

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ НЕНОРМОВАНОГО РОБОЧОГО ДНЯ ПРАЦІВНИКІВ ТРАНСПОРТУ

Відсутність чіткого законодавчого визначення поняття «ненормований робочий день» обумовлює науковий та практичний інтерес до питань, що виникають через застосування цього особливого режиму робочого часу до працівників транспорту з урахуванням їх специфіки праці.

Термін «ненормований робочий день» вперше був використаний у постанові Народного комісаріату праці СРСР від 13 лютого 1928 року № 106 «Про працівників з ненормованим робочим днем», але чіткого визначення даному поняттю не надавалося [1].

Законодавство України також не містить тлумачення поняття «ненормований робочий день». Єдиний документ на сьогодні, який дає визначення поняттю «ненормований день», це Наказ Міністерства праці та соціальної політики № 7 від 10 жовтня 1997 року «Про затвердження Рекомендацій щодо порядку надання працівникам з ненормованим робочим днем щорічної додаткової відпустки за особливий характер праці» [2]. При цьому, даний Наказ не є нормативно-правовим актом, тому що не зареєстрований Міністерством юстиції України. Відповідно до вказаного Наказу, ненормований робочий день – це особливий режим робочого часу, який встановлюється для певної категорії працівників у разі неможливості нормування часу трудового процесу. У разі потреби, ця категорія працівників виконує роботу понад нормальну тривалість робочого часу (ця робота не вважається надурочною). Міра праці у даному випадку визначається не тільки тривалістю робочого часу, але також колом обов'язків і обсягом виконаних робіт (навантаженням).

Досліджуючи питання ненормованого робочого дня, науковці виділили його характерні риси. По-перше, перебування на роботі понад норму робочого дня не перетворює його в подовжений [3, с. 294]. По-друге, така робота не має постійного характеру [4, с. 105, 131]. По-третє, такий вид робочого дня застосовується у випадках крайньої необхідності [5, с. 136].

Отже, головною рисою ненормованого робочого дня є не сам факт систематичного переробітку встановленої норми робочого часу при виконанні посадових обов'язків працівником, а винятковість такого переробітку, що зумовлена характером роботи.

У зв'язку з особливими умовами праці правове регулювання ненормованого робочого дня працівників транспорту, окрім законодавства

про працю України, яким визначені загальні норми, регулюється спеціальними нормативно-правовими актами, якими враховано специфіку організації умов праці та регулюється питання робочого часу та часу відпочинку працівників транспорту.

Водночас аналізуючи Наказ Міністерства транспорту України № 219 від 2 квітня 2003 року «Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України» [6] та Наказ Міністерства Інфраструктури України № 135 від 29 лютого 2012 року «Про затвердження Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України» [7], варто зазначити, що для працівників авіаційного, морського та річкового транспорту, праця яких пов'язана з управлінням транспортного засобу, відсутні норми щодо застосування або заборони до цих працівників ненормованого робочого дня.

Норми щодо застосування ненормованого робочого дня передбачені тільки до працівників автомобільного транспорту у п. 2.10. Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів затвердженого Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 340 від 7 червня 2010 року [8] та до працівників залізничного транспорту у п. 10.1. Особливостей регулювання робочого часу і часу відпочинку окремих категорій працівників, безпосередньо пов'язаних із забезпеченням безпеки руху поїздів і обслуговуванням пасажирів на залізницях і метрополітенах України затверджених Наказом Укрзалізниці № 40-Ц від 10 березня 1994 року [9]. Проте, застосування цих норм ускладнюється тим, що вони не повністю розкривають сутність ненормованого робочого дня. Наприклад, при встановленні ненормованого робочого дня водіям легкових автомобілів (крім таксі), кількість годин перепрацьованого часу при такій роботі визначається у колективному договорі. Але, кількість «перепрацьованих» годин при ненормованому робочому дні взагалі не обліковується.

Підводячи підсумок, необхідно зазначити наступне. Правове регулювання ненормованого робочого дня працівників транспорту здійснюється крім загальних норм законодавства про працю також галузевими нормами у відповідності до виду транспорту. Ненормований робочий день для працівників транспорту – це режим роботи, який обумовлений специфікою виконуваної працівником роботи, відповідно до якої роботодавець може, за згодою працівника, залучати його до роботи за межами нормальної тривалості робочого часу з дотриманням гарантій, закріплених у законах та інших нормативно-правових актів для цих працівників. Ненормований робочий день можна застосовувати до таких

працівників транспорту як, наприклад, керівники підприємства, заступники керівників підприємства, керівники окремих служб і підрозділів, бухгалтери та ін. Разом з тим, на мою думку, недоцільно застосовувати ненормований робочий день до працівників, праця яких безпосередньо пов'язана з рухом транспортних засобів, оскільки у зв'язку з особливістю їх трудової функції, на відміну від інших категорій працівників транспорту, потрібно більше часу для відновлення сил, оскільки, саме від їх роботи залежить безпека руху, життя і здоров'я пасажирів, збереження багажу тощо. До цієї категорії варто віднести: водіїв, машиністів, помічників машиністів, командирів повітряного судна, командирів судна, помічників командира судна, льотчиків, пілотів, бортмеханіків, бортоператорів, бортрадистів, бортштурманів, штурманів, диспетчерів, працівників зв'язку та інших.

Література

1. О работниках с ненормированным рабочим днем: постановление НКТ СССР от 13.02.1928 № 106 // Сборник нормативн. актов о труде. – М., 1984. Ч. 1. – С. 484.
2. Рекомендації щодо порядку надання працівникам з ненормованим робочим днем щорічної додаткової відпустки за особливий характер праці: затв. наказом М-ва праці та соціальної політики від 10.10.1997 № 7 // Людина і праця. – 1997. – № 12. – С. 27–28.
3. Прокопенко В. І. Трудове право України : підручник / Володимир Іванович Прокопенко. – Вид. 2-ге, стереотип. – Х.: Консум, 2000. – 480 с.
4. Венедиктова В. Регулювання ненормованого робочого часу в умовах ринкової економіки / Валентина Венедиктова // Право України. – 1999. – № 7. – С. 104–106.
5. Процевский А. И. Рабочее время и рабочий день по советскому трудовому праву / Александр Иванович Процевский. – М.: Госюриздат, 1963. – 254 с.
6. Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України: наказ М-ва транспорту України № 219 від 02 квіт. 2002 р. (із змінами, внес. згідно з наказом М-ва транспорту та зв'язку № 539 (z0768-07) від 20 черв. 2007 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0390-02>.
7. Про затвердження Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України: наказ М-ва інфраструктури України № 135 від 29 лют. 2012 р. // Офіц. вісн. України. – 2012. – № 26. – Ст. 120.
8. Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів: наказ М-ва транспорту та зв'язку України № 340 від 07 черв. 2010 р. // Офіц. вісн. України. – 2010. – № 73. – Ст. 2610.
9. Особливості регулювання робочого часу і часу відпочинку окремих категорій працівників, безпосередньо пов'язаних із забезпеченням безпеки руху поїздів і обслуговуванням пасажирів на залізницях і метрополітенах

України: наказ Укрзалізниці № 40-Ц від 10 берез. 1994 р. // Магістраль. – 1994. – № 15 (18 квіт.). – С. 1.

УДК 349.3

Синчук С. М., к.ю.н., доцент,
Львівський національний університет ім. І. Франка, м. Львів, Україна

ДЕРЖАВНІ СОЦІАЛЬНІ СТАНДАРТИ СОЦІАЛЬНИХ ПОСЛУГ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Статтею 16 Закону України «Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії» [1] передбачено, що держава гарантує забезпечення основних потреб громадян на рівні визначених законом державних соціальних стандартів і нормативів.

Державні соціальні стандарти можна визначити як законодавчо визначені нормативи мінімальних розмірів матеріальних та інших благ, що забезпечують кожній особі необхідний для неї достатній рівень життя [2]. Це визначення є дещо відмінним від того його варіанту, що міститься у Законі України «Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії». Тут, зокрема, про державні соціальні стандарти йдеться як про визначену законами, іншими нормативно-правовими актами соціальну норму і норматив або їх комплекс, на базі яких визначаються рівні основних державних соціальних гарантій (ст. 1).

Статтею 8 Закону України «Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії» визначено, що державні соціальні нормативи у сфері надання соціальних послуг затверджують для визначення розмірів державних гарантій соціальної підтримки осіб, які перебувають у складних життєвих обставинах. З цією метою визначають перелік, види та обсяги соціальних послуг, які надаються з державного та місцевого бюджетів і страхових фондів; норми та нормативи надання соціальних послуг особам, які перебувають у складних життєвих обставинах; показники якості соціальних послуг [1].

Державний стандарт соціальної послуги визначає вимоги щодо забезпечення необхідного рівня доступності та якості соціальних послуг у цілому, а також на кожному етапі їх надання; зміст та обсяг, норми і нормативи, умови і порядок надання соціальної послуги, показники її якості [3].

На законодавчому рівні закріплено різноманітні стандарти надання соціальних послуг представникам груп ризику [4; 5; 6; 7]. Ними передбачено види соціальних послуг, які повинні надаватися особам із