



# Медицинские осмотры работников, связанных с движением транспорта



Юлия КЛЕПАЛОВА



Олеся ЩЕРБАКОВА



Кирилл БАЛИЦКИЙ

Юлия Игоревна Клепалова<sup>1</sup>, Олеся Васильевна Щербакова<sup>2</sup>, Кирилл Степанович Балицкий<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Российский государственный университет правосудия, Северо-западный филиал, Санкт-Петербург, Россия.  
<sup>2,3</sup> Уральский государственный юридический университет имени В. Ф. Яковлева, Екатеринбург, Россия.

✉ <sup>1</sup> [office@szfrgur.ru](mailto:office@szfrgur.ru).

<sup>1</sup> ORCID 0000-0003-4842-3531, PIIИЦ AuthorID: 821333

<sup>2</sup> ORCID 0000-0002-3111-257X, WoS Researcher ID AAS-1653-2020

## АННОТАЦИЯ

Статья посвящена исследованию правового регулирования проведения медицинских осмотров работников транспорта и выявлению проблем дифференциации правового регулирования отношений в этой сфере.

Предметом исследования являются правовые нормы, устанавливающие перечень субъектов, подлежащих прохождению обязательного медицинского осмотра, факторы, подлежащие оценке при прохождении медицинского осмотра, а также порядок проведения медицинских осмотров.

Цель исследования – сформулировать проблемы правового регулирования проведения медицинских осмотров работников, связанных с движением транспорта, а также выявить необходимость и реальную возможность дифференциации правового регулирования проведения медицинских осмотров в отношении различных видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, водного и внеуличного.

Эмпирическое исследование состоит из нескольких этапов. На первом этапе была осуществлена выборка видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, водного и внеуличного. В рамках второго этапа с использованием системного, формально-юридического и сравнительно-правового методов проанализировано законодательство, регулирующее проведение медицинских осмотров работников, занятых в деятельности данных видов транспорта.

**Ключевые слова:** медицинские осмотры, работники транспорта, воздушный транспорт, железнодорожный транспорт, водный транспорт, внеуличный транспорт, безопасность дорожного движения.

Результаты проведённого исследования показывают, что на сегодняшний день отсутствует нормативно-правовой акт, регулирующий перечень профессий и должностей и порядок прохождения предрейсового (предменного) медицинского осмотра как для всего плавсостава морского и речного транспорта, так и для работников, чья трудовая функция непосредственно связана с движением транспортных средств; многие нормативные акты вступают между собой в коллизию и отчасти являются устаревшими. Кроме того, в результате исследования авторы установили общую для правового регулирования большинства видов транспорта тенденцию по цифровой трансформации: работодатели на локальном уровне предпринимают попытки внедрения автоматизированных систем проведения медицинских осмотров с целью экономии финансовых и временных ресурсов. Однако на законодательном уровне подобные новеллы допустимы только в отношении авиаперсонала. Вместе с тем методики проведения медицинских осмотров, устанавливаемые показатели и психотравмирующие факторы не переориентированы на проведение обследования посредством использования цифровых технологий. В исследовании делается вывод о необходимости дифференцированного подхода к правовому регулированию проведения медицинского осмотра работников, связанных с движением транспорта, в зависимости от вида транспорта.

**Для цитирования:** Клепалова Ю. И., Щербакова О. В., Балицкий К. С. Медицинские осмотры работников, связанных с движением транспорта // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 2 (105). С. 101–109. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-2-12>.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.  
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

## ВВЕДЕНИЕ

Сфера транспорта – одна из наиболее важных с точки зрения экономики и общественного порядка сфер общественной жизни. Разнообразие видов транспорта обеспечивает удовлетворение нужд человека, всего общества в целом и государства. Это значительный сегмент сферы занятости населения нашей страны, источник налогообложения, а также источник повышенной опасности как для участников дорожного движения, так и для окружающих. Всё это обуславливает повышенные требования к качеству правового регулирования этой сферы и делает любую ошибку нормотворческих органов ещё более ощутимой в плане возможных негативных последствий, создающих угрозу, прежде всего, жизни и здоровью человека.

К источникам повышенной опасности относятся, в том числе, транспортные средства, а деятельность, создающая повышенную опасность для окружающих, в том числе связанная с использованием источника повышенной опасности, обязывает осуществляющих её лиц к особой осторожности и осмотрительности, поскольку многократно увеличивает риск причинения вреда третьим лицам, что обуславливает введение правил, возлагающих на владельцев источников повышенной опасности дополнительные обязанности – по сравнению с лицами, деятельность которых с повышенной опасностью не связана<sup>1</sup>. Таким образом, любые вопросы, связанные с транспортной сферой, имеют особую практическую значимость и несут в себе существенный риск возникновения неблагоприятных последствий, в том числе, смерть человека.

Общественные отношения, возникающие в сфере транспорта, представляют собой многоаспектное явление, регулируемое разными отраслями права. Одна из них – трудовое право, которое, помимо прочего, устанавливает требования к такому важному фактору безопасности, как медицинские осмотры лиц, участвующих в движении

транспортных средств. Сложность в этом вопросе заключается в том, что необходима «двойная дифференциация» в правовом регулировании, которую можно обозначить как дифференциацию по горизонтали и по вертикали, и оба направления нуждаются в своём особом нормативном подходе, учитывающем специфику именно этого блока общественных отношений. Так, на горизонтальном «срезе» можно выделить различные виды транспорта по критерию среды (воздушный, наземный, подземный, водный), по критерию наличия сопровождающего наблюдения – его наличие (диспетчер воздушного транспорта, а также аналогичные по функциям работники наземного, подземного и водного) или отсутствие (например, у водителей, работающих в такси). В нормативных правовых актах отдельно выделяется внеуличный транспорт, к которому относятся метрополитен, монорельсовый транспорт, транспортная подвесная канатная дорога, транспортный фуникулёр<sup>2</sup>.

Это далеко не исчерпывающая классификация, которая дополняется категориями должностей и профессий работников, участвующих в движении именно этого вида транспорта. Так, требования к диспетчеру в сфере авиационного транспорта и диспетчеру таксомоторного парка неодинаковы в силу различий в функционале, а также в связи с разными видами транспорта: воздушным и автомобильным.

Даже отдельный аспект регламентации особенностей их трудового статуса в части медицинских осмотров уже при первом приближении видится многоаспектным и сложным с точки зрения выбора модели правового регулирования, подходящей именно для каждого вида транспорта. Общей нормой выступает ч. 1, 3 ст. 220 Трудового кодекса Российской Федерации<sup>3</sup>, согласно которой работники, занятые на работах, связанных с движением транспорта, проходят обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение

<sup>1</sup> Постановление Конституционного Суда РФ от 10.03.2017 г. № 6-П «По делу о проверке конституционности статьи 15, пункта 1 статьи 1064, статьи 1072 и пункта 1 статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с жалобами граждан А. С. Ариуншенко, Г. С. Бересневой и других». [Электронный ресурс]: <https://legalacts.ru/doc/postanovlenie-konstitutsionnogosuda-rf-ot-10032017-n-6-p-po/>. Доступ 05.10.2022.

<sup>2</sup> Статья 4 Федерального закона «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 г. № 442-ФЗ. [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_286788/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286788/). Доступ 05.10.2022.

<sup>3</sup> Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 г. № 197-ФЗ. [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_34683/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/). Доступ 05.10.2022.



mzd.rzd.ru/api/media/resources/281633

трудовой деятельности, для лиц в возрасте до 21 года – ежегодные) медицинские осмотры для определения пригодности этих работников для выполнения поручаемой работы и предупреждения профессиональных заболеваний. При этом для отдельных категорий работников могут также устанавливаться обязательные предсменные (предрейсовые), послесменные (послереисовые) медицинские осмотры, медицинские осмотры в течение рабочего дня (смены), а также медицинские осмотры перед выполнением отдельных видов работ. Целью медицинских осмотров в ведомственном здравоохранении является динамическое наблюдение за состоянием здоровья, предупреждение осложнений, сохранение трудоспособности в условиях применения интенсивных технологий на транспорте, что увеличивает требования к состоянию здоровья [1, с. 100; 2, с. 102].

Принимая во внимание объективно существующий характер работы работников различных видов транспорта, целью настоящего исследования является выявление проблем правового регулирования проведения медицинских осмотров работников транспорта, а также формулирование лучших практик решения указанных проблем на правовом уровне. Кроме того, в исследовании предполагается ответить на вопрос о необходимости цифровой трансформации порядка прохождения медицинского осмотра

работниками, связанными с движением и управлением движением транспортных средств, а также дифференциации правил прохождения медицинских осмотров работниками различных видов транспорта.

Для достижения поставленных целей в статье предлагается осуществить подборку нормативных актов, опосредующих проведение медицинского осмотра работников различных видов транспорта, а затем провести анализ нормативно-правового регулирования указанной сферы при помощи системного, формально-юридического и сравнительно-правового методов.

## РЕЗУЛЬТАТЫ

В связи со взятым нашим государством курсом на цифровизацию, одной из целей развития транспортной системы являются, в том числе, цифровая трансформация отрасли и ускоренное внедрение цифровых технологий<sup>4</sup>. Безусловно, прогресс в транспортной отрасли связан с разработкой и внедрением новых технологий, в том числе информационных: в целях достижения стратегических задач предполагается интенсификация перевозочного процесса, увеличение скорости

<sup>4</sup> Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // СПС «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_402052/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/). Доступ 05.10.2022.



движения, напряжённости транспортных потоков, уровня автоматизации процессов и операций. Полагаем, что все эти изменения существенно повышают роль человеческого фактора: возрастает скорость восприятия информационных сигналов, в связи с чем повышаются требования к физиологическим и психологическим аспектам выполнения работником трудовой функции, следовательно, меняются требования к его состоянию здоровья.

### **Нормативная база проведения медицинских осмотров работников отдельных видов транспорта**

Выделяются следующие виды транспорта: воздушный (гражданская авиация), морской и внутренний водный, железнодорожный, автомобильный и внеуличный<sup>5</sup>. С учётом специфики каждого вида транспорта разработана и действует соответствующая нормативная база, регулирующая прохождение медицинских осмотров водителей и операторов транспортных средств. Однако, если для подавляющего числа видов транспорта в 2020–2021 гг. она была обновлена, то порядок прохождения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров работников автомобильного и внеуличного транспорта по-прежнему регламентируется нормативным актом 2014 г., а список профессий плавающего состава морского и речного транспорта, инструкция о проведении обязательных и периодических медицинских осмотров была утверждена в 1989 году<sup>6</sup>, а отменена в 2012 году, с тех пор специальное нормативное регулирование этого вопроса отсутствует. Фактически плавающий состав морского и речного транспорта проходит предварительный и периодический медицинский осмотр, руководствуясь общим порядком проведения медицинских осмотров работников, занятых на работах

с вредными и (или) опасными условиями труда<sup>7</sup>.

Исследованию проблем проведения медицинского осмотра работников железнодорожного транспорта посвящено значительное количество работ [3–5]. Работники железнодорожного транспорта, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения)<sup>8</sup>. Указанные медицинские осмотры проходят машинисты и помощники машинистов тепловоза, электровоза, электропоезда, дрезины и т.д.<sup>9</sup>. Порядок проведения обязательных предрейсовых или предсменных медицинских осмотров на железнодорожном транспорте утверждён подзаконным нормативным актом<sup>10</sup>.

Для работников воздушного транспорта также предусмотрено прохождение медицинских осмотров. Предполётный и послеполёт-

<sup>7</sup> Приказ Министерства здравоохранения РФ «Об утверждении Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров работников, предусмотренных частью четвертой статьи 213 Трудового кодекса Российской Федерации, перечня медицинских противопоказаний к осуществлению работ с вредными и (или) опасными производственными факторами, а также работам, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры» // СПС «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_375353/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_375353/). Доступ 05.10.2022.

<sup>8</sup> Статья 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ // СПС «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_40443/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443/). Доступ 05.10.2022.

<sup>9</sup> Приказ Министерства транспорта РФ «Об утверждении Перечня профессий работников железнодорожного транспорта, осуществляющих производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, которые проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения)» от 02.02.2021 г. № 26 // СПС «Гарант». [Электронный ресурс]: <https://base.garant.ru/400388427/>. Доступ 05.10.2022.

<sup>10</sup> Приказ Министерства транспорта РФ «Об утверждении Порядка проведения обязательных предрейсовых или предсменных медицинских осмотров на железнодорожном транспорте» от 12.01.2021 г. № 4. [Электронный ресурс]: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202102080028/>. Доступ 05.10.2022.

<sup>5</sup> Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_48722/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48722/). Доступ 05.10.2022.

<sup>6</sup> Приказ Министерства здравоохранения СССР «Об улучшении организации медико-санитарного обеспечения работников морского, речного флота и рыбного хозяйства» от 06.09.1989 г. № 511. [Электронный ресурс]: <https://docs.cntd.ru/document/902359259/>. Доступ 05.10.2022.

ный медицинские осмотры членов экипажей гражданских воздушных судов, а также предсменный и послесменный медицинские осмотры диспетчеров управления воздушным движением проводятся в целях выявления признаков состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения<sup>11</sup>.

Работники внеуличного транспорта, которые выполняют работы, непосредственно связанные с движением подвижного состава внеуличного транспорта, обеспечением безопасности движения подвижного состава или обеспечением безопасности перевозки пассажиров либо маневровой работой, проходят обязательные медицинские осмотры в начале рабочего дня (смены) и в конце рабочего дня (смены) [6–9]. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения включает в себя прохождение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителями транспортных средств<sup>12</sup>. Порядок прохождения осмотров работниками автомобильного и внеуличного транспорта определен подзаконным нормативным актом<sup>13</sup>.

На сегодняшний день отсутствует специальное нормативно-правовое регулирование порядка прохождения медицинского осмотра работниками плавсостава морского и речного транспорта: отсутствует перечень профессий и должностей работников, непосредственно связанных с движением и управлением движением, не предусмотрено прохождение предрейсового медицинского осмотра, а также отсутствует порядок прохождения медицинских осмотров, учитывающий специфику морского и речного транспорта. Полагаем, что указанное обстоятельство является пробелом в правовом регулировании труда работников транспорта, в связи с чем не учитывается

отраслевая особенность регулирования труда (источник повышенной опасности, территориальная удаленность, условия изоляции), что в конечном итоге может иметь неблагоприятные последствия для пассажиров и государства в целом [10].

### **Проблематика проведения медицинских осмотров в «дистанционном» формате**

Далее представляется необходимым проанализировать проблемные аспекты порядка прохождения медицинских осмотров работников транспорта, которые уже стали предметом научного исследования [11]. В связи с развитием цифровых технологий, цифровизацией кадрового делопроизводства, расширением применения дистанционного труда, законодательного регулирования этих процессов, а также внесения изменений в законодательство<sup>14</sup> в части закрепления возможности использования телематических технологий, актуальным и проблемным становится вопрос о возможности проведения медицинских осмотров в «дистанционном» формате, особенно предрейсовых и предсменных, что привело к появлению на рынке огромного числа организаций, предлагающих программно-аппаратные комплексы для проведения «дистанционных» медицинских осмотров.

Указанная практика была порождена неопределенностью формулировок нормативных актов, регулирующих порядок проведения медицинских осмотров: в частности, ни в одном акте не указано, что предрейсовые медицинские осмотры проводятся в «очной» форме при непосредственном контакте свидетелем и медицинского работника, указывается лишь кем, где и когда они проводятся. Так, предсменные, предрейсовые и послесменные, послерейсовые медицинские осмотры работников автомобильного и внеуличного транспорта проводятся медицинскими работниками, имеющими высшее и (или) среднее профессиональное образование, медицинской организацией или иной организацией, осуществляющей медицинскую деятельность при наличии лицензии на осуществление медицинской деятельности,

<sup>11</sup> Часть 6, ст. 53.1 Воздушного кодекса Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ // СПС «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_13744/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/). Доступ 05.10.2022.

<sup>12</sup> Ст. 23 Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ // СПС «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_8585/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/). Доступ 05.10.2022.

<sup>13</sup> Приказ Министерства здравоохранения РФ «Об утверждении Порядка проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров» от 15.12.2014 г. № 835н // СПС «Гарант». [Электронный ресурс]: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70880038/>. Доступ 05.10.2022.

<sup>14</sup> Статья 10 Федерального закона «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_121895/?ysclid=lawbxytmr3605757628/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121895/?ysclid=lawbxytmr3605757628/). Доступ 05.10.2022.



предусматривающей выполнение работ (услуг) по медицинским осмотрам. Проведение предрейсовых или предсменных медицинских осмотров работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте, осуществляется в помещении (комната ожидания и кабинет медицинского приёма), расположенном в депо, линейном пункте, пункте подмены локомотивных бригад или пункте оборота локомотивов перед отправлением в поездку (рейс) или в начале рабочей смены по предъявлению служебного удостоверения.

Предрейсовые медицинские осмотры работников автомобильного, внеуличного, железнодорожного и авиационного транспорта проводятся с целью выявления: состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, признаков алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения<sup>15</sup>. Выяснить указанные обстоятельства возможно только путём установления соответствующих изменений физиологических и других показателей жизнедеятельности организма человека, однако в ходе проведения предрейсового медицинского осмотра работников железнодорожного транспорта, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, выявляется также наличие психотравмирующих ситуаций и факторов, ухудшающих работоспособность [12]. Полагаем, что выявление указанных обстоятельств формально, путём ответа на вопросы, задаваемые программным комплексом, не отвечает требованиям обеспечения транспортной безопасности и может осуществляться только медицинским работником.

Исследуем тенденцию развития законодательства по данному вопросу. Введение автоматизированной централизованной базы персональных данных, касающихся состояния здоровья членов лётного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением, содержит

<sup>15</sup> Пункт 2 Приказа Министерства здравоохранения РФ «Об утверждении Порядка проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров» от 15.12.2014 г. № 835н // Информационная система «Гарант». [Электронный ресурс]: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70880038/>. Доступ 05.10.2022.

сведения о результатах медицинских осмотров, обязательных медицинских освидетельствований и является составной частью единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности<sup>16</sup>. Полагаем, что формирование вышеуказанной базы планируется осуществлять в том числе путём передачи в неё информации о результатах предрейсовых осмотров лётного экипажа. Во исполнение указанного положения закона был принят приказ Министерства транспорта РФ<sup>17</sup>, согласно которому с 01 сентября 2022 г. должны появиться возможности проведения предполётных (предсменных) медицинских осмотров с использованием программно-аппаратных комплексов, осуществляющих в реальном времени экспресс-анализ показаний частоты сердечных сокращений, артериального давления, температуры тела, определение содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе, обеспечивающих автоматизированную дистанционную передачу информации о состоянии здоровья работников. Единственным требованием проведения осмотра в автоматическом режиме является обеспечение идентификации личности члена экипажа воздушного судна или диспетчера управления воздушным движением (УВД).

В случае несогласия члена экипажа, диспетчера УВД с результатами автоматизированного медицинского осмотра повторный медицинский осмотр проводится медицинским работником. Очевидно, медицинский работник будет проводить предполётный (предрейсовый) осмотр и в случае подозрений о наличии в организме работника наркотических и психотропных веществ и их метаболитов, новых потенциально опасных психоактивных веществ или одурманивающих веществ, а также послеполётный (послесменный) медицинский осмотр с обязательным проведением предварительного химико-токсикологического исследования (экспресс-

<sup>16</sup> Статья 53.3 Воздушного кодекса Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ // СПС «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_13744/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/). Доступ 05.10.2022.

<sup>17</sup> Приказ Министерства транспорта РФ «Об утверждении Порядка проведения предполётного и послеполётного медицинских осмотров членов экипажа гражданского воздушного судна, а также предсменного и послесменного медицинских осмотров диспетчеров управления воздушным движением» от 10.12.2021 г. № 438 // Информационная система «Гарант». [Электронный ресурс]: <https://base.garant.ru/403300518/>. Доступ 05.10.2022.

**Численность погибших работников в происшествиях с транспортными средствами по Российской Федерации, чел. [по данным Росстата на 2020 год]**

Вид транспорта	2000 год	2005 год	2010 год	2015 год	2020 год
Железнодорожный	3	1	данные не представлены	3	1
Автомобильный	29 300	34 000	26 000	23 100	16 200
Водный	8	16	13	17	7
Воздушный	20	56	34	60	35

тестирования) мочи на наличие в организме наркотических и других психоактивных и токсических веществ и их метаболитов.

Может ли данное правовое регулирование, вводимое для одной категории работников, стать общей тенденцией развития регулирования в отношении всей сферы транспорта? С одной стороны, можно ответить утвердительно: именно такой вектор развития видится приоритетным в ближайшей перспективе. С другой стороны, анализ статистики погибших в происшествиях с транспортными средствами в РФ начиная с 2000 года позволяет сделать вывод о том, что автомобильный вид транспорта в несколько тысяч раз опаснее, чем воздушный, водный и железнодорожный виды транспорта<sup>18</sup>. Представляется, что применительно к автомобильному виду транспорта откладывание перехода на дистанционный формат проведения медицинских осмотров является оправданным.

Необходимо отметить, что современные исследования в части влияния цифровизации на проведение медицинских осмотров работников транспорта в целом положительно оценивают последствия замены врачей на современные технологии в контексте экономии финансовых ресурсов работодателя [13; 14]. Вместе с тем ряд исследований, например, проведённых О. Мельник, М. Никифоровым и др. [15] посвящены выявлению технических и операционных факторов, снижающих достоверность оценки состояния водителя. По мнению авторов, к ним можно отнести: вопрос идентификации пользователя, самостоятельное использование водителями бесконтактных термометров, отсутствие методов и средств выявления наличия наркотических и психотропных веществ, нарушающих функциональное состояние, невозможность определить психоэмоциональное со-

стояние водителя без личного контакта с врачом.

Отсутствие возможности при помощи цифровых технологий обнаружить и изменить уровень концентрации наркотических и психотропных веществ, нарушающих функциональное состояние, подтверждается исследованиями отечественных учёных В. В. Бакуткина, И. В. Бакуткина, В. А. Зеленова [16]. Важность рассматриваемой проблемы подтверждается также и иностранными исследованиями. Например, исследования итальянских учёных в части методов обнаружения наркотических веществ работниками в сфере гражданской авиации и аэропортовом секторе выявили, что сбор мочи является единственным методом выявления наличия опиатов, кокаина, каннабиноидов, амфетаминов, метамфетаминов и метилendioксиметамфетамина (МДМА) с использованием иммунохимического теста [17].

### **Проблемы, обусловленные «платформенной» занятостью**

Также важно затронуть вопрос о медицинских осмотрах так называемых «платформенных» работников по перевозке пассажиров. Необходимо отметить, что сегодня участниками дорожного движения являются не только работники транспорта, но и лица, вступающие в общественные отношения, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог – именуемые «платформенными» работниками, которые на сегодняшний день формально исключены из предмета трудового права. Осуществляя услуги в сфере перевозки пассажиров без регистрации в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя и без оформления трудовых отношений с таксопарком, указанные лица не подпадают под требования Федерального закона «О безопасности дорожного движения»: они не обязаны проходить обязательные предварительные,

<sup>18</sup> Официальная статистика. Транспортные средства и происшествия с подвижным составом. [Электронный ресурс]: [https://rosstat.gov.ru/working\\_conditions/](https://rosstat.gov.ru/working_conditions/). Доступ 05.10.2022.



периодические и предрейсовые медицинские осмотры, а также проводить мероприятия по совершенствованию навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (ст. 20).

Полагаем, что указанные лица, вне зависимости от регулирования их правового положения, являются полноправными участниками дорожного движения, оказывают услуги по перевозке пассажиров и грузов, следовательно, на них должны распространяться и требования по прохождению ими медицинских осмотров, в том числе и предрейсовых. Согласно ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения», водитель транспортного средства – лицо, управляющее транспортным средством, который может управлять транспортным средством в личных целях либо в качестве работника или индивидуального предпринимателя. Если требование о прохождении обязательных медицинских осмотров распространяется на индивидуальных предпринимателей в случае самостоятельного управления ими транспортными средствами, осуществляющими перевозки согласно ст. 23 указанного закона, то на самозанятых лиц, или лиц, заключивших гражданско-правовой договор с платформой, оказывающей услуги по организации транспортных услуг, данные требования не распространяются, что является пробелом в правовом регулировании на сегодняшний день, что отрицательно сказывается на обеспечении транспортной безопасности [18].

## Выводы

Существующее правовое регулирование проведения медицинских осмотров работников, связанных с движением транспорта, в настоящее время характеризуется, во-первых, большим количеством подзаконных актов, во-вторых, отсутствием единообразных норм в контексте различных видов транспорта, в-третьих, наличием устаревших норм, и, наконец, невозможностью распространения на участников новой, «платформенной», занятости. Вышесказанное даёт основание сделать предположение о необходимости комплексного анализа, пересмотра и унификации норм правового регулирования проведения медицинского осмотра указанной категории работников.

Принимая объективную реальность повсеместного внедрения цифровых технологий,

следует рассмотреть вопрос о целесообразности проведения медицинских осмотров, в первую очередь предрейсовых/послерейсовых, с применением дистанционных программ. Для этого, как представляется, необходимо, в первую очередь, изменить показатели и психотравмирующие факторы, установление которых является целью проведения медицинских осмотров, поскольку разработанные на сегодняшний день показатели и психотравмирующие факторы могут быть определены только посредством личного контакта с врачом. Во-вторых, необходимо, устранить коллизии в законодательстве, позволяющие проводить дистанционные осмотры только в качестве повторных консультаций с лечащим врачом.

Кроме того, на сегодняшний день отсутствует специальное нормативно-правовое регулирование порядка прохождения медицинского осмотра работниками плавсостава морского и речного транспорта: отсутствует перечень профессий и должностей работников, непосредственно связанных с движением и управлением движением, не предусмотрено проведение предрейсового/послерейсового медицинского осмотра, а также отсутствует порядок прохождения медицинских осмотров, учитывающий специфику морского и речного транспорта. Представляется, что правовое регулирование данного вопроса должно быть единообразным в контексте всех видов транспорта и должно осуществляться правовыми средствами трудового законодательства.

Правовое регулирование платформенной занятости средствами гражданского права не учитывает потребности общества в безопасной окружающей среде, поскольку установленные трудовым законодательством обязанности по прохождению медицинских осмотров распространяются только на водителей, состоящих в трудовых отношениях или осуществляющих свою деятельность в качестве индивидуальных предпринимателей.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Дударева Г. Ю., Мартынюк М. В., Мелешко С. Г. К вопросу об эффективности медицинских осмотров работников железнодорожного транспорта // Дальневосточный медицинский журнал. – 2009. – № 3. – С. 100–102. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=13052107/>. Доступ 13.01.2023.
2. Тимошина Д. П. Особенности медицинского освидетельствования работников транспорта // Актуальные проблемы транспортной медицины. – 2005. – № 2

(2). – С. 102–111. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=21299566/>. Доступ 13.01.2023.

3. Клепалова Ю. И. Особенности регулирования труда работников железнодорожного транспорта // Автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата юридических наук. 12.00.05. Клепалова Юлия Игоревна. – Екатеринбург, 2007. – 26 с. [Электронный ресурс]: <https://viewer.rsl.ru/ru/rsl01003054564?page=1&otat=0&theme=white/>. Доступ 13.01.2023.

4. Карсанова Т. К., Нечеталенко Т. Г., Болиева А. И., Саламова Ф. Т., Ключева В. В., Карсанов А. М. К вопросу оптимизации медицинского обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте // Главный врач Юга России. – 2017. – № 1 (53). – С. 43–47. [Электронный ресурс]: <https://viewer.rsl.ru/ru/rsl01003054564?page=1&otat=0&theme=white/>. Доступ 13.01.2023.

5. Маринина Л. Ю., Шеметова Г. Н., Молодцов Р. Н. Предменные осмотры как эффективный компонент профилактической работы в условиях железнодорожного здравоохранения // Здоровье и безопасность на рабочем месте / Материалы III международного научно-практического форума. Республиканский центр охраны труда министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь. – 2019. – С. 206–210. ISBN 978-985-7153-76-3.

6. Хизбуллин Р. Н. Автоматизированный медицинский аппаратный комплекс для проведения предрейсового, послерейсового осмотра водителей и машинистов общественного городского транспорта // Вестник НЦБЖД. – 2016. – № 1 (27). – С. 105–114. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25800710/>. Доступ 13.01.2023.

7. Судейкина Н. А., Куренкова Г. В., Лемешевская Е. П. Влияние вредных производственных факторов на заболеваемость работников вагоноремонтного производства // Гигиена и санитария. – 2016. – Т. 95. – № 12. – С. 1150–1154. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=28089937/>. Доступ 13.01.2023.

8. Grebenkov, S. V., Dovgysya, L. V., Kolesova, E. B., Sukhova, Ya. M., Fedorova, S. B., Shvalev, O. V., Shimanskaya, T. G. Assessment of occupational risk drivers of specialized vehicles. Hygiene and Sanitation, 2017, Vol. 96, No. 4, pp. 357–362. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29008543/>. Доступ 13.01.2023.

9. Самарская Н. А., Ильин С. М. Исследование условий труда и разработка предложений по регламентации требований безопасности при проведении работ в метрополитене. – М., 2020. – 146 с. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=41501072/>. Доступ 13.01.2023.

10. Баранкина Т. А., Фетисов А. О., Валеева Р. М., Курбанова С. Н., Якименко О. Н. Организация медицин-

ского обслуживания плавсостава речного флота // Российский медицинский журнал. – 2020. – Т. 26. – С. 283–291. DOI: 10.17816/0869-2106-2020-26-5-283-291.

11. Тимонина И. В. Особенности правового регулирования трудовых отношений на транспортных предприятиях в период пандемии COVID-19 // Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву // Материалы III Международного транспортно-правового форума. – М., 2021. – С. 278–283. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=47461600/>. Доступ 13.01.2023.

12. Панов Б. В. Проблемы выявления профессиональных и профессионально обусловленных заболеваний в транспортных отраслях // Актуальные проблемы транспортной медицины. – 2013. – № 2–2 (32). – С. 013–018. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=19529397/>. Доступ 13.01.2023.

13. Черняева Д. В. Значение телемедицины в трудовых отношениях // Закон. – 2019. – Вып. 11. – С. 88–95. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=41489896/> [платный доступ].

14. Сарсенова А. О., Попова Т. В. Промышленная медицина Казахстана в условиях цифровизации здравоохранения / Prospects and key tendencies of science in contemporary world. Proceedings of II International Multidisciplinary Conference. – Мадрид. – 2020. – С. 5–11. [Электронный ресурс]: [https://www.internauka.org/archive2/Multidis/2\(2\) esp.pdf](https://www.internauka.org/archive2/Multidis/2(2) esp.pdf). Доступ 13.01.2023 [полный текст сборника].

15. Melnik, O. V., Nikiforov, M. B., Bonch-Bruevich, V. V., Kaplan, M. V., Shulyakov, A. B., Ustyukov, D. I. Digital medicine technologies for pre-trip medical examination of drivers. E3S Web of Conferences, 2020, Vol. 224 (3), pp. 03019. DOI: 10.1051/e3sconf/202022403019.

16. Бакуткин В. В., Бакуткин И. В., Зеленов В. А. Специализированная система предрейсовых медицинских осмотров с применением цифровых технологий // Санитарный врач. – 2021. – С. 5. DOI: 10.33920/med-08-2105-07.

17. Treglia, M., Pallocci, M., Ricciardi-Tenore, G., Baretti, F., Bianco, G., Castellani, P. [et al]. Policies and Toxicological Screenings for no Drug Addiction: An Example from the Civil Aviation Workforce. International Journal of Environmental Research and Public Health, 2022, Vol. 19 (3), pp. 1501. DOI: <https://doi.org/10.3390/ijerph19031501>.

18. Жильцова Ю. В., Клепалова Ю. И. Трансформация трудового правоотношения в условиях развития цифровой экономики // Трудовое право в России и за рубежом. – 2021. – 4. – С. 44–46. DOI: 10.18572/2221-3295-2021-4-42-45. ●

#### Информация об авторах:

**Клепалова Юлия Игоревна** – кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права, Российского государственного университета правосудия, Северо-западный филиал, г. Санкт-Петербург, Россия, [office@szfrgur.ru](mailto:office@szfrgur.ru).

**Щербакова Олеся Васильевна** – кандидат юридических наук, доцент кафедры трудового права Уральского государственного юридического университета имени В. Ф. Яковлева, Екатеринбург, Россия, [sm-light@yandex.ru](mailto:sm-light@yandex.ru).

**Балицкий Кирилл Степанович** – кандидат юридических наук, доцент кафедры трудового права Уральского государственного юридического университета имени В. Ф. Яковлева, Екатеринбург, Россия, [kill-master@list.ru](mailto:kill-master@list.ru).

Статья поступила в редакцию 27.12.2022, одобрена после рецензирования 15.05.2023, принята к публикации 18.05.2023.

**От редакции.** Поднятая в публикуемой работе тема является весьма важной и, конечно, должна учитываться в общем контексте обеспечения безопасности перевозок. Поднятые в статье проблемы, резюмируемые в выводах, на наш взгляд, заслуживают отдельных исследований и обсуждения, с учётом их комплексности, оценки целесообразности, разумных и рациональных пределов унификации подходов к организации медицинских осмотров работников транспорта.

