности людей и сохранности имущества, находящихся на судне (ст. 46).

6.3.3. Капитан (командир) судна, не подвергая опасности судно и находящихся на нем пассажиров и членов экипажа, груз и иное

Раздел II

имущество, обязан оказать помощь любому лицу, которому угрожает опасность гибели.

Капитаны (командиры) столкнувшихся судов обязаны оказать взаимную помощь судам, их пассажирам и членам экипажей, сообщить друг другу названия своих судов и портов (пунктов) приписки (ст. 47).

6.3.4. Капитан (командир) судна обязан о каждом случае рождения ребенка или смерти на судне составить акт при участии двух свидетелей и медицинского работника (если он имеется на судне), а также сделать соответствующую запись в судовом журнале.

К акту о смерти прилагается опись находящегося на судне имущества умершего. Капитан (командир) судна принимает меры по сохранению этого имущества и извещает о случившемся соответствующие органы.

Тело умершего должно быть немедленно изолировано и передано по акту родственникам или администрации ближайшего порта (пункта) для передачи его соответствующим органам.

В случае исчезновения члена экипажа судна или пассажира при обстоятельствах, допускающих возможность их гибели, капитан (командир) судна делает соответствующую запись в судовом журнале, составляет акт, а также опись их оставшегося имущества и передает этот акт и имущество исчезнувшего члена экипажа судна или пассажира в ближайшем порту (пункте) соответствующим органам (ст. 48).

6.4. Основные вопросы, связанные со спецификой дисциплинарной ответственности работников внутреннего водного транспорта излагаются в комментариях к главам 13 и 14 ТК (см. Выпуски 16 и 17).

Кроме того, наряду с мерами дисциплинарного взыскания на работников внутреннего водного транспорта распространяется мера предупреждения в виде лишения талона предупреждения, которая регулируется Положением о талоне предупреждения к диплому (свидетельству, удостоверению) плавсостава судов, эксплуатируемых на внутренних водных путях Республики Беларусь, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 13 сентября 2002 г. № 32 (НРПА, 2002, № 110; 2008, № 70).

6.4.1. Талон предупреждения установленного образца выдается к диплому (свидетельству) командного состава судов всех форм собственности и к удостоверению водителя-моториста маломерных судов, поднадзорных государственному учреждению «Белорусская инспекция речного судоходства», заверяется подписью руководителя судоходной инспекции и скрепляется печатью.

6.4.2. На оборотной стороне этого талона содержится пронумерованный перечень правил и положений, за нарушение которых производится **просечка** соответствующей цифры с лицевой стороны талона предупреждения. К таким правилам, в частности, относятся:

Раздел II

правила судоходства по внутренним водным путям Республики Беларусь;

Устав службы на судах;

Устав о дисциплине работников внутреннего водного транспорта;

правила технической эксплуатации речного транспорта;

правила безопасности труда на судах;

правила пожарной безопасности;

нарушения, связанные с неудовлетворительным техническим и санитарным состоянием судна и его механизмов;

другие правила и положения, регламентирующих безопасность судоходства, жизни и здоровья людей;

при управлении судном в нетрезвом состоянии и других грубых нарушениях с аварийными последствиями у судоводителя изымается диплом (свидетельство, удостоверение).

6.4.2.1. Под просечкой проставляются дата ее производства и подпись должностного лица, производившего просечку. Если допущено одновременно несколько нарушений, производится только одна просечка по одному наиболее значительному нарушению.

6.4.2.2. Первая просечка любой цифры талона предупреждения рассматривается как предупреждение судоводителю.

6.4.2.3. При наличии второй просечки, произведенной до истечения 12 месяцев после получения первой, владелец талона предупреждения обязан в 10-дневный срок явиться в линейный участок судоходной инспекции для прохождения внеочередной проверки знаний правил и положений, за нарушение которых произведены просечки.

6.4.2.4. Если судоводитель, имеющий талон предупреждения с двумя просечками, в течение 24 месяцев после последней просечки не допустит нового нарушения, его талон предупреждения должен быть заменен на новый.

6.4.2.5. В случае, когда судоводитель, имеющий талон предупреждения с двумя просечками, совершит нарушение, влекущее за собой просечку, в талоне предупреждения делается третья просечка, погашающая талон предупреждения, при этом талон предупреждения изымается.

После изъятия талона предупреждения его владелец обязан в 5-дневный срок явиться в линейный участок судоходной инспекции для прохождения внеочередной проверки знаний.

После прохождения проверки знаний судоводителю выдается новый талон предупреждения.

6.4.2.6. В приложении 2 к комментируемому Положению приведен перечень должностных лиц, имеющих право делать просечку талона предупреждения.

6.4.3. Важнейшие извлечения из вышеназванного Положения даются в **приложении** к настоящей Книге 2 Выпуска 30.

Раздел II

7. ОХРАНА ТРУДА

Особенности охраны труда работников внутреннего водного транспорта регламентируют, в частности:

Правила технической безопасности и охраны труда при техническом обслуживании и ремонте силовых установок судов внутреннего плавания, утверждены постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18 мая 2006 г. № 14 (НРПА, 2006, № 93; 2007, № 289);

Правила технической безопасности и охраны труда при производстве выправительных работ на внутренних водных путях, утверждены постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18 мая 2006 г. № 15 (НРПА, 2006, № 93; 2007, № 289);

Инструкция по производству путевых работ на внутренних водных путях Республики Беларусь, утверждена постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 апреля 1994 г. № 75-Ц (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»);

Технический кодекс установившейся практики «Правила обеспечения безопасности труда на судах», утвержден приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 20 декабря 2006 г. № 407-Ц (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»);

Инструкция о порядке организации работы по охране труда в организациях внутреннего водного транспорта, утверждена постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 февраля 2008 г. № 9 (НРПА, 2008, № 69).

Важнейшие извлечения из вышеназванной Инструкции даются в **приложении** к настоящей Книге 2 Выпуска 30.

**РАЗДЕЛ III.
ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА
РАБОТНИКОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| 1. Общие положения | 40 |
| 1.1. Источники правового регулирования..... | 40 |
| 1.2. Право собственности на воздушное пространство и воздушные суда | 40 |
| 2. Трудовой договор | 41 |
| 2.1. Заключение трудового договора | 41 |
| 2.1.1. Требования, предъявляемые к авиационному персоналу..... | 41 |
| 2.1.2. Требования к экипажу | 42 |
| 2.1.3. Требования к командиру | 42 |
| 2.1.4. Требования к уровню компетентности..... | 43 |
| 2.2. Изменение трудового договора..... | 43 |
| 2.3. Прекращение трудового договора..... | 43 |
| 3. Рабочее время и время отдыха | 43 |
| 3.2. Специфика рабочего времени летного состава транспортной авиации..... | 44 |
| 3.3. Специфика времени отдыха летного состава транспортной авиации..... | 45 |
| 4. Зарботная плата | 46 |
| 5. Профессиональная подготовка, переподготовка, повышение квалификации, стажировка | 46 |
| 6. Дисциплина труда и дисциплинарная ответственность..... | 48 |
| 7. Охрана труда | 50 |
| Перечень приложений и список основной литературы см. в сводном содержании. | |

Раздел III

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Воздушный транспорт — это вид наиболее скоростного, но достаточно дорогостоящего транспорта играет важную роль в международных пассажирских перевозках. Его преимущества кроме скорости — качество поставок, географическая мобильность, позволяющая легко расширять и менять трассы. Сеть регулярных авиалиний опоясывает весь земной шар, протягиваясь на миллионы километров. Ее опорные точки — 5 тысяч аэропортов (Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. / Гл. ред. Н.С.Конарев. — 2-е изд. — Москва: Большая рос. энцикл., 2003).

1.1. Источники правового регулирования. В ст. 22 Закона Республики Беларусь от 05 мая 1998 г. «Об основах транспортной деятельности» (Ведомости, 1998, № 20, ст. 221; НРПА, 2006, № 122) в связке со ст. 318 ТК регламентировано, что **особенности условий труда и режима рабочего времени** отдельных категорий работников, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения транспортных средств, устанавливаются специальными актами законодательства Республики Беларусь.

На основании ст. 204 ТК **особенности дисциплинарной ответственности** работников транспорта устанавливаются Правительством.

1.1.1. Таким образом, с учетом вышесказанного к нормативным правовым актам, регулирующим особенности труда работников гражданской авиации, в частности, относятся:

Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. (НРПА, 2006, № 78; 2007, № 305);

Положение о рабочем времени и времени отдыха летно-технического персонала гражданской авиации, утвержденное приказом Госкомавиации от 16 июля 1997 г. № 91 (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»);

Положение о рабочем времени и времени отдыха летного состава гражданской авиации (транспортная авиация), утвержденное приказом Госкомавиации от 17 марта 1997 г. № 39 (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»);

Положение о дисциплине авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2001 г. № 1122 (НРПА, 2001, № 74);

Перечень должностей авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь утвержден постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 1999 г. № 2076 (НРПА, 2000, № 8);

Авиационные правила, утвержденные постановлениями Госкомавиации (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»).

1.2. Право собственности на воздушное пространство и воздушные суда. Республике Беларусь принадлежит полный и исключи-

тельный суверенитет в отношении воздушного пространства Республики Беларусь (ст. 2 Воздушного кодекса).

1.2.1. Эксплуатантом воздушного судна являются:

организация;

гражданин;

иной субъект гражданского права, **имеющие** воздушное судно (воздушные суда) на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления, а также на основании договора аренды, договора фрахтования или иного договора, **использующие** воздушное судно (воздушные суда) для полетов и **получившие** сертификат (свидетельство) эксплуатанта воздушного судна (ст. 1 и 24 Воздушного кодекса).

2. ТРУДОВОЙ ДОГОВОР

2.1. Заключение трудового договора.

Трудовой кодекс не устанавливает каких-либо особенностей при приеме на работу работников гражданской авиации. На основании ст. 36 Воздушного кодекса Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. (НРПА, 2006, № 78; 2007, № 305) к таким работникам относится авиационный персонал (авиационный персонал гражданской авиации и авиационный персонал государственной авиации), который подразделяется на летный состав и нелетный авиационный персонал.

Авиационный персонал гражданской авиации – лица, имеющие специальную подготовку и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности, организации, выполнению, обеспечению и техническому обслуживанию воздушных судов гражданской авиации, воздушных перевозок и авиационных работ, организации и обслуживанию воздушного движения (п. 3 авиационных правил «Сертификация организаций по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала гражданской авиации» – ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»).

В частности, Перечень должностей авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь утвержден постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 1999 г. № 2076 (НРПА, 2000, № 8).

Указанный Перечень дается в **приложении** к главе 13 ТК (Выпуск 16).

2.1.1. **Требования, предъявляемые к авиационному персоналу.** Статья 36 Воздушного кодекса определяет, что требования, предъявляемые к авиационному персоналу, устанавливаются авиационными правилами, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь.

2.1.1.1. В частности, Авиационные правила «Профессиональная подготовка авиационного персонала по организации воздушного движения», утвержденные постановлением Госкомавиации от 17 мая 2006 г. № 6 (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законода-

Раздел III

тельство») в п. 14 устанавливаются, что к диспетчерам по организации воздушного движения предъявляются следующие требования:

наличие диплома о профессиональном образовании или переподготовке по данной специальности;

наличие действующего свидетельства диспетчера по управлению воздушным движением;

наличие соответствующей квалификационной отметки;

наличие действующего допуска к работе на рабочем месте;

владение английским языком на уровне, обеспечивающем качественное выполнение своих функциональных обязанностей;

наличие действующего медицинского заключения о годности к исполнению функциональных обязанностей.

Важнейшие извлечения из вышеназванных правил даются в **приложении к настоящей Книге 2 Выпуска 30.**

2.1.1.2. На должности авиационного персонала не принимают граждане, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления, а также не отвечающие иным требованиям, предъявляемым к авиационному персоналу законодательством.

Авиационный персонал гражданской авиации, осуществляющий обслуживание воздушного движения и управление полетами, не вправе принимать участие в забастовках (ст. 36 Воздушного кодекса).

2.1.2. **Требования к экипажу.** Статья 39 Воздушного кодекса предъявляет требования к экипажу воздушного судна, который состоит из летного экипажа (командира воздушного судна, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортопроводников).

Не разрешается выполнение полета воздушного судна в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного руководством по летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

Летный экипаж воздушного судна, как правило, состоит из граждан Республики Беларусь. Включение в летный экипаж гражданского воздушного судна иностранных граждан и лиц без гражданства осуществляется в порядке, установленном специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, а в летный экипаж государственного воздушного судна – специально уполномоченным органом в области обороны.

2.1.3. **Требования к командиру.** Статья 42 Воздушного кодекса предъявляет требования к командиру воздушного судна, которым может быть гражданин, имеющий в предусмотренных законодательством случаях сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

Командир воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, принимает необходимые меры по обеспечению безопасности полета воздушного судна.

Порядок назначения командира воздушного судна и его компетенция определяются настоящим Кодексом и авиационными правилами, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь.

2.1.4. Требования к уровню компетентности. Статья 37 Воздушного кодекса предъявляет требования к уровню компетентности авиационного персонала гражданской авиации.

Порядок присвоения класса (категории) и выдачи авиационному персоналу гражданской авиации соответствующих свидетельств регулируются Авиационными правилами выдачи свидетельств и классификации авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденными постановлением Госкомавиации от 02 марта 2004 г. № 2 (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»).

2.2. Изменение трудового договора.

В соответствии с п. 11.1 Положения о дисциплине авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2001 г. № 1122 (НРПА, 2001, № 74) за совершение дисциплинарного проступка может применяться лишение члена экипажа воздушного судна права выполнения полетов (для командира воздушного судна – права выполнения полетов в прежней должности), специалиста, осуществляющего управление воздушным движением, – права управления воздушным движением, специалиста, осуществляющего техническое обслуживание воздушных судов, – права технического обслуживания воздушных судов на срок от трех месяцев до одного года с переводом на другую нижеоплачиваемую работу на такой же срок.

Иными словами, речь идет о переводе на другую работу. Подробнее об этом см. комментарий к главе 3 ТК (Выпуск 3).

2.3. Прекращение трудового договора.

К авиационному персоналу гражданской авиации могут применяться дополнительные основания прекращения трудового договора, предусмотренные в Положении о дисциплине авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденном постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2001 г. № 1122 (НРПА, 2001, № 74) в соответствии с Перечнем грубых нарушений дисциплины.

Указанный Перечень дается в **приложении** к главе 13 ТК (Выпуск 16).

3. РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ И ВРЕМЯ ОТДЫХА

3.1. Специфика рабочего времени и времени отдыха авиационного персонала гражданской авиации регулируется двумя Положениями для работников:

Раздел III

летного состава гражданской авиации (транспортная авиация), утверждено приказом Госкомавиации от 17 марта 1997 г. № 39 (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»);

летно-технического персонала гражданской авиации (авиация ПАНХ), утверждено приказом Госкомавиации от 16 июля 1997 г. № 91 (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»).

Важнейшие извлечения из вышеназванных положений даются в приложениях к настоящей Книге 2 Выпуска 30.

3.1.1. Положение о рабочем времени и времени отдыха летного состава гражданской авиации распространяется на летный, командно-летный, летно-инструкторский и инспекторский составы, а также на бортоператоров авиакомпаний и авиапредприятий гражданской авиации Республики Беларусь с учетом особенностей организации летного труда пилотов, штурманов, бортинженеров, бортмехаников, бортрадистов, а также бортоператоров и летчиков-наблюдателей, входящих в состав экипажей воздушных судов ПАНХ гражданской авиации.

3.1.2. Положение о рабочем времени и времени отдыха летно-технического персонала гражданской авиации распространяется на летный, командно-летный, летно-инструкторский и инспекторский составы, а также на бортоператоров авиакомпаний и авиапредприятий гражданской авиации Республики Беларусь.

3.2. Специфика рабочего времени летного состава транспортной авиации.

3.2.1. Рабочее время экипажей воздушных судов складывается из: полетного времени; времени работы экипажа на земле в кабине воздушного судна; времени работы на земле.

3.2.1.1. К полетному времени относится время работы экипажа в кабине воздушного судна, исчисляемое с момента начала движения самолета при взлете до окончания пробега при посадке.

3.2.1.2. Время работы экипажа на земле в кабине воздушного судна включает в себя:

промежуток времени между запуском двигателей для выполнения полета и началом движения самолета при взлете;

промежуток времени между окончанием пробега при посадке и выключением двигателей.

Полетное время и время работы экипажа на земле в кабине воздушного судна является временем работы в особо вредных и особо тяжелых условиях труда.

3.2.1.3. Во время работы членов экипажа на земле включается время:

предполетной подготовки;

послеполетной работы, включая время смены экипажа;

стоянок в промежуточных аэропортах по расписанию;

ожидания вылета в базовом и промежуточном (запасном) аэропортах в случаях задержки рейсов по различным причинам;

нахождения экипажей на различного вида дежурствах (в качестве резерва или других видах);

эстафеты экипажей в промежуточных аэропортах;

работы в подразделении: предварительная подготовка к полетам, разборы полетов, работа на тренажерах, профессиональная учеба, прохождение медицинских осмотров, а также время, затраченное на выполнение иных профессиональных видов работ по распоряжению администрации.

В рабочее время членов экипажей на земле должно быть включено время всех видов работ, в том числе и тех, которые специфичны только для данного авиаподразделения (погрузка и выгрузка груза, прохождение таможенного контроля, время перелетов экипажей в качестве пассажиров для замены основного экипажа и др.).

3.2.2. При планировании летной деятельности экипажей определено, что биологические день и ночь соответствуют часовому поясу их постоянного места жительства. Ночным считается время с 10 часов вечера до 6 часов утра.

3.3. Специфика времени отдыха летного состава транспортной авиации.

3.3.1. Время отдыха – непрерывный отрезок времени (часы, дни), когда экипаж освобожден от исполнения любых производственных обязанностей.

Временем отдыха членов экипажа считаются периоды:

предполетного отдыха;

послеполетного отдыха;

еженедельного отдыха (выходные дни);

ежегодного отпуска.

3.3.2. Минимальная продолжительность предполетного отдыха в базовом аэропорту составляет:

12 часов перед выполнением полета с нормальной продолжительностью рабочего времени днем;

24 часа перед выполнением полета с нормальной продолжительностью рабочего времени ночью.

3.3.3. Продолжительность послеполетного отдыха, как правило, должна равняться двойной продолжительности предшествующей отдыху работе.

В период предполетного или послеполетного отдыха администрация не может привлекать членов экипажа к выполнению каких-либо служебных обязанностей (разборы полетов, экзамены и т.п.), а также совмещать послеполетный отдых с выходным днем.

3.3.4. При выполнении длительных трансмеридианных полетов с пересечением 5 и более часовых поясов длительность предполетного и послеполетного отдыха в базовом аэропорту – не менее 48 часов.

При выполнении международных длительных полетов через океан время послеполетного отдыха в промежуточном аэропорту – до 48 часов, после возвращения на базу – не менее 72 часов.

Раздел III

3.3.5. Членам экипажа воздушного судна (при отсутствии дополнительных членов экипажа) в процессе выполнения полета не предоставляется перерыв для отдыха и принятия пищи. Командир воздушного судна организует поочередной прием пищи членами экипажа во время полета. Прием пищи бортпроводниками организует бригадир бортпроводников.

4. ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА

4.1. Постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 22 июля 2002 г. № 103 утвержден выпуск 53 Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, раздел «Эксплуатация и летные испытания летательных аппаратов (воздушных судов)» (ЭБД «Консультант-Плюс: Беларусь»). Раздел «Законодательство»), который является нормативным документом, в соответствии с которым производится наименование профессий, тарификация работ и присвоение квалификационных разрядов.

5. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА, ПЕРЕПОДГОТОВКА, ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ И СТАЖИРОВКА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

регулируется авиационными правилами «Профессиональная подготовка авиационного персонала по организации воздушного движения» утверждены постановлением Госкомавиации от 17 мая 2006 г. № 6 (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь»). Раздел «Законодательство»).

В частности, глава 6 указанных правил регламентирует профессиональную учебу специалистов по организации воздушного движения.

5.1. Профессиональная учеба проводится с целью:

изучения и повторения специальных дисциплин и основных нормативных документов, регламентирующих работу персонала;

изучения обстоятельств и причин авиационных событий и профилактических мер по их предупреждению;

углубления и закрепления знаний правил полетов и обслуживания воздушного движения, эксплуатации средств наблюдения, навигации и связи, авиационной метеорологии;

изучения и внедрения передового опыта по аэронавигационному обслуживанию;

ознакомления с новейшими научными и техническими разработками в области организации воздушного движения;

изучения других вопросов, связанных с производственной деятельностью.

5.2. Профессиональная учеба проводится в соответствии с графиком, который разрабатывается на 6 месяцев.

Планы профессиональной учебы составляются на месяц с учетом особенностей организации труда, требований нормативных доку-

Раздел III

ментов и из расчета не менее 8 часов в месяц. Время занятий входит в рабочее время.

5.3. Профессиональная учеба организуется руководителем центра (службы воздушного движения) и проводится, как правило, диспетчером-инструктором (старшим диспетчером) со всем личным составом смены. К проведению занятий могут привлекаться представители других служб, участвующих в обеспечении полетов.

5.4. Основными видами профессиональной учебы являются:

теоретические занятия;

самостоятельная подготовка;

тренажерная подготовка;

розыгрыш управления воздушным движением (для диспетчеров);

разбор работы.

5.5. Теоретические занятия проводятся в виде лекции, семинара, конференции в соответствии с планом профессиональной учебы.

5.6. Самостоятельная подготовка персонала организации воздушного движения проводится в случаях пропуска ими занятий. Персонал, не изучивший поступившие документы или информацию по безопасности полетов, обязаны до заступления на дежурство самостоятельно изучить необходимый материал. Контроль качества самостоятельной подготовки проводится их непосредственными начальниками.

5.7. Тренажерная подготовка проводится на диспетчерских тренажерах и имеет целью совершенствование технологии работы диспетчеров управления воздушного движения и отработку практических навыков. Тренажерная подготовка проводится персоналом организации воздушного движения, имеющим допуск к инструкторской работе на тренажере.

5.8. Розыгрыши управления воздушного движения проводятся в сменах руководителем полетов (старшим диспетчером) в период проведения инструктажа смены с целью качественной подготовки специалистов к работе в ожидаемых условиях, аварийных ситуациях и непредвиденных обстоятельствах.

Розыгрыш управления воздушного движения включает:

постановку контрольных вопросов;

разбор вариантов возможного развития ситуации и действий диспетчеров;

оценку действий диспетчеров управления воздушного движения.

5.9. Разбор работы дежурной смены проводится руководителем полетов (старшим диспетчером) по окончании смены в специально оборудованном помещении. При необходимости его проводят лица руководящего состава.

Разбор работы проводится с целью:

анализа работы персонала организации воздушного движения и обеспечивающих служб;

оценки работы смены, отдельных специалистов и служб;

обобщения и внедрения передового опыта работы.

Раздел III

6. ДИСЦИПЛИНАРНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

6.1. Учитывая специфику деятельности авиации, законодательство предъявляет особые требования к правам и обязанностям его работников. В частности, ст. 43 Воздушного кодекса предусматривает права командира воздушного судна:

принимать окончательное решение о вылете, полете и посадке воздушного судна, сливе в полете топлива, сбросе багажа, грузов и почтовых отправок, об отступлении от плана полета и изменении режима полета, о прекращении полета и посадке воздушного судна на запасном аэродроме или вынужденной посадке вне аэродрома, об обеспечении безопасности полета воздушного судна;

отдавать в пределах своей компетенции любому гражданину, находящемуся на борту воздушного судна, распоряжения и команды, подлежащие обязательному выполнению;

принимать все необходимые меры, в том числе и принудительные, к гражданам, создающим своими действиями угрозу для безопасности полета воздушного судна и не подчиняющимся его распоряжениям и командам;

осуществлять личный контроль за безопасностью пассажиров в полете в случае возникновения угрозы для безопасности полета воздушного судна;

изменять маршрут полета, осуществлять пересечение Государственной границы Республики Беларусь, выполнять посадку воздушного судна на аэродроме, не предусмотренном заданием на полет, в случае возникновения угрозы для жизни и (или) здоровья пассажиров и членов экипажа воздушного судна;

отступать от требований авиационных правил в экстремальной ситуации, грозящей гибелью граждан, для спасания их жизни;

контролировать уровень профессиональных знаний и навыков экипажа воздушного судна, а также качество работы авиационного персонала, обслуживающего воздушное судно;

проверять сертификаты (свидетельства) членов экипажа воздушного судна, а также наличие в них необходимых записей и отметок;

отстранять от выполнения задания на полет любого члена экипажа воздушного судна, уровень подготовки которого не отвечает заданию на полет, и требовать его замены;

принимать решение о проведении в соответствии с настоящим Кодексом и иными актами законодательства досмотра пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, а также грузов и почтовых отправок, перевозимых на воздушном судне, бортовых запасов воздушного судна в случае отсутствия подразделения авиационной безопасности авиационной организации.

6.2. Статья 44 Воздушного кодекса закрепляет действия экипажа воздушного судна в случае опасности.

Если воздушному судну, находящемуся в полете, грозит опасность, командир воздушного судна и другие члены экипажа воздуш-

ного судна обязаны принять все возможные меры к сохранению жизни и (или) здоровья пассажиров и членов экипажа воздушного судна, а также воздушного судна и находящегося на нем имущества.

Командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия другого воздушного или морского судна, судна внутреннего плавания, а также обнаруживший суда, терпящие или потерпевшие бедствие, зону чрезвычайной ситуации либо находящихся в опасности граждан, обязан сообщить об этом органу обслуживания воздушного движения и управления полетами и оказать возможную помощь, не создающую угрозы для безопасности пассажиров, членов экипажа воздушного судна и воздушного судна.

6.3. Специфика дисциплинарной ответственности авиационного персонала гражданской авиации регулируется Положением о дисциплине авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2001 г. № 1122 (НРПА, 2001, № 74) и излагается в комментариях к главам 13 и 14 ТК (см. Выпуски 16 и 17).

Важнейшие извлечения из вышеуказанного Положения даются в **приложении** к главе 13 ТК (Выпуск 16).

6.4. Наряду с мерами дисциплинарного взыскания на авиационный персонал гражданской авиации распространяется мера предупреждения в виде лишения талона предупреждения, регулируемая Авиационными правилами выдачи свидетельств и классификации авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденными постановлением Госкомавиации от 02 марта 2004 г. № 2 (НРПА, 2004, № 52).

6.4.1. В главе 18 вышеназванных Авиационных правил предусмотрено, что в целях своевременного и эффективного воздействия на авиационный персонал гражданской авиации, допустивший нарушение требований нормативных правовых актов, регламентирующих летную работу, управление воздушным движением, инженерно-авиационное обеспечение, и другие нарушения, угрожающие безопасности полетов, в свидетельстве авиационного персонала вкладываются талоны нарушений № 1 и № 2.

6.4.2. Талоны погашаются за нарушения, совершенные в период выполнения служебных обязанностей и непосредственно влияющие на безопасность полетов.

6.4.3. В правилах перечисляются должностные лица, имеющие право погашать талоны нарушений. В частности, у персонала управления воздушным движением такое право предоставлено:

должностным лицам управления Государственной инспекции по безопасности полетов, начальнику и специалистам отдела аэронавигации – у всего диспетчерского состава гражданской авиации;

руководителям авиапредприятий, инспекторскому составу инспекции по безопасности полетов, начальникам отделов движения (начальникам служб движения), инспекторскому составу отделов движения – у диспетчерского состава авиапредприятий гражданской авиации.

Раздел III

6.4.4. Процедура погашения талонов нарушений следующая:

должностное лицо, установившее нарушение требований нормативных правовых актов, регламентирующих летную работу, управление воздушным движением, инженерно-авиационное обеспечение, принимает решение о погашении талона № 1;

при погашении талона № 1 на его оборотной стороне записывается характер нарушения со ссылкой на соответствующий пункт нормативного правового акта, указываются должность, фамилия лица, погасившего талон № 1, аэропорт, дата и подпись.

Лицо, погасившее талон, производит запись о нарушении в задании на полет и сообщает об этом по месту работы авиаспециалиста.

руководитель подразделения (службы), в подчинении которого находится авиаспециалист, допустивший нарушение, производит разбор нарушения с личным составом.

6.4.5. При погашении талона № 1 авиаспециалист направляется в месячный срок для проверки знаний специальных дисциплин в целях подтверждения класса квалификации.

Если авиаспециалист, у которого погашен талон № 1, повторно допускает нарушение требований нормативных правовых актов, регламентирующих летную работу, управление воздушным движением, инженерно-авиационное обеспечение, то должностное лицо, установившее факт нарушения, погашает талон № 2 (изымает его из свидетельства) и направляет по месту работы авиаспециалиста.

6.4.6. По истечении года со дня погашения талона № 1 и работы по специальности ставится вопрос о замене специалисту талона.

Специалист, у которого погашены оба талона, понижается в классе на одну ступень.

6.4.7. Специалисты гражданской авиации, у которых погашались талоны, допускаются к повышению в классе (категории) после восстановления талонов нарушений.

7. ОХРАНА ТРУДА

7.1. Особенности охраны труда авиационного персонала гражданской авиации регламентируют, в частности:

Главы 11 «Авиационная безопасность» и 12 «Безопасность полетов воздушных судов» Воздушного кодекса;

Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Республике Беларусь, утверждены приказом Госкомавиации от 30 июля 1999 г. № 106 (НРПА, 1999, № 92).

7.2. Статья 40 Воздушного кодекса в связке со ст. 223 ТК определяет, что член экипажа гражданского воздушного судна имеет право отказаться от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за благополучное завершение полета.

**РАЗДЕЛ IV.
ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА
РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| 1. Общие положения | 52 |
| 1.1. Источники правового регулирования..... | 52 |
| 1.2. Право собственности на железнодорожном транспорте | 53 |
| 2. Трудовой договор | 54 |
| 2.1. Заключение трудового договора | 54 |
| 2.1.1. Профессиональный отбор | 54 |
| 2.1.2. Профессиональная подготовка | 55 |
| 2.1.3. Обязательный предварительный медицинский осмотр | 55 |
| 2.1.4. Обязательный предрейсовый медицинский осмотр | 56 |
| 2.2. Изменение трудового договора | 56 |
| 2.3. Прекращение трудового договора | 58 |
| 3. Рабочее время и время отдыха | 58 |
| 3.1. Специфика рабочего времени... .. | 58 |
| 3.2. Специфика учета рабочего времени | 60 |
| 3.3. Специфика времени отдыха..... | 61 |
| 4. Заработная плата | 63 |
| 5. Гарантии и компенсации..... | 64 |
| 6. Дисциплина труда и дисциплинарная ответственность | 64 |
| 7. Охрана труда | 67 |
| Перечень приложений и список основной литературы см. в сводном содержании. | |

Раздел IV

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Железнодорожный транспорт – вид наземного рельсового транспорта, представляющий собой совокупность его коммуникаций и транспортных средств, обеспечивающих управление и эксплуатационную деятельность железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт подразделяется на железнодорожный транспорт общего пользования и железнодорожный транспорт необщего пользования (ст. 2 Закона Республики Беларусь от 06 января 1999 г. «О железнодорожном транспорте Республики Беларусь» – НРПА, 1999, № 4; 2002, № 59; 2004, № 120).

Железнодорожный транспорт, остается важным видом сухопутного транспорта, особенно по объему перевозимых грузов (10 % мирового объема). Протяженность мировой железнодорожной сети составляет 12,5 млн. км. (Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. / Гл. ред. Н.С.Конарев. – 2-е изд. – Москва: Большая рос. энцикл., 2003).

1.1. Источники правового регулирования. В ст. 22 Закона Республики Беларусь от 05 мая 1998 г. «Об основах транспортной деятельности» (Ведомости, 1998, № 20, ст. 221; НРПА, 2006, № 122; 2007, № 305) в связке со ст. 318 ТК регламентировано, что **особенности условий труда и режима рабочего времени** отдельных категорий работников, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения транспортных средств, устанавливаются специальными актами законодательства Республики Беларусь.

Статья 37 Закона Республики Беларусь от 06 января 1999 г. «О железнодорожном транспорте Республики Беларусь» (НРПА, 1999, № 4; 2002, № 59; 2004, № 120) определяет, что **трудовые отношения** на железнодорожном транспорте общего пользования регулируются Трудовым кодексом Республики Беларусь и другими актами законодательства Республики Беларусь о труде.

На основании ст. 204 ТК **особенности дисциплинарной ответственности** работников транспорта устанавливаются Правительством.

1.1.1. Таким образом, с учетом вышесказанного к нормативным правовым актам, регулирующим особенности труда работников железнодорожного транспорта, в частности, относятся:

Закон Республики Беларусь от 06 января 1999 г. «О железнодорожном транспорте Республики Беларусь» (НРПА, 1999, № 4; 2002, № 59; 2004, № 120);

Правила технической эксплуатации Белорусской железной дороги, утверждены приказом Начальника Белорусской железной дороги от 04 декабря 2002 г. № 293Н (Минск: Белорус. ж. д., 2002);

Положение о предупредительных талонах машиниста (помощника машиниста) локомотивов Белорусской железной дороги, ут-

верждено заместителем Начальника Белорусской железной дороги 21 января 1997 г. (Минск: Белорус. ж. д., 1997);

Положение о рабочем времени и времени отдыха работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения поездов и обслуживанием пассажиров, утверждено постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 29 марта 2002 г. № 56 (НРПА, 2002, № 51);

Положение о дисциплине работников железнодорожного транспорта Республики Беларусь, утверждено постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 сентября 1993 г. № 656 (НРПА, 2000, № 37; 2004, № 188);

Положение о порядке проведения обязательных предварительных, при поступлении на работу, и периодических медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, утверждено приказом начальника БелЖД от 28 сентября 2000 г. № 119Н (Минск: Белорус. ж. д., 2000);

Программа развития Белорусской железной дороги до 2010 г., одобренной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 января 1999 г. № 161 (НРПА, 1999, № 11; 2004, № 35; 2006, № 105), принятая с целью создания экономичной, надежно работающей, удовлетворяющей международным требованиям, системы железнодорожного транспорта, позволяющей повысить его конкурентоспособность и расширить объемы перевозок, обеспечить их безопасность, повысить финансовую отдачу в бюджет республики от перевозочной деятельности.

1.2. Право собственности на железнодорожном транспорте. Железнодорожный транспорт общего пользования находится в собственности Республики Беларусь. Функции по управлению объектами государственной собственности железнодорожного транспорта общего пользования осуществляются Белорусской железной дорогой.

Имущество организаций железнодорожного транспорта общего пользования закрепляется за ними на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления.

Владение, пользование и распоряжение имуществом организаций железнодорожного транспорта общего пользования осуществляются в порядке, предусмотренном гражданским законодательством Республики Беларусь.

1.2.1. Земли железнодорожного транспорта общего пользования входят в состав земель транспорта и включают в себя полосы отвода железных дорог и иные земельные участки, предоставляемые организациям железнодорожного транспорта общего пользования для осуществления возложенных на них задач.

Раздел IV

Предоставление земельных участков организациям железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется в порядке, установленном земельным законодательством Республики Беларусь (ст. 5 и 6 Закона Республики Беларусь от 06 января 1999 г. «О железнодорожном транспорте Республики Беларусь» – НРПА, 1999, № 4; 2002, № 59; 2004, № 120).

2. ТРУДОВОЙ ДОГОВОР

2.1. Заключение трудового договора.

Трудовой кодекс непосредственно не устанавливает каких-либо особенностей при приеме работников железнодорожного транспорта. Однако такие особенности предусмотрены в подзаконных нормативных правовых актах, которые, в частности, выражаются в нижеследующем.

Правила технической эксплуатации Белорусской железной дороги, утвержденные приказом начальника Белорусской железной дороги от 04 декабря 2002 г. № 292Н (Минск: Белорус. ж. д., 2002) запрещают лицам моложе 18 лет занимать должности и профессии, непосредственно связанные с движением поездов.

Статья 38 Закона Республики Беларусь от 06 января 1999 г. «О железнодорожном транспорте Республики Беларусь» (НРПА, 1999, № 4; 2002, № 59; 2004, № 120) определяет требования к работникам железнодорожного транспорта общего пользования, непосредственно обеспечивающим перевозочный процесс:

2.1.1. Профессиональный отбор отдельных категорий работников (локомотивные бригады, поездные диспетчеры, дежурные по железнодорожным станциям и др.) регламентируется, в частности, приказом начальника БелЖД от 14 января 2003 г. № 15Н «О порядке применения отдельных положений правил технической эксплуатации, инструкции по сигнализации, движению поездов и маневровой работе на Белорусской железной дороге» (Минск: Белорус. ж. д., 2003).

2.1.1.1. На локомотивы пассажирского движения назначаются машинисты 1 и 2-го классов квалификации. Машинисты 3-го класса, имеющие высшее и среднее специальное образование по тяговой специальности, со стажем работы не менее 2-х лет назначаются на пассажирские поезда начальником локомотивного депо с разрешения начальника отделения БелЖД. В течение года они должны повысить свой класс квалификации до 2-го. Помощники машиниста пассажирского движения, как правило, должны иметь права управления локомотивом.

2.1.1.2. На маневровое, вывозное и хозяйственное движение назначаются машинисты из числа помощников машиниста, имеющих

Раздел IV

право управления локомотивом и стаж работы не менее 3-х лет. Для работы в маневровом движении в одно лицо допускаются машинисты, получившие персональное разрешение начальника отделения железной дороги по представлению начальника локомотивного депо со стажем работы машинистом не менее 1-го года.

2.1.1.3. Комплектование локомотивных бригад для совместной работы производится с учетом моральных и деловых качеств, психологической совместимости. Персональный состав бригад пассажирского движения на зимний и летний график движения утверждается приказом начальника отделения железной дороги (п. 1.6.1.).

2.1.2. **Профессиональная подготовка.** В результате подготовки кадров по профессии машиниста слушатели, успешно окончившие обучение, сдают квалификационные экзамены и им выдается свидетельство на право управления локомотивом установленного образца на основании Правил проведения экзаменов на присвоение профессий и квалификации работникам железнодорожного транспорта, утвержденных приказом Начальника БелЖД от 18 декабря 1997 г. № 89Н (Минск: Белорус. ж. д., 1997).

2.1.3. **Обязательный предварительный медицинский осмотр.** Его проведение регулируется Положением о порядке проведения обязательных предварительных, при поступлении на работу, и периодических медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, утвержденным приказом начальника БелЖД от 28 сентября 2000 г. № 119Н (Минск: Белорус. ж. д., 2000).

2.1.3.1. В соответствии с п. 2 указанного Положения обязательному медицинскому осмотру подлежат лица, поступающие на работу, и работники железнодорожного транспорта, непосредственно связанные с движением поездов:

обеспечивающие движение поездов;

осуществляющие профессиональную деятельность в условиях повышенной опасности (начальники отделения дороги и их заместители, работники аппарата Управления в отделении дороги, работники иных предприятий и организаций железнодорожного транспорта, работа которых связанные с выходом на железнодорожные пути);

лица, поступающие на работу, и работники железнодорожного транспорта, связанные с воздействием опасных и вредных производственных факторов, а также работ, при выполнении которых проводится предварительные и периодические медицинские осмотры работников;

лица, поступающие на курсы и в школы профессиональной подготовки, абитуриенты и учащиеся высших и средних специальных учебных заведений, поступающие и обучающиеся по специальнос-

Раздел IV

тям и профессиям, при работе по которым проводятся обязательные медицинские осмотры.

2.1.3.2. Решение о проведении обязательных медицинских осмотров конкретных работников железнодорожного транспорта принимает комиссия в составе представителей нанимателя, профсоюзной организации и центра гигиены и эпидемиологии (п. 3.1).

2.1.3.3. Решение о профессиональной пригодности лиц, подлежащих обязательным медицинским осмотрам, принимает врачебно-экспертная комиссия лечебно-профилактического учреждения дороги, которая выдает заключение о соответствии состояния их здоровья требованиям, необходимым для выполнения работы, в том числе предусмотренной производственной практики в период обучения учащихся учебных заведений железнодорожного транспорта (п. 3.4).

2.1.3.4. Работники, непосредственно связанные с движением поездов, с учетом профессии и возраста проходят обязательные медицинские осмотры со следующей периодичностью:

машинисты локомотивов, работающие без помощников машиниста на поездной и маневровой работе, машинисты и помощники машинистов, обслуживающие скорые поезда, – ежегодно;

машинисты, водители и их помощники, не указанные в вышеназванном пункте в возрасте до 40 лет – каждые два года, старше 40 лет – ежегодно;

работники, выполняющие диспетчерско-операторские и станционно-маневровые работы, обеспечивающие движение поездов в возрасте от 40 до 50 лет – каждые два года, после 50 лет – ежегодно;

другие работники, непосредственно связанные с движением поездов – один раз в три года (п. 4.1).

2.1.4. **Обязательный предрейсовый медицинский осмотр** регулируется Инструкцией о порядке организации и проведения предрейсового медицинского осмотра работников локомотивных бригад, утвержденной приказом Начальника БелЖД от 04 апреля 2000 г. № 35Н (Минск: Белорус. ж. д., 2000).

Целью указанного осмотра является комплексная оценка физического, психоэмоционального и при необходимости психологического состояния работников локомотивных бригад для предотвращения допуска к рейсу лиц в состоянии нетрудоспособности или пониженной работоспособности.

2.2. Изменение трудового договора.

2.2.1. В соответствии с п. 14 и 15 Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 сентября 1993 г. № 656 (НРПА, 2000, № 37; 2004, № 188)

за совершение дисциплинарного проступка может применяться **лишение машиниста свидетельства** на право управления локомотивом (мотор-вагонным подвижным составом) водителя – свидетельства на право управления моторно-рельсовым транспортом несъемного типа, а помощника машиниста локомотива (мотор-вагонного подвижного состава) – свидетельства помощника машиниста на срок от трех месяцев до одного года **с переводом** на другую работу на этот же срок.

Указанное дисциплинарное взыскание может быть применено за совершение ими проступка, который создал угрозу крушения или аварии. При этом одновременно с лишением свидетельства машинист переводится на другую работу в качестве помощника машиниста, слесаря или кочегара, а водитель и помощник машиниста – на работу, не связанную с эксплуатацией транспортного средства, на срок его лишения.

2.2.2. Согласно п. 14 и 16 Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 сентября 1993 г. № 656 (НРПА, 2000, № 37; 2004, № 188) за совершение дисциплинарного проступка может применяться **освобождение от выполняемой работы**, занимаемой должности, связанной с эксплуатационной работой железной дороги или иной работой по обеспечению безопасности движения поездов и маневровой работы, сохранности перевозимых грузов, багажа и вверенного имущества, охраны объектов, **с предоставлением работы** с учетом профессии (специальности).

Названное дисциплинарное взыскание может применяться к работникам за однократное нарушение дисциплины, угрожающее безопасности движения поездов и маневровой работы, жизни и здоровью людей, или за однократное нарушение правил, установленных для перевозки и обслуживания пассажиров, обеспечения сохранности перевозимых грузов, багажа, иного вверенного имущества, охраны объектов. Следовательно, данную меру дисциплинарного взыскания можно применить, например, за задержку проводником посадки пассажиров в вагон. Однако с учетом тяжести проступка за указанное нарушение возможно применение замечания в качестве меры дисциплинарного взыскания на основании ст. 198 ТК.

2.2.2.1. Ранее действовавший Устав о дисциплине работников железнодорожного транспорта СССР, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 07 августа 1985 г. № 748 (СП, 1985, № 24, ст. 123), указывает на то, что п. 23 этого Устава предусматривал освобождение от занимаемой должности за однократное **грубое**

Раздел IV

нарушение трудовой дисциплины или установленных правил обслуживания пассажиров, перевозки грузов.

Следовательно, освобождение работника от выполняемой работы, занимаемой должности с учетом тяжести проступка следует применять за **грубое** нарушение правил, установленных для перевозки и обслуживания пассажиров, обеспечения сохранности перевозимых грузов, багажа, охраны объектов.

2.2.3. Иными словами, речь идет о переводе на другую работу. Подробнее об этом см. комментарий к главе 3 ТК (Выпуск 3).

2.3. Прекращение трудового договора.

К работникам железнодорожного транспорта могут применяться дополнительные основания прекращения трудового договора, предусмотренные в Положении о дисциплине работников железнодорожного транспорта Республики Беларусь, утвержденном постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 сентября 1993 г. № 656 (НРПА, 2000, № 37; 2004, № 188) в соответствии с Перечнем грубых нарушений дисциплины.

Указанный Перечень дается в **приложении** к главе 13 ТК (Выпуск 16).

3. РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ И ВРЕМЯ ОТДЫХА

3. Положением о рабочем времени и времени отдыха работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения поездов и обслуживанием пассажиров, утвержденным постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 29 марта 2002 г. № 56 (НРПА, 2002, № 51) предусмотрена специфика правового регулирования рабочего времени и времени отдыха.

Действие Положения распространяется на работников железнодорожного транспорта, работа которых связана с непрерывностью перевозочного процесса, постоянным выполнением работы в пути и разъездах в пределах обслуживаемых участков, и регулирует особенности рабочего времени и времени отдыха работников с учетом специфики работы организаций железнодорожного транспорта и их подразделений.

3.1. Специфика рабочего времени для вышеназванных категорий работников заключается главным образом в нижеследующем.

3.1.1. **Началом работы** считается время явки к постоянному месту работы, установленное правилами внутреннего трудового распорядка и (или) графиками работ (сменности), а окончанием работы – время освобождения от работы.

В отдельных случаях время начала и окончания работы может устанавливаться вне места постоянной работы (постоянного пунк-

та сбора), о чем работнику должно быть сообщено не позднее окончания предыдущего рабочего дня. В этом случае время следования работника от постоянного пункта сбора до места работы и обратно (при расстоянии в одном направлении до 3 километров при проходе и фактическом времени проезда на большее расстояние менее 36 минут) не считается рабочим временем.

Если же работник не был своевременно поставлен в известность о предстоящем месте работы, находящемся на расстоянии до 3 километров, или если расстояние от постоянного пункта сбора до места работы более 3 километров и (или) фактическое время проезда до места работы превышает 36 минут, то время следования от постоянного пункта сбора до места работы и обратно должно включаться в рабочее время из расчета 12 минут на один километр при проходе и по фактически затраченному времени при проезде.

3.1.2. При постоянном выполнении работы в пути началом работы работника в смене считается время истечения установленного графика работ (сменности) времени отдыха, а окончанием смены – время начала отдыха по графику в пути или в пункте оборота.

3.1.3. Началом работы локомотивных и поездных бригад, бригад, обслуживающих специальный подвижной состав, работников военизированной охраны по сопровождению и охране грузов в пути следования считается время явки к месту постоянной работы (депо, электродепо, линейный пункт, резерв, пункт подмены локомотивных бригад, пункт оборота локомотивов) по графику, наряду или вызову, а окончанием работы – момент оформления соответствующей технической документации (маршрут машиниста, маршрут караула и другие) и сдача оружия после сдачи локомотива, поезда, состава, секции или вагона в депо или пункте смены.

Прибытие работников на работу для охраны и сопровождения грузов может предусматриваться с учетом графика движения грузовых поездов и времени, необходимого для принятия вагонов под охрану. В случае несостоявшейся поездки окончание работы – время освобождения работника от работы в порядке, установленном нанимателем.

3.1.4. Вызов работника на работу независимо от продолжительности использованного отдыха за предшествующую работу допускается только в случаях стихийных бедствий, пожаров, крушений и аварий.

3.1.5. В рабочее время включается время: приема и сдачи локомотивов, поездов (секций) и вагонов локомотивными и поездными бригадами; время, необходимое на подготовку в рейс поездных бригад.

Раздел IV

Нормированная продолжительность рабочего времени на эти операции и другие элементы подготовительно-заключительного времени устанавливаются нанимателем по согласованию с профсоюзом.

3.1.6. Привлечение к сверхурочным работам допускается только с согласия работника, за исключением следующих случаев:

при производстве работ для предотвращения катастрофы, крушения, стихийного бедствия, производственной аварии и немедленного устранения их последствий, предотвращения несчастных случаев;

при производстве общественно необходимых работ по водоснабжению, газоснабжению, отоплению, освещению, канализации, транспорту, связи - для устранения случайных и неожиданных обстоятельств, нарушающих правильное их функционирование;

при особом режиме работы в период массовых пассажирских перевозок.

3.2. Специфика учета рабочего времени для вышеназванных категорий работников железнодорожного транспорта заключается главным образом в нижеследующем.

3.2.1. Рабочее время может учитываться **потурно** у работников:

постоянная работа которых протекает в пути (поездных бригад пассажирских поездов, работников рефрижераторных поездов (секций), хоппер-дозаторных и думпкарных маршрутов, служебных, сборно-раздаточных вагонов и других);

военизированной охраны, несущих службу в составе сквозных нарядов по охране опасных и других грузов от станции погрузки (перегрузки) до станции выгрузки при общей продолжительности поездки в оба конца трое и более суток.

3.2.2. Для отдельных профессий рабочих и должностей служащих в соответствии с порядком и условиями, устанавливаемыми нанимателем, допускается организация **графиков дежурств**:

на дому – на случай вызова на работу (без права отлучаться из дома), при этом за 1 час дежурства учитывается 15 минут;

в специально оборудованном на объекте помещении, вагоне в купе проводника с правом отдыха, при этом за 1 час дежурства учитывается 45 минут;

для работников военизированной охраны – время междусменного отдыха, предоставляемого в специально оборудованном вагоне, комнате отдыха караульного помещения, при этом за 1 час дежурства учитывается 30 минут.

3.2.3. Работа локомотивных и кондукторских бригад организуется по **именным графикам или вызывной системе**. Способы вызова бригад устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка.

Бригады маневровых, вывозных и передаточных локомотивов не должны отправляться на другие станции позднее чем за 15 минут до установленного времени смены бригад.

3.3. Специфика времени отдыха для работников железнодорожного транспорта имеется во всех его параметрах:

- перерывах для отдыха и питания;
- дополнительных специальных (технических) перерывах;
- ежедневном (междусменном) отдыхе;
- еженедельном отдыхе (выходные дни);
- отдыхе в государственные праздники и праздничные дни, объявленные нерабочими;
- трудовых и социальных отпусках, установленных законодательством о труде Республики Беларусь.

Продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха вместе с перерывом для отдыха и питания не может быть меньше двойной продолжительности времени, затраченного на работу в предыдущий рабочий день (смену).

Неиспользованные часы ежедневного отдыха суммируются и могут предоставляться в виде дополнительных свободных от работы дней в течение учетного периода (отгулы).

3.3.1. Работникам локомотивных и кондукторских бригад еженедельные дни отдыха предоставляются в любой день недели равномерно в течение месяца путем добавления 24 часов к расчетному отдыху, причитающемуся после очередной поездки в рабочей неделе. Если по расчету продолжительность еженедельного отдыха получается больше 42 часов, то она не может сокращаться. Дни отдыха указываются в графиках работ (нарядах). Эти дни отдыха предоставляются только в пункте постоянной работы.

3.3.2. Предоставление еженедельных дней отдыха в суммированном виде может допускаться:

для проводников, приемосдатчиков груза и багажа, поездных электромехаников, начальников и механиков-бригадиров пассажирских поездов дальнего сообщения и беспересадочных вагонов – за период не более чем две рабочие недели, а при потурном учете – за все время тура, даже если он продолжался больше месяца;

проводникам служебных и специальных вагонов (контрольно-измерительных и испытательно-обследовательских, технической пропаганды и других) и работникам, постоянная работа которых протекает в пути, – за период не свыше месяца, а при продолжительности поездки свыше месяца – за период поездки;

с согласия работников локомотивных и кондукторских бригад, обслуживающих грузовые и пассажирские поезда, – за период не более чем две рабочие недели. При этом продолжительность сдвоен-

Раздел IV

ного выходного дня определяется путем добавления 24 часов к выходному дню;

бригадам рефрижераторных поездов (секций) – за время поездки.

3.3.3. Работникам локомотивных и кондукторских бригад, военизированной охраны, работающим в составе сквозных нарядов по охране грузов в основном пункте (основное депо, пункт подмены бригад, линейный пункт), отдых предоставляется после каждой поездки в оба конца (тур).

3.3.4. В отдельных случаях допускается уменьшение продолжительности отдыха в основном пункте, но не более чем на 25 процентов от полагающегося с соответствующим увеличением отдыха после последующих поездок в учетном периоде. Предоставление сокращенного отдыха локомотивным бригадам после двух ночных поездок подряд не допускается.

3.3.5. При обслуживании пригородных поездов с продолжительностью работы бригады до конечного пункта следования до 4 часов применяется следующий порядок предоставления времени отдыха:

непрерывный отдых между сменами в основном пункте предоставляется в соответствии с графиком работ (сменности). Допускается уменьшение продолжительности отдыха, но не более чем на 25 процентов от полагающегося с соответствующим увеличением отдыха после последующих поездок в учетном периоде;

при многократном обороте пригородного поезда в течение смены локомотивным бригадам может предоставляться перерыв для отдыха и питания в пункте оборота на конечной станции следования поезда, а также в основном пункте (который в данном случае рассматривается как оборотный). Этот отдых может быть менее половины времени предшествующей работы, но не менее одного часа. Отдых должен предоставляться в специальных помещениях, оборудованных для отдыха и приема пищи.

Время нахождения в пункте подмены или в основном пункте до одного часа считается рабочим временем.

3.3.6. Кроме отдыха в основном пункте работникам локомотивных бригад предоставляется отдых в пункте подмены, когда время непрерывной работы в оба конца не укладывается в установленную продолжительность непрерывной работы.

Время нахождения локомотивных бригад в пунктах оборота (подмены) сверх времени предшествующей работы считается рабочим временем, которое в непрерывную продолжительность рабочего времени локомотивных бригад не включается и при подсчете сверхурочных часов не учитывается.

3.3.7. Без предоставления отдыха в пункте оборота допускается возвращение в основной пункт локомотивных и кондукторских бригад пассажирами.

Если локомотивная бригада следовала пассажирами в пункт оборота локомотивов или в пункт подмены локомотивных бригад, то она может быть отправлена в поездку без отдыха.

3.3.8. Отдых работнику предоставляется после каждой поездки полностью. Допускается предоставление проводникам пассажирских вагонов полагающегося отдыха после обслуживания состава в течение 2–5 рейсов общей продолжительностью не более 15 суток, рассматриваемых в данном случае как одна поездка. Перечень поездов, обслуживаемых одной бригадой в течение нескольких рейсов, устанавливается нанимателем организации по согласованию с профсоюзом.

Если отдых после данной поездки не может быть предоставлен полностью, неиспользованное количество часов отдыха за данную поездку в исключительных случаях может быть присоединено к причитающемуся количеству часов отдыха за следующие 1–2 поездки (тур). Положенный отдых может быть уменьшен не более чем на 25 процентов от времени отдыха, полагающегося по норме.

Если в течение 1–2 последующих поездок (туров) неиспользованная часть отдыха за предыдущую поездку (тур) не будет предоставлена полностью, эквивалентное количество рабочих часов учитывается и оплачивается как сверхурочная работа.

Важнейшие извлечения из вышеназванного Положения о рабочем времени и времени отдыха даются в **приложении** к настоящей Книге 2 Выпуска 30.

4. ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА

4.1. Постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 25 ноября 2003 г. № 147 утвержден выпуск 52 Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, раздел «Железнодорожный транспорт и метрополитен» (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь»). Раздел «Законодательство»), который является нормативным документом, в соответствии с которым производится наименование профессий, тарификация работ и присвоение квалификационных разрядов.

4.2. Постановлением Министерства труда Республики Беларусь от 31 августа 2001 г. № 94 утвержден Квалификационный справочник «Должности служащих, занятых на железнодорожном транспорте» (Минск: Бел.ж.д., 2001).

В этот справочник включены квалификационные характеристики по 57 должностям руководителей, 42 – специалистов, 25 – дру-

Раздел IV

гих служащих. Применение указанного документа обеспечивает правильный подбор и расстановку кадров, повышение их квалификации, разделение труда между руководителями, специалистами и другими служащими, а также единство в определении должностных обязанностей служащих и требований к их квалификации.

5. ГАРАНТИИ И КОМПЕНСАЦИИ

5.1. В соответствии со ст. 99 ТК (см. комментарий к ней в Выпуске 12) работникам железнодорожного транспорта выплачивается специальная компенсационная надбавка за особый характер работы.

5.2. Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 09 апреля 2007 г. № 19 (НРПА, 2007, № 105, № 173; 2008, № 70) утвержден Перечень профессий, должностей и категорий работников, в том числе железнодорожного транспорта, которым должны выплачиваться упомянутые надбавки.

Указанный перечень дается в **приложении** к главе 9 ТК (Выпуск 12).

6. ДИСЦИПЛИНА ТРУДА И ДИСЦИПЛИНАРНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Трудовая дисциплина работников железнодорожного транспорта имеет специфику по многим ее параметрам.

6.1. Для работников, связанных с эксплуатационной деятельностью железной дороги, круг обязанностей определяется также правилами и инструкциями. В первую очередь это Правила технической эксплуатации Белорусской железной дороги (далее – ПТЭ).

ПТЭ устанавливают основные положения по технической эксплуатации железной дороги и порядок действий работников железнодорожного транспорта при ее эксплуатации, основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации.

6.1.1. Согласно п. 16.36 ПТЭ машинист локомотива обязан:

хорошо знать конструкцию локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей, знаков и их назначение, а также места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке, иметь расписание движения поездов;

при приеме локомотива убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц и радиосвязи, приборов для подачи звукового сигнала, а по записи в журнале технического состояния локомотива убедиться в исправном действии

Раздел IV

автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности; проверить наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных средств;

обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения.

6.1.2. Круг обязанностей машиниста конкретизируется и уточняется в зависимости от порядка вождения поезда:

обязанности после прицепки локомотива к составу (убедиться в правильности сцепления локомотива, зарядить тормозную магистраль сжатым воздухом, получить справку об обеспечении поезда тормозами и др. (п. 16.37 ПТЭ);

обязанности при ведении поезда (следить за свободностью пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования; наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива и др. (п. 16.38 ПТЭ);

обязанности после остановки поезда на станции в т.ч. и в случае обнаружения в нем различного рода неисправностей (подавать установленные сигналы, следить по стрелочным указателям за правильностью маршрута и др. (п. 16.38 ПТЭ);

обязанности, связанные с эксплуатацией транспортных средств (иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования и др. (п. 16.39 ПТЭ);

обязанности при вынужденной остановке поезда на перегоне (п. 16.43 – 16.49 ПТЭ).

6.1.3. Помимо обязанностей работника, ПТЭ предусматривают запрещающие действия в пути следования, которые машинист совершать не вправе:

превышать скорости, установленные ПТЭ, приказами, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;

отвлекаться от управления локомотивом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием пути;

отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу;

отправляться на перегон при отказе на локомотиве тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда, и невозможности устранения причины отказа (п. 16.40 ПТЭ).

6.2. Основные вопросы, связанные со спецификой дисциплинарной ответственности работников железнодорожного транспорта излагаются в комментарии к главам 13 и 14 ТК (см. Выпуски 16 и 17).

Кроме того, наряду с мерами дисциплинарного взыскания на работников железнодорожного транспорта распространяется мера предупреждения в виде лишения талона предупреждения, которая регулируется Положением о предупредительных талонах машинис-

Раздел IV

тов (помощников машиниста) локомотивов на Белорусской железной дороге, утвержденным заместителем Начальника Белорусской железной дороги 21 января 1997 г. (Минск: Белорус. ж. д., 1997).

6.2.1. Предупредительные талоны № 1, № 2, № 3 (зеленый, желтый, красный) являются частью личной документации машиниста и его помощника. Предупредительный талон № 1 (талоны № 2 и № 3 выдаются при лишении предыдущего) выдается кадровой службой под роспись.

6.2.2. Положением о талонах определены нарушения, за которые могут изыматься талоны:

нарушения требований правил, инструкций, приказов, действующих на железнодорожном транспорте;

невыполнение ранее внесенных в Формуляр машиниста, помощника машиниста замечаний;

неудовлетворительное содержание локомотива и др.

Данная мера предупреждения несет юридические последствия для нарушителя. Во-первых, отбор в течение календарного года предупредительных талонов № 1 и № 2 может повлечь за собой применение дисциплинарного взыскания.

Во-вторых, начальник депо обязан провести разбор выявленных нарушений и применить меры дисциплинарного взыскания к машинистам или помощникам, имеющим красный талон № 3, если они вновь допустили нарушения ПТЭ и инструкций.

В-третьих, отбор предупредительного талона в зависимости от нарушения и его причин может повлечь за собой лишение премии полностью или частично.

В-четвертых, запрещается направлять на курсы повышения квалификации машинистов и помощников, которым к этому времени не возвращен талон № 1, а также проводить экзамены на получение машинистами 3-го класса квалификации без этого талона.

6.2.3. В локомотивном депо Гомель за 2003 год изъяты талоны предупреждения за следующие нарушения:

некачественное техническое обслуживание локомотива – 73

неосуществление проверки автотормозов – 24 чел.;

нарушение регламента переговоров – 23 чел.;

нарушение инструкции по производству маневровой работы – 9 чел.;

явка на работу без соответствующих документов – 8 чел.;

ненадлежащая приемка тепловоза, его постановка под депо – 8 чел.;

постановка скоростемерной ленты в неработающий скоростемер – 6 чел.;

неподдержание надлежащего температурного режима в салоне – 5 чел.;

нарушение ведения одиночного моторного вагона – 4 чел.;

ненаблюдение за состоянием и целостью поезда – 2 чел.;

нарушение инструкции по заполнению маршрута машиниста – 1 чел.;

другие нарушения.

7. ОХРАНА ТРУДА

7. Особенности охраны труда работников железнодорожного транспорта регламентируют, в частности:

7.1. Концепция обеспечения безаварийной безопасной работы на Белорусской железной дороге на период 2005–2010 годы, утвержденная приказом Начальника БелЖД от 24 ноября 2005 г. № 363Н (Минск: Белорус. ж. д., 2005), определяющая целевые долгосрочные мероприятия, направленные на обеспечение качественной безаварийной и безопасной работы.

7.2. Правила технической эксплуатации Белорусской железной дороги, утвержденные приказом Начальника БелЖД от 04 декабря 2002 г. № 292Н (Минск: Белорус. ж. д., 2002), устанавливающие основные положения по технической эксплуатации железной дороги и порядок действий работников железнодорожного транспорта при ее эксплуатации, основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации. Выполнение ПТЭ обеспечивает слаженность всех звеньев железнодорожного транспорта, четкую и бесперебойную работу железной дороги и безопасность движения.

7.3. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на Белорусской железной дороге, утвержденная приказом Начальника БелЖД от 04 декабря 2002 г. № 294Н (Минск: Белорус. ж. д., 2002), устанавливающая правила:

приема, отправления и пропуска поездов при различных устройствах сигнализации, централизации и блокировки на станциях и средствах сигнализации и связи при движении поездов как в нормальных условиях, так и в случаях их неисправности;

приема и отправления поездов в условиях производства ремонтно-строительных работ на железнодорожных путях и сооружениях;

производства маневров на станциях;

выдачи предупреждений на поезда;

другие правила, регламентирующие безопасность движения поездов и маневровой работы.

7.4. Инструкция по сигнализации на Белорусской железной дороге, утвержденная приказом Начальника БелЖД от 04 декабря 2002 г. № 293Н (Минск: Белорус. ж. д., 2002), регламентирующая систему видимых и звуковых сигналов для передачи приказов и

Раздел IV

указаний, относящихся к движению поездов и маневровой работе, а также типы сигнальных приборов, при помощи которых эти сигналы подаются. Выполнение требований сигналов обеспечивает бесперебойность и безопасность движения поездов и маневровой работы.

7.5. Приказ Начальника БелЖД от 02 января 2003 г. № 4Н «О комплексной системе управления безопасностью движения на Белорусской железной дороге» (Минск: Белорус. ж. д., 2003), где разработан комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности движения.

В частности, в локомотивном хозяйстве к таким мероприятиям относятся:

- подготовка и повышение квалификации работников локомотивных бригад;

- организация системы медицинского обеспечения безопасности движения;

- организация труда и отдыха локомотивных бригад;

- соблюдение технологии работы машинистами и их помощниками;

- организация работы машинистов-инструкторов;

- организация работы по данным расшифровки скоростемерных лент;

- улучшение технического состояния локомотивов;

- укрепление дисциплины работников локомотивных и ремонтных бригад.

7.6. Приказ Начальника БелЖД от 08 января 2004 г. № 2Н «О мерах по организации безопасности движения на Белорусской железной дороге в 2004 году» (Минск: Белорус. ж. д., 2004) определяет дополнительные мероприятия по обеспечению безопасности движения пассажирских поездов, организации правил безопасности при перевозке опасных грузов, повышению надежности работы тягового подвижного состава на железной дороге.

7.7. Классификация нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе на Белорусской железной дороге, которая является приложением к вышеназванному приказу Начальника БелЖД от 02 января 2003 г. № 4Н (Минск: Белорус. ж. д., 2003), содержащая понятия нарушений безопасности движения и их последствий.

7.8. Приказ заместителя начальника БелЖД от 27 декабря 2007 г. № 1036НЗ «Об обеспечении безаварийной безопасной работы на Белорусской железной дороге» (Минск: Белорус. ж. д., 2007).

Указанным приказом утверждено практическое пособие по расследованию нарушений безопасности движения поездов и маневровой работы на Белорусской железной дороге.

**РАЗДЕЛ V.
ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА
РАБОТНИКОВ ТРУБОПРОВОДНОГО
ТРАНСПОРТА**

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| 1. Общие положения | 70 |
| 1.1. Источники правового регулирования..... | 70 |
| 1.2. Право собственности на магистральные трубопроводы | 70 |
| 2. Трудовой договор | 71 |
| 3. Рабочее время и время отдыха | 71 |
| 4. Заработная плата | 72 |
| 5. Охрана труда | 72 |

Перечень приложений и список основной литературы
см. в сводном содержании.

Раздел IV

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Магистральный трубопроводный транспорт – вид транспорта, предназначенный для транспортировки магистральными трубопроводами продукции, подготовленной в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, от пункта приемки продукции до пункта ее сдачи, передачи в другие трубопроводы, на иной вид транспорта или хранение.

Магистральный трубопровод – единый имущественный, неделимый производственно-технологический комплекс, состоящий из подземных, подводных, наземных и надземных трубопроводов и других объектов, обеспечивающих безопасную транспортировку продукции от пункта ее приемки до пункта сдачи, передачи в другие трубопроводы, на иной вид транспорта или хранение (ст. 1 Закона Республики Беларусь от 09 января 2002 г. «О магистральном трубопроводном транспорте» – НРПА, 2002, № 9; 2007, № 118).

Трубопроводный транспорт составляет 11 % от объема мирового грузооборота.

1.1. Источники правового регулирования. В ст. 22 Закона Республики Беларусь от 05 мая 1998 г. «Об основах транспортной деятельности» (Ведомости, 1998, № 20, ст. 221; НРПА, 2006, № 122) в связи со ст. 318 ТК регламентировано, что **особенности условий труда и режима рабочего времени** отдельных категорий работников, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения транспортных средств, устанавливаются специальными актами законодательства Республики Беларусь.

1.1.1. К таким актам применительно к работникам трубопроводного транспорта, в частности, относятся основные:

Закон Республики Беларусь от 09 января 2002 г. «О магистральном трубопроводном транспорте» (НРПА, 2002, № 9; 2007, № 118);

Межотраслевые правила по охране труда при эксплуатации конвейерных, трубопроводных и других транспортных средств непрерывного действия, утвержденных постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 10 апреля 2007 г. № 54 (НРПА, 2007, № 119).

1.2. Право собственности на магистральные трубопроводы. Магистральные трубопроводы или система магистральных трубопроводов могут находиться в государственной или частной собственности.

В собственности юридических или физических лиц могут находиться магистральные трубопроводы или система магистральных трубопроводов, не отнесенные законодательными актами Республики Беларусь к объектам, находящимся только в собственности государства.

Магистральные трубопроводы или система магистральных трубопроводов, находящиеся в республиканской собственности, могут закрепляться за республиканскими юридическими лицами на праве

хозяйственного ведения или оперативного управления (ст. 7 Закона Республики Беларусь от 09 января 2002 г. «О магистральном трубопроводном транспорте» – НРПА, 2002, № 9; 2007, № 118).

2. ТРУДОВОЙ ДОГОВОР

2. Трудовой кодекс не устанавливает каких-либо особенностей при приеме на работу работников трубопроводного транспорта. Анализ специальных нормативных правовых актов позволяет говорить о том, что при приеме на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, к работникам предъявляются требования по:

профессиональному отбору;

профессиональной подготовке;

обязательному предварительному медицинскому осмотру с целью определения пригодности к поручаемой работе и предупреждения профессиональных заболеваний.

2.1. В соответствии с главой 21 Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации конвейерных, трубопроводных и других транспортных средств непрерывного действия, утвержденных постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 10 апреля 2007 г. № 54 (НРПА, 2007, № 119) к эксплуатации транспортных средств непрерывного действия допускаются лица соответствующей профессии, должности и квалификации, прошедшие обучение, инструктаж и проверку знаний по вопросам охраны труда в соответствии с Правилами обучения безопасным методам и приемам работы, проведения инструктажа и проверки знаний по вопросам охраны труда, утвержденными постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 30 декабря 2003 г. № 164 (НРПА, 2004, № 22).

Важнейшие извлечения из указанных Правил даются в **приложении** к главе 16 ТК (Книга 2 Выпуск 19).

Работники, допускаемые к транспортировке вредных веществ, должны знать требования безопасности при обращении с ними, их свойства, признаки их вредного воздействия на организм и способы оказания первой медицинской помощи (п. 342).

Работники должны быть обучены приемам оказания первой помощи потерпевшим при несчастных случаях на производстве (п. 343).

Запрещается допуск к работе лиц в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения, не прошедших в установленном порядке медицинский осмотр, обучение, инструктаж и проверку знаний по вопросам охраны труда, не использующих необходимых средств индивидуальной защиты (п. 345).

3. РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ И ВРЕМЯ ОТДЫХА

В соответствии с п. 341 Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации конвейерных, трубопроводных и других транспор-

Раздел IV

тных средств непрерывного действия, утвержденных постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 10 апреля 2007 г. № 54 (НРПА, 2007, № 119) режим труда и отдыха работников устанавливается в соответствии с законодательством и правилами внутреннего трудового распорядка организации.

4. ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА

4.1. Постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 28 сентября 2000 г. № 126 утвержден выпуск 34 Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, раздел «Переработка нефти, нефтепродуктов, газа, сланцев, угля и обслуживание магистральных трубопроводов» (ЭБД «КонсультантПлюс: Беларусь». Раздел «Законодательство»), который является нормативным документом, в соответствии с которым производится наименование профессий, тарификация работ и присвоение квалификационных разрядов.

5. ОХРАНА ТРУДА

7. Особенности охраны труда авиационного персонала гражданской авиации регламентируют, в частности:

Глава 4 Закона Республики Беларусь от 09 января 2002 г. «О магистральном трубопроводном транспорте» (НРПА, 2002, № 9; 2007, № 118);

Межотраслевые правила по охране труда при эксплуатации конвейерных, трубопроводных и других транспортных средств непрерывного действия, утвержденных постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 10 апреля 2007 г. № 54 (НРПА, 2007, № 119);

Межотраслевые общие правила по охране труда, утвержденные постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 03 июня 2003 г. № 70 (НРПА, 2003, № 87; 2008, № 43).

7.1. Статья 16 вышеназванного Закона определяет, что при создании магистральных трубопроводов выполняются требования по обеспечению промышленной, пожарной и экологической безопасности магистральных трубопроводов, установленные Законом и иным законодательством Республики Беларусь.

Проектная документация на создание магистрального трубопровода или его объектов, не имеющая положительного заключения государственной экологической экспертизы и иных государственных экспертиз, не подлежит дальнейшей реализации.

Не допускается ввод в эксплуатацию магистральных трубопроводов, не оборудованных средствами контроля за их промышленной, пожарной, экологической и иной безопасностью, в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Приложение 1

Приложение 1

(к Слову от руководителя авторского коллектива)

**ТРУДОВОЙ КОДЕКС
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

от 30 декабря 2001 г.

(КонсультантПлюс: Версия Проф. Технология 3000
[Электрон. ресурс] / ООО «Юрспектр». – Москва, 2008)
(извлечения)

**ГЛАВА 51.
ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА
РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА**

Статья 328. Прием на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств

Работники, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, должны пройти профессиональный отбор и профессиональную подготовку в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

Прием работника на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, производится после обязательного предварительного медицинского осмотра (обследования) в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области здравоохранения, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

Статья 329. Рабочее время и время отдыха работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств

Работникам, труд которых непосредственно связан с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств, не разрешается работа по совместительству, непосредственно связанная с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств. Перечень ра-

Приложение 1

бот, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств, утверждается Правительством Российской Федерации с учетом мнения Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений.

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта, с учетом мнения соответствующих общероссийского профсоюза и общероссийского объединения работодателей. Эти особенности не могут ухудшать положение работников по сравнению с установленными настоящим Кодексом.

Статья 330. Дисциплина работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств

Дисциплина работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, регулируется настоящим Кодексом и положениями (уставами) о дисциплине, устанавливаемыми федеральными законами.

ПРИЛОЖЕНИЯ К РАЗДЕЛУ I

Приложение 1

(к разделу I)

**ИНСТРУКЦИЯ
О ПОРЯДКЕ ПРОВЕДЕНИЯ ПРЕДРЕЙСОВЫХ И ИНЫХ
МЕДИЦИНСКИХ ОБСЛЕДОВАНИЙ ВОДИТЕЛЕЙ**

(утверждена постановлением Министерства
здравоохранения Республики Беларусь
от 03 декабря 2002 г. № 84)
(НРПА, 2003, № 3; 2007, № 197)
(извлечения)

1. Предрейсовые и иные медицинские обследования водителей – это контроль за состоянием здоровья водителей перед выездом в рейс, во время рейса и после возвращения из рейса, включающий в себя в обязательном порядке определение наличия алкоголя в выдыхаемом воздухе, признаков потребления наркотических, психотропных или токсических веществ и решение вопроса об их допуске по состоянию здоровья к работе.

2. Предрейсовые и иные медицинские обследования водителей проводятся средним медицинским персоналом:

состоящим в штате организации, имеющей специальное разрешение (лицензию) на данный вид деятельности;

не состоящим в штате организации – на договорной основе между данной организацией и организацией здравоохранения, иной организацией, имеющей специальное разрешение (лицензию) на данный вид деятельности в передвижных наркологических пунктах.

3. Предрейсовые и иные медицинские обследования водителей транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, транспортная деятельность которых подлежит лицензированию, производятся на договорной основе средним медицинским персоналом наркологических диспансеров, иных организаций здравоохранения, где осуществляется медицинское освидетельствование для установления факта употребления алкоголя, наркотических средств, психотропных или токсических веществ и состояния опьянения (опьянение), и иных организаций, имеющих специальное разрешение (лицензию) на данный вид деятельности.

4. Проведение предрейсовых и иных медицинских обследований водителей осуществляется средним медицинским персоналом, прошедшим переподготовку (повышение квалификации) в установленном законодательством порядке.

Приложение 1 к разделу I

5. Предрейсовое и иное медицинское обследование водителей включает в себя:

- опрос водителя о состоянии здоровья;
- измерение пульса и артериального давления;
- измерение при медицинских показаниях температуры тела;
- проведение пробы на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе;
- определение наличия или отсутствия клинических признаков приема наркотических средств, психотропных или токсических веществ.

6. После предрейсового и иного медицинского обследования в путевом листе водителя ставятся отметка о допуске к рейсу и подпись среднего медицинского персонала, производившего медицинское обследование.

7. Отметка в путевом листе не ставится и водитель к работе не допускается в случаях:

- наличия признаков утраты трудоспособности, установленных при медицинском освидетельствовании;
- положительной пробы на алкоголь в выдыхаемом воздухе;
- наличия клинических признаков опьянения при отрицательной пробе на алкоголь в выдыхаемом воздухе.

8. При выявлении признаков временной нетрудоспособности средний медицинский персонал направляет водителя на прием к врачу.

9. При положительной пробе на алкоголь в выдыхаемом воздухе, а также при наличии признаков опьянения при отрицательной пробе на алкоголь водитель к управлению транспортным средством не допускается. В случае несогласия с таким решением водитель направляется на медицинское освидетельствование для установления факта употребления алкоголя, наркотических или токсикоманических средств и состояния опьянения, куда он должен прибыть и пройти освидетельствование в течение времени не более 2 часов после проведенного медицинского обследования. Форма направления на медицинское освидетельствование приводится в приложении 3.

10. Медицинское освидетельствование водителей, управляющих транспортными средствами, в отношении которых имеются достаточные основания считать, что они находятся в состоянии опьянения, проводится в соответствии с законодательством.

11. Каждый случай отстранения водителя от управления транспортным средством докладывается средним медицинским персоналом руководству организации в письменном виде согласно приложению 2.

12. Руководитель организации принимает решение в отношении водителя, не допущенного к управлению транспортным средством, в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

13. Данные медицинского обследования водителей, которые по состоянию здоровья не допускаются к управлению транспортным средством, заносятся в журнал предрейсовых и иных медицинских обследований водителей согласно приложению 1. Журнал должен быть пронумерован, прошнурован и скреплен печатью организации.

Приложение 1 к разделу I

14. Деятельность передвижного наркологического пункта организуется совместно организациями здравоохранения и Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

15. Передвижной наркологический пункт осуществляет предрейсовые и иные медицинские обследования водителей, выявляет водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, проводит профилактическую работу.

16. Передвижной наркологический пункт обслуживается группой из трех человек: фельдшер (медицинская сестра), прошедший(ая) переподготовку (повышение квалификации) в установленном законодательством порядке, работник Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь, водитель.

17. Информация о работе передвижного наркологического пункта и водителях, отстраненных от работы по причине употребления алкоголя, наркотических средств и психотропных или токсических веществ, ежемесячно направляется в соответствующее подразделение Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь и территориальный наркологический диспансер или районный наркологический кабинет при отсутствии наркологического диспансера.

Приложение 1 (к Инструкции от 03.12.2002 г. № 84)

(название организации)

Начат «__» _____ г.

Окончен «__» _____ г.

ЖУРНАЛ ПРЕДРЕЙСОВЫХ И ИНЫХ МЕДИЦИНСКИХ ОБСЛЕДОВАНИЙ ВОДИТЕЛЕЙ

| № п/п | Фамилия, имя, отчество водителя | Дата медицинского обследования | Табельный номер | Должность водителя | Причина отстранения | Фамилия и подпись медрботника |
|-------|---------------------------------|--------------------------------|-----------------|--------------------|---------------------|-------------------------------|
|-------|---------------------------------|--------------------------------|-----------------|--------------------|---------------------|-------------------------------|

Приложение 1 к разделу I

Приложение 2
(к Инструкции от 03.12.2002 г. № 84)

РАПОРТ РУКОВОДИТЕЛЮ ОРГАНИЗАЦИИ ОБ ОТСТРАНЕНИИ ВОДИТЕЛЯ ОТ РАБОТЫ

Руководителю _____

РАПОРТ

Докладываю, что «__» _____ 200__ г. _____ не допущен к
(время)
управлению транспортным средством водителем _____
(фамилия, имя, отчество)
так как при осмотре выявлено, что у него _____
(указать конкретные

отклонения от нормального состояния)

Объяснения водителя _____

С результатом медицинского обследования _____
(согласен)

(не согласен, указать причину)

Предложено водителю пройти медицинское освидетельствование.

(должность медицинского работника, подпись)

(И.О.Фамилия)

Приложение 3
(к Инструкции от 03.12.2002 г. № 84)

НАПРАВЛЕНИЕ НА МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

1. Фамилия, имя, отчество лица, направляемого на медицинское освидетельствование, _____
2. Место работы, должность _____
3. Причина направления на освидетельствование _____
4. Дата и время выдачи направления _____

(должность лица, выдавшего направление, подпись)

(И.О.Фамилия)

М.П.

**ПОЛОЖЕНИЕ
О РАБОЧЕМ ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА
ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА**

(утверждено постановлением Министерства транспорта
и коммуникаций Республики Беларусь
от 25 мая 2000 г. № 13)
(НРПА, 2000, № 83)
(извлечения)

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Положение о рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобильного транспорта (Положение) учитывает специфику организации труда и регулирует рабочее время и время отдыха водителей автомобилей, работающих в организациях независимо от форм собственности и их ведомственной подчиненности, а также водителей, занятых на международных перевозках.

2. Соблюдение режима труда и отдыха водителей автомобилей (водители), установленного Положением, является обязательным. Графики работ (сменности) водителей, графики движения автомобилей должны разрабатываться с учетом норм и требований Положения.

3. В той части, в которой режим рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей не регулируется Положением, применяются общие нормы законодательства о труде Республики Беларусь.

ГЛАВА 2. РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ

4. Для водителей устанавливается пятидневная рабочая неделя с двумя выходными. В тех организациях, где по характеру производства и условиям работы введение пятидневной рабочей недели нецелесообразно, устанавливается шестидневная рабочая неделя с одним выходным днем. При пятидневной и шестидневной рабочей неделе продолжительность ежедневной работы (смены) определяется правилами внутреннего трудового распорядка и графиками работ (сменности), утверждаемыми нанимателем по согласованию с профсоюзом с учетом специфики работы и с соблюдением установленной полной нормы продолжительности рабочего времени, которая не может превышать 40 часов в неделю. Для работников, занятых на работах с

Приложение 2 к разделу I

вредными условиями труда, устанавливается сокращенная продолжительность рабочего времени – не более 35 часов в неделю.

Накануне праздничных дней продолжительность работы водителей сокращается на один час как при пятидневной, так и при шестидневной рабочей неделе. Если по условиям производства невозможно уменьшение продолжительности ежедневной работы (смены) накануне праздничных дней, работникам должен предоставляться дополнительный день отдыха по мере накопления часов переработки.

Время работы в ночной смене сокращается на один час. Это правило не распространяется на работников, для которых уже предусмотрено сокращение рабочего времени. Ночным считается время с 22 часов до 6 часов.

Продолжительность ночной работы уравнивается с дневной в тех случаях, когда это необходимо по условиям производства, в частности, в непрерывных производствах, а также на сменных работах при шестидневной рабочей неделе с одним выходным днем.

5. Началом работы считается момент явки к постоянному месту работы в час, установленный правилами внутреннего трудового распорядка и (или) графиками работ (сменности), а окончанием работы – время освобождения от работы после проведения заключительных работ по возврату автомобиля к месту стоянки. Время, необходимое на дорогу от проходной до рабочего места, на переодевание и умывание перед началом и после окончания работы, на регистрацию прихода и ухода с работы, в рабочее время не включается.

В отдельных случаях начало и окончание работы могут устанавливаться вне места постоянной работы, о чем работнику должно быть сообщено не позднее окончания предыдущего рабочего дня.

При дальних междугородных перевозках началом работы водителя в смене считается время истечения установленного графиком работ (сменности) времени отдыха, а окончанием смены – время начала отдыха по графику в пути или в пункте оборота.

6. В состав рабочего времени водителя включается:

подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии в организацию, а при междугородных перевозках – для выполнения работ в пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены. Подготовительно-заключительное время устанавливается для водителей продолжительностью 20 минут;

время проведения предрейсового медицинского осмотра водителей продолжительностью 5 минут в смену;

время движения автомобиля на линии;

время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки, в местах посадки и высадки пассажиров;

Приложение 2 к разделу I

время простоев не по вине водителя;

время дополнительного специального перерыва, предусмотренное графиком для кратковременного отдыха водителя от вождения в пути и на конечных пунктах, а также время для осмотра подвижного состава и его обслуживания;

время стоянки при междугородных перевозках в промежуточных и конечных пунктах, предусмотренное графиком для охраны груза и автомобиля. Если в поездку на автомобиле направляются два водителя, время на охрану груза и автомобиля засчитывается как рабочее время одного водителя и распределяется между двумя водителями поровну;

половина времени, предусмотренного заданием на рейс, при обслуживании автомобиля, оборудованного спальным местом, в междугородном сообщении двумя водителями, когда один из водителей не управляет автомобилем.

Если же время водителя полностью не загружено выполнением основной работы, на него может быть дополнительно возложена другая работа, близкая его квалификации, специальности, и эта работа должна быть обусловлена письменным трудовым договором.

При направлении водителей в дальние рейсы для выполнения междугородных перевозок грузов и пассажиров руководители организаций устанавливают им задания по времени на движение и стоянку автомобилей исходя из действующих норм времени на подготовительно-заключительные работы, предрейсовый медицинский осмотр водителей, кратковременный и длительный отдых в пути, погрузку и разгрузку, расчетных норм пробега автомобилей, расстояния перевозки и заданного режима работы водителей. Время, установленное заданием (графиком, расписанием), учитывается как рабочее.

Сверхурочной считается работа сверх установленной для водителя продолжительности рабочего времени, предусмотренного графиком работ (сменности). Работа в сверхурочное время компенсируется дополнительной оплатой в установленном порядке. Привлечение к сверхурочным работам допускается только с согласия работника, за исключением следующих случаев:

при производстве работ для предотвращения катастрофы, общественного или стихийного бедствия, производственной аварии и немедленного устранения их последствий, предотвращения несчастных случаев, оказания экстренной медицинской помощи работникам учреждения здравоохранения;

при производстве общественно необходимых работ по водоснабжению, газоснабжению, отоплению, освещению, канализации,

Приложение 2 к разделу I

транспорту, связи – для устранения случайных и неожиданных обстоятельств, нарушающих правильное их функционирование.

Работа сверх установленной продолжительности рабочего времени признается сверхурочной в тех случаях, когда она выполнена по предложению, распоряжению или с ведома нанимателя.

Общее количество сверхурочных часов за учетный период определяется как разница между фактически отработанным временем и нормой часов за этот период. Сверхурочные работы не должны превышать для каждого работника 4 часов в течение двух дней подряд и 120 часов в год.

При суммированном учете рабочего времени сверхурочная работа в течение дня вместе с работой по графику не должна превышать 12 часов.

ГЛАВА 3.

УЧЕТ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ ВОДИТЕЛЕЙ

7. Время работы водителей подлежит точному учету. В тех случаях, когда по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная для данной категории водителей ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, нанимателем по согласованию с профсоюзом может применяться суммированный учет рабочего времени.

При суммированном учете установленная продолжительность рабочего дня и рабочей недели отрабатывается водителем в среднем за учетный период. При этом запланированное время работы в смену, неделю может быть неодинаковым. Но во всех случаях за учетный период время работы по графику должно быть равно норме часов за этот же период.

Норма рабочего времени за учетный период определяется путем умножения продолжительности рабочего дня (смены) на количество рабочих дней по календарю шестидневной рабочей недели, приходящихся на учетный период, с учетом сокращения ее накануне праздничных дней.

Учетный период может измеряться одной или несколькими неделями, одним или несколькими месяцами, кварталом, годом, иными календарными единицами или же отрезком времени, охватывающим период выполнения определенных работ.

При суммированном учете рабочего времени продолжительность рабочей смены водителям может устанавливаться не более 10 часов, а в исключительных случаях – не более 12 часов с соблюдением установленной нормы рабочего времени за учетный период с разреше-

Приложение 2 к разделу I

ния министерства, ведомства, иного органа управления и по согласованию с отраслевым профсоюзом.

В случаях, когда при междугородных перевозках предусматривается пребывание водителя в автомобиле продолжительностью более 12 часов, на таком автомобиле должно быть оборудовано место для отдыха водителей и в рейс должно быть направлено два водителя.

8. Рабочее время водителей автомобилей при суммированном учете рабочего времени регламентируется графиками сменности, которые составляются на весь учетный период из расчета выполнения установленной нормы рабочих часов за этот период. В них определяются: время начала, окончания и продолжительность ежедневной работы (смены), время перерывов для отдыха и питания, а также время, предоставляемое для междусменного и еженедельного отдыха.

Для водителей автомобилей, занятых на перевозках в технологическом процессе промышленных, строительных, сельскохозяйственных и других организаций, графики сменности составляются с таким расчетом, чтобы они были увязаны с графиками сменности рабочих обслуживаемых этими водителями участков.

В графиках сменности для водителей-женщин не должна предусматриваться работа в ночное время.

9. Рабочее время водителей служебных легковых автомобилей, которым может быть установлен ненормированный рабочий день, учитывается в рабочих днях (кроме работы в праздничные дни, которая учитывается в часах). Работа водителей, которым установлен ненормированный рабочий день, сверх нормальной продолжительности смены в случае производственной необходимости не считается сверхурочной.

При всех обстоятельствах водители с ненормированным рабочим днем не могут работать меньше установленной продолжительности рабочего времени, на них полностью распространяются требования правил внутреннего трудового распорядка организации.

Водителям служебных легковых автомобилей, которым установлен ненормированный рабочий день, в порядке компенсации за работу сверх нормальной продолжительности рабочего времени предоставляется дополнительный отпуск продолжительностью до 9 календарных дней.

10. Нанимателем по согласованию с профсоюзом для водителей может вводиться рабочий день с разделением его на части.

Между этими частями возможен один перерыв свыше 2 часов либо два перерыва и более, включая перерыв для отдыха и питания, общая продолжительность которых не может быть более четырех часов. Время этих перерывов в рабочее время не включается. При

Приложение 2 к разделу I

этом общая продолжительность рабочего времени (смены) не должна превышать 12 часов.

11. При переводе водителя на другие работы учет рабочего времени производится в порядке, действующем на этих работах.

В месте командировки рабочее время водителя учитывается на общих основаниях в порядке, установленном по месту его работы. Если в месте командировки организована работа по графику, отличному от графика в месте постоянной работы, то рабочее время водителя учитывается по его фактической продолжительности с представлением табеля учета рабочего времени с этого места работы.

12. Учет рабочего времени водителей осуществляется на основании табеля, путевых листов и других документов.

Учет времени простоя водителей автомобилей ведется путем заполнения листков о простое или особых отметок в путевом листе.

ГЛАВА 4. ВРЕМЯ ОТДЫХА

13. Временем отдыха считается время, в течение которого рабочие и служащие освобождаются от выполнения трудовых обязанностей.

Водители в соответствии с законодательством о труде имеют право на:

перерыв для отдыха и питания;

дополнительные специальные перерывы (технические);

ежедневный отдых (междусменный);

еженедельный отдых (выходные дни);

отдых в праздничные дни;

трудовые и социальные отпуска, установленные законодательством о труде Республики Беларусь.

14. Перерыв для отдыха и питания предоставляется водителям продолжительностью не менее 20 минут и не более 2 часов. Время перерыва в рабочее время не включается.

Водителям при продолжительности рабочей смены более 8 часов могут предоставляться 2 перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2 часов.

Перерыв для отдыха и питания должен предоставляться, как правило, через четыре часа после начала работы.

15. После управления автомобилем в течение четырех часов водитель должен сделать технический перерыв на 20 минут, если не наступает период перерыва для отдыха и питания.

16. Продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха вместе с перерывом для отдыха и питания не может быть меньше

Приложение 2 к разделу I

двойной продолжительности времени, затраченного на работу в предыдущий рабочий день (смену).

Водителям, которым установлен суммированный учет рабочего времени, или же для водителей с рабочим днем, разделенным на части, продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха в отдельные периоды работы с разрешения министерства, ведомства, согласованного с соответствующим комитетом профсоюза, может быть уменьшена до 12 часов.

Неиспользованные часы ежедневного отдыха суммируются и могут предоставляться в виде дополнительных свободных от работы дней в течение учетного периода (отгулы).

17. Продолжительность еженедельного непрерывного отдыха должна быть не менее сорока двух часов и исчисляться согласно правилам внутреннего трудового распорядка или графику работ (сменности) с момента окончания рабочего дня (смены) накануне выходного (выходных) дня и до момента его начала в первый после выходного (выходных) рабочий день.

При суммированном учете рабочего времени минимальная продолжительность еженедельного отдыха может исчисляться в среднем за учетный период.

Водителям автомобилей, которым введен суммированный учет рабочего времени, выходные дни могут устанавливаться в различные дни недели согласно графикам работ (сменности). При этом число дней еженедельного отдыха в текущем месяце должно быть не менее числа полных рабочих недель этого месяца. Эти дни выделяются в графике сменности из общего числа свободных от работы дней.

Привлечение работника к работе в его выходной день, установленный правилами внутреннего распорядка или графиком работ (сменности), допускается только с его согласия, за исключением случаев, когда работа в выходной день выполняется:

для предотвращения катастрофы, производственной аварии, выполнения работ, необходимых для немедленного устранения их последствий или последствий стихийного бедствия;

для предотвращения несчастных случаев;

для устранения случайных или неожиданных обстоятельств, которые могут нарушить или нарушили нормальное функционирование водоснабжения, газоснабжения, отопления, освещения, канализации, транспорта, связи.

Работа в выходной день может компенсироваться по соглашению сторон предоставлением другого дня отдыха или повышенной оплатой в размерах, установленных трудовым законодательством.

Водителям, занятым на междугородных перевозках продолжительностью более недели, если водитель не имеет возможности ис-

Приложение 2 к разделу I

пользовать дни еженедельного отдыха в период поездки, должен предоставляться отгул после возвращения водителя к месту постоянной работы.

18. В праздничные дни допускается работа водителей, если эти дни предусмотрены графиками сменности как рабочие, а также в случаях, когда приостановка работы невозможна по производственно-техническим условиям, на работах, связанных с необходимостью обслуживания населения, и при выполнении неотложных ремонтных и погрузочно-разгрузочных работ.

При суммированном учете рабочего времени работа в праздничные дни по графику включается в норму рабочего времени учетного периода.

При подсчете сверхурочных часов для повышенной их оплаты работа в праздничные дни, произведенная сверх нормы рабочего времени за учетный период, не должна учитываться, так как она уже оплачена в двойном размере.

19. Все водители имеют право на трудовые и социальные отпуска, которые предоставляются в срок, предусмотренный графиком отпусков. Отпуска предоставляются с соблюдением условий, установленных законодательством о труде Республики Беларусь.

ГЛАВА 5. РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ И ВРЕМЯ ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБСЛУЖИВАЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

20. Международные автомобильные перевозки – любые автомобильные перевозки (грузов, пассажиров) с пересечением, по крайней мере, одной границы.

Во время любой международной перевозки организация и члены экипажа должны соблюдать в отношении продолжительности отдыха и управления автомобилем и в отношении состава экипажа предписания, установленные национальным законодательством в том районе государства, где член экипажа обычно занимается своей производственной деятельностью, а также действующими в этом районе арбитражными решениями и коллективными договорами: расчет продолжительности отдыха и управления должен производиться в соответствии с этим законодательством, этими арбитражными решениями или коллективными договорами.

21. Продолжительность управления между двумя периодами ежедневного отдыха или между ежедневным периодом отдыха и

Приложение 2 к разделу I

еженедельным периодом отдыха, именуемая «ежедневная продолжительность управления», не должна превышать девяти часов.

Еженедельный период отдыха может быть перенесен на ту неделю, которая следует за неделей, за которую полагается этот отдых, и присоединен к еженедельному периоду отдыха этой второй недели.

Еженедельный период отдыха может быть отложен до конца шестого дня, если общая продолжительность управления на протяжении шести дней не превышала максимального времени, соответствующего шести ежедневным периодам управления транспортным средством.

Общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать девяносто часов.

После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв на сорок пять минут, если не наступает период отдыха. Этот перерыв может быть заменен перерывами продолжительностью не менее пятнадцати минут каждый, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода.

В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы.

22. В течение каждых двадцати четырех часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее одиннадцати часов, который может быть сокращен минимум до девяти часов непрерывного отдыха не более трех раз в течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентной продолжительности.

В те дни, когда продолжительность отдыха не сокращается, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение двадцати четырех часов, один из которых должен составлять не менее восьми последовательных часов. В этом случае минимальная продолжительность отдыха увеличивается до двенадцати часов.

Если в течение каждых тридцати часов транспортным средством управляли два водителя, каждый водитель должен иметь период отдыха продолжительностью не менее восьми последовательных часов.

В течение каждой недели один из периодов отдыха должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности сорок пять последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен минимум до тридцати шести последовательных часов, если он используется в обычном месте приписки транспортного средства или в месте приписки водителя, или минимум до двадцати четырех последовательных часов, если он используется в любом другом месте. Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано эквивалентным временем отдыха, если оно используется целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.

Приложение 2 к разделу I

Еженедельный период отдыха, который начинается в течение одной недели и продолжается в течение следующей недели, может быть присоединен к одной из этих недель.

23. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение ежедневного или еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее восьми часов и предоставляться в месте стоянки транспортного средства или приписки водителя.

Ежедневный период отдыха может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на охраняемой стоянке.

В случае, если водитель, осуществляющий перевозку грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, ежедневный период отдыха может прерываться не более одного раза, если соблюдены следующие условия:

та часть ежедневного отдыха, которая проводится на суше, должна использоваться до или после той части ежедневного периода отдыха, которая проводится на борту парома или в поезде;

период между двумя промежутками ежедневного отдыха должен быть по возможности короче и ни в коем случае не может превышать одного часа до погрузки или после выгрузки;

в течение обоих промежутков отдыха водитель должен располагать спальным местом.

Ежедневный период отдыха, прерываемый таким образом, должен увеличиваться на два часа.

24. В той части, в которой режим труда и отдыха водителей не регулируется настоящим разделом Положения, действует законодательство о труде Республики Беларусь.

ПРИЛОЖЕНИЯ К РАЗДЕЛУ II

Приложение 1

(к разделу II)

**ПОЛОЖЕНИЕ
О ДИПЛОМИРОВАНИИ И АТТЕСТАЦИИ ПЛАВСОСТАВА
СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ НА ВНУТРЕННИХ
ВОДНЫХ ПУТЯХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

(утверждено постановлением Министерства транспорта и
коммуникаций Республики Беларусь
от 17 июля 2001 г. № 16)
(НРПА, 2001, № 81; 2007, № 261)
(извлечения)

**ГЛАВА 1.
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Положение о дипломировании и аттестации плавсостава судов, эксплуатируемых на внутренних водных путях Республики Беларусь (Положение), устанавливает порядок дипломирования и аттестации плавсостава судов и распространяется на командный состав судов любого назначения независимо от их ведомственной принадлежности, на судоводителей маломерных судов, принадлежащих организациям внутреннего водного транспорта.

2. К дипломированию (аттестации) допускаются лица в возрасте не моложе 18 лет, имеющие специальное образование, соответствующий стаж плавания и признанные годными к занятию должностей на судах по состоянию здоровья.

3. Дипломированию подлежат лица, назначаемые на должности капитанов и их помощников, командиров и их помощников, механиков и их помощников, электромехаников (помощников механика по электрооборудованию), радиоспециалистов, лица, совмещающие эти должности, а также старшины-мотористы судов с мощностью главных двигателей от 55 кВт до 110 кВт.

4. Аттестации подлежат лица, назначаемые на должность водителя-моториста судов со стационарными главными двигателями мощностью менее 55 кВт и судов с подвесными моторами независимо от мощности, принадлежащих организациям внутреннего водного транспорта.

5. Дипломирование и аттестация граждан иностранных государств и лиц без гражданства, постоянно проживающих на террито-

Приложение 1 к разделу II

рии Республики Беларусь, проводятся в соответствии с настоящим Положением на общих основаниях.

6. Дипломирование (аттестация) проводится комиссиями, создаваемыми в соответствии с настоящим Положением.

7. Командному составу судов, прошедшему дипломирование, выдается диплом по форме согласно приложению 1, старшинам-мотористам – свидетельство по форме согласно приложению 2, а водителям-мотористам, прошедшим аттестацию, – удостоверение по форме согласно приложению 3.

8. В дипломе указываются должность, которую дипломируемый имеет право занимать, группа и тип судна; в свидетельстве – должность, мощность главного двигателя судна и район плавания; в удостоверении – должность, категория судна и район плавания.

9. К диплому (свидетельству, удостоверению) выдается талон предупреждения по форме приложения 4. Диплом (свидетельство, удостоверение) без талона предупреждения не дает права на управление судном.

10. Диплом, свидетельство, удостоверение выдаются судходной инспекцией, подписываются руководителем инспекции, подпись которого скрепляется гербовой печатью.

11. Лица, имеющие дипломы (свидетельства, удостоверения), выданные до принятия настоящего Положения, имеют право занимать должность и управлять судном с параметрами, указанными в имеющихся документах. При очередном дипломировании (аттестации) им выдается диплом (свидетельство, удостоверение) в соответствии с настоящим Положением.

12. Для целей дипломирования самоходные суда в зависимости от суммарной мощности главных двигателей, а земснаряды – от технической производительности подразделяются на группы согласно приложению 5.

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь отдельные виды судов в зависимости от уровня их технической оснащенности и условий эксплуатации могут быть отнесены на одну группу выше или ниже, чем предусмотрено в приложении 5.

Требования по образованию и стажу плавания к лицам, дипломируемым на высокоскоростные суда, изложены в главе 4 настоящего Положения.

13. Лишение диплома (свидетельства, удостоверения) предусматривается в случаях нарушений, угрожающих безопасности судходства, в порядке, предусмотренном действующим законодательством.

ГЛАВА 2.

ТРЕБОВАНИЯ О НАЛИЧИИ ОБРАЗОВАНИЯ

14. В соответствии с образованием к дипломированию допускаются:
на суда всех групп – лица, окончившие высшие или средние специальные учебные заведения по соответствующей специальности;

на суда I – III групп (кроме должности капитана пассажирских судов III группы) – лица, окончившие средние профессионально-технические училища по соответствующей специальности;

на суда I – II групп (кроме должности капитана пассажирских судов) и земснаряды I – III групп – лица, окончившие школы или курсы по подготовке командного состава судов по соответствующей специальности;

на суда с мощностью главного двигателя от 55 кВт до 110 кВт – лица, окончившие специальные курсы, а также мотористы-рулевые судов и прошедшие стажировку по управлению этими судами продолжительностью не менее 1 месяца. Лица, имеющие диплом на право занятия командной должности на судах, при необходимости получают свидетельство старшины-моториста после собеседования по вопросам правил движения этих судов и проверки практических навыков по управлению судном.

15. В соответствии с образованием к аттестации допускаются:

на суда со стационарными главными двигателями мощностью менее 55 кВт и на суда с подвесными моторами независимо от мощности – лица, окончившие специальные курсы, мотористы-рулевые судов, а также лица, подготовившиеся самостоятельно по соответствующей программе и прошедшие стажировку по управлению этими судами. Продолжительность стажировки устанавливается в каждом конкретном случае судовладельцем. Лица, имеющие диплом на право занятия командной должности на судах, при необходимости получают удостоверение водителя-моториста после собеседования по вопросам движения этих судов и проверки практических навыков по управлению судном.

ГЛАВА 3.

ТРЕБОВАНИЯ ПО СТАЖУ ПЛАВАНИЯ ДЛЯ КОМАНДНОГО СОСТАВА САМОХОДНЫХ СУДОВ

16. Положения настоящей главы распространяются на командный состав самоходных судов, за исключением высокоскоростных.

17. Лица, окончившие высшие или средние специальные учебные заведения по судоводительской, судомеханической (электромеханической) специальностям, имеют право дипломироваться на должность:

Приложение 1 к разделу II

третьего помощника капитана, третьего помощника механика (электромеханика) судов всех групп или второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов I–II групп – по окончании учебы с учетом наличия практических навыков по управлению судами;

второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов III – IV групп – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов V группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов I – II групп – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов IV – V групп – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов I группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов III – V групп – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 24 месяцев.

18. Лица, окончившие средние профессионально-технические училища по судоводительской, судомеханической (электромеханической) специальностям, имеют право дипломироваться на должность:

третьего помощника капитана, третьего помощника механика (электромеханика) судов I – III групп или второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов I группы – по окончании учебы с учетом наличия практических навыков по управлению судами;

второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

Приложение 1 к разделу II

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов I группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов I группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 24 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 30 месяцев.

19. Лица, окончившие школы или курсы по подготовке командного состава судов по судоводительской, судомеханической (электромеханической) специальностям, имеют право дипломироваться на должность:

третьего помощника капитана, третьего помощника механика (электромеханика) судов I – II групп или второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов I группы – по окончании учебы с учетом наличия практических навыков по управлению судами;

второго помощника капитана, второго помощника механика (электромеханика) судов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов I группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

первого помощника капитана, первого помощника механика (электромеханика) судов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов I группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

капитана, механика (электромеханика) судов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 30 месяцев.

Приложение 1 к разделу II

ГЛАВА 4.

ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБРАЗОВАНИЮ И СТАЖУ ПЛАВАНИЯ ДЛЯ КОМАНДНОГО СОСТАВА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ

20. К дипломированию на командные должности высокоскоростных судов могут быть допущены лица с высшим или средним специальным образованием.

21. Лица, имеющие опыт работы в командной должности на водоизмещающих судах, после двухмесячной стажировки на высокоскоростном судне и сдачи практического зачета по управлению этим судном работнику инспекции или капитану-наставнику имеют право дипломироваться на должность:

первого помощника капитана, первого помощника механика высокоскоростных судов II – IV групп – первые помощники капитана, первые помощники механика водоизмещающих судов I – II групп, имеющие стаж плавания в этой должности не менее 12 месяцев, или первые помощники капитана, первые помощники механика водоизмещающих судов III – V групп, имеющие стаж плавания в этой должности не менее 6 месяцев, или капитаны, механики водоизмещающих судов I – V групп, имеющие стаж плавания в этой должности не менее 6 месяцев;

капитана, механика высокоскоростных судов II – IV групп – капитаны, механики водоизмещающих судов I – II групп, имеющие стаж плавания в этой должности не менее 18 месяцев, или капитаны, механики водоизмещающих судов III – V групп, имеющие стаж плавания в этой должности не менее 12 месяцев.

22. Дипломироваться на должность капитана, механика высокоскоростных судов II – IV групп имеют право первые помощники капитана, первые помощники механика высокоскоростных судов той группы, на которую проводится дипломирование, имеющие стаж плавания в этой должности не менее 12 месяцев.

23. Командный состав высокоскоростных судов II – III групп имеет право дипломироваться на высокоскоростные суда группой выше без повышения в должности при наличии стажа плавания в этой должности на предшествующей группе судов не менее 6 месяцев.

ГЛАВА 5.

ТРЕБОВАНИЯ ПО СТАЖУ ПЛАВАНИЯ ДЛЯ КОМАНДНОГО СОСТАВА ЗЕМСНАРЯДОВ

24. Лица, окончившие высшие или средние специальные учебные заведения по гидротехнической, гидромелиоративной, судоме-

Приложение 1 к разделу II

ханической (электромеханической) специальностям, имеют право дипломироваться на должность:

третьего помощника командира, третьего помощника механика (электромеханика) земснарядов всех групп или второго помощника командира, второго помощника механика (электромеханика) земснарядов I – II групп – по окончании учебы с учетом наличия практических навыков;

второго помощника командира, второго помощника механика (электромеханика) земснарядов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

первого помощника командира, первого помощника механика (электромеханика) земснарядов I группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

первого помощника командира, первого помощника механика (электромеханика) земснарядов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

первого помощника командира, первого помощника механика (электромеханика) земснарядов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

командира, механика (электромеханика) земснарядов I группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

командира, механика (электромеханика) земснарядов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

командира, механика (электромеханика) земснарядов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 24 месяцев.

25. Лица, окончившие средние профессионально-технические училища или школы (курсы) по подготовке командного состава по гидротехнической (путевой), судомеханической (электромеханической) специальностям, имеют право дипломироваться на должность:

третьего помощника командира, третьего помощника механика (электромеханика) земснарядов всех групп или второго помощника командира, второго помощника механика (электромеханика) земснарядов I группы – по окончании учебы с учетом наличия практических навыков;

второго помощника командира, второго помощника механика (электромеханика) земснарядов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

второго помощника командира, второго помощника механика (электромеханика) земснарядов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

Приложение 1 к разделу II

первого помощника командира, первого помощника механика (электромеханика) земснарядов I группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 6 месяцев;

первого помощника командира, первого помощника механика (электромеханика) земснарядов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

первого помощника командира, первого помощника механика (электромеханика) земснарядов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

командира, механика (электромеханика) земснарядов I группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 12 месяцев;

командира, механика (электромеханика) земснарядов II группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 18 месяцев;

командира, механика (электромеханика) земснарядов III группы – при наличии стажа плавания в командных должностях не менее 24 месяцев.

26. Лица командного состава судомеханической (электромеханической) специальности имеют право занимать должности на земснарядах в соответствии с имеющимися у них дипломами на право занятия должности на самоходных судах.

Лица, занимавшие должность капитана на самоходных транспортных судах не менее 24 месяцев, окончившие учебные заведения по гидротехнической или гидромелиоративной специальности, могут быть дипломированы на должность командира земснаряда соответствующей группы с сокращением установленного стажа плавания в командных должностях на 6 месяцев.

27. Для механиков (электромехаников), помощников механика (электромеханика) при дипломировании на командные должности самоходных земснарядов засчитывается стаж работы в командных должностях на несамоходных земснарядах.

ГЛАВА 6. ОТДЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ДИПЛОМИРОВАНИЮ И АТТЕСТАЦИИ ПЛАВ СОСТАВА СУДОВ

28. В стаж плавания засчитывается работа на судне только в навигационный период, когда судно находится в эксплуатации. При дипломировании на механиков и их помощников, электромехаников (помощников механика по электрооборудованию) в стаж включается время участия их в ремонте.

Приложение 1 к разделу II

29. Судоводители, судомеханики (электромеханики) самоходных судов и земснарядов:

при дипломировании на должность первого помощника должны иметь стаж плавания не менее 6 месяцев в должности второго помощника на судах и земснарядах той группы, на которую проводится дипломирование, или в должности первого помощника судов и земснарядов предшествующей группы;

при дипломировании на должность капитана, командира, механика (электромеханика) должны иметь стаж плавания не менее 6 месяцев в должности первого помощника на судах и земснарядах той группы, на которую проводится дипломирование, или в должности капитана, командира, механика (электромеханика) судов и земснарядов предшествующей группы.

30. Вторые помощники имеют право занимать предшествующие должности на судах (земснарядах) всех групп, первые помощники – занимать должности вторых помощников на судах (земснарядах) на группу выше, капитаны, командиры, механики – должности первых помощников на судах (земснарядах) на группу выше.

31. К занятию должности сменного капитана, сменного командира, сменного механика допускаются лица, имеющие диплом капитана, командира, механика судов соответствующей группы.

32. Лица, окончившие учебные заведения по специальности без совмещения профессий, а также имеющие морское или военно-морское образование только по судоводительской или судомеханической (электромеханической) специальности, могут быть допущены к дипломированию по совмещаемой должности только после окончания учебного заведения, школы или курсов по соответствующей специальности.

33. Лица командного состава судов, имеющие стаж плавания в командных должностях и успешно обучающиеся без отрыва от производства в средних специальных учебных заведениях, после окончания третьего курса по соответствующей специальности могут быть допущены к дипломированию наравне с лицами, закончившими эти учебные заведения, в соответствии с настоящим Положением.

34. Лица рядового состава со стажем плавания в должности моториста-рулевого, лебедчика, электрика не менее 12 месяцев и успешно обучающиеся без отрыва от производства в средних специальных учебных заведениях, после окончания третьего курса по соответствующей специальности могут быть допущены к дипломированию наравне с лицами, закончившими средние профессионально-технические училища, в соответствии с настоящим Положением.

35. Лица, не работающие более 5 лет на командных должностях плавсостава, могут быть назначены на командные должности после прохождения ими месячной стажировки и проверки знаний. Капи-

Приложение 1 к разделу II

таны-наставники, командиры-наставники и работники судоходной инспекции указанную проверку знаний не проходят.

36. Судоводители, работавшие на внутренних водных путях иностранных государств, имеют право занимать командные должности в соответствии с имеющимися у них дипломами только после прохождения месячной стажировки на судах, работающих на внутренних водных путях Республики Беларусь, и проверки знаний.

37. Судоводители, не имеющие опыта плавания в районах предстоящей работы, могут быть допущены к очередному дипломированию и назначены на должность только после их успешной стажировки непосредственно в рейсах на судах в данном районе плавания. Продолжительность стажировки определяется в каждом конкретном случае судовладельцем.

38. Дипломной комиссией предоставляется право, в порядке исключения по представлению судовладельца, досрочного дипломирования лиц командного состава, которые по своим деловым, профессиональным и моральным качествам заслуживают выдвижения на вышестоящую должность, но не имеют для этого установленного стажа плавания в командных должностях.

Сокращение стажа плавания допускается не более трех месяцев. Лица, продипломированные досрочно, как правило, назначаются на суда, на которых они работали.

ГЛАВА 7.

КОМИССИИ ПО ДИПЛОМИРОВАНИЮ, ИХ СОСТАВ, ФУНКЦИИ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

39. Дипломирование и решение вопросов, связанных с выдачей дипломов (свидетельств, удостоверений) плавсоставу судов, производятся дипломными и квалификационными комиссиями.

40. Дипломные комиссии создаются при юридических лицах (пароходстве, портах, предприятиях водных путей) в составе:

председатель – руководитель юридического лица;

заместитель – заместитель руководителя юридического

председателя лица;

члены: специалисты юридического лица; представители судоходной инспекции и классификационной организации;

секретарь – работник отдела кадров юридического лица.

Персональный состав дипломных комиссий назначается приказом руководителя юридического лица.

41. Квалификационные комиссии создаются при филиалах юридических лиц в составе:

председатель – руководитель филиала;

Приложение 1 к разделу II

заместитель – заместитель руководителя филиала;
председателя

члены: специалисты филиала, представители судоходной инспекции и классификационной организации;

секретарь – работник отдела кадров филиала.

Персональный состав квалификационных комиссий назначается приказом руководителя юридического лица.

Функции квалификационных комиссий юридических лиц выполняют дипломные комиссии этих организаций.

42. Квалификационные комиссии осуществляют дипломирование и аттестацию.

Заседания квалификационных комиссий оформляются протоколами согласно приложению 6, в которых отражаются результаты дипломирования или аттестации, решение о выдаче диплома (свидетельства, удостоверения) с указанием должности, которую имеет право занимать специалист, группы или категории судов.

43. Дипломирование и аттестация квалификационными комиссиями проводятся в сроки, согласованные с заинтересованными судовладельцами, а также при возникновении необходимости.

44. Протоколы заседаний квалификационных комиссий с соответствующими документами представляются на рассмотрение в дипломную комиссию, которая принимает окончательное решение о выдаче дипломов (свидетельств, удостоверений), оформляемое протоколом.

45. Дипломирование командного состава судов, не принадлежащих организациям внутреннего водного транспорта, проводится квалификационными комиссиями, созданными при организациях внутреннего водного транспорта.

46. Выпускники учебных заведений, ведущих подготовку специалистов для работы на судах, могут проходить первичное дипломирование непосредственно в учебных заведениях по результатам сдачи экзаменов Государственным экзаменационным (квалификационным) комиссиям (ГЭК, (ГКК) при наличии установленных документов, требуемых для дипломирования, и при включении в состав ГЭК (ГКК) представителей судоходной инспекции и классификационной организации.

Окончательное решение о выдаче дипломов (свидетельств) выпускникам учебных заведений принимает дипломная комиссия.

47. Лица, подлежащие дипломированию или аттестации, представляют в квалификационную комиссию следующие документы:

копию диплома (свидетельства) об окончании специального учебного заведения или соответствующих курсов;

Приложение 1 к разделу II

выписку из трудовой книжки о стаже плавания по специальности согласно приложению 7;

одну цветную фотокарточку размером 3 x 4 см;

копию медицинского заключения, удостоверяющего годность к занятию соответствующей должности на судах;

заключение старшего инспектора-капитана судоходной инспекции или капитана-наставника о практических навыках по управлению самоходным судном при дипломировании и аттестации на другой тип (катеорию) судна, на первичный диплом (свидетельство, удостоверение), а также после прохождения стажировки согласно приложению 8;

заключение механико-судовой службы судовладельца о практических навыках по механической (электромеханической) специальности;

заключение службы (отдела) пути предприятия водного пути о навыках работы на земснаряде;

производственную характеристику;

копию квитанции или платежного поручения об оплате за дипломирование (аттестацию).

48. Лица, показавшие при дипломировании (аттестации) неудовлетворительные знания, могут быть допущены к повторному дипломированию (аттестации) не ранее чем через месяц с представлением в квалификационную комиссию документов, указанных в пункте 47 Положения.

ГЛАВА 8. ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ДИПЛОМОВ (СВИДЕТЕЛЬСТВ, УДОСТОВЕРЕНИЙ) И ВЕДЕНИЕ ДЕЛОПРОИЗВОДСТВА

49. Выдача дипломов (свидетельств, удостоверений) осуществляется судоходной инспекцией на основании протокола дипломной комиссии.

50. Регистрация дипломов (свидетельств, удостоверений) производится в журнале судоходной инспекции согласно приложению 9.

51. Вручение дипломов (свидетельств, удостоверений) их владельцам производится не позднее двухнедельного срока со времени дипломирования или аттестации через отделы кадров судовладельцев.

52. Ведение делопроизводства и хранение документов по дипломированию и аттестации возлагаются на отделы кадров судовладельцев. Материалы квалификационных комиссий хранятся 5 лет.

53. Протоколы заседаний дипломных комиссий и журнал регистрации дипломов (свидетельств, удостоверений) хранятся в судоходной инспекции 75 лет.