



## ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТНИКАМ ТРАНСПОРТА ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА

Светлана СИНЕНКО,  
соискатель

Института государства и права имени В. М. Корецкого Национальной академии наук Украины

### Summary

The article deals with requirements for transport workers on concluding a labour contract. With reference to norms in live legislature in Ukraine a theoretic research of legal regulations for change of labour contract conditions with transport workers has been done. The legal determination of scientists has been reflected in the article. The requirements imposed by legislature in Ukraine on transport workers for concluding a labour contract have been studied and specified in the article. The article discusses legal regulations for change of labour contract conditions as issue of concern. The author of the article contributed suggestions on including norms confirming general requirements for professional training, health status, age of transport workers into the draft version of Labour Code in Ukraine.

**Key words:** requirements, transport workers, age, health status, license, certificate.

### Аннотация

В статье рассматриваются требования к работникам транспорта при заключении трудового договора. На основании норм действующего законодательства Украины проведено теоретическое исследование правового регулирования требований к работникам транспорта при заключении трудового договора. Отображены правовые позиции ученых по данному вопросу. Исследованы и определены требования, устанавливаемые законодательством Украины для работников транспорта при заключении трудового договора. В статье изложены проблемные вопросы правового регулирования требований к работникам транспорта при заключении трудового договора. Внесено предложение включить в проект Трудового кодекса Украины нормы, закрепляющие общие требования к профессиональной подготовке, состоянию здоровья и возрасту работников транспорта.

**Ключевые слова:** требования, работник транспорта, свидетельство, сертификат, удостоверение, возраст, состояние здоровья.

**Постановка проблемы.** Необходимость определения и законодательного закрепления требований к работникам транспортной отрасли обусловлено спецификой процесса основной деятельности транспортной отрасли, а, следовательно, спецификой выполнения трудовой функции. Поскольку транспортные средства являются источником повышенной опасности, законодатель устанавливает как общие требования для всех претендентов, которые хотят работать в транспортной отрасли, так и специальные требования, предъявляемые только к тем претендентам, которые хотят занимать должности, непосредственно связанные с обеспечением безопасности движения транспортных средств.

**Актуальность темы исследования** обусловлена несовершенством нормативно-правовых актов, которыми регулируются требования к работникам транспорта при заключении трудового договора, а, следовательно, неправильным их толкованием в процессе правоприменения. К сожалению, данный вопрос не был предметом фундаментального исследования ученых по трудовому праву за время независимости Украины.

**Состояние исследования.** На сегодня отдельные аспекты установления требований к работникам транспорта исследовались косвенно в научных

трудах: Н.М. Лукашевой «Требования к работникам по трудовому праву Украины» (2006), А.М. Апанасенко «Особенности регулирования трудовых отношений на железнодорожном транспорте Украины» (2010), Л.В. Ерофеев «Правовой статус работников железнодорожного транспорта» (2011) и другие.

**Целью статьи** является выработка предложений, направлена на совершенствование законодательства, регулирующего требования к работникам транспорта при заключении трудового договора. Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи: выявить проблемы и недостатки в нормативно-правовых актах, которыми регулируется данный вопрос, определить категорию работников транспорта, к которым устанавливаются требования при заключении трудового договора, определить специальные требования, устанавливаемые для работников транспортной отрасли.

**Изложение основного материала.** Термин «требование» в толковых словарях определяется как норма, совокупность условий или данных, которым кто- или что-л. должны соответствовать; правила налагаемые кем-, чем-л. [1, с. 401; 2, с. 310].

В соответствии со ст. 1187 ГК Украины «источником повышенной опасности является деятельность, связанная

с использованием, хранением или содержанием транспортных средств ...» [3]. Таким образом, законодательное закрепление требований к работникам транспорта, прежде всего, обусловлено спецификой трудовой функции («основных» профессий (должностей) работников транспорта общего пользования непосредственно связанной с источником повышенной опасности.

Согласно ст.16 Закона Украины «О транспорте» от 10 ноября 1994 г. № 232/94-ВР, работники, непосредственно обеспечивающие безопасность движения транспортных средств, должны иметь соответствующую профессиональную подготовку и по состоянию здоровья быть способными качественно выполнять свои обязанности [4].

Исходя из вышесказанного, законодатель дифференцированно устанавливает требования только к тем претендентам, которые хотят в дальнейшем занимать профессии (должности), непосредственно связанные с обеспечением безопасного движения транспортных средств.

Статьей 17 Закона Украины «Об автомобильном транспорте» от 5 апреля 2001 г. № 2344-III установлено, что персонал автомобильного транспорта должен соответствовать определенным законодательством требованиям, в частности, иметь необходимый уровень профессиональной квалификации [5].



Согласно Закону Украины «О дорожном движении» от 30 июня 1993 г. № 3353-ХІІ и Постановления Кабинета Министров Украины «Об утверждении Положения о порядке выдачи удостоверения водителя и допуска граждан к управлению транспортными средствами» от 08 мая 1993 г. № 340 (с изменениями) лица допускаются к управлению транспортными средствами при наличии у них национального водительского удостоверения Украины на право управления транспортными средствами соответствующей категории, которое выдается при достижении определенного законодательством возраста и состоянии здоровья, пригодного к безопасному управлению транспортными средствами [6, 7].

Например, право на получение удостоверения водителя категории «В» (управление автомобилями, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг (7700 фунтов) и количество мест для сидения которых, кроме сидения водителя, не превышает восьми) и «С» (управление автомобилями, которые предназначены для перевозки грузов автомобилем, разрешенная максимальная масса которых превышает 7500 килограммов (16500 фунтов) имеют лица при достижении ими восемнадцатилетнего возраста. А право на получение удостоверения водителя категории «D» (управление автобусами, которые предназначены для перевозки пассажиров, в которых количество мест для сидения, кроме сидения водителя, не превышает 16), «D1» (управление автобусами, которые предназначены для перевозки пассажиров, в которых количество мест для сидения, кроме сидения водителя, более 16), «Т» (управление трамваями и троллейбусами) имеют лица, которые достигли 21-летнего возраста.

При этом, приказом Министерства транспорта и связи Украины «Об утверждении Лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов, багажа автомобильным транспортом» от 2 июля 2010 г. № 427 определено, что к услугам по международным перевозкам пассажиров автобусами, к услугам по внутренним и по международным перевозкам пассажиров на такси или легковыми автомобилями

на заказ, к услугам по международным перевозкам грузов, багажа грузовыми автомобилями, прицепами, полуприцепами допускаются водители, достигшие двадцатиоднолетнего возраста [8].

Таким образом, анализ данных нормативно-правовых актов позволяет сделать вывод, что лица, которые имеют определенное законодательством право, при достижении восемнадцатилетнего возраста, на получение водительского удостоверения категории «В», не допускаются, пока им не исполнится двадцать один год, для работы с предоставлением услуг по внутренним и по международным перевозкам пассажиров на такси или легковыми автомобилями на заказ.

Также следует обратить внимание на совместное письмо МОНУ, МВД, МПСПУ и Минтрансвязи «О подготовке водителей автотранспортных средств» от 19.02.2010 г. № 1/12-625, № 141/0/15-10/021, № 3184/14, № 869/05/14, в котором указано, что для лиц, профессиональная деятельность которых связана с управлением транспортным средством, необходимым условием зачисления на соответствующее рабочее место, кроме водительского удостоверения, также есть диплом квалифицированного рабочего или свидетельство о присвоении (повышении) рабочей квалификации (для водителей транспортных средств) [9].

Вопрос о пригодности лица по состоянию здоровья к безопасному управлению автотранспортных средств регулируется приказом Министерства здравоохранения Украины и Министерства внутренних дел Украины «Об утверждении Положения о медицинском осмотре кандидатов в водители и водителей транспортных средств» от 31 января 2013 г. № 65/80 [10]. Данным Положением определена процедура проведения медицинского осмотра кандидатов в водители для получения права на управление транспортным средством, проводится с учетом Перечня заболеваний и недостатков, при которых лицо не может быть допущено к управлению соответствующими транспортными средствами, утвержденный приказом Министерства здравоохранения Украины от 24 декабря 1999 г. № 299 [11]. По результатам проведения медицинских осмотров выдается медицинская справка о пригодности к

управлению транспортным средством.

Таким образом, лица, профессиональная деятельность которых связана с управлением транспортным средством, должны достичь возраста определенно законодательством, быть пригодными по состоянию здоровья к безопасному управлению транспортными средствами и предоставить работодателю, кроме водительского удостоверения, диплом квалифицированного рабочего или свидетельство о присвоении (повышении) рабочей квалификации (для водителей транспортных средств). В случае отсутствия у лица одного из этих документов работодатель имеет право отказать в приеме на работу.

В соответствии со ст. 49 и ст. 51 Воздушного кодекса Украины [12] лицо, принадлежащее к авиационному персоналу, должно соответствовать квалификационным требованиям по профессиональному признаку, состоянию здоровья и иметь надлежащим образом оформленное свидетельство согласно авиационным правилам Украины. Свидетельство выдается отдельно на каждую специальность лиц авиационного персонала. В свидетельство могут вноситься отметки о праве выполнения некоторых функций, предусмотренных другими специальностями. Лицо авиационного персонала обязано иметь при себе свидетельство об осуществлении профессиональной деятельности и осуществлять такую деятельность согласно с условиями и ограничениями, предусмотренными свидетельством. Наличие свидетельства является необходимым требованием для таких лиц авиационного персонала: пилота воздушного судна, диспетчера управления воздушным движением (диспетчер службы движения), персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, членов испытательного экипажа, членов экипажа пассажирского салона (бортпроводник), диспетчера по обеспечению полетов и др.

Также к лицам, которые претендуют на должности авиационного персонала, выдвигаются требования о наличии медицинского сертификата, который выдается на основании заявления и результатов медицинского обследования. Медицинское обследование авиационного персонала проводят и представляют заключение о наличии или отсутствии медицинских противо-



показаний к выполнению своих обязанностей авиационные медицинские экзаменаторы, которые выполняют свои функции на базе авиационных медицинских центров. При этом медицинская сертификация не применяется к авиационному персоналу по техническому обслуживанию воздушных судов, которые не являются членами экипажа воздушного судна.

Следует обратить внимание на то, что установленные требования соответствуют нормам Конвенции о международной гражданской авиации. В соответствии со ст. 32 данной Конвенции пилот каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы государством, где это воздушное судно зарегистрировано [13].

К кандидатам на получение свидетельства и/или рейтингов авиационного персонала устанавливаются дифференцированные требования к возрасту, состоянию здоровья, знаниям, опыту, летной подготовки и умениям, определенных приказом Министерства транспорта Украины «Об утверждении Правил выдачи свидетельств авиационному персоналу в Украине» от 07 декабря 1998 г. № 486 [14].

Например, возраст кандидатов для получения свидетельства коммерческого пилота (самолет/вертолет), свидетельства штурмана, бортиженера, бортрадиста, бортоператора, бортпроводника, летчика-наблюдателя, техника по техническому обслуживанию воздушного судна, оператора службы движения (авиационной станции) и рейтинга бортиженера-инструктора, бортрадиста-инструктора, бортоператора-инструктора, бортпроводника-инструктора – не менее 18 лет. Самый большой возрастной ценз – не менее 21 года, установлен для кандидатов на получение свидетельства транспортно-пилота (самолет/вертолет), диспетчеров службы движения, инженера по техническому обслуживанию воздушного судна, сотрудника по обеспечению полетов и для кандидата на получение рейтинга о праве на полеты по приборам (самолет/вертолет), о праве полетов на многодвигательных воздушных судах, рейтингу пилота-инструктора

(самолет/вертолет), инженерно-технического персонала.

Кандидат на получение свидетельства члена экипажа воздушного судна, диспетчера службы движения должен иметь медицинский сертификат (документ, подтверждающий соответствие его владельца конкретным требованиям пригодности по состоянию здоровья при выполнении функциональных обязанностей), выданный Центральной врачебно-летной сертификационной комиссией/врачебно-летной сертификационной комиссией, согласно установленным требованиям по медицинской сертификации авиационного персонала гражданской авиации Украины.

Заявитель медицинского сертификата не должен иметь никакого отклонения (наследственного или приобретенного), любой активной, скрытой, острой или хронической недееспособности, любой раны, ранения или осложнения вследствие операции, таких, которые могли бы уменьшить степень функциональной непригодности, которая может влиять на безопасное управление воздушным судном или безопасное выполнение своих обязанностей. Также не должен иметь какой-либо болезни или недееспособности, которая могла бы сделать его предрасположенным к внезапной невозможности безопасно управлять воздушным судном или безопасно выполнять свои обязанности. Установлены требования по зрению, слуху, восприятия цветов, мышечно-скелетные требования, психиатрические, неврологические и дерматологические требования.

При этом следует отметить, что регулирование вопроса требования к состоянию здоровья к претендентам, которые желают занимать должности диспетчеров обслуживания воздушного движения, бортпроводников, осуществляется приказом Министерства транспорта и связи Украины «Об утверждении Правил медицинской сертификации авиационного персонала, кроме членов летного экипажа» от 27 марта 2007 г. № 243 [15].

Относительно перечня отраслей знаний, из которых должны продемонстрировать знание кандидаты для свидетельств пилотов, практически идентичны, однако их содержательное наполнение является различным для

каждого кандидата в зависимости от вида свидетельства пилота.

Также кандидат на получение свидетельства авиационного персонала должен иметь профессиональный опыт (кроме курсантов), в том числе и эксплуатационный, и пройти проверку и продемонстрировать способность выполнять полеты в качестве частного пилота, коммерческого пилота, транспортно-пилота, штурмана, бортрадиста, бортоператора, бортпроводника и летчика-наблюдателя. А, например, кандидаты на получение свидетельства диспетчеров службы движения должны иметь опыт выполнения реального управления воздушным движением под контролем диспетчера, иметь соответствующий рейтинг – не менее трех месяцев.

Среди требований к умениям, например, предъявляемых к кандидатам на получение свидетельства частного пилота (самолет/вертолет), коммерческого пилота (самолет/вертолет), транспортно-пилота (самолет/вертолет), является проверка и демонстрация способности кандидата выполнять полеты в качестве командира воздушного судна.

Наличие у кандидатов разного уровня знаний, навыков, опыта, квалификации является основанием не только для получения различных видов свидетельств пилотов, других членов экипажа воздушного судна, а также и для получения этими лицами различных рейтингов, которыми определяется допуск члена экипажа воздушного судна к выполнению определенных обязанностей на конкретном классе и типе воздушного судна (допуск к инструкторской работы, допуск к полетам на международных линиях и т. д.).

В соответствии с нормами Кодекса торгового мореплавания Украины [16] к занятию должностей капитана и других лиц командного состава допускаются лица, имеющие соответствующие звания, установленные Положением о звании лиц командного состава морских судов и порядок их присвоения, утверждается Кабинетом Министров Украины. Присвоение званий удостоверяется выдачей дипломов или квалификационных свидетельств после сдачи экзаменов в государственной квалификационной комиссии. Лишение звания и изъятия диплома или



квалификационного свидетельства допускается только по решению суда. К занятию должностей командного состава, для которых не предусмотрено присвоение звания, а также членом судовой команды допускаются лица, имеющие выданные в установленном порядке соответствующие документы, подтверждающие их квалификацию, необходимую для выполнения обязанностей на судне.

На судно допускаются лица, признанные пригодными для этого по состоянию здоровья. Заключение о пригодности для работы на судне по состоянию здоровья предоставляется учреждением центрального органа исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере здравоохранения, в соответствии с правилами, установленными этим органом.

Постановлением Кабинета Министров Украины «Об утверждении Положения о порядке присвоения званий лицам командного состава морских судов» от 15 января 2005 г. № 38 [17] определена процедура присвоения званий лицам командного состава морских судов и определено, что звание лиц командного состава - это квалификационная категория, которая присваивается в зависимости от уровня образования, профессиональной компетентности, стажа работы на судах, подтверждается выдачей диплома или квалификационного свидетельства и дает право таким лицам занимать соответствующую должность на морском судне. Звание лиц командного состава присваивается выпускникам учебных заведений, которые осуществляют подготовку моряков по учебным программам, согласованным Мининфраструктуры, и получили образование, соответствующее международным требованиям и законодательству Украины по вопросам подготовки и дипломирования моряков и дает право на присвоение званий лиц командного состава и получения дипломов или квалификационных свидетельств.

Звание лиц командного состава присваиваются лицам не моложе 18 лет, а звание капитана – не моложе 20 лет.

Диплом и квалификационное свидетельство считаются действительными при наличии соответствующего подтверждения, что является неотъем-

лемой частью диплома и квалификационного свидетельства и дает право занимать должности или выполнять определенные обязанности согласно требованиям Конвенции ПДМНВ – 78 и национальными требованиями на судах определенного типа, емкости, мощности и вида двигательной установки, района плавания. Следует отметить, что установленная процедура дипломирования членов экипажей судов разработана в соответствии с положениями Конвенции о подготовке и дипломированию моряков и несении вахты 1978 года (далее – Конвенция ПДНВ – 78).

Вопрос пригодности по состоянию здоровья лиц для работы на судах регулируется приказом Министерства здравоохранения Украины «Об утверждении Правил определения пригодности по состоянию здоровья лиц для работы на судах» от 19 ноября 1996 г. № 347 [18]. Согласно данному Приказу и требованиям, предъявляемым к состоянию здоровья и психофизиологического состояния моряков, в зависимости от важности выполняемых функций ими на судне, лица проходят медицинский осмотр, объединяются в следующие профессиональные группы:

I группа – лица, профессиональная деятельность которых не связана с вопросами безопасности мореплавания;

II группа – лица, выполняющие решения, связанные с безопасностью мореплавания;

III группа – лица, принимающие решения, связанные с безопасностью мореплавания.

Преимуществом данного Приказа, по сравнению с нормативно-правовыми актами, которыми регулируется данный вопрос на других видах транспорта, является то, что в нем, во-первых, приведен Перечень основных морских профессий, принадлежащих к каждой группе; во-вторых, приведены общие медицинские противопоказания для всех профессиональных групп моряков и дополнительные медицинские и психофизиологические противопоказания для лиц 2 и 3 профессиональных групп; в-третьих, указан примерный перечень основных заболеваний и недостатков, которые являются противопоказаниями для работы на судах.

Согласно приказу Министерства транспорта Украины «Об утвержде-

нии Правил технической эксплуатации железных дорог Украины» от 20 декабря 1996 г. № 411, лица, которые устраиваются на железнодорожный транспорт на работу, связанную с движением поездов, должны пройти профессиональное обучение, а работники локомотивных бригад и поездные диспетчеры, кроме того, – профессиональный отбор, выдержать испытания [19].

Лица, не достигшие 18 лет, не допускаются к занятию на железнодорожном транспорте и метрополитене должностей и профессий, непосредственно связанных с движением поездов, а достигшие этого возраста должны пройти медицинский осмотр для определения пригодности их для выполнения соответствующей работы. Например, диспетчер локомотивный, машинист эскалатора, машинист электровоза, машинист мотовоза, машинист моторвагонного поезда, машинист паровоза, машинист тепловоза, помощник машиниста электропоезда, диспетчеров, дежурных по станциям, дежурных по постам, дежурных по перегону.

Процедуру проведения обязательных медицинских осмотров при приеме на работу работников определенных категорий железнодорожного транспорта общего пользования, метрополитенов и предприятий межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта определены приказом Министерства транспорта и связи Украины «Об утверждении Порядка проведения медицинских осмотров работников определенных категорий железнодорожного транспорта, метрополитенов и предприятий межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта Украины» от 29 апреля 2010 г. № 240 [20].

Согласно указанному Приказу, медицинский осмотр при приеме на работу проводится с целью определения состояния здоровья работника и регистрации исходящих объективных показателей здоровья, установление физической и психофизиологической пригодности лица к работе по определенной профессии, специальности, должности, установление возможности выполнения без ухудшения состояния здоровья профессиональных обязанностей в конкретных условиях производственной среды и трудового процесса.



Вопрос пригодности работника к работе в каждом отдельном случае решается индивидуально с учетом особенностей функционального состояния организма по результатам основных и дополнительных методов обследования (наличия хронических заболеваний, характера, степени проявления патологического процесса) и условий труда на основании Перечня медицинских противопоказаний к работе, связанной с обеспечением безопасности движения и обслуживанием железнодорожного транспорта, метрополитенов и предприятий межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта Украины (приложение 7), отдельных противопоказаний при нарушении зрения (приложение 8), результатов обязательного профилактического наркологического психиатрического осмотров. Лица, не прошедшие обязательный медицинский осмотр или получившие заключение ЛЭК о профессиональной непригодности, к работе (производственной практике) не допускаются.

В отличие от автомобильного, воздушного и водного транспорта, вопрос установления единых квалификационных требований к лицам на получение удостоверения на право управления локомотивами и моторвагонными поездами не урегулирован на законодательном уровне.

На сегодня этот вопрос регулируется на локальном уровне приказом Министерства транспорта Украины и Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины «О введении в действие положений о порядке выдачи удостоверений на право управления локомотивом и моторвагонным поездом о порядке присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и моторвагонных поездов, о порядке проведения испытаний и выдачи свидетельств помощника машиниста локомотива и моторвагонного подвижного состава на железных дорогах Украины» от 28 июня 1995 г. № 103-Ц [21].

Согласно приложению 1 «Положения о порядке выдачи удостоверения на право управления локомотивом и моторвагонным поездом» данного приказа, удостоверение на право управления локомотивом (электровозом, тепловозом паровозом) и моторвагонным поез-

дом (электropоездом, дизель-поездом) выдаются лицам, которые работают в локомотивных депо железных дорог Украины, имеющие квалификацию слесаря по ремонту подвижного состава (локомотивов, моторвагонного подвижного состава) не ниже 3-го разряда, необходимый стаж работы действующим помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава и выдержали теоретические экзамены в дорожной квалификационной комиссии.

К экзаменам на получение удостоверения помощника машиниста локомотива и моторвагонного подвижного состава, согласно приложению 3 настоящего Приказа, допускаются лица, окончившие полный курс обучения технической школы по соответствующей специальности, которые учатся в институтах, техникумах и средних профессионально-технических училищах на факультетах и отделениях тяговой специальности, допущенные к производственной практике, а также лица, которые отработали не менее года слесарями по ремонту тягового подвижного состава третьего разряда.

Вместе с тем требования относительно возраста лиц, претендующих на получение удостоверения, на право управления локомотивом и моторвагонным поездом, а также удостоверение помощника машиниста локомотива и моторвагонного подвижного состава, данным приказом не определено, что является значительным недостатком и требует решения на законодательном уровне.

**Выводы.** На основании анализа нормативно-правовой базы по вопросу требований к работникам транспорта при заключении трудового договора можно сделать вывод, что к общему кругу работников транспортной отрасли при заключении трудового договора применяются нормы КЗоТ Украины. При этом отраслевыми нормативно-правовыми актами установлены повышенные требования к кандидатам, претендующим осуществлять свою профессиональную деятельность на основных профессиях (должностях) транспортной отрасли. В частности, трудовой договор может быть заключен и работник может быть допущен к профессиональной деятельности, связанной с безопасностью движения

транспортных средств (безопасное управление транспортным средством, управление движением транспортных средств, техническое обслуживание транспортных средств) и обслуживания пассажиров на транспорте, только при наличии соответствующих документов (официальное разрешение, сертификат, свидетельство удостоверение, диплом, выданные соответствующим органом государственного регулирования в сфере соответствующего вида транспорта) и достижения лицом 18-летнего возраста, а в некоторых случаях четко определенных нормативно-правовыми актами – 21-летнего возраста. Вместе с тем основные отраслевые нормативно-правовые акты, которыми регулируется деятельность транспортной отрасли, в частности законы Украины «О транспорте», «Об автомобильном транспорте», «О железнодорожном транспорте», «О городском электрическом транспорте», Воздушный кодекс Украины, Кодекс торгового мореплавания Украина, не содержат конкретных норм, которыми устанавливались требования к возрасту работников транспортной отрасли. Также, на мой взгляд, целесообразно установить конкретный возрастной ценз – 21 год, для лиц, которым предоставляется право управления транспортными средствами в зависимости от вида транспорта. Это объясняется тем, что физиологические особенности лиц, не достигших двадцатиодного возраста, по сравнению со взрослыми, значительно слабее, а значит делают их менее устойчивыми к опасным и вредным условиям труда. Они менее устойчивы к действию вредных метеорологических условий; вынужденной рабочей позы; не выдерживают напряженный ритм работы (вибрации, шума и сотрясений); повышенной нервно-эмоциональной и интеллектуальной нагрузки; ответственной деятельности. И, что самое главное, на мой взгляд, не имеют достаточного опыта работы в данной области. Таким образом, по моему мнению, лица, не достигшие двадцатиодного возраста, не могут заниматься на работу, непосредственно связанную с управлением транспортных средств.

Проанализированные требования государства к уровню знаний, умений, опыта, профессионализма,



квалификации, возраста, состояния здоровья лиц, которые претендуют на занятие «основных» профессий (должностей) работников транспортной отрасли, обусловлены родом и характером деятельности транспортной отрасли и направлены на охрану жизни и здоровья как работников, трудовая функция которых связана с источником повышенной опасности, так и лиц, которым предоставляются транспортные услуги, а также на обеспечение безопасности движения транспорта на надлежащем уровне. При этом основной контроль соблюдения этих требований непосредственно возлагается на работодателя.

Считаю необходимым включить в проект Трудового кодекса Украины отдельную статью, посвященную особенностям заключения трудового договора с работниками транспорта, изложив ее в следующей редакции:

Статья «Особенности заключения трудового договора с работниками транспорта, работа которых непосредственно связана с безопасным движением транспортных средств»:

«Трудовой договор заключается с лицами, которые устраиваются на работу, связанную с управлением транспортными средствами, управлением движением транспортных средств, безопасным техническим обслуживанием транспортных средств, обслуживанием пассажиров на транспорте, после прохождения профессионального отбора и профессионального обучения в порядке, определенном Кабинетом Министров Украины.

Прием лиц на профессии (должности), связанные с управлением транспортными средствами, управлением движением транспортных средств, безопасным техническим обслуживанием транспортных средств, обслуживанием пассажиров на транспорте разрешается после обязательного предварительного медицинского осмотра в порядке, предусмотренном соответствующими нормативно-правовыми актами, с целью определения их пригодности для выполнения соответствующей работы.

Лица моложе 18 лет не допускаются к занятию профессий (должностей), непосредственно связанных с безопасным движением транспортных средств».

### Список использованной литературы:

1. Словарь русского языка: в 4-х т./ АН СССР, Ин-т рус. яз.; Под ред. А.П. Евгеньевой. – 3-е изд., стереотип. – М. : Русский язык, 1985 – 1988. Т. 4. С–Я. 1988. – 800 с.

2. Новый толковый словарь украинского языка. Т. 1. – М. : Аконтит, 2001. – 912 с.

3. Гражданский кодекс Украины : научно-практический комментарий / По ред. разработчиков проекта Гражданского кодекса Украины. – К. : Истина. – 928 с.

4. О транспорте : Закон Украины от 10.11.1994 г. № 232/94-ВР // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

5. Об автомобильном транспорте : Закон Украины от 5.04.2001 г. № 2344-III в редакции Закона Украины от 23.02.2006 г. № 3492-IV // Ведомости Верховной Рады Украины. – 2006. – № 32. – Ст. 273.

6. О дорожном движении : Закон Украины от 30.06.1993 г. № 3353-XII // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

7. Положение о порядке выдачи удостоверений водителя и допуска граждан к управлению транспортными средствами утвержденное постановлением Кабинета Министров Украины от 08.05.1993 г. № 340 [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF>.

8. Приказ Министерства транспорта и связи Украины «Об утверждении Лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов, багажа автомобильным транспортом» от 02.07.2010 г. № 427 // Официальный вестник Украины . – 2010 . – № 59. – Ст. 123.

9. Письмо МОНУ, МВД, МПСПУ и Минтрансвязи «О подготовке водителей автотранспортных средств» от 19.02.2010 г. № 1/12-625, № 141/0/15-10/021, № 3184/14, № 869/05/14 [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://kadrovik.ua/content/shchodop-dgotovki-vod-v-avtotransportnikh-zasob-v>.

10. Приказ Министерства здравоохранения Украины и Министер-

ства внутренних дел Украины «Об утверждении Положения о медицинском осмотре кандидатов в водители и водителей транспортных средств» от 31.01.2013 г. № 65/80 // Официальный вестник Украины. – 2013. – № 17. – Ст. 98.

11. Приказ Министерства здравоохранения Украины «Об утверждении Перечня заболеваний и недостатков, при которых лицо не может быть допущено к управлению соответствующими транспортными средствами» от 24.12.1999 г. № 299 // Официальный вестник Украины. – 2000. – № 5. – Ст. 284.

12. Воздушного кодекса Украины от 19.05.2011 г. № 3393- VI // Ведомости Верховной Рады Украины. – 2011. – № 48, /№ 48-49/. – Ст. 2024.

13. Конвенция о международной гражданской авиации от 07.12.1944 г. // Официальный вестник Украины. – 2004. – № 40. – Ст. 195.

14. Приказ Министерства транспорта Украины «Об утверждении Правил выдачи свидетельств авиационному персоналу в Украине» от 07.12.1998 г. № 486 // Официальный вестник Украины. – 1999. – № 2. – Ст. 85.

15. Приказ Министерства транспорта и связи Украины «Об утверждении Правил медицинской сертификации авиационного персонала, кроме членов летного экипажа» от 27.03.2007 г. № 243 // Официальный вестник Украины. – 2007. – № 30. – Ст. 74.

16. Кодекс торгового мореплавания Украины от 23.05.1995 г. № 176/95- ВР // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

17. Положение о порядке присвоения званий лицам командного состава морских судов, утвержденное постановлением Кабинета Министров Украины от 15.01.2005 г. № 38 // Официальный вестник Украины. – 2005. – № 3 . – Ст. 19 .

18. Приказ Министерства здравоохранения Украины «Об утверждении Правил определения пригодности по состоянию здоровья лиц для работы на судах» от 19.11.1996 г. № 347 // Официальный вестник Украины. – 1997. – № 14. – Ст. 99.

19. Приказ Министерства транспорта Украины «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Украины» от 20.12.1996 г. №



411 // Официальный вестник Украины. – 1997. – № 8. – Т.2. – Ст. 212.

20. Приказ Министерства транспорта и связи Украины «Об утверждении Порядка проведения медицинских осмотров работников определенных категорий железнодорожного транспорта, метрополитенов и предприятий межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта Украины» от 29.04.2010 г. № 240 // Официальный вестник Украины. – 2010. – № 58. – Ст. 162.

21. Приказ Министерства транспорта Украины и Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины «О введении в действие положений о порядке выдачи удостоверений на право управления локомотивом и моторвагонным поездом о порядке присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и моторвагонных поездов, о порядке проведения испытаний и выдачи свидетельств помощника машиниста локомотива и моторвагонного подвижного состава на железных дорогах Украины» от 28.06.1995 г. № 103- Ц // Сборник положений Министерства транспорта Украины и Государственной администрации Украины – К. : Издательство «Транспорт Украины», 1995. – 39 с.

## ФУНКЦИОНАЛЬНО-КОМПЕТЕНЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОРГАНОВ ПРОКУРАТУРЫ С ОРГАНАМИ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В УКРАИНЕ

**Виталий СКРИПНИК,**

соискатель кафедры государственного строительства  
Национального университета «Юридическая академия Украины  
имени Ярослава Мудрого»

### Summary

In article the factors providing interaction of bodies of Office of Public Prosecutor with local governments are defined, the functional maintenance of activity and power of bodies of Office of Public Prosecutor in local government sphere, and also powers of local governments in sphere of maintenance of legality, the law and order, protection of the rights, freedom and legitimate interests of citizens is analyzed. Conclusions that the basic orientation of interaction of the given bodies is caused by a principle of leadership of the right are drawn. It is offered within the limits of the constitutional reform on bodies of Office of Public Prosecutor to assign problems on protection of the rights and freedom of the person, public and state interests, their representation in court, and also to strengthen a functional direction of activity of municipal bodies in sphere of maintenance of legality and the law and order.

**Key words:** Office of Public Prosecutor, local government, the general supervision, the constitutional reform.

### Аннотация

В статье определены факторы, обеспечивающие взаимодействие органов прокуратуры с органами местного самоуправления, проанализировано функциональное содержание деятельности и полномочия органов прокуратуры в сфере местного самоуправления, а также полномочия органов местного самоуправления в сфере обеспечения законности, правопорядка, охраны прав, свобод и законных интересов граждан. Сделаны выводы о том, что основная направленность взаимодействия данных органов обусловлена принципом верховенства права. Предложено в рамках конституционной реформы на органы прокуратуры возложить задачи по защите прав и свобод человека, общественных и государственных интересов, их представительство в суде, а также усилить функциональное направление деятельности муниципальных органов в сфере обеспечения законности и правопорядка.

**Ключевые слова:** прокуратура, местное самоуправление, общий надзор, конституционная реформа.

**Постановка проблемы.** Становление и развитие местного самоуправления в Украине как самостоятельной формы публичной власти, укрепление его автономии в правовой, организационной и материально-финансовой сферах обуславливает особую значимость функциональной роли прокуратуры как институционального механизма обеспечения законности и правопорядка, а также дальнейшее развитие ее правозащитного потенциала. Проводимые в стране государственно-правовые преобразования актуализируют проблемы модернизации системы функций прокуратуры, качественного изменения механизма взаимодействия ее органов с муниципальными структурами.

**Актуальность темы исследования.** Обозначенная проблематика является актуальной не только с правотвор-

ческой и правоприменительной, но и доктринальной точек зрения, поскольку на сегодняшний день нет специализированных фундаментальных монографических научных исследований.

**Состояние исследования.** Вопросы конституционно-правового статуса прокуратуры посвящены работы таких отечественных ученых, как Ю.М. Грошевой, В.В. Долежан, В.С. Зеленецкий, В.Я. Таций и др. Принципы и актуальные проблемы взаимодействия органов местного самоуправления с государственными органами исследуются А.Л. Копыленко, А.Р. Крусян, П.Н. Любченко, С.Г. Серегинной, О.Н. Солоненко и другими учеными.

**Целью и задачей статьи** является исследование правового регулирования функций и компетенции органов прокуратуры и органов местного само-