

34  
А-2  
МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
имени М. В. ЛОМОНОСОВА

---

Юридический факультет

На правах рукописи

Л. Г. КОНЯХИН

## Особенности правового регулирования труда шоферов

Автореферат диссертации  
на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Научный руководитель — профессор Н. Г. АЛЕКСАНДРОВ

ИЗДАТЕЛЬСТВО  
МОСКОВСКОГО УНИВЕРСИТЕТА  
1965

ХХII съезд КПСС, определяя задачи коммунистического строительства, отметил, в частности, что рост народного хозяйства нашей страны потребует ускоренного развития всех видов транспорта. Автомобильный парк страны возрастет до размеров, обеспечивающих полное удовлетворение потребностей в грузовых и пассажирских перевозках<sup>1</sup>. Численный состав шоферов будет непрерывно увеличиваться.

Несмотря на широкую децентрализацию управления автохозяйствами правовое регулирование труда шоферов носит в основном централизованный характер. Такое явление обусловлено одинаковой общей спецификой труда шоферов, независимой от ведомственной принадлежности автомобильного транспорта.

За последние годы проведена значительная работа по совершенствованию правового регулирования труда шоферов. Однако до настоящего времени не появилось ни одного исследования, обобщающего этот опыт и ставящего задачей содействовать дальнейшему совершенствованию нормативных актов, регулирующих трудовые отношения шоферов, и практики применения этих актов. Настоящая работа представляет собой попытку восполнить этот пробел. Интерес к данной теме обуславливается также и тем, что она касается значительного круга трудящихся, условия труда которых во многом значительно отличаются от условий труда других категорий работников.

Диссертация построена по следующему плану:

## **Введение**

**Глава первая.** Особенности трудового договора с шоферами.

**Глава вторая.** Особенности правового регулирования оплаты труда шоферов.

**Глава третья.** Особенности правового регулирования охраны труда на автомобильном транспорте.

**Заключение.**

\* \* \*

**Первая глава.** Посвящена исследованию особенностей трудового договора с шоферами на основе действующих правовых норм и практики их применения автохозяйствами и органами, рассматривающими трудовые споры (КТС, ФЗМК, суды).

<sup>1</sup> Материалы ХХII съезда КПСС. Госполитиздат, М., 1961, стр. 373.

В этой главе, в первую очередь, освещаются вопросы, относящиеся к специальной трудовой правоспособности субъекта трудового договора. Указывается, что при вступлении в трудовое правоотношение для выполнения работы по специальности шофера физическое лицо должно обладать следующими данными:

а) наличием специальной подготовки, подтвержденной специальным документом, именуемым водительским удостоверением шофера-профессионала;

б) достижением совершеннолетнего возраста (18 лет);

в) отсутствием ограничений, препятствующих вступлению в трудовое правоотношение по специальности шофера. Такие предусмотренные нормативными актами ограничения устанавливаются для конкретных лиц по приговору суда или по решению административных органов. В этой связи диссертант обращает внимание на отсутствие в Положении о порядке ведения трудовых книжек правила о производстве специальной записи, ограничивающей трудовую правоспособность. Такое положение затрудняет контроль за соблюдением администрацией автохозяйств условий, необходимых для заключения трудового договора с шоферами.

Диссертант предпринимает попытку классификации особенностей трудового договора с шоферами, подразделяя эти особенности на две основные группы: на общие, касающиеся всех шоферов и специальные, отражающие специфику труда отдельных категорий шоферов.

К общим особенностям труда шоферов диссертант относит: а) выполнение основной трудовой функции на самодвижущемся агрегате; б) связь этой функции с источником повышенной опасности; в) наличие специальной профессиональной подготовки, удостоверенной документом, дающим право на вождение автомобиля.

Специальные особенности находят свое проявление в различных правовых институтах (например, в трудовом договоре, когда на отдельные категории шоферов могут быть возложены некоторые дополнительные функции; в рабочем времени, когда предусматривается особый режим труда шоферов, работающих на междугородных перевозках; в тарифах заработной платы, предусматривающих дифференциацию в оплате труда шоферов в зависимости от типов и моделей автомобилей, и т. д.).

Понятие трудового договора, данное в ст. 27 КЗоТ, а также в ст. 6 проекта Основ законодательства о труде Союза ССР и союзных республик, применительно к шоферам и другим категориям трудящихся, для которых предусмотрено совмещение различных работ, профессий и специальностей, нуждается, по мнению диссертанта, в уточнении. Оно должно охватывать также и те случаи, когда трудящийся принимает на себя обязательство выполнять работу не по одной, а по нескольким (где этого требует специфическая организация труда) определенным специальностям, квалификациям или должностям.

При рассмотрении дополнительных обязанностей шофера, не входящих в его функцию по основной специальности, диссертантом сделана попытка разграничения их на необходимые и факультативные (возможные, допустимые). Представляется, что такая классификация поможет правильному решению ряда практических вопросов. Так, если производственные условия позволяют, без всякого ущерба для автохозяйства, разделить труд шофера и, например, труд агента (экспедитора), слесаря, электрика и т. д., то следует признавать трудовой договор на эти дополнительные функции отдельным и самостоятельным, от которого стороны вправе отказаться в любое время. И, наоборот, если организация труда в автохозяйстве построена исключительно на совмещении этих работ шоферами, и другой возможности организации труда не имеется, то следует в этом случае исходить из признания основного трудового договора вместе с соглашением о дополнительных обязанностях единым и нераздельным договором со всеми вытекающими последствиями.

При изучении содержания трудового договора, которым предусматриваются дополнительные обязанности, отмечается, в частности, несовершенство условий договоров о полной материальной ответственности шофера. В таких договорах, по мнению диссертанта, должны указываться, во-первых, конкретные обязанности администрации по обеспечению соответствующих условий для материально-ответственного работника, во-вторых, условия, исключющие полную материальную ответственность. Необходимо также уточнять понятие ущерба, который шофер обязуется возмещать автохозяйству. Это понятие не должно охватывать упущенную выгоду.

Значительное внимание в диссертации уделено переводам шоферов на другую работу. Практика свидетельствует, что применительно к шоферам нет единого критерия для констатации изменения содержания трудового договора при переводе на другую работу, если таким переводом не изменяется «род деятельности».

Анализ практики позволяет сделать вывод, что понятие изменения содержания трудового договора с шоферами имеет свои специфические особенности. Эти особенности вытекают из неравноценности труда шоферов на автомобилях, имеющих различные технические характеристики, в соответствии с которыми нормативные акты устанавливают разные тарифные ставки шоферам.

Применительно к шоферам изменением трудового договора, кроме случаев, которые могут иметь место в отношении всех рабочих и служащих, диссертант предлагает считать: а) переводы шоферов на автомобили, имеющие другие технические характеристики, при которых существенно изменяются основные элементы трудового договора (заработная плата, условия труда); б) переводы шоферов, влекущие существенное изменение условий труда

даже без изменения типов и моделей автомобилей (например, переводы с междугородных перевозок на внутригородские (местные) или наоборот); в) возложение на шоферов дополнительных обязанностей, именуемых нами необходимыми (как-то: обязанностей кондуктора, экспедитора и т. п., обязанностей, связанных с полной материальной ответственностью, если все автохозяйство не переходит на соответствующую организацию труда и выполнение этих обязанностей не предусматривалось трудовым договором; г) возложение на шоферов дополнительных обязанностей, именуемых нами в качестве факультативных (например, обязанностей грузчика, подсобного рабочего, бригадира), если выполнение их ранее не предусматривалось трудовым договором.

В связи с этим диссертант, в частности, считает целесообразным, чтобы компетентные органы, учитывая специфику труда шоферов, дали разъяснение, исключающее применение п. «д» ст. 2 Постановления НКТ СССР от 10 апреля 1930 г. к переводу шоферов на различные модели автомобилей, если такой перевод влечет существенные изменения в условиях и оплате труда.

Значительное место в диссертации уделено особенностям временных переводов шоферов на другую работу. Диссертант приходит к выводу, что четырехвидовая классификация временных переводов, обычно приводимая в юридической литературе, не охватывает всех видов переводов шоферов. Применительно к последним следует говорить о пятом виде временных переводов, связанных с волеизъявлениями (действиями) «третьих» лиц (лишение водительских прав).

Нормативные акты, регулирующие временные переводы шоферов в случаях простоя также ставят их в своеобразное положение. Это своеобразие заключается в том, что общие нормы закона и другие нормативные акты, регулирующие оплату труда большинства категорий работников при переводе их на другую работу в случаях простоя, учитывают степень квалификации лишь по основной работе, в то время как в отношении шоферов действуют правила, обязывающие устанавливать степень профессионального мастерства по специальности ремонтного рабочего, на которую они переводятся. По мнению диссертанта введение такого правила в отношении одних лишь шоферов (если учесть, что они получают недостаточную подготовку по этой смежной профессии) является необоснованным. Диссертант считает более целесообразным, если бы Государственный Комитет Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы совместно с ВЦСПС произвели специальным нормативным актом дифференциацию в отношении применения ст. 37<sup>1</sup> КЗоТ к шоферам различной квалификации. При этом следовало бы шоферов I класса приравнять к тем квалифицированным рабочим, на которых распространяются льготы при переводах в случаях простоя.

В практике переводов шоферов на другую работу, в связи с лишением их водительских прав (на срок до 3-х месяцев) воз-

никает вопрос о том, имеет ли право администрация без согласия шофера перевести его на другую работу, не связанную с вожждением автомобиля.

Единства взглядов по данному вопросу не наблюдается.

Многие считают, что переводить шоферов, лишенных временно водительских прав за отдельные или систематические нарушения линейной дисциплины, на другую работу нельзя. Они полагают, что при таких обстоятельствах шофер будет нести «двойную» ответственность (административную — в виде лишения водительских прав и дисциплинарную — в виде перевода на другую работу) за один и тот же проступок. Такое мнение диссертант считает ошибочным, так как в действительности никакой «двойной» ответственности в данном случае не наступает. Диссертант рассматривает последствия лишения водительских прав на срок до 3-х месяцев как своеобразный простой (по основной работе) по вине шофера. Если шоферы в связи с простоем даже не по их вине могут независимо от их согласия переводиться на другую нижеоплачиваемую работу на весь период простоя (несмотря на его длительность), то вряд ли следует отказываться от применения аналогичного правила к шоферам, допустившим грубые нарушения правил движения, повлекшим за собой лишение их водительских прав на срок до 3-х месяцев.

Чтобы не создавались иллюзии о «двойной» ответственности шоферов среди руководителей автохозяйств при подобных обстоятельствах, диссертант предлагает в Типовых или отраслевых правилах внутреннего трудового распорядка предусмотреть возможность перевода шоферов, лишенных водительских прав на срок до 3-х месяцев, на другую нижеоплачиваемую работу с оплатой по выполняемой работе. При действующих же правовых нормах и сложившейся практике по вопросам временных переводов шоферы, лишенные водительских прав за нарушение правил движения, нередко находятся в более выгодных условиях, чем лица, переведенные на другую работу в случаях простоя не по их вине.

В связи с тем что правовыми нормами не предусмотрены последствия истечения срока лишения шоферов водительских прав, диссертант предлагает урегулировать их следующим образом. Шоферы, переведенные на другую работу по причине лишения их водительских прав на срок до 3-х месяцев, должны переводиться администрацией на прежнюю работу по возвращении им водительских удостоверений. В тех случаях, когда они были лишены водительских прав на срок свыше 3-х месяцев, истечение срока лишения водительских прав не должно создавать для администрации обязанностей по предоставлению им работы по специальности.

Лишение шофера по решению компетентных административных органов водительских прав представляет собой юридический факт, порождающий юридическую невозможность использования работника по специальности шофера. Анализируя основания, вле-

кущие за собой лишение шоферов водительских прав, диссертант предлагает установить в отношении шоферов, допускающих использование государственного транспорта в корыстных целях более жесткие правила. Во-первых, следовало бы увеличить продолжительность сроков лишения водительских прав за подобные действия. Во-вторых, в связи с тем, что контроль за прибытием шоферов из рейсов осуществляет администрация автохозяйства, было бы целесообразным предоставить ей право передавать материалы в отношении шоферов, допустивших использование автотранспорта в корыстных целях, на предмет лишения их водительских прав в органы милиции или ГАИ.

Лишение водительских прав (на срок свыше 3-х месяцев) создает своеобразное состояние непригодности к использованию данного шофера к работе по специальности и, как правило, администрация автохозяйства расторгает с ним трудовой договор по п. «в» ст. 47 КЗоТ. Однако это состояние непригодности шофера не тождественно тому состоянию непригодности работников, которую принято понимать при расторжении трудового договора по названной норме закона (отсутствие достаточной или необходимой квалификации или трудоспособности у работника для выполнения работы, предусмотренной трудовым договором).

Лишение водительских прав производится за виновные действия шофера. Для увольнения шоферов, лишенных водительских прав на длительные сроки, по мнению диссертанта, должна быть предусмотрена специальная норма. Содержание такой нормы могло быть следующим: «Трудовой договор может быть расторгнут с шофером по требованию администрации учреждения или предприятия в случае лишения его за виновные действия компетентными органами на длительные сроки (свыше 3-х месяцев) водительского удостоверения, дающего ему право занимать соответствующую специальность, без выплаты выходного пособия».

Диссертант полагает, что до издания специальной нормы, регулирующей прекращение трудового договора с шоферами, лишенными водительских прав, применение пп. «г» и «е» ст. 47 КЗоТ (вместо п. «а») более целесообразно, поскольку это будет отражать виновный характер причин, вызвавших лишение шоферов водительских прав и исключит предоставление работнику льгот, связанных с увольнением по п. «в» 47 КЗоТ (сохранение непрерывного стажа, выплата двухнедельного пособия, отсутствие права на административное выселение из домов, принадлежащих предприятиям и учреждениям, которым предоставлены такие льготы).

В нормативных актах нет прямых указаний о возможности наложения дисциплинарных взысканий за нарушения правил движения за которые административными органами применены к шоферам меры воздействия в виде отметки в «талоне предупреждений» или лишения водительских прав на определенный срок. Диссертант не считает целесообразным наложение на шоферов дисциплинарных взысканий за нарушение правил движения, за ко-

торые административными органами произведены отметки в «талоне предупреждений». Однако эти отметки, по мнению диссертанта, следует учитывать наравне с дисциплинарными и общественными мерами воздействия при определении систематичности нарушений, дающей право администрации на применение п. «г» ст. 47 КЗоТ. Для введения такого правила нужна соответствующая правовая норма или разъяснение компетентных органов.

В диссертации также исследуется вопрос об увольнении шоферов по мотиву утраты доверия.

При расторжении трудового договора с шоферами по названному мотиву руководители автохозяйств нередко допускают грубые нарушения закона, а суды, рассматривающие соответствующие споры, не всегда должным образом реагируют на такие нарушения. Диссертант отрицательно относится к увольнению шоферов по мотиву утраты доверия в тех случаях, когда их трудовые обязанности лишь частично связаны с материальными ценностями. Предоставление же права администрации расторгнуть трудовой договор с работником за одно грубое нарушение исключает участие данного коллектива в воспитательной работе с ним. Было бы более правильным (если отсутствуют основания для расторжения трудового договора, предусмотренные, например, пп. «в», «г», «д», ст. 47 КЗоТ) допустить в таких случаях возможность расторжения по мотивам утраты доверия лишь договора о полной материальной ответственности с переводом шофера на другую работу по специальности, не связанную с дополнительными обязанностями по получению и хранению материальных ценностей.

И, наконец, в этой главе диссертации рассматривается вопрос о порядке увольнения шоферов, лишенных водительских прав. Диссертант считает, что увольнение шоферов, лишенных водительских прав на длительные сроки (свыше 3-х месяцев) должно производиться без согласия ФЗМК, поскольку в таких случаях имеет место увольнение по инициативе компетентных административных органов («третьих» лиц), а не по инициативе администрации.

Глава вторая посвящается характеристике особенностей правового регулирования оплаты труда шоферов.

За последние годы проделана значительная работа по упорядочению оплаты труда шоферов.

Отмечая положительные результаты проведенных мероприятий по упорядочению заработной платы шоферов, диссертант однако считает, что действующие системы оплаты труда нуждаются в дальнейшем совершенствовании.

На автомобильном транспорте тарифные ставки шоферов в первую очередь дифференцируются в зависимости от технической характеристики автомобилей. Такое своеобразное установление тарифных ставок шоферам — одна из особенностей правового регулирования оплаты труда этой категории трудящихся. Разнообразие технических агрегатов, на которых осуществляют свои трудо-

вые функции шоферы, обуславливают и различия в сложности труда.

По мнению диссертанта направление, взятое регулирующими органами при упорядочении тарифной системы шоферов (дифференциация в зависимости от технических характеристик автомобилей) является правильным. Вместе с тем представляется целесообразным выделить из типа грузовых автомобилей — автомобили специального назначения, используемые не в качестве перевозочных средств, в самостоятельную группу и протарифицировать труд шоферов, обслуживающих эти автомобили в зависимости не только от технических характеристик автомобилей, но и других факторов (как-то: экономический эффект специальных установок, сложность их обслуживания и т. п.).

Анализируя нормативные акты, устанавливающие дифференциацию тарифных ставок и сдельных расценок в зависимости от местности на две группы, в одну из которых включены Москва и Ленинград, в другую — все остальные, диссертант отмечает, что это положение воспринято из старого нормативного материала, относящегося к довоенному периоду. В настоящее время во многих других городах нашей страны масштабы и интенсивность движения транспорта не уступают Москве и Ленинграду. Поэтому целесообразно дифференцирование тарифных ставок и сдельных расценок произвести в зависимости от местности не путем деления ее на две указанные группы, а посредством выделения группы местностей, которым свойственны определенные показатели, влияющие на условия труда шоферов.

При этом можно было бы пойти и на более дробную дифференциацию условий труда шоферов в зависимости от местности.

Анализ правового материала и практики применения сдельной системы оплаты труда шоферов позволяет диссертанту отметить следующее:

а) Наличие большого количества расчетных показателей создает трудность ее исчисления. Поэтому при дальнейшей работе по улучшению сдельной системы следует взять за основу только такие факторы, которые наиболее существенно влияют на затраты труда шоферов.

б) При нынешней сдельной системе еще не ликвидированы лазейки для приписок и других подобных махинаций со стороны недобросовестных шоферов и хозяйственников. Рассматривая различные предложения, направленные на ликвидацию приписок, диссертант, в частности, не может согласиться с предложениями некоторых авторов об отказе от применения по этим причинам от сдельной системы и замены ее повременной. Следует ставить вопрос не об отказе от сдельной системы вообще, а об улучшении ее, т. е. о разработке наиболее экономически обоснованных показателей этой системы и условий ее применения.

Не заслуживают также внимания предложения об оплате простоя, возникшего не по вине шофера, в размере 100% тарифной

ставки за каждый час простоя, с отнесением ущерба, вызванного простоем, на заказчика. Установление такого правила поставит шоферов в привилегированное положение по сравнению с другими работниками и не создаст условий для борьбы с недостатками в организации труда на автомобильном транспорте.

Решение данного вопроса должно идти путем надлежащей организации погрузочно-разгрузочных работ, а также применением к хозяйственникам, виновным в простое автомобилей, мер материального воздействия.

Отмечая наличие большого количества оснований премиального вознаграждения, диссертант считает целесообразным, не изменяя пределов премиального вознаграждения, сократить количество таких оснований. Это сокращение должно коснуться таких оснований, которые не создают экономического эффекта.

При анализе нормативных актов, регулирующих выплату премий за перепробег автомобильных шин, диссертант отмечает, что они в должной мере не создают материальных стимулов к их экономии. Согласно действующим правилам выплата соответствующей премии может последовать, если автошины будут сданы в ремонт для наложения нового протектора. В том случае, если по каким-либо причинам шины не сдаются администрацией в ремонт или не принимаются к ремонту заводом, то право на получение премии у шофера не наступает. На практике это приводит к тому, что шофер, сделавший без ремонта значительные (например, полуторный или двойной) перепробеги автошин против установленных норм, не поощряется. И, наоборот, шофер, допустивший лишь незначительный перепробег, но сдавший шины для ремонта путем наложения нового протектора, имеет право на получение премии. Диссертант считает целесообразным установить премиальное вознаграждение шоферам, обеспечившим перепробеги автошин в полуторном и двойном размере против установленных норм. Размер премиального вознаграждения можно установить в определенном проценте к достигнутой экономии.

Нормативные акты устанавливают широкий круг доплат за совмещение шоферами своей основной работы с работой по другим специальностям и профессиям. Перспективы развития новых форм организации труда, где совмещению профессий и должностей отводится широкое место, выдвигают вопрос о совершенствовании нормативных актов, регулирующих оплату труда при таком совмещении.

По мнению диссертанта, в дальнейшем учет совмещения профессий (а следовательно, и компенсация дополнительных затрат труда за соответствующее совмещение) должен производиться двумя основными способами: путем установления доплат и путем учета совмещения профессий в тарифно-квалификационных справочниках или квалификационных характеристиках.

По мнению диссертанта, применение доплат целесообразно в двух случаях: во-первых, когда свободное время в режиме труда,

необходимое работнику для выполнения работ по совмещаемой профессии, обусловлено технологией производства или спецификой труда (например, стоянка автомобиля под погрузкой-разгрузкой создает условия для шофера совмещать в этот период работу грузчика и т. д.) и, во-вторых, когда у работника по основной профессии (специальности) установлены обоснованные нормы выработки или обслуживания.

Другой способ, т. е. учет совмещения профессий в квалификационных характеристиках должен, по мнению диссертанта, применяться в тех случаях, когда совмещение вводится ввиду недогрузки работника работой по основной профессии. При этом квалификационный разряд (класс) должен устанавливаться по преобладающей доле профессионального труда.

Рассматривая особенности заработной платы при отклонениях от нормальных условий труда, диссертант считает неправильным положение, согласно которому надбавка за классность за время сверхурочной работы некоторой категории шоферов не начисляется.

Как правило надбавка шоферам за классность не должна выплачиваться лишь в том случае, если они не выполняют водительских функций. Исходя из этих соображений, диссертант считает, что вопрос о выплате надбавки за классность за время сверхурочной работы нуждается в унификации. Шоферы повышенной квалификации должны быть, по мнению диссертанта, поставлены в одинаковое положение при сверхурочных работах с шоферами других квалификаций.

Анализируя практику рассмотрения трудовых споров, связанных с возмещением ущерба, вызванного использованием шоферами автомобилей в личных корыстных целях, диссертант отмечает отсутствие специальных правовых норм для борьбы с подобными явлениями. По мнению диссертанта, следовало бы установить правовую норму, предусматривающую возмещение ущерба за неоправданные пробеги автомобилей, совершенные шоферами в корыстных целях, из расчета часовых или километровых тарифов, установленных для клиентов, пользующихся услугами автомобильного транспорта. Несмотря на то, что эта норма охватывала бы в определенной мере упущенную выгоду, значимость ее в нынешних условиях оправдывалась бы необходимостью строжайшей борьбы с злоупотреблениями, имеющими место на автомобильном транспорте.

В диссертации отмечаются, далее, недостатки в практике возмещения ущерба, связанного с недопробегом автомобильных шин. В большинстве случаев преждевременным выходом из строя шин являются механические повреждения, происходящие в большинстве случаев, не по вине шоферов. Механическое повреждение шин чаще всего наблюдается на захламленных участках дорог, на строительных объектах и т. д., где шоферы при всей своей внимательности не всегда в состоянии обнаружить скрытые колюще-

режущие предметы. Недопробег шин по указанным выше причинам следует относить к категории нормального производственно-хозяйственного риска, за который шофер не должен нести материальную ответственность (ст. 83<sup>6</sup> КЗоТ).

Глава третья посвящена характеристике правового регулирования охраны труда шоферов.

Выполнение трудовой функции на движущемся автомобиле может при определенных обстоятельствах создать известную опасность не только для шофера, находящегося за рулем, но и для окружающей обстановки (пешеходы, пассажиры, грузчики, экспедиторы, транспортные средства и т. д.). Поэтому в правовых нормах, регулирующих охрану труда и технику безопасности, учитываются особенности автомобильного транспорта и устанавливаются такие правила, которые призваны создать гарантии безопасности не только для шоферов, но и для всей окружающей обстановки, которым движущийся автомобиль может причинить ущерб или вред.

Широкие перспективы развития автомобильного транспорта и все большее применение его в различных отраслях народного хозяйства предъявляют к регулирующим органам требования о совершенствовании мероприятий, направленных на безопасные условия труда шоферов, а также на безопасность движения транспорта. К таким мероприятиям в первую очередь относятся:

- а) повышение общего и специального образовательного ценза для лиц, желающих овладеть соответствующей специальностью;
- б) совершенствование и унификация теоретической и практической подготовки шоферов;
- в) облегчение условий труда посредством совершенствования технического состояния моделей автомобилей;
- г) ликвидация условий для выхода в рейсы технически неисправных автомобилей, что будет способствовать безаварийной работе автотранспорта по техническим причинам;
- д) расширение прав общественных организаций по контролю за техническим состоянием эксплуатируемых автомобилей.

Усиление программы подготовки шоферов за счет уделения наибольшего внимания вопросам техники вождения автомобилей, например, путем введения стажерства (как это имело место в прошлом) повысило бы практическую сторону подготовки шоферов, а следовательно, и гарантии соблюдения правил движения.

Представляется целесообразным предоставить право органам ГАИ, осуществляющим постановку на учет автомобилей, отказывать в выдаче номерных знаков на новые автомобили, получаемые автохозяевами, если производственная база этих автохозяев не соответствует количеству эксплуатируемого транспорта.

В целях охраны труда шоферов и безопасности движения диссертант предлагает установить для них максимальные пределы рабочего времени в сутки при суммарном (помесячном) его учете.

Целесообразно также предоставить право ГАИ и комиссиям

общественного контроля при нарушении шоферами максимального предела работы в смену отстранять их от управления автомобилем.

Диссертант полагает, что в целях охраны труда шоферов и безопасности движения должен быть конкретизирован порядок привлечения шоферов к сверхурочным работам. В специальной норме следует отразить (с учетом ст. 31 Правил движения), что привлечение шоферов к сверхурочным работам может производиться только с их согласия за исключением экстраординарных случаев. Во всякое случае шофер не может быть привлечен к сверхурочным, когда предшествующая работа вызвала у него такую степень переутомления, при которой возможно наступление вредных последствий (аварии, наезды и т. п.).

С учетом опасных условий труда шоферов необходимо, по мнению диссертанта, подойти и к вопросу привлечения их к работе по совместительству. Систематическая «переработка» нормального рабочего времени, вызываемая совместительством, может приводить к авариям, наездам и т. п. Поэтому диссертант считает, что в отношении совместительства шоферов необходимо установить более жесткие правила.

Рассматривая норму, направленную на охрану труда женщин-шоферов, ограничивающую применение их труда грузовыми автомобилями грузоподъемностью не свыше 2,5 т и автобусами, вместимостью не более 14 человек, диссертант отмечает, что в настоящее время имеются автомобили, хотя и более высокой грузоподъемности и вместимости, но по тяжести и сложности приложения труда вполне посильные для работы на них женщин.

В диссертации обращается внимание на необходимость уточнения понятия несчастного случая, связанного с работой применительно к шоферам. Диссертант предлагает нормативно закрепить сложившуюся практику, согласно которой не считается несчастным случаем, связанным с работой, если вред здоровью причиняется шоферам при производстве «левых» рейсов.

С другой стороны, если шоферу во время работы на линии наносится ущерб здоровью по вине других водителей, скрывшихся с места автодорожного происшествия, то такие случаи необходимо считать связанными с работой и возмещение ущерба должно производиться автохозяйством, с которым шофер находился в трудовых отношениях. Основанием для предъявления соответствующего требования в этих случаях может служить документ, выдаваемый органами ГАИ (милиции), подтверждающий дорожное происшествие и задержание лица, виновного в данном происшествии. Диссертант считает, что такой порядок гарантировал бы интересы шоферов, понесших ущерб в здоровье в связи с выполнением ими трудовых функций.

В конце диссертации в суммированном виде излагаются предложения, выдвигаемые автором, по дальнейшему совершенствованию правового регулирования труда шоферов.

По теме диссертации автором опубликованы следующие работы:

1. Трудовой договор с шоферами. «Советские профсоюзы», 1964, № 15.
2. Правовое регулирование оплаты труда при совмещении профессий. «Социалистический труд», 1964, № 10.
3. Трудовые споры, связанные с возмещением шоферами ущерба автохозяйствам. «Советская юстиция», 1964, № 23.
4. Трудовые споры шоферов при переводе на другую работу, не связанную с изменением трудовой функции. «Социалистическая законность», 1964, № 12.
5. Как понимает трудовое законодательство непригодность работника к определенной должности (специальности). «Московский рабочий», 1963, № 3 (148).
6. Компенсации рабочим и служащим за дежурство и работу в дни еженедельного отдыха. «Московский рабочий», 1963, № 6 (151).
7. Как охраняются трудовые права граждан при сокращении штатов. «Московский рабочий», 1963, № 9.
8. Увольнение шоферов, лишенных водительских прав. «Вестн. Моск. ун-та», сер. право, 1965, № 1.

\* \* \*

254212

Центральная научная  
библиотека  
Академии наук Киргизской ССР

Сдано в набор 23/II 1965 г.  
Л 44623                      Зак. 1231

Подписано к печати 3/III 1965 г.  
Печ. л. 1,0                      Тираж 200 экз.

---

Типография Издательства МГУ (филиал). Москва, проспект Маркса, 20