

## ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ МАТЕРІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПРАЦІВНИКІВ ТРАНСПОРТУ

*В статті досліджуються проблемні аспекти матеріальної відповідальності працівників транспорту. На основі аналізу норм чинного законодавства здійснено теоретичне дослідження правового регулювання матеріальної відповідальності працівників транспорту та акцентовано увагу на потребах удосконалення норм, якими регулюється дане питання.*

**Ключові слова:** матеріальна відповідальність, обмежена матеріальна відповідальність, повна матеріальна відповідальність, працівники транспорту, роботодавець.

**Постановка проблеми та її актуальність.** Відповідальності працівників транспорту набуває гострої актуальності, оскільки на сьогодні назріла нагальна потреба у створенні нових підходів до захисту майнових прав суб'єктів трудових правовідносин у транспортній галузі.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Питання матеріальної відповідальності завжди знаходилися у центрі уваги науковців з трудового права, зокрема, розглядалися у працях М. Й. Бару, Є. С. Белинського, В. С. Венедиктова, О. М. Короткової, В. І. Прокопенка, О. І. Процевського, В. І. Щербини, Н. М. Хуторян, В. В. Яковлева та інших вчених.

Проте, необхідно відзначити, що наукові праці щодо комплексного аналізу проблем матеріальної відповідальності працівників транспорту на сьогодні відсутні.

У зв'язку з цим, **метою** даної публікації є проведення комплексного дослідження проблемних аспектів матеріальної відповідальності працівників транспорту та розроблення пропозицій, спрямованих на удосконалення норм, якими регулюється дане питання.

**Виклад основного матеріалу.** Досліджуючи питання матеріальної відповідальності працівників транспорту, варто зазначити, що на сьогодні невирішеним залишається питання щодо матеріальної відповідальності працівників транспорту, праця яких безпосередньо пов'язана з керуванням транспортними засобами, за спричинення майнової шкоди як безпосередньо роботодавцю, так і третім особам. Дана категорія працівників є безпосередніми учасниками руху транспорту, в якому задіяні й інші особи, тому заподіяння ними шкоди, як правило, має вигляд пошкодження транспортного засобу (майна роботодавця) під час аварій, а також пошкодження іншого майна або завдання шкоди життю та здоров'ю третім особам, що виражається у іноді досить великих

Дослідження проблемних аспектів матеріальної сумач. Отже, постає питання, яку відповідальність повинні нести працівники транспорту, які завдали майнової та немайнової шкоди роботодавцю і третім особам?

Кодексом законів про працю України визначено два види матеріальної відповідальності працівників: обмежена і повна.

Загальна норма обмеженої матеріальної відповідальності визначена у ст. 132 КЗпП України [1], відповідно до якої працівники за шкоду, заподіяну підприємству, установі, організації при виконанні трудових обов'язків, несуть матеріальну відповідальність у розмірі прямої дійсної шкоди, але не більше свого середнього місячного заробітку. Матеріальна відповідальність понад середній місячний заробіток допускається лише у випадках, зазначених у законодавстві. Таким чином, межі обмеженої матеріальної відповідальності визначаються середньомісячним заробітком. Питання обчислення середньомісячного заробітку регулюється Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку обчислення середньої заробітної плати» від 8 лютого 1995 року № 100 [2], зокрема, з розрахунку заробітної плати за останні два календарні місяці роботи, які передували місяцю, коли була завдана шкода, або за фактично відпрацьований час, якщо працівник пропрацював менше двох місяців, а в разі, коли працівник останні місяці перед вирішенням справи не працював, або справа вирішується після його звільнення – виходячи з виплат за попередні два місяці роботи на даному підприємстві.

На відміну від обмеженої матеріальної відповідальності повна матеріальна відповідальність працівників у розмірі заподіяної матеріальної шкоди роботодавцю без обмеження передбачена переліком підстав у ст. 134 КЗпП України, який розширенню не підлягає.

Зокрема, однією із таких підстав є укладення між працівником і роботодавцем відповідно до ст. 135 КЗпП України письмового договору про повну матеріальну відповідальність працівника. Письмові договори про повну матеріальну відповідальність роботодавця укладає тільки з повнолітніми, які займають посади або виконують роботи, визначені у спеціальному переліку, затвердженому постановою Держкомпраці СРСР і Секретаріату ВЦРПС «Про затвердження переліку посад і робіт, що заміщуються або що виконуються працівниками, з якими підприємством, установою, організацією можуть укладатися письмові договори про повну матеріальну відповідальність за забезпечення збереження цінностей, переданих їм для зберігання, обробки, продажу (відпуску), перевезення або застосування в процесі виробництва, а також типового договору про повну індивідуальну матеріальну відповідальність» від 28 грудня 1977 року № 447/24 [3].

При цьому, варто зазначити, що у даному Переліку відсутні професії (посади) працівників транспорту, праця яких безпосередньо пов'язана з керуванням транспортними засобами.

На практиці існують ситуації, коли з працівниками транспортної галузі, наприклад, водієм або машиністами, укладається договір про повну матеріальну відповідальність з метою стимуляції працівника до сумлінного ставлення до транспортного засобу та цінностей, які він перевозить, оскільки «вседозволеність» породжує стан безкарності даної категорії працівників транспорту стосовно матеріальної відповідальності за наслідки завданої ними шкоди, тому роботодавці вважають, що ефективним способом захисту їхнього майна є укладення договору про повну матеріальну відповідальність.

Звернемося до судової практики. Так, Галицьким районним судом м. Львова 31 березня 2011 року було розглянуто цивільну справу за позовом прокурора Львівської області в інтересах вільної профспілки машиністів Локомотивного депо Львів Вільної профспілки машиністів України до Державного територіально-галузевого об'єднання «Львівська залізниця» про часткове скасування пункту 2.3 наказу начальника Державного територіально-галузевого об'єднання «Львівська залізниця» Мостового М. В. № 250/Н від 5 травня 2010 року «Про впровадження додаткових заходів щодо усунення причин та умов, що сприяють вчиненню правопорушень» зі змінами, внесеними наказом начальника Державного територіально-галузевого об'єднання «Львівська залізниця» Піхом Б. П. № 28/Н від 20 січня

2011 року «Про внесення змін до наказу від 5 травня 2010 року № 250/Н», у якому начальників відокремлених підрозділів залізниці зобов'язано у двотижневий термін укласти з машиністами тягового, моторвагонного та самохідного рухомого складу договори про повну індивідуальну матеріальну відповідальність за незабезпечення схоронності ввірених їм матеріальних цінностей.

Керуючись ст. 135-1 КЗпП України, Переліком посад і робіт, які заміщаються або виконуються робітниками, з якими підприємством, установою, організацією можуть укладатися письмові договори про повну матеріальну відповідальність за незабезпечення збереження цінностей, які були передані їм для збереження, обробки, продажу (відпуску), перевезення або застосування в процесі виробництва, а також типового договору про повну індивідуальну матеріальну відповідальність, затвердженим Постановою Державного комітету Ради Міністрів СРСР з праці та соціальних питань і Секретаріатом Всесоюзної центральної ради профспілок № 447/24 від 28 грудня 1977 року, беручи до уваги лист Міністерства праці та соціальної політики України № 146/06/186-88 від 27 травня 2008 року «Щодо укладення договору про повну матеріальну відповідальність», суд дійшов висновку, що посади машиністів тягового, моторвагонного та самохідного рухомого складу не підпадають під категорію посад, з працівниками яких слід укладати договори про повну матеріальну відповідальність. Таким чином, суд вирішив позов задовольнити повністю. Скасувати пункт 2.3 наказу начальника Державного територіально-галузевого об'єднання «Львівська залізниця» Мостового М. В. № 250/Н від 5 травня 2010 року «Про впровадження додаткових заходів щодо усунення причин та умов, що сприяють вчиненню правопорушень» зі змінами, внесеними наказом начальника Державного територіально-галузевого об'єднання «Львівська залізниця» Піхом Б. П. № 28/Н від 20 січня 2011 року «Про внесення змін до наказу від 5 травня 2010 року № 250/Н» [4].

Таким чином, можна зробити висновок, що працівники транспорту, праця яких безпосередньо пов'язана з керуванням транспортними засобами, відповідно до КЗпП України, за шкоду, завдану роботодавцю, несуть обмежену матеріальну відповідальність у розмірі прямої дійсної шкоди, але не більше свого середнього місячного заробітку.

Існують також випадки, коли роботодавці за порадою практикуючих юристів укладають договір позики з водієм або оформлюють на нього довіреність, але у цих випадках будуть діяти норми цивільного, а не трудового права.

На мою думку, доречніше було б звернутися до п. 2 ст. 134 КЗпП України, відповідно до якої працівник буде нести у повному розмірі шкоди, заподіяної з його вини роботодавцю у випадку, коли майно та інші цінності були одержані працівником під звіт за разовою довіреністю або за іншими разовими документами. Тому, для того, щоб на водія покласти повну матеріальну відповідальність за автомобіль, на якому він працює, доцільно цей автомобіль передати йому під звіт за разовим документом. Окрім довіреності, такими документами можуть бути акти прийому-передачі, накладна на отримання матеріальних цінностей та видатковий касовий ордер тощо. Якщо у трудовому договорі не зазначено робоче місце водія (тобто конкретний автомобіль із зазначенням марки, модифікації та державного номера), то необхідно за водієм закріпити конкретний автомобіль наказом, при цьому обов'язково в наказі зазначити, що водій несе відповідальність за збереження цього автомобіля в процесі експлуатації (іноді можна докладніше викласти суть питання). У цьому ж наказі доручити механіку (або іншій особі, яка відповідає на підприємстві за роботу автотранспорту) передати водієві цей автомобіль за актом прийому-передачі. Варто зазначити, що у документі (акті) повинна бути перелічена також вся додаткова оснастка (інструменти, килимки, вогнегасники, магнітола та ін.), а також дефекти (несправності, подряпини, тріщини в склі тощо). Якщо видано наказ, водія необхідно ознайомити з даним наказом під розпис. Отже, з того моменту, коли водій прийме автомобіль і підпише акт, він буде нести повну матеріальну відповідальність за нього. Проте, відповідно до ч. 1 ст. 131 КЗпП України, роботодавець зобов'язаний створити працівникам умови, необхідні для нормальної роботи і забезпечення повного збереження дорученого їм майна (організувати до рейсовий і післярейсовий огляд автомобіля і його охорону у неробочий час).

Разом з тим, варто зауважити, що норму п. 2 ст. 134 КЗпП України неможливо застосувати до машиністів (електровозів, електропоїздів, паровоза, тепловоза та ін.), капітана судна, старшого помічника капітана, помічника капітана, шкіпера, капітана повітряного судна (літака, вертольота), пілота (другого пілота) та ін., оскільки не

можливо по разовій довіреності або іншому разовому документу передати цим працівникам літак, тепловоз, судно.

На сьогодні актуальним залишається питання, пов'язане із відшкодуванням матеріальної і немайнової шкоди третім особам, завданої з вини працівника транспорту під час виконання трудових обов'язків.

У частині 3 пункту 3 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про судову практику в справах про відшкодування шкоди, заподіяної підприємствам, установам, організаціям їх працівниками» від 29 грудня 1992 року № 14 (зі змінами) вказується, що за шкоду, заподіяну внаслідок порушення трудових обов'язків, працівник несе відповідальність перед підприємством (установою, організацією), з яким перебуває в трудових відносинах. За вимогами інших осіб, що ґрунтуються на неналежному виконанні працівником своїх обов'язків (відшкодуванню шкоди їх майну, здоров'ю...), відповідає підприємство, перед яким винний працівник несе матеріальну відповідальність у порядку регресу [5].

Відповідно до ч. 1 ст. 1172 ЦК України роботодавець має відшкодувати шкоду, завдану з вини працівника під час виконання ним трудових обов'язків [6].

Згідно з ч. 3 п. 4 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6 не вважається володільцем джерела підвищеної небезпеки і не несе відповідальність за шкоду перед потерпілим особа, яка управляє джерелом підвищеної небезпеки в силу трудових відносин з володільцем джерела (шофер, машиніст, оператор тощо) [7].

Разом з тим, ст. 1191 ЦК України [6] щодо права зворотної вимоги (регресу) до винної особи у розмірі виплаченого відшкодування роботодавець не має, оскільки матеріальна відповідальність працівника відповідно до КЗпП України обмежена певним розміром.

Звернемося до судової практики. Так, Рогатинський районний суд Івано-Франківської області розглянув цивільну справу за позовом Васюк І. І. до товариства з обмеженою відповідальністю «Каскад-Транспорт» ЛТД (ТзОВ «Каскад-Транспорт» ЛТД) та до третьої особи на стороні відповідача, яка не заявляє самостійних вимог на предмет спору, Назарчука І. М., який працює водієм у ТзОВ «Каскад-Транспорт» ЛТД, про відшкодування матеріальної і моральної шкоди в сумі 361 545,11 грн., заподіяної їй внаслідок до-

рожньо-транспортної пригоди (надалі ДТП). Оскільки транспортний засіб марки Рено є власністю ТзОВ «Каскад-Транспорт» ЛТД, що підтверджується свідоцтвами про реєстрацію транспортного засобу, то відповідно до вимог ч. 1 ст. 1172 ЦК України юридична особа відшкодовує шкоду, завдану їхнім працівником під час виконання ним своїх трудових обов'язків. Отже, суд дійшов висновку, що саме ТзОВ «Каскад-Транспорт» ЛТД повинен нести відповідальність за матеріальну і моральну шкоду завдану з вини водія Назарчука І. М. [8].

Таким чином, ситуація, за якою працівник, який безпосередньо завдав шкоди роботодавцю та третім особам, не відшкодовує шкоду у повному розмірі, на мою думку, не витримує критики, оскільки породжує стан безкарності у відношенні матеріальної відповідальності працівника за завдану шкоду як роботодавцю, так і третім особам, а роботодавець у цій ситуації водночас є потерпілою стороною, яка відшкодовує шкоду завдану їй, а також і третім особам.

У цій ситуації відбувається перекладання майнової відповідальності перед третіми особами із працівника, який безпосередньо вчинив порушення (наприклад, порушення Правил дорожнього руху, що призвело до ДТП), на роботодавця, який жодних порушень не скоював. Отже, роботодавець зазнає матеріальної шкоди внаслідок вчинення працівником правопорушення. Як зазначалося, статтею 1191 ЦК України визначено, що особа, яка відшкодувала шкоду, завдану іншою особою, має право зворотної вимоги (регресу) до іншої особи у розмірі виплаченого відшкодування, якщо інший розмір не встановлений законом. Тобто, за логікою вказаної норми, роботодавець має право подати регресний позов до водія і стягнути з нього ту суму, яка була виплачена за судовим рішенням потерпілим особам. Але роботодавець із працівником перебуває у трудових відносинах. Виходячи із зазначеного вище, у роботодавця немає підстав для застосування до працівників повної матеріальної відповідальності, якщо не настали випадки, визначені ст. 134 КЗпП України.

На підставі викладеного вище, можна зробити висновок про те, що працівники транспортної галузі несуть обмежену та повну матеріальну відповідальність за шкоду, завдану роботодавцю, з яким вони перебувають у трудових відносинах. При цьому працівники транспортної галузі, праця яких безпосередньо пов'язана з керуванням транспортними засобами, несуть обмежену матеріальну відповідальність у розмірі прямої дійсної

шкоди, але не більше свого середньомісячного заробітку, крім випадків, визначених КЗпП України. Якщо шкода перевищує середньомісячний заробіток працівника, то частина шкоди залишається невідшкодованою винним працівником. Роботодавець повинен за рахунок доходів (власних коштів) відшкодувати ту частину збитків, які не відшкодовані працівником (здійснити ремонт транспортного засобу, відшкодувати шкоду у повному розмірі третім особам, заподіяну цим особам з вини працівника під час виконання трудових обов'язків).

У юридичній літературі існує думка, що притягнення працівника до обмеженої матеріальної відповідальності є одним із способів прояву гарантійної функції охорони заробітної плати від необґрунтованих відрахувань або, інакше кажучи, гарантійною функцією матеріальної відповідальності [9, с. 74, 84].

Але ж гарантійна функція матеріальної відповідальності у трудовому праві повинна бути спрямована на однаковий захист майнових сторін трудового договору, а, отже, передбачати відшкодування матеріальної шкоди роботодавцю і працівнику у повному розмірі, а відшкодування прямих збитків, заподіяних майну роботодавця винними діями працівника, завжди є обґрунтованими, тому не повинно обмежуватися [10, с. 301-302].

**Висновки.** На основі проведеного дослідження проблемних аспектів матеріальної відповідальності працівників транспорту можна зробити висновок, що відносини щодо матеріальної відповідальності працівників транспортної галузі, праця яких безпосередньо пов'язана з керуванням транспортними засобами, потребують перегляду з метою захисту майнових прав роботодавця від шкоди, завданої даною категорією працівників внаслідок порушення ними своїх трудових обов'язків. Тому, на мою думку, доцільно п. 1 ст. 338 проекту Трудового Кодексу України № 1658 від 27.12.2014 доповнити ч. 6 та викласти в такій редакції: «б) керуванням транспортними засобами всіх видів транспорту».

#### *Література*

1. *Кодекс законів про працю України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 10 лютого 2014 р.* – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2014. – 120 с.
2. *Про затвердження Порядку обчислення середньої заробітної плати: постанова Кабінету Міністрів України від 08 лютого 1995 р. № 100* [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/100-95-%D0%BF>.

3. *Про затвердження* переліку посад і робіт, які заміщуються працівниками, з якими підприємством, установою, організацією можуть укладатися письмові договори про повну матеріальну відповідальність за незабезпечення схоронності цінностей, переданих їм для збереження, обробки, продажу (відпуску), перевезення або застосування у процесі виробництва, а також типового договору про повну індивідуальну матеріальну відповідальність: постанова Держкомітету Ради Міністрів СРСР по праці та соціальних питаннях і Секретаріату ВЦРПС від 28 грудня 1977 р. № 447/24 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0447400-77>.

4. *Рішення* Галицького районного суду м. Львів № 2-906/11 від 31 березня 2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pravoscope.com/act-rishennya-2-906-11-yurkiv-o-r-19-04-2011-ne-viznacheno-s>.

5. *Про судову практику* в справах про відшкодування шкоди, заподіяної підприємствам, установам, організаціям їх працівниками: постанова Пленуму Верховного Суду України від 29 грудня 1992 р. № 14 (зі змінами) [Електронний ресурс].

– Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-92>.

6. *Україна*. Закони. Цивільний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 11 лютого 2014 р. – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2014. – 380 с.

7. *Про практику розгляду* судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди: постанова Пленуму Верховного Суду України від 27 березня 1992 р. № 6 (зі змінами) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-92>.

8. *Ухвала* Рогатинського районного суду Івано-Франківської області м. Рогатин № 2/0912/301/12 від 07.06.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pravoscope.com/act-uxvala-sudu-0912-814-12-loshak-o-o-o-o-07-06-2012-spori-pro-vidshkoduvannya-shkodi-s>.

9. *Белинский Е. С.* Материальная ответственность рабочих и служащих / Евсей Соломонович Белинский. – К.; Донецк: Вища шк., 1984. – 168 с.

10. *Хуторян Н. М.* Теоретичні проблеми матеріальної відповідальності сторін трудових правовідносин: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.05 / Наталія Миколаївна Хуторян; Нац. юрид. академія України ім. Ярослава Мудрого. – Х., 2002. – 349 с.

### С. В. Синенко

Проблемные аспекты материальной ответственности работников транспорта

В статье исследуются проблемные аспекты материальной ответственности работников транспорта. На основе анализа норм действующего законодательства осуществлено теоретическое исследование правового регулирования материальной ответственности работников транспорта и акцентировано внимание на необходимости усовершенствования норм, которыми регулируются данный вопрос.

**Ключевые слова:** материальная ответственность, ограниченная материальная ответственность, полная материальная ответственность, работники транспорта, работодатель.

### S. Sinenko

Problematic aspects of material liability of transport workers

The article investigates the problematic aspects of the material liability of transport workers. Based on the analysis of the current legislation a theoretical study of the legal regulation of material liability for transport workers has been conducted, and the need to improve the regulations that govern this issue has been emphasized.

**Key words:** material liability, limited material liability, full material liability, transport workers, employer.