

**Константин Олегович Стороженко**

*Доцент кафедры исполнительного производства и финансовых дисциплин Тульского филиала Российской правовой академии Министерства юстиции Российской Федерации, кандидат юридических наук*

*E-mail: k.o.storogenko@mail.ru*

**Роль нормативно-правового регулирования режима труда и отдыха сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ в обеспечении их личной безопасности**

**Аннотация:** в статье рассматриваются актуальные вопросы соблюдения режима труда и отдыха сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России как необходимое условие обеспечения их личной безопасности.

Фактор рационального соотношения и содержания периодов работы и отдыха, при которых высокая производительность труда сочетается с высокой и устойчивой работоспособностью, без признаков чрезмерного утомления

в течение длительного времени, не может не сказаться на личной безопасности сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.

**Ключевые слова:** полиция, дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции МВД России, обеспечение личной безопасности, режим труда и отдыха, источники опасности, транспорт.

**Konstantin Olegovich Storozhenko**

*Associate Professor of the Enforcement Proceedings and Financial Subjects Department of the Tula branch of the Russian Law Academy of the Ministry of Justice of the Russian Federation, Candidate of Juridical Science*

### **Role of the Normative Legal Regulation of Work-Rest Cycle and Safeguarding for the Employees of the Road Patrol Service of the State Inspectorate For Traffic Security of the Russian Ministry of Internal Affairs**

**Annotation:** *the author of the article describes actual questions of compliance with work-rest cycle of the employees of the Road Patrol Service of the State Inspectorate for Traffic Security of the Russian Ministry Of Internal Affairs as the necessary mean of providing their self safeguarding.*

*On the author's point of view factor of rational correlation between periods of work and rest when high productivity is correlated with high operability without signs of tiredness during long period is the main point of self safeguarding of the employees of the road patrol service of the state inspectorate for Traffic Security of The Russian Ministry Of Internal Affairs.*

**Keywords:** *police, the Road Patrol Service of the State Inspectorate for Traffic Security of the Russian Ministry Of Internal Affairs, work-rest cycle, sources of danger, transport.*

Работа в окружении источников повышенной опасности, каковыми являются все транспортные средства (далее – ТС), ставит под угрозу жизнь и здоровье сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России (далее – ДПС).

Согласно данным международной статистики главным виновником несчастных случаев при контакте с источниками повышенной опасности является, как правило, не техника, не организация труда, а сам работающий человек, который по тем или иным причинам не соблюдал правил техники безопасности: нарушал нормальное течение трудового процесса, не использовал предусмотренные средства защиты и т. п.<sup>1</sup> Подобное поведение человека при контакте с источниками повышенной опасности может зависеть от того, в каком режиме он работает и отдыхает, как осуществляется порядок чередования периодов работы и отдыха сотрудника, а также их продолжительность.

Выполнение служебных обязанностей сотрудниками ДПС должно осуществляться в рациональном режиме труда и отдыха, т. е. в таком соотношении и содержании периодов работы и отдыха, при которых высокая

<sup>1</sup> См: Котик М. А. Психология и безопасность. Таллин, 1981. С. 7.

производительность труда сочетается с высокой и устойчивой работоспособностью без признаков чрезмерного утомления в течение длительного времени, что не может не сказаться на личной безопасности инспектора ДПС.

Способность человека к оценке тех или иных ситуаций, связанных с транспортными средствами, определяется, прежде всего, наличием у него минимума психофизиологических свойств — достаточной остроты зрения, слуха, удовлетворительной координации движений и реакции, определенного порога утомляемости и др., поскольку взаимодействие с источником повышенной опасности представляет собой не только сложную психомоторную задачу, но и процесс аналитико-синтетической обработки большого объема информации<sup>1</sup>.

Без необходимого количества времени и условий для отдыха<sup>2</sup> трудно говорить о минимуме психофизиологических свойств у сотрудника ДПС. В уставшем состоянии он, взаимодействуя с источниками повышенной опасности, непроизвольно будет ставить под угрозу свою жизнь и здоровье. Подобная ситуация особенно актуальна при пешем патрулировании или в местах оформления ДТП, т. е. когда инспектор ДПС длительное время находится в условиях улично-дорожной сети вне зависимости от погодных условий (дождь, жара, ветер, снегопад, мороз и т. п.).

Не меньшее воздействие оказывается на него и при нахождении в зоне интенсивного движения транспорта, когда запыленность, загазованность, вибрация, исходящие от транспортного потока, превышают все допустимые нормы, что также является одной из основных причин быстрой утомляемости.

Решение рассматриваемой проблемы должно осуществляться, прежде всего, посредством нормативно-правового регулирования. Нормативным правовым актом общего характера в этой сфере следует считать Трудовой кодекс РФ (разд. 6 «Рабочее время»), а специальным законодательством — ведомственные нормативно-правовые акты.

В части 2 ст. 53 Федерального закона от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>3</sup> (в ред. от 22 декабря 2014 г.) для сотрудников полиции устанавливается общая нормальная продолжительность служебного времени: для сотрудника органов внутренних дел она не может превышать 40 часов в неделю, а для сотрудника женского пола, проходящего службу в районах Крайнего Севера, приравненных к ним местностях и других местностях с неблагоприятными климатическими или экологическими условиями, в том числе отдаленных, — 36 часов в неделю. Для сотрудника устанавливается пятидневная служебная неделя, что соответствует положению Трудового кодекса РФ. Перечисленными нормативными правовыми

<sup>1</sup> См.: Буралев Ю. В., Павлова Е. И. Безопасность жизнедеятельности на транспорте. М., 1999. С. 166; Клеббельсберг Д. Транспортная психология. М., 1989. С. 19; Узилевский Г. Я. Эргономический подход к изучению, проектированию и оценке знаков дорожного движения // Социальные, правовые, технические и экологические проблемы безопасности дорожного движения : материалы междунар. науч.-практ. конференции. Орел, 1996. С. 261.

<sup>2</sup> Под отдыхом сотрудников ДПС нами подразумевается все нерабочее время и то, которое предоставляется для сна и принятия пищи во время наряда.

<sup>3</sup> См.: Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 49, ч. 1, ст. 7020; 2014. № 47, ст. 6633.

актами режим рабочего времени и отдыха сотрудников милиции не регламентирован и, следовательно, он прежде всего зависит от того, в каком органе, учреждении или подразделении милиции проходит службу тот или иной сотрудник.

Если руководствоваться Приказом МВД России от 29 января 2008 г. № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции» (вместе с «Уставом патрульно-постовой службы полиции»)<sup>1</sup>, то можно сделать вывод, что работа подразделений ДПС организуется, исходя из наличия сил и средств и принципа их концентрации в местах, характеризующихся напряженной дорожной обстановкой. При этом должны учитываться: состояние аварийности на обслуживаемой территории, протяженность автомобильных дорог и особенности условий движения по ним, интенсивность движения транспорта и пешеходов в различные часы суток, дни недели, времена года.

В соответствии с п. 49 обязательные нормы ежесуточного выставления нарядов подразделений патрульно-постовой службы полиции (далее — ППСП) и выделение автотранспорта для несения патрульно-постовой службы на улицах, объектах транспорта и в других общественных местах определяются в каждом территориальном органе МВД России на районном уровне с учетом максимального использования сил и средств в охране общественного порядка, борьбе с преступностью, штатной численности сотрудников ППСП и коэффициента потребности сотрудников, который составляет 2,39 ед. для маршрутов (постов), закрываемых по 8 ч в сутки. Если маршруты (посты) закрываются более 8 ч, то на каждый час коэффициент увеличивается на 0,29 ед.

Для районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей или других местностей с неблагоприятными климатическими или экологическими условиями, в том числе отдаленных, коэффициент потребности сотрудников ППСП составляет 2,74 ед. для маршрутов (постов), закрываемых по 8 ч в сутки. Если маршруты (посты) закрываются более 8 ч, то на каждый час коэффициент увеличивается на 0,34 ед.

Таким образом, анализ данного Приказа позволяет сделать вывод о том, что помимо информационного положения об общей еженедельной продолжительности рабочего времени и возможности привлечения работников к сверхурочной работе конкретное указание на режим труда и отдыха работников полиции, несущих патрульно-постовую службу, в нем отсутствует.

Проведенный анализ нормативных правовых актов позволяет заключить, что режим труда и отдыха сотрудников ДПС при несении ими службы в ночное время не регламентирован.

В свою очередь, анализ материалов служебных проверок по фактам ДТП с участием сотрудников ДПС, произошедших на территории Калужской, Московской, Рязанской, Тульской областей в период с 2013 по 2015 гг., показал, что 60 % таких случаев произошло с инспекторами ДПС, несущими службу более двух ночных смен подряд.

<sup>1</sup> См.: Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2008. № 27; Российская газета. 2014. 9 апр.

Исследования дежурств полицейских, проведенные в Великобритании, показывают, что количество ночных смен подряд должно быть не более четырех. Иначе истощение организма человека от недосыпания при большем количестве ночных смен может привести к серьезным нарушениям его здоровья, не говоря уже о высокой утомляемости, потере остроты зрения, слуха, внимания и реакции<sup>1</sup>.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 10 декабря 2002 г. № 877 «Об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников, имеющих особый характер работы» (в ред. от 27 декабря 2014 г.)<sup>2</sup> особенности режима рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников, имеющих особый характер работы, определяются соответствующими федеральными органами исполнительной власти по согласованию с Министерством труда и социального развития РФ и Министерством здравоохранения РФ.

Как прописано в указанном постановлении, до 1 апреля 2003 г. федеральным органам исполнительной власти необходимо было утвердить нормативные правовые акты, регламентирующие особенности режима рабочего времени и времени отдыха таких работников. Поскольку указанная в постановлении дата уже прошла, можно с сожалением констатировать тот факт, что ведомственного нормативного правового акта МВД России в этой сфере не принято, чего нельзя сказать о других министерствах.

В частности, на железнодорожном транспорте, где трудовая деятельность работников также протекает в условиях повышенной опасности, режим труда и отдыха устанавливается приказом МПС России от 5 марта 2004 г. № 7 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов» (в ред. от 28 марта 2007 г.)<sup>3</sup>.

Согласно названному нормативному правовому акту строго регламентирована продолжительность рабочего времени при сменной работе. В соответствии с п. 6 «Продолжительность рабочего времени при сменной работе устанавливается работодателем с учетом мнения представительного органа работников, но не более 12 часов. Работа более двух календарных дней подряд в период ночного времени (с 22 часов до 6 часов) не допускается.

Время непрерывного отдыха между сменами должно составлять не менее 12 часов. Привлечение работника к работе, независимо от продолжительности использованного отдыха за время предшествующей работы (смены), допускается в случаях производства работ, необходимых для обороны страны, а также

<sup>1</sup> См.: Рационализация графика ночных дежурств полицейских в Великобритании // Борьба с преступностью за рубежом (по материалам зарубежной печати). 2002. № 2. С. 33; Преодоление последствий недостатка сна у полицейских, работающих по ночам // Борьба с преступностью за рубежом (по материалам зарубежной печати). 2002. № 8. С. 26.

<sup>2</sup> См.: Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 50, ст. 4952; Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 31.12.2014).

<sup>3</sup> См.: Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2004. № 24; Российская газета. 2007. 11 мая.

для предотвращения производственной аварии либо устранения последствий производственной аварии или стихийного бедствия (снежных и песчаных заносов, обвалов, оползней, последствий ураганов, смерчей, бурь, ливневых дождей, наводнений и землетрясений) с письменного согласия работника».

Изучение графиков дежурств в ряде подразделений ДПС Калужской, Московской, Рязанской и Тульской областей позволило сделать вывод, что лица, ответственные за их составление, игнорируют влияние на трудоспособность сотрудников ДПС периодичности ночных смен.

В Приказе МВД России «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции» представляется необходимым нормативно закрепить предельно допустимое количество ночных смен подряд и отдых между ними.

По нашему мнению, как и в приказе МПС России «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов», оно не должно превышать двух календарных дней подряд в период ночного времени (с 22 часов до 6 часов), а время непрерывного отдыха между сменами должно составлять не менее 12 часов.

В заключение необходимо отметить, что, конечно, за несение службы сверх установленной нормы рабочего времени, а также в дни отдыха и праздничные дни сотрудникам ДПС производится дополнительная оплата или предоставляется отдых в другие дни в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации. Компенсацией же за ненормированный режим рабочего времени является предоставление дополнительного отпуска. Однако оправдывать подобными компенсациями сам факт переработок, по нашему мнению, неуместно и нецелесообразно, т. к. подобный путь решения проблемы не позволит добиться намеченной цели — обеспечить личную безопасность сотрудников ДПС. Ведь не случайно категория «рабочее время» имеет не только юридический аспект, но и медицинский.

Соотношение продолжительности рабочего времени и времени отдыха в этом случае является одним из главных факторов, обеспечивающих охрану труда и, соответственно, безопасность условий труда. Только дифференцированный подход в установлении нормирования труда и рабочего времени позволит обеспечить личную безопасность работников ДПС на должном уровне.

#### **Пристатейный библиографический список**

1. Гритченко, Н. В. Режим труда и отдыха / Н. В. Гритченко. — М. : Знание, 1962. — 45 с.
2. Никитина, Н. Р. Режим рабочего времени и его виды: правовой аспект : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Н. Р. Никитина. — М., 2011. — 23 с.
3. Ухтинский, П. В. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха работников, труд которых непосредственно связан с движением автотранспортных средств // Актуальные проблемы развития государства и права в современных условиях : сборник науч. трудов. — Пермь : Перм. гос. ун-т, 2008. — С. 125–130.

4. Щуко, Л. П. Справочник по трудовому законодательству для работника и работодателя: трудовые отношения, трудовой договор, режим труда и отдыха, оплата труда, гарантии и компенсации, охрана труда, особенности труда отдельных категорий работников, защита трудовых прав / Л. П. Щуко. — СПб. : Изд. дом «Герда», 2008. — 384 с.

5. Якимов, А. Ю. Использование специальных технических устройств при проведении государственного контроля за соблюдением установленного режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств (нормативно-правовая основа) // Административное право и процесс. — 2010. — № 3. — С. 7–13.

### References

1. Gritchenko, N. V. Rezhim truda i otdyha [Work-Rest Cycle] / N. V. Gritchenko. — М. : Znanie, 1962. — 45 p.

2. Nikitina, N. R. Rezhim rabocheho vremeni i ego vidy: pravovoj aspekt : avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk [Work Time Cycle and Its Kinds: Legal Aspect : thesis of Cand. of Juridical Science] / N. R. Nikitina. — М., 2011. — 23 p

3. Uhtinskij, P. V. Osobennosti rezhima rabocheho vremeni i vremeni otdyha rabotnikov, trud kotoryh neposredstvenno svjazan s dvizheniem avtotransportnyh sredstv [Peculiarities of the Work-Rest Cycle for Employees Working With Traffic] // Aktual'nye problemy razvitija gosudarstva i prava v sovremennyh uslovijah : sbornik nauch. trudov. — Perm' : Perm. gos. un-t, 2008. — P. 125–130.

4. Shhuko, L. P. Spravochnik po trudovomu zakonodatel'stvu dlja rabotnika i rabotodatelja: trudovye otnoshenija, trudovoj dogovor, rezhim truda i otdyha, oplata truda, garantii i kompensacii, ohrana truda, osobennosti truda otdel'nyh kategorij rabotnikov, zashhita trudovyh prav [Labour Legislation Reference Book For Employee and Employer: Labour Relations, Labour Contract, Work-Rest Cycle, Cost of Labour, Benefits, Protection of Labour, Peculiarities of Labour of Employees' of Special Categories, Labour Rights Protection] / L. P. Shhuko. — SPb. : Izd. dom «Gerda», 2008. — 384 p.

5. Jakimov, A. Ju. Ispol'zovanie special'nyh tehnicheskikh ustrojstv pri provedenii gosudarstvennogo kontrolja za sobljudeniem ustanovlennogo rezhima truda i otdyha voditelej avtotransportnyh sredstv (normativno-pravovaja osnova) [Use of Special Technical Devices in State Control of Compliance With Work-Rest Cycle of the Drivers] // Administrativnoe pravo i process. — 2010. — № 3. — P. 7–13.