



Международная
организация
труда

▶ **Руководство о содействии
достойному труду и безопасности
дорожного движения
в транспортном секторе**



- ▶ **Руководство о содействии
достойному труду и безопасности
дорожного движения
в транспортном секторе**

Copyright © Международная организация труда, 2022 г.

Издания Международного бюро труда пользуются издательским правом согласно Протоколу № 2 Всеобщей конвенции по авторскому праву. Тем не менее короткие выдержки из них могут перепечатываться без разрешения при условии указания источника. Заявки на право перепечатки или перевода должны направляться в Отдел публикаций (Права и разрешения), Международное бюро труда, CH-1211, Женева 22, Швейцария, или по электронной почте: rights@ilo.org. Международное бюро труда приветствует такие перепечатки.

Библиотеки, учреждения и другие пользователи, зарегистрированные в организациях, наделённых правами воспроизведения, могут делать копии в соответствии с лицензией, выданной им для этих целей. Найти организацию, наделённую правом воспроизведения в вашей стране, вы можете на сайте: www.ifrro.org.

Руководство о содействии достойному труду и безопасности дорожного движения в транспортном секторе. Международное бюро труда — Женева, МБТ, 2022 г.

ISBN 978-92-2-037477-1 (web pdf)

Также доступно на английском языке: *Guidelines on the promotion of decent work and road safety in the transport sector*, ISBN 978-92-2-031899-7 (print), ISBN 978-92-2-031900-0 (web pdf), Geneva, 2020; французском языке: *Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports*, ISBN 978-92-2-031908-6 (impression); ISBN 978-92-2-031907-9 (pdf web), Genève, 2020; испанском языке: *Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte*, ISBN 978-92-2-031910-9 (impresa); ISBN 978-92-2-031909-3 (web pdf), Ginebra, 2020; арабском языке: *المبادئ التوجيهية بشأن تعزيز العمل اللائق والسلامة على الطرق في قطاع النقل*, ISBN 978-92-2-037476-4 (web pdf), 2022، جنيف؛ китайском языке: *国际劳工组织关于船舶建造和船舶维修安全与健康的操作规程*, ISBN 978-92-2-037479-5 (印刷版), 日内瓦, 2022 年 и немецком языке: *Leitlinien zur Förderung von menschenwürdiger Arbeit und der Straßenverkehrssicherheit im Transportsektor*, ISBN 978-92-2-037478-8 (web pdf), Genf, 2022.

Данные каталогизации МБТ

Названия, используемые в публикациях МБТ и соответствующие принятой в Организации Объединённых Наций практике, и изложение материала в них не являются выражением какого-либо мнения Международного бюро труда ни о правовом статусе любой страны, района или территории, или их властей, ни о делимитации их границ.

Ответственность за мнения, изложенные в подписанных статьях, исследованиях и других материалах, несут только их авторы, а их публикация не означает одобрения со стороны Международного бюро труда изложенных в них мнений.

Упоминание названий фирм и коммерческих продуктов и процессов не означает их одобрения Международным бюро труда, равно как и отсутствие упоминания конкретной фирмы, коммерческого продукта или процесса не свидетельствует об их неодобрении.

Информация о публикациях и цифровых продуктах МБТ размещена на сайте: www.ilo.org/publns.

Подготовлено подразделением по производству, печати и распространению документов и публикаций (PRODOC) МБТ.
Графический и типографский дизайн, макет и композиция, корректура, печать, электронная публикация и распространение.

PRODOC стремится использовать бумагу, произведённую из древесины, заготовленной в лесах, которые управляются экологически устойчивым и социально ответственным образом.

Code: DTP-SCR-REP

**Настоящее Руководство посвящается памяти Эстер Буссер
в знак признания её приверженности делу содействия
социальной справедливости и достойному труду***

* Эстер Буссер ушла из жизни 1 июля 2019 года. Она являлась заместителем директора Женевского отделения Международной конфедерации профсоюзов (МКП) и участвовала в работе секретариата группы работников МОТ.

► Содержание

	Стр.
► Предисловие	vii
► Отраслевые руководства	ix
► Сокращения и акронимы	xi
► Часть 1. Введение	1
Рабочее задание совещания	2
I. Определения	2
II. Сфера охвата и цели	5
III. Отраслевые соображения	5
► Часть 2. Содействие достойному труду и безопасности дорожного движения	9
IV. Основополагающие принципы и права в сфере труда и соответствующие международные трудовые нормы	9
V. Занятость.....	12
A. Статистика и данные о характеристиках рабочей силы	12
B. Дефицит и текучесть кадров.....	13
C. Разнообразие и имидж отрасли	16
D. Условия занятости.....	18
VI. Условия труда.....	19
A. Стабильные выплаты	19
B. Время работы и вождения	21
VII. Безопасность и гигиена труда	22
A. Более безопасные водители.....	23
B. Более безопасные транспортные средства	27
C. Более безопасные и охраняемые бытовые объекты	28
D. Более безопасные транспортные коридоры и международные пограничные переходы	29
VIII. Социальное обеспечение и защита от производственного травматизма.....	30
► Часть 3. Средства действий	33
IX. Социальный диалог и трипартизм	33
X. Справедливый наём и устойчивая закупочная и договорная практика	34

XI. Профессиональная подготовка и профессионализация сектора	35
A. Общие положения и значение	35
B. Лицензирование.....	35
C. Повышение уровня квалификации	36
XII. Мониторинг и оценка	37
A. Правоприменительные меры и инспекционные проверки	37
B. Инспекционные методы	38
C. Ответственность, штрафные санкции и механизмы возмещения ущерба...	40
D. Ответственное ведение бизнеса	41
XIII. Другие направления политики, ориентированные на действия	42
A. Повышение спроса	42
B. Новые технологии	42
C. Окружающая среда и изменение климата.....	43

► **Приложения**

A. Пример политики противодействия сексуальным домогательствам	45
B. ВИЧ/СПИД и сфера труда.....	47
C. Декларации, конвенции, рекомендации, своды практических правил и руководства МОТ, относящиеся к сектору автомобильного транспорта (неполный список).....	50
D. Примерный план безопасного вождения	53

► Предисловие

Руководство МОТ о содействии достойному труду и безопасности дорожного движения в транспортном секторе было принято совещанием экспертов, проводившимся в Женеве с 23 по 27 сентября 2019 года, в соответствии с решением Административного совета, принятым на 335-й сессии (март 2019 г.). На совещании присутствовали 23 эксперта и их советники: семь экспертов, назначенных правительствами Австралии, Бразилии, Камеруна, Чили, Финляндии, Кении и Польши; восемь экспертов, назначенных группой работодателей Административного совета; восемь экспертов, назначенных группой работников Административного совета. На совещании также присутствовали наблюдатели от других правительств и наблюдатели от официальных международных организаций и неправительственных международных организаций. Доля женщин составляла 39% от общего числа участников и 30% от числа экспертов.

Положительная атмосфера трёхстороннего диалога среди всех участников содействовала достижению консенсуса по целостному и практическому набору руководящих принципов, которые помогут МОТ, её трёхсторонним участникам и партнёрам повысить безопасность дорожного движения и благосостояния женщин и мужчин, обеспечивающих мобильность пассажиров и грузовые перевозки между юрисдикциями и странами.

Текст Руководства для публикации и распространения был утверждён Административным советом МБТ на 338-й сессии (март 2020 г.).

Алетте ван Леер

*Директор
Департамент отраслевой политики
(SECTOR)*

► Отраслевые руководства

Отраслевые руководства МОТ представляют собой справочные инструменты, устанавливающие принципы, которые могут быть отражены в разработке и реализации политики, стратегий, программ, законодательства, административных мер и механизмов социального диалога в отдельных секторах экономики или кластере секторов. Отраслевые руководства утверждаются совещаниями экспертов с участием правительств, работодателей и работников. Их можно внедрять постепенно, принимая во внимание различия национальных условий, культур, а также социально-экономических, экологических и политических контекстов.

Принципы отраслевых руководств основываются на международных трудовых нормах МОТ (конвенциях и рекомендациях) и других источниках, включая декларации, кодексы поведения и другие директивные указания, принятые и одобренные Международной конференцией труда или Административным советом. Они также основаны на других международных соглашениях и политике в соответствующем секторе, а также на соответствующих тенденциях и изменениях в региональном и национальном законодательстве и практике.

Отраслевые руководства сосредоточены на вопросах, которые являются приоритетными для правительств, работодателей и работников и которые относятся только к отдельным секторам и отраслям экономики. В то время как международные трудовые нормы касаются, как правило, более общих принципов трудового законодательства и практики, отраслевые руководства определяют принципы и процессы, которые могут быть реализованы для обеспечения достойного труда на конкретных рабочих местах или в определённых условиях. Они основываются на опыте специалистов-практиков в соответствующих секторах, с тем чтобы отражать передовой отраслевой опыт и инновации.

Отраслевые руководства не имеют обязательной юридической силы. Они не подлежат ратификации и на них не распространяются контрольные механизмы, установленные в соответствии с международными трудовыми нормами МОТ. Таким образом, отраслевые руководства могут носить общий характер и расширять принципы, изложенные в международных трудовых нормах и других международных соглашениях и политике, при этом подразумевая, что они могут быть адаптированы к различным национальным системам и условиям. Нормы МОТ и другие инструменты или руководства, принятые и одобренные МКТ и/или Административным советом, тем самым формируют основу, на которой впоследствии строятся отраслевые руководства. Поэтому предполагается, что отраслевые руководства основываются на всех принципах, правах и обязанностях, изложенных в международных трудовых нормах, и ничто из изложенного в этих руководствах не должно пониматься как снижение таких норм.

► Сокращения и акронимы

БГТ	Безопасность и гигиена труда
ВИЧ	Вирус иммунодефицита человека
ВОЗ	Всемирная организация здравоохранения
КАС	Коммерческое автотранспортное средство
КСО	Комитет по свободе объединения
МОТ	Международная организация труда
СПИД	Синдром приобретённого иммунодефицита
СУБ	Система управления безопасностью
ЦУР	Цели в области устойчивого развития
GPS	Глобальная система позиционирования

► Часть 1. Введение

1. Ежегодно на дорогах мира погибает около 1,3 млн человек и до 50 млн получают увечья¹. На коммерческий транспорт приходится примерно 10–22% всех дорожно-транспортных происшествий². ДТП со смертельным исходом являются главной причиной гибели молодежи в возрасте от 5 до 29 лет, а связанные с ними травмы — восьмой по значимости причиной смертности во всём мире³. Помимо человеческих страданий смертельные случаи и увечья, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, вызывают значительные социальные, экономические и финансовые потери.
2. Сектор автомобильного транспорта имеет стратегическое значение для социально-экономического развития и обеспечивает перевозки пассажиров и грузов между юрисдикциями и странами. Он вносит важный вклад в экономический рост и создание рабочих мест. Инвестиции в развитие и эксплуатацию дорожной инфраструктуры оказывают сильное влияние на другие отрасли экономики.
3. Комитет по внутреннему транспорту Организации Объединённых Наций⁴ при Европейской экономической комиссии ООН оперирует более чем 59 международными транспортными конвенциями и выступает в качестве центра руководства всеми конвенциями Организации Объединённых Наций по вопросам внутреннего транспорта. Его юридически обязывающие акты обеспечивают всемирную нормативно-правовую базу по вопросам внутреннего транспорта, которая является инклюзивной, открытой и способствующей достижению Целей в области устойчивого развития (ЦУР), в том числе тех, что касаются безопасности дорожного движения.
4. Европейская экономическая комиссия Организации Объединённых Наций также предоставляет услуги секретариата в поддержку деятельности Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединённых Наций по безопасности дорожного движения, которая способствует приведению национальной нормативно-правовой базы по вопросам управления и безопасности дорожного движения в соответствие с международными стандартами автомобильного транспорта. Кроме того, в ЕЭК ООН размещается секретариат Фонда Организации Объединённых Наций по безопасности дорожного движения.
5. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) оказывала услуги секретариата в рамках Десятилетия действий Организации Объединённых Наций по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 гг.). В соответствии с элементом 4 «Более безопасное поведение пользователей дорог» *Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов* настоящее Руководство о содействии достойному труду и безопасности дорожного движения в транспортном секторе закладывает основу, содействующую безопасности дорожного движения и достойному труду водителей коммерческих автотранспортных средств (КАС). Оно может служить опорой, регулирующей деятельность 6 элемента 4 по созданию и поддержке соблюдения стандартов и правил безопасной эксплуатации коммерческих грузовых и других транспортных

¹ ВОЗ: *Дорожно-транспортные травмы: основные факты*, 7 декабря 2018 г.

² ОЭСР: *Moving Freight with Better Trucks: Improving Safety, Productivity and Sustainability*, 2011, pp. 169–203.

³ ВОЗ: *Дорожно-транспортные травмы*, op. cit.

⁴ Членство в Комитете открыто для любого государства-члена Организации Объединённых Наций.

средств, служб пассажирских автомобильных перевозок и других государственных и частных автопарков в целях снижения травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий⁵.

6. Начиная с 1938 года в рамках ряда комитетов и совещаний Международной организации труда (МОТ) обсуждались вопросы, касающиеся условий труда водителей автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения. Их итоги способствовали разработке восьми международных актов (конвенций и рекомендаций) и более чем 35 резолюций, заключений, меморандумов и методологий об автотранспортном секторе, которые принимались на трёхсторонней основе и вместе с рядом других документов послужили основой для подготовки настоящего Руководства.

Рабочее задание совещания

7. В 2015 году Трёхстороннее отраслевое совещание МОТ по вопросам безопасности и гигиены труда в секторе автомобильного транспорта в пункте с) резолюции о передовой практике в области безопасности дорожного движения ([Resolution concerning best practices in road transport safety](#)) предложила Административному совету поручить Международному бюро труда «созвать в соответствующие сроки трёхстороннее совещание экспертов для разработки и принятия свода практических правил или руководства о передовой практике в области безопасности автомобильного транспорта, с тем чтобы обеспечить защиту населения и работников автомобильного транспорта от всех рисков здоровью и безопасности, предотвращение несчастных случаев и содействие безопасному и справедливому вознаграждению за труд».
8. На 329-й сессии Административный совет МБТ принял рекомендацию отраслевых консультативных органов о проведении в течение 2018–19 годов совещания экспертов для принятия свода практических правил или руководства о передовой практике в области безопасности дорожного движения. На 335-й сессии он утвердил предложенное название, цель и состав совещания экспертов.

I. Определения

9. «Коммерческое автотранспортное средство», или «КАС», относится к любому самоходному дорожно-транспортному средству, находящемуся в государственной или частной собственности, которое обычно используется для коммерческих пассажирских и/или грузовых перевозок, будь то частных, наёмных или возмездных услуг, в интересах работодателя, эксплуатирующего транспортное средство, или услуг, предоставляемых участниками дорожно-транспортной цепи. Из этого определения исключаются двух- и трёхколёсные транспортные средства.
10. «Водитель КАС» относится к лицу, независимо от того, занято ли оно по найму или нет, которое управляет КАС даже в течение короткого периода времени или находится в транспортном средстве в готовности к вождению в случае необходимости.
11. «Работодатель» для целей настоящего Руководства означает:
 - а) государственное учреждение или предприятие с собственным автопарком, в котором работают наёмные водители КАС («частный транспорт»);

⁵ ВОЗ: *Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов, версия 3*, с. 16.

- b) предприятие-перевозчик, привлекающее наёмных водителей КАС, основным видом деятельности или источником дохода которого является перевозка пассажиров или грузов («наёмные или возмездные» транспортные услуги).
- 12.** «Стороны дорожно-транспортной цепи» относится к любому перевозчику, оператору грузовой транспортной единицы, грузополучателю/адресату, консигнанту, консолидатору, экспедитору, упаковщику и отправителю (грузоотправителю), как это определено *Кодексом практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)*⁶ и к любой другой стороне, которая может инструктировать водителя КАС. Данный термин также распространяется на покупателей транспортных средств, поскольку они могут быть консигнантами, получателями или любыми посредниками, выступающими в качестве принципалов.
- 13.** «Пассажирские перевозки на дальние расстояния» относится ко всем видам перевозок, на совершение которых требует более девяти часов вождения (или максимум суточного времени нахождения за рулём водителей КАС), которые совершаются на расстояния свыше 450 километров, либо которые отвечают требованиям национальных законодательных или нормативно-правовых актов в соответствии с международными трудовыми нормами.
- 14.** «Услуги автомобильного грузового транспорта» относится к коммерческой перевозке грузов с использованием КАС.
- 15.** «Услуги автомобильного пассажирского транспорта» означает перевозку пассажиров по определённым маршрутам.
- 16.** «Покупатель транспортных средств» относится к любому физическому или юридическому лицу, которое на коммерческой основе заключает договор об оказании услуг автомобильного грузового или дальнего пассажирского транспорта, которые являются ключевыми факторами мобильности или эффективности его бизнеса.
- 17.** «Не занятые по найму водители КАС» относится к водителям КАС, привлекаемым по договорам об оказании услуг и предоставляющим транспортные услуги заказчику или сторонам дорожно-транспортной цепи, в том числе к самозанятым водителям КАС, независимым водителям КАС и операторам-собственникам, водителям КАС зависимого подрядчика и неформальным водителям КАС.
- 18.** «Социальные партнёры» относится к представителям работодателей и работников и к их организациям.

⁶ ИМО/МОТ/ЕЭК ООН: *Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)*, 2014 г., глава 2, «Определения», сс. 8–13.

► Рисунок 1. Пример участников дорожно-транспортной цепи, занятых в аутсорсинговых перевозках автомобильного транспорта



Источники: адаптировано на основе ИМО/МОТ/ЕЭК ООН: *op. cit.*; P. James et al. (2007)⁷ и L. Mooren (2016)⁸. Графика: Macrovector⁹.

⁷ P. James et al.: "Regulating supply chains to improve health and safety", in *Industrial Law Journal*, 36(2), June 2007, pp. 163–187.

⁸ L. Mooren: *An Evidence-based Safety Management System for Heavy Truck Transport Operations*, University of New South Wales, 2016.

⁹ См. бесплатные векторные изображения на www.freepik.com. Стандартная лицензия Freepik. Определения: *Logistics and delivery (retro)*; *Transportation isometric scheme*; *Logistics icons flat*; *Logistics delivery decorative icons set*; *Isometric warehouse logistic icon set*.

II. Сфера охвата и цели

19. Защита населения, пассажиров и других участников дорожного движения от предотвратимых аварий и опасностей, включая те, что возникают в результате дефицита достойного труда среди водителей КАС, является общей ответственностью правительств, социальных партнёров и участников дорожно-транспортных цепей. Проблемой государственной политики стало то, в какой степени дефицит достойного труда среди водителей КАС и другие факторы, потенциально влияющие на безопасность дорожного движения, создают риски для других пользователей дорог.
20. Настоящее Руководство касается водителей КАС, осуществляющих грузовые автоперевозки и пассажирские автоперевозки на дальние расстояния. Сфера его применения не определяется какими-либо различиями в статусе занятости или размере оплаты труда, в том числе в неформальной деятельности. Руководство призвано устранять пробелы в защите всего населения и в условиях жизни и работы всех водителей КАС.
21. Его целями являются распространение передового опыта и поиск логичных ответов на вопросы, которые поднимались в ходе недавних международных и региональных дебатов по проблемам безопасности дорожного движения. В Руководстве признаются и напрямую поддерживаются следующие задачи ЦУР:

Задача 3.6. К 2020 году вдвое сократить во всём мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.

Задача 6.2. К 2030 году обеспечить всеобщий и равноправный доступ к надлежащим санитарно-гигиеническим средствам и положить конец открытой дефекации, уделяя особое внимание потребностям женщин и девочек и лиц, находящихся в уязвимом положении.

Задача 8.5. Защищать трудовые права и содействовать обеспечению надёжных и безопасных условий работы для всех трудящихся, включая трудящихся-мигрантов, особенно женщин-мигрантов, и лиц, не имеющих стабильной занятости.

Задача 9.1. Развивать качественную, надёжную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех.

Задача 11.2. К 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

III. Отраслевые соображения

Увеличение спроса

22. В секторе автомобильного транспорта происходит значительная эволюция. В течение последних двух десятилетий отмечается рост спроса и расширяются возможности трудоустройства. Глобализация, усиление либерализации международной торговли и распространение электронной торговли в одних случаях способствуют повышению эффективности перемещения грузов и пассажиров, а в других случаях негативно влияют на условия труда многих работников транспорта.

23. Возможные изменения в спросе могут включать, в том числе, обусловленные политикой сдвиги в использовании различных видов транспорта (например, железных дорог) или сбои в обрабатывающей промышленности (такие как развитие трёхмерной печати и возвращение производства на национальную территорию), что может иметь последствия для планирования и подготовки отраслевых кадров.

Состав отрасли, фрагментация и неформальность

24. Изменения, произошедшие за последние 20 лет, оказали сильное влияние на состав отрасли. Особая группа проблем связана с её фрагментацией. Так, уровни сегментации и фрагментации, включая расширение использования субподряда, обостряют конкуренцию. Не занятые по найму водители КАС и малые и средние предприятия составляют большую часть отрасли грузовых перевозок. В ряде случаев проблемой становится ошибочная классификация работников.
25. Работники отрасли, в том числе зависимые самозанятые работники, находятся в уязвимом положении, поскольку им часто приходится нести расходы, связанные с владением, обслуживанием и эксплуатацией транспортных средств, но при этом они могут быть лишены возможности участвовать в социальном диалоге и пользоваться защитой, включая социальную защиту, которая предоставляется другим работникам. Тем не менее наличие продуманных и регулируемых нестандартных форм занятости в секторе автомобильного транспорта не обязательно приводит к ухудшению условий труда или противоправным операциям при условии, что работодатели не используют их для того, чтобы обойти возложенные на них юридические, договорные и другие обязательства, касающиеся занятости работников. Малое автотранспортное предприятие, в том числе предприятие самозанятого работника или оператора-собственника, может открыть путь к реализации возможностей, финансовой независимости и гибкости. Прочная нормативная база, регулирующая ведение бизнеса и обеспечение безопасности, может стимулировать малые предприятия и обеспечивать соблюдение ими национального законодательства и нормативно-правовых актов.
26. Условия для честной конкуренции дестабилизируются рядом факторов. В некоторых регионах незаконные и неформальные виды деятельности оказывают дополнительное давление на транспортные предприятия, действующие по правилам. Неформальные работники отрасли могут быть особенно уязвимыми, поскольку у них может не быть доступа к механизмам социальной защиты и им приходится работать с низкими уровнями дохода, производительности, профессиональных компетенций, технологий и капитала. Неформальные транспортные услуги в области как грузовых, так и пассажирских перевозок в основном распространены в странах с низким и средним уровнем дохода. Возможности неформальной занятости также вызывают озабоченность в плане безопасности и гигиены труда (БГТ) и общественной безопасности.
27. Автотранспортная отрасль характеризуется множеством систем поставок и заказчиков, что часто ведёт к снижению нормы прибыльности и лишает работников транспорта способности реализовывать основополагающие принципы и права в сфере труда. Социальный диалог может проложить путь к упорядочению рыночной конкуренции, улучшению безопасности и гигиены труда работников транспорта и повышению безопасности дорожного движения. Однако последние изменения в автотранспортной отрасли ряда стран ослабляют социальный диалог, переговорные позиции работников и фундаментальные трудовые права определённых групп работников транспортной отрасли. Международные нормы и инструменты могут положительно влиять на инициирование социального диалога на национальном и отраслевом уровнях. Социальный диалог также может способствовать

достижению взаимопонимания в отношении потребностей и затрат, связанных с безопасной и достойной эксплуатацией автомобильного транспорта.

Связь между безопасностью дорожного движения и достойным трудом

28. Содействие достойному труду и безопасности дорожного движения является общей, совместной обязанностью правительств, социальных партнёров и участников дорожно-транспортных цепей.
29. Давление со стороны систем поставок может быть одной из главных причин, вынуждающих работников транспорта прибегать к рискованной и небезопасной практике вождения. Порой существующие законы и правоприменительные механизмы нацелены на водителей, а не напрямую на структуры, ответственные за использование такой практики.

Цифровизация

30. Цифровизация и организационные инновации могут способствовать сокращению числа аварий и подготовке информации об их причинах, хотя при этом также следует учитывать этические аспекты и обеспечивать защиту частной жизни.
31. Цифровизация транспортной логистики и документации будет влиять на регулирование грузовых и пассажирских потоков. Разработка международных норм в области логистики и перевозок может обеспечить интермодальную совместимость и прозрачность цифровых данных в системах поставок, а также устранить разобщённость информации по видам транспорта в соответствии с требованиями к защите персональных и торговых данных.

Автоматизация

32. В рамках пилотных программ проводится тестирование таких систем, как автоматизированное вождение, помощь при вождении и движение в колоннах. Среди различных текущих форм автоматизации эти технологии не являются единственным решением для устранения негативных последствий с точки зрения безопасности дорожного движения и нехватки водителей в отрасли. Однако они изменяют характер профессии и требуемые навыки.
33. В зависимости от уровня автоматизации транспортных средств и типов требуемых навыков действенный социальный диалог, повышение компетенций и обновление политики профессиональной подготовки могут способствовать эффективному управлению переходным процессом и привитию необходимых навыков работникам автотранспортного сектора.

Демография и гендер

34. В ряде стран происходит быстрое старение работников из числа водителей КАС. Поэтому будет наблюдаться «убытие» стареющих опытных водителей и одновременно приток молодых менее опытных водителей КАС. Соответственно, необходимо будет обеспечивать надлежащее обучение водителей КАС.
35. В секторе автомобильного транспорта по-прежнему преобладают мужчины и гендерные соображения. В результате мнение женщин слишком часто игнорируется при планировании перевозок и поиске возможностей достойного труда. Особым препятствием для женщин является отсутствие доступа к бытовым, особенно санитарно-гигиеническим, объектам. Женщины, занятые в этом секторе, часто задерживаются на низкооплачиваемой или относительно низкооплачиваемой работе и имеют более низкий или относительно более низкий статус по сравнению с мужчинами, при этом располагая узкими возможностями или не располагая никакими возможностями профессионального и карьерного роста.

Окружающая среда и изменение климата

- 36.** «Озеленение» рабочих мест и создание «зелёных» рабочих мест в традиционных и формирующихся секторах будут способствовать развитию конкурентоспособной, экологически устойчивой экономики с низким уровнем выбросов углерода и моделями устойчивого потребления и производства в поддержку борьбы с изменением климата.

► Часть 2. Содействие достойному труду и безопасности дорожного движения

IV. Основополагающие принципы и права в сфере труда и соответствующие международные трудовые нормы

37. Правительства и социальные партнёры несут ответственность за то, чтобы [Декларация МОТ 1998 года об основополагающих принципах и правах в сфере труда и механизм её реализации](#) и соответствующие ратифицированные конвенции МОТ обеспечивали защиту и применялись ко всем работникам автомобильного транспорта в соответствии с условиями, изложенными в каждой из этих конвенций.
38. Правительства должны¹⁰:
- признавать важную роль социальных партнёров в автотранспортном секторе, принимая во внимание [Конвенцию 1948 года о свободе ассоциации и защите права на организацию \(87\)](#) и [Конвенцию 1949 года о праве на организацию и на ведение коллективных переговоров \(98\)](#);
 - соблюдать, поощрять и реализовывать равенство возможностей и обращения для женщин и мужчин без какой-либо дискриминации, принимая во внимание [Конвенцию 1951 года о равном вознаграждении \(100\)](#), [Рекомендацию 1951 года о равном вознаграждении \(90\)](#), [Конвенцию 1958 года о дискриминации в области труда и занятий \(111\)](#) и [Рекомендацию 1958 года о дискриминации в области труда и занятий \(111\)](#);
 - принимать меры по предотвращению и искоренению детского труда в сфере автотранспортных услуг, принимая во внимание [Конвенцию 1973 года о минимальном возрасте \(138\)](#), [Рекомендацию 1973 года о минимальном возрасте \(146\)](#), [Конвенцию 1999 года о наихудших формах детского труда \(182\)](#) и [Рекомендацию 1999 года о наихудших формах детского труда \(190\)](#);
 - проводить политику, предотвращающую и искореняющую использование принудительного труда в сфере автотранспортных услуг, а также защищающую жертв и обеспечивающую им доступ к средствам правовой защиты в соответствии с [Конвенцией 1930 года о принудительном труде \(29\)](#) и [Протоколом к ней 2014 года, Конвенцией 1957 года об упразднении принудительного труда \(105\)](#).
39. Работодатели, организации работодателей и участники дорожно-транспортных цепей должны, насколько это практически возможно:
- устранять препятствия и не допускать случаев вмешательства в деятельность свободных и независимых профсоюзов, представляющих водителей КАС, которые

¹⁰ Административный совет Международного бюро труда выделил восемь конвенций как основополагающие для прав человека в сфере труда, независимо от уровня развития отдельных государств-членов. Эти права являются условием, предваряющим все остальные права, поскольку ими обеспечивается необходимая основа свободного стремления к улучшению индивидуальных и коллективных условий труда. [Декларация МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда и механизм её реализации](#), принятые в июне 1998 года, выделяют эту группу основных трудовых принципов, одобренных международным сообществом. Декларация применяется ко всем государствам-членам МОТ независимо от того, ратифицировали ли они основные конвенции или нет. См. МБТ: *The International Labour Organization's Fundamental Conventions*, 2003 г.

противоречат национальному законодательству или основополагающим принципам и правам в сфере труда;

- b) обеспечивать представителям работников условия, необходимые для их нормальной деятельности, и предоставлять им свободу проведения собраний и получения доступа к рабочим местам водителей КАС, а также к документации по трудовым договорам и БГТ. Создание таких условий не должно нарушать эффективную деятельность соответствующего предприятия. В качестве руководства может служить [Конвенция 1971 года о представителях трудящихся \(135\)](#);
- c) обеспечивать соблюдение требований к минимальному возрасту для получения водительских прав и приёма на работу водителей КАС;
- d) принимать незамедлительные и действенные меры по предотвращению и искоренению детского труда, принудительного труда и дискриминации;
- e) обеспечивать, чтобы водители КАС не принуждались к работе в нарушение законодательства о времени вождения или рабочем времени либо без адекватного вознаграждения или оплаты труда, как это предусмотрено национальным законодательством или применимыми коллективными соглашениями;
- f) разрабатывать политику в поддержку борьбы с дискриминацией и обеспечения равного обращения с недопредставленными группами, обеспечивая, чтобы эта политика ясно излагалась и сообщалась администрации предприятия, руководителям и работникам;
- g) поощрять и осуществлять комплексные проверки в соответствии с механизмами правовой защиты [Руководящих принципов предпринимательской деятельности в аспекте прав человека Организации Объединённых Наций](#) в целях обеспечения соблюдения основополагающих принципов и прав водителей КАС в сфере труда;
- h) обеспечивать, чтобы водители КАС получали равную оплату за труд равной ценности и чтобы оплата труда соответствовала минимальному размеру заработной платы, установленному, в соответствующих случаях, для данного сектора;
- i) предпринимать соответствующие действия в отношении обязательств по БГТ в соответствии с [Рекомендацией 1981 года о безопасности и гигиене труда \(164\)](#).

40. Водители КАС и организации работников должны:

- a) содействовать просвещению водителей КАС, в том числе об их правах и обязанностях, безопасности дорожного движения, профессиональном мастерстве и этике;
- b) устранять практические препятствия на пути свободы объединения и действенного признания права на ведение коллективных переговоров водителями КАС, в частности, теми, кто участвует в нестандартных формах занятости, и теми, кто лишён доступа к судам в силу арбитражных положений и других видов оговорок;
- c) повышать осведомлённость и мобилизовывать общественное мнение против использования детского труда, принудительного труда и дискриминации;
- d) взаимодействовать с правительствами и ассоциациями работодателей в отслеживании случаев дискриминации в работе автомобильного транспорта, например, путём установления процедур рассмотрения жалоб, решения вопросов обеспечения равенства в коллективных соглашениях, создания комитетов по гендерным вопросам и содействия справедливой оплате труда;

- е) предпринимать соответствующие действия в отношении обязательств по БГТ согласно Рекомендации 164.

Принуждение и принудительный труд

41. Работодатели и участники дорожно-транспортных цепей должны обеспечивать, чтобы:
- а) водители КАС не принуждались к работе:
 - i) в нарушение законодательства о времени вождения и/или рабочем времени в соответствии с национальным законодательством и коллективными соглашениями;
 - ii) без адекватного вознаграждения или оплаты труда в соответствии с национальным законодательством и коллективными соглашениями;
 - iii) в нарушение национальных законодательных и нормативно-правовых актов, в частности тех, что касаются ограничения скорости, габаритов, веса и загрузки КАС (например, перевозок грузов с перевесом);
 - б) водители КАС, временно работающие в других странах, в том числе водители из стран с низким уровнем дохода, не работали в условиях эксплуатации, которые не только наносят ущерб им самим, но и могут породить недобросовестную конкуренцию и противоправные международные операции.
42. Условия эксплуатации, влияющие на безопасность дорожного движения, могут существовать даже при наличии соответствующих социальных нормативов и законодательства. Правительства должны уделять пристальное внимание качеству правоприменительной и инспекционной деятельности. Расширение сотрудничества и гармонизация толкований правил и требований особенно важны в юрисдикциях с фрагментированными системами правоприменения.

Принудительный и детский труд

43. В ряде стран практика найма сопровождающих грузов, помощников водителей КАС и механиков может характеризоваться торговлей детьми и подростками и их сексуальной эксплуатацией. Информационно-просветительские и правоприменительные кампании должны проводиться в регионах, где сообщается об использовании такой практики; они должны быть нацелены на борьбу со спросом одновременно с принятием нейтрального, гуманного и беспристрастного подхода к жертвам сексуальной эксплуатации¹¹. Правительства и социальные партнёры должны разрабатывать соответствующие механизмы отчётности для расследования случаев торговли людьми и/или сексуальной эксплуатации на основе процедур урегулирования жалоб и возмещения ущерба, которые не криминализируют жертв.

Другие аспекты автотранспортных перевозок

44. Водители КАС дальнего следования находятся вдали от дома в течение продолжительных периодов времени. Усилия по их обучению и повышению их осведомлённости должны быть направлены на предотвращение неосторожного сексуального поведения, наносящего вред и водителям КАС, и их половым партнёрам/жертвам; они также должны

¹¹ Организация Объединённых Наций, *Fact sheet on the Secretary-General's initiatives to prevent and respond to sexual exploitation and abuse*, январь 2019 г.

обеспечивать, чтобы сексуальное поведение не затрагивало несовершеннолетних лиц и жертв сексуальной эксплуатации.

45. Водители КАС — глаза национальных автомагистралей и международных торговых коридоров. Эти возможности следует использовать для создания механизмов повышения осведомлённости водителей и механизмов отчётности для водителей, желающих сообщать данные и пресекать перевозки подозрительных грузов или действия, а также незаконный ввоз мигрантов, предполагаемые террористические нападения, случаи торговли людьми и сексуальной эксплуатации. В механизмах повышения осведомлённости и отчётности должны учитываться фундаментальные права мигрантов, которые ввозятся нелегальным способом или которые становятся жертвами торговли людьми. Должна обеспечиваться конфиденциальность; при этом водители КАС, сообщающие о преступных действиях, не должны подвергаться какому-либо возмездию.

V. Занятость

A. Статистика и данные о характеристиках рабочей силы

46. Правительства должны намечать и принимать меры по совершенствованию сбора, дезагрегирования и распространения данных о водителях КАС, которые, в соответствующих случаях, могут включать:
- статистические данные о занятости, текучести кадров, рабочем времени и заработках по видам экономической деятельности и занятиям, позволяющие установить процент водителей КАС среди всех занятых и сопоставить их рабочее время и заработки с другими группами работников. Это подразумевает внутреннюю разбивку профессии водителя КАС (по группам, подгруппам и унитарным группам) в национальных статистических, кадровых и профессиональных базах данных и обследованиях с использованием, насколько это возможно, международных стандартных классификаций¹²;
 - статистические данные о водителях КАС по статусу занятости, позволяющие выявлять число и долю водителей КАС, являющихся наёмными работниками, зависимыми подрядчиками и независимыми работниками;
 - статистические данные о водителях КАС с разбивкой по полу, позволяющие выявлять число и долю женщин-водителей КАС и их особенности с точки зрения БГТ, тем самым облегчающие выявление возможностей для привлечения и удержания женщин и решение связанных с ними вопросов;
 - статистические данные о водителях КАС по возрастным группам, позволяющие получать информацию о возрастном составе и распределении водителей КАС, а также об их среднем и медианном возрасте. Эта информация крайне необходима для разработки политики по привлечению и удержанию работников, а также для целей пенсионного и кадрового планирования;

¹² На основе:

- статистики занятости по видам экономической деятельности с использованием Международной стандартной отраслевой классификации всех видов экономической деятельности (МСОК, четвёртый пересмотренный вариант), раздел Н «Транспорт и складское хозяйство», пункт 49 «Сухопутный транспорт; транспортировка по трубопроводам»;
- либо статистики занятости по занятиям с использованием Международной стандартной классификации занятий (МСКЗ-08), основная группа 8 «Операторы и сборщики промышленных установок и машин», подгруппа 83 «Водители и операторы подвижного оборудования».

- e) статистические данные о водителях КАС по этническим группам и национальному происхождению, позволяющие получать информацию об этническом или национальном составе водителей КАС, тем самым облегчающие выявление возможностей для привлечения и удержания недопредставленных групп и решение связанных с ними вопросов;
 - f) статистические данные о водителях КАС по уровням образования, позволяющие выявлять профессиональные навыки и требования к обучению;
 - g) статистические данные о водителях КАС по объёмам спроса, позволяющие оценивать уровни кадрового дефицита среди водителей;
 - h) статистические данные о водителях КАС по наличию у них трудовых договоров, позволяющие определять доли водителей КАС, нанимаемых по трудовым договорам;
 - i) статистические данные о водителях КАС по их участию в системе социального обеспечения, позволяющие определять доли водителей КАС, охваченных программами социального обеспечения;
 - j) процент водителей КАС, попадающих под действие коллективного соглашения;
 - k) статистические данные о рабочем времени водителей КАС с указанием перерывов, ночных смен, нестандартного рабочего времени, периодов отдыха, периодов вождения и сверхурочных выходов на работу;
 - l) статистические данные о производственных травмах и ДТП с участием водителей КАС;
 - m) статистические данные о рыночной доли транспортных услуг, оказываемых занятыми по найму и не занятыми по найму водителями КАС, включая оценки неформальной занятости среди них.
47. В резолюции 2018 года о статистике трудовых отношений (*Resolution concerning statistics on work relationships*), принятой Международной конференцией статистиков труда, признаётся необходимость пересмотра и расширения существующих стандартов статистики трудовых отношений и статуса занятости. В ней содержатся определения, призванные улучшить статистическое измерение различных аспектов взаимоотношений между работниками и экономическими единицами, в интересах которых они работают, включая определения терминов «зависимые работники» и «независимые работники».
48. Правительства могут, в соответствующих случаях, выявлять и устранять любые несоответствия в отраслевых данных, собираемых органами социального обеспечения, транспортными и лицензирующими органами, а также статистическими бюро и институтами.

В. Дефицит и текучесть кадров

49. В ряде стран отмечаются нехватка водителей КАС и высокая текучесть работников, занятых автодорожными перевозками. Недостаточное участие женщин означает, что отрасль не может реализовать выгоды, обусловленные полноценно представленной рабочей силой. Дефицит и текучесть кадров влияют на производительность, эффективность и профессионализм водителей и создают проблемы для автомобильного сектора и участников дорожно-транспортных цепей. Правительства, работодатели и участники дорожно-транспортных цепей должны выступать в поддержку мер, направленных на повышение привлекательности отрасли и формирование будущих контрольных показателей найма и удержания кадров, которые могут включать:

- a) национальную или отраслевую стратегию автомобильного транспорта, в том числе в соответствии с принципами, изложенными в [Конвенции 1964 года о политике в области занятости \(122\)](#);
- b) отраслевые стратегии и коммуникационные кампании, направленные на укрепление имиджа отрасли посредством:
 - i) поощрения участия женщин в секторе и противодействия восприятию автотранспортных услуг как сферы доминирования мужчин;
 - ii) привлечения молодёжи путём информирования о возможностях трудоустройства в секторе, в том числе освещения новых возможностей, открываемых цифровизацией и автоматизацией;
- c) предоставление потенциальным водителям непредвзятой информации в рамках общей системы профессиональной ориентации и консультирования, касающейся:
 - i) в отношении всех водителей КАС — возможностей занятости, требований к трудоустройству, возможных путей к овладению профессией водителя в рамках программ профессиональной подготовки и ученичества; медицинского обслуживания, схем и программ социальной защиты;
 - ii) в отношении не занятых по найму водителей КАС — экономической жизнеспособности и затрат на эксплуатацию транспортных средств, процентных ставок и другой финансовой информации;
- d) обеспечение того, чтобы государственные службы занятости и консультанты по вопросам профессионального и служебного роста обладали достаточными знаниями о квалификационных требованиях, предъявляемых к водителям КАС;
- e) разработку законодательства и политики, касающихся требований к подготовке в целях повышения профессионального уровня работников сектора, в том числе путём оказания конкретной поддержки профессионально-техническим учебным заведениям и особенно путём признания выданных ими дипломов и сертификатов в доказательство того, что эти заведения обеспечивают подготовку высочайшего качества, полностью соответствующую международным правилам и стандартам;
- f) предоставление финансовых стимулов компаниям и лицам, впервые устраивающимся на работу в качестве водителей КАС, которые берут на себя обязательство стремиться к овладению посредством профессиональной подготовки навыков начального уровня; финансирование переподготовки пожилых работников в качестве водителей КАС;
- g) разработку законодательства и политики по вопросам охраны материнства, отпусков по беременности и родам, отцовских и родительских отпусков, отпусков для других членов семьи, нуждающихся в уходе, и отпусков для целей возвращения к профессиональной деятельности;
- h) совершенствование практики управления системами поставок работодателями и участниками дорожно-транспортных цепей, с тем чтобы помочь водителям КАС достичь лучшего баланса между трудовой и личной жизнью, например, путём повышения качества планирования транспортных операций, пресечения принуждения и снижения профессионального стресса, устранения давления, побуждающего к небезопасной практике вождения, предоставления водителям возможности отдыхать в нерабочее время в любом месте по собственному выбору, расширения доступа к учреждениям по уходу за детьми;

- i) совершенствование практики управления работодателями и участников дорожно-транспортных цепей, с тем чтобы условия труда и доходы в конечном итоге улучшились настолько, чтобы привлекать новых водителей КАС лучшими условиями труда и оплаты труда и, в соответствующих случаях, социальными пакетами;
- j) проведение анализа, политики и действий, нацеленных на устранение препятствий к своевременной выплате работодателями и участниками дорожно-транспортных цепей вознаграждения не занятым по найму водителям КАС за оказанные ими услуги;
- k) проведение анализа и действий по минимизации числа препятствий, в том числе гендерного характера, на пути к трудоустройству и продвижению по службе, с тем чтобы помочь водителям КАС оставаться компетентными, уверенными в себе и удовлетворёнными работой;
- l) создание безопасных и стабильных условий, обеспечивающих водителям КАС бытовые услуги, места для отдыха и стоянки;
- m) предоставление возможностей обучения в соответствии с требованиями профессии и направлением профессионального развития водителей КАС;
- n) разработку на основе исследований и социального диалога соответствующей политики и правоприменительных правил БГТ, чувствительных в гендерном отношении;
- o) создание рабочей среды, свободной от насилия, домогательств и дискриминации, с воспитанием уважительного отношения к разнообразию, в том числе в вопросах пола, сексуальной ориентации и гендерной идентичности, инвалидности, географического происхождения, этнической и национальной принадлежности всех работников, за которых несёт ответственность работодатель;
- p) формирование надёжных инспекционных и правоприменительных систем;
- q) разработку законодательства, политики и механизмов возмещения ущерба и урегулирования жалоб, которые являются доступными, справедливыми, независимыми и беспристрастными в отношении всех водителей КАС.

Решение проблемы нехватки водителей: национальная стратегия в области занятости

- 50. Решая проблему нехватки водителей, правительства на основе консультаций с социальными партнёрами и в соответствии с [Конвенцией 122](#) должны осуществлять национальную политику и программы действий, опираясь на законодательство и нормативно-правовые акты, коллективные соглашения, арбитражные решения или любым другим уместным способом, соответствующим национальной практике.
- 51. В национальной политике и программах действий сектор автомобильного транспорта должен признаваться как стратегическая область экономической деятельности, которая может играть важную роль в решении проблем безопасности дорожного движения.
- 52. Правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей должны рассматривать возможные инициативы в секторе автомобильного транспорта. В национальной политике и программах действий должны предусматриваться меры и критерии, определяющие приоритетность инвестиций в сектор, в том числе в целях:
 - a) формализации экономики, создания благоприятных условий и проведения реформ посредством социального диалога;
 - b) разработки программ профессиональной подготовки и профессионализации сектора;

- c) принятия мер, нацеленных на развитие «зелёного» транспорта, включая обновление автопарка и обучение приёмкам экологичного вождения;
 - d) создания инфраструктурных и бытовых объектов, включая безопасные и охраняемые стоянки КАС, зоны отдыха и туалеты;
 - e) цифровизации в интересах совершенствования систем управления безопасностью движения (СУБД), повышения прозрачности письменной документации и механизмов возмещения ущерба.
- 53.** Правительства должны рассматривать возможные стимулы, побуждающие участников дорожно-транспортных цепей внедрять устройства/оборудование или принимать меры, обеспечивающие безопасную эксплуатацию автотранспортных средств.
- 54.** Политика и стимулы в отрасли автомобильного транспорта могут оказывать положительное влияние, обусловленное сокращением выбросов парниковых газов. Эксплуатационные затраты автотранспорта, вероятно, будут расти по мере усиления давления, вынуждающего отрасль становиться более устойчивой и экологически безопасной. Решая экологические проблемы, правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей должны активно выступать в поддержку:
- a) повышения эффективности организации перевозок грузов и пассажиров, чтобы минимизировать количество пустующих мест и порожних пробегов: этому процессу может дополнительно способствовать цифровизация;
 - b) развития программ профессиональной подготовки водителей, в том числе касающихся минимизации расхода топлива, например, в случае экологичного вождения и безопасного использования альтернативных видов топлива;
 - c) внедрения «зелёных» транспортных технологий путём обеспечения доступа автопарков к механизмам финансирования и необходимого совершенствования инфраструктуры в интересах экологизации сектора.

C. Разнообразие и имидж отрасли

- 55.** Несмотря на усилия недавнего времени, штат водителей КАС в целом не отражает разнообразия групп населения, работодателей, работников и пассажиров, которых они обслуживают. Правительства и социальные партнёры должны сосредоточить внимание на необходимости расширения гендерного, этнического и иного разнообразия среди водителей КАС. Необходимо активизировать последовательные усилия для искоренения предрассудков и дискриминации в соответствии с принципами равенства возможностей и обращения, изложенными в [Конвенции 111](#), с тем чтобы привлечь в отрасль больше:
- a) женщин;
 - b) мигрантов и беженцев (если они обладают законным правом на трудоустройство), обеспечивая при этом, чтобы все водители КАС прошли обучение и получили водительские права, как того требует национальное законодательство;
 - c) ветеранов;
 - d) водителей старших и младших возрастных групп (при этом не допуская использования детского труда, не прерывая обязательное школьное обучение и обеспечивая, чтобы все водители КАС прошли подготовку и получили водительские права, как того требует национальное законодательство, с учётом положений раздела XI настоящего Руководства (см. пункты 141–154 ниже));

- е) лиц с формами инвалидности, не влияющими на их способность к безопасному вождению.
- 56.** В целях повышения разнообразия правительства и социальные партнёры посредством социального диалога должны взять на себя обязательство определить и реализовать политику разнообразия на автомобильном транспорте, включая такие инструменты планирования и управления, как:
- а) мониторинг и отслеживание структуры и динамики занятости в секторе по возрастным группам, полу, этническому и национальному происхождению;
 - б) установление объективных и справедливых критериев отбора и приёма на работу;
 - в) объективная и справедливая система оценки результатов, не наказывающая водителей КАС за использование юридических или внутренних механизмов возмещения ущерба или урегулирования жалоб, в которых осуждается дискриминационная практика;
 - г) разработка и выполнение комплексных планов профессионального и служебного роста водителей КАС.
- 57.** Правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей должны:
- а) прилагать усилия для привлечения и обучения большего числа женщин и недопредставленных групп для работы в секторе;
 - б) принимать во внимание вопросы, связанные с балансом трудовой и личной жизни, включая время работы и вождения, сменную работу и место работы (поездки на большие расстояния от дома к КАС и обратно).
- 58.** Социальные партнёры должны выступать в поддержку групп женщин в профсоюзах и организациях работодателей (таких как женские комитеты), чтобы обеспечить больше гласности в освещении женских вопросов в отраслевой повестке дня. Отраслевая политика, учитывающая гендерные аспекты, должна быть нацелена на решение, в том числе, таких вопросов, как:
- а) наличие доступных, бесплатных и чистых туалетов и бытовых объектов в безопасных, охраняемых и удобных местах с привлечением внимания к вопросам достоинства, скромности и частоты использования, которые, возможно, придётся решать по-разному для мужчин и женщин;
 - б) меры борьбы с сексуальными домогательствами, насилием, стереотипами и дискриминационной практикой.
- 59.** Водители КАС с семейными обязанностями должны пользоваться условиями, обеспечивающими действительное равенство возможностей и обращения. Соответствующие принципы изложены в [Конвенции 1981 года о работниках с семейными обязанностями \(156\)](#).
- 60.** Особые программы, направленные на вовлечение беженцев и других принудительно перемещённых лиц для работы в секторе, должны формулироваться в соответствии с руководством 2016 года о доступе к рынку труда беженцев и других насильственно перемещённых лиц (*Guiding principles on the access of refugees and other forcibly displaced persons to the labour market*).

D. Условия занятости

61. «Нестандартные формы занятости» — общий термин, описывающий различные условия занятости. К нестандартным формам занятости относятся, в том числе, срочные договоры и другие формы временной занятости, временная заёмная занятость и другие договорные отношения с участием нескольких сторон, скрытые трудовые отношения, зависимая самозанятость и занятость на условиях неполного рабочего дня.
62. Правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей могут принять ряд мер по защите и поддержанию достойного труда работников, участвующих в нестандартных формах занятости, в соответствии с заключениями Совещания экспертов по нестандартным формам занятости 2015 года (*Conclusions of the Meeting of Experts on Non-Standard Forms of Employment*).
63. Правительства должны принимать политику и законодательство, гарантирующие эффективную защиту работников, выполняющих работу в контексте или в рамках трудового правоотношения.

Переход от неформальной к формальной экономике

64. В соответствии с [Рекомендацией 2015 года о переходе от неформальной к формальной экономике \(204\)](#) ряду стран необходимо прилагать решительные усилия по переводу существующих водителей КАС из неформальной экономики в формальную. Успех этих усилий зависит от совместного участия правительств и социальных партнёров в установлении очередности задач, их решении и проведении регулярных упреждающих оценок результатов совместных усилий. Такой переход требует, чтобы уровни квалификации существующих водителей КАС, занятых в неформальном секторе, доводились до уровней, позволяющих им получить квалификацию профессиональных водителей КАС, чтобы они имели возможность полностью интегрироваться в формальную экономику.
65. Правительства должны поддерживать благоприятные условия, позволяющие работодателям и работникам при переходе в формальную экономику осуществлять свои права на организацию и ведение коллективных переговоров, а также на участие в социальном диалоге. Создавая такую среду, члены Организации должны проводить консультации с наиболее представительными организациями работодателей и работников, поощряя их к активному участию; среди них должны находиться, в соответствии с национальной практикой, представители основанных на членстве представительных организаций работников и экономических единиц неформальной экономики.

Документирование договорных условий

66. Правительства должны обеспечивать принятие и соблюдение положений о необходимой документации, связанной с наймом водителей КАС или заключением с ними трудовых договоров.
67. В автотранспортном секторе важно обеспечивать прозрачность договорных отношений. Неформальный подход и отсутствие документов и актов о коммерческих сделках в секторе можно встретить во многих частях мира. Правительства должны обращать внимание на тот факт, что водители КАС могут работать без каких-либо признаков договорных отношений или условий оказания услуг. Это ограничивает мониторинговую и правоприменительную деятельность, призванную повысить безопасность населения при движении по дорогам.
68. Занятые по найму водители КАС должны информироваться о конкретных условиях занятости, включая любой испытательный срок, предпочтительно посредством письменного

договора на языке, который водитель КАС понимает, в соответствии с национальным законодательством и нормативно-правовыми актами. Эти условия также должны отражать положения соответствующих коллективных соглашений.

- 69.** Не занятые по найму водители КАС должны информироваться участниками дорожно-транспортной цепи о конкретных условиях оказания услуг в письменном договоре, заключаемом до начала обслуживания. Чтобы обеспечить прозрачность транспортных операций и услуг, эта информация должна включать:
- a) фамилии, названия и контактные данные участников договора;
 - b) характер автотранспортных услуг, предоставляемых водителем КАС;
 - c) характер, продолжительность, дату начала и дату окончания договора;
 - d) суммы и виды платежей, полагающиеся водителю КАС за автотранспортные услуги, включая оплату сверхурочной работы, в том числе особые положения, касающиеся водителей, занятых трансграничными перевозками;
 - e) определение любых корректировок платежей или вычетов, которые могут быть сделаны при окончательном расчёте;
 - f) количество часов работы, включая перерывы, и другие соответствующие аспекты БГТ;
 - g) действительную налоговую информацию;
 - h) информацию о страховом покрытии травм водителя, полученных в результате ДТП;
 - i) если это договор об оказании услуг, — положение, предусматривающее, что выплата неоспариваемых сумм будет произведена в течение 30 дней с даты получения счёта-фактуры или требования об оплате согласно транспортной накладной, путевому листу или аналогичному транспортному документу.

VI. Условия труда

- 70.** Участники дорожно-транспортной цепи могут устанавливать требования к логистике и пунктуальности пассажирских и грузовых перевозок, которые оказывают значительное влияние на отрасль и могут стать причиной небезопасной и неприемлемой практики.
- 71.** Работники автомобильного транспорта не должны исключаться из сферы действия общего трудового законодательства. Однако в случае такого исключения для сектора должны устанавливаться особые правила.
- 72.** Условия транспортных работ и услуг должны определяться в соответствии с национальными законодательными и нормативно-правовыми актами либо путём коллективных переговоров, проводимых на соответствующем уровне в соответствии с национальным законодательством и практикой. Оплата труда и другие условия занятости и оказания услуг должны быть неотъемлемой частью политики, направленной на привлечение, наём, обучение и удержание высококвалифицированных, безопасных и опытных водителей КАС.

A. Стабильные выплаты

- 73.** Оплата труда занятых по найму и не занятых по найму водителей КАС должна быть стабильной и производиться с учётом цели повышения привлекательности и устойчивости отрасли.

74. Правительства должны отслеживать долю грузов и пассажиров, перевозимых не занятыми по найму водителями КАС, с тем чтобы контролировать риски, которые могут возникнуть в этой ситуации.

Оплата труда не занятых по найму водителей КАС

75. Правительства посредством национального регулирования должны обеспечивать прозрачность трудовых договоров, заключаемых с не занятыми по найму водителями КАС, и оплату счетов-фактур или требований об оплате в течение 30 дней (в соответствии с подпунктом i) пункта 69).
76. По итогам консультаций с социальными партнёрами и участниками дорожно-транспортных цепей правительства должны создавать механизмы, способствующие предсказуемому возмещению затрат, понесённых не занятыми по найму водителями КАС, и предусматривающие меры поддержки в целях:
- a) возмещения постоянных затрат, т. е. типичных постоянных или годовых затрат предприятия, которые оно должно финансировать ежегодно независимо от километража транспортного средства;
 - b) возмещения переменных затрат, т. е. типичных переменных затрат предприятия, т. е. затрат (например, на топливо и шины), которые варьируются в зависимости от километража;
 - c) оплаты труда отдельных лиц в размере национального минимума заработной платы или выше, как это определено в пункте 78;
 - d) дохода от инвестиций;
 - e) оплаты труда за вождение и за вспомогательную работу, не связанную с вождением, как это определено в пункте 81.
77. Правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей должны в законодательстве и на практике содействовать адекватной оплате труда и стабильности выплат водителям КАС. Это должно подкрепляться мерами, направленными на обеспечение соблюдения требований по недопущению перегрузки и перевеса КАС.

Оплата труда занятых по найму водителей КАС

78. В странах, в которых официально публикуются данные о минимальном размере заработной платы, оплата труда должна устанавливаться в соответствии с [Конвенцией 1970 года об установлении минимальной заработной платы \(131\)](#).
79. Если данные о минимальной заработной плате официально не публикуются, правительства на основе консультаций с социальными партнёрами должны создавать механизмы, позволяющие устанавливать заработную плату и другие условия труда занятых по найму водителей КАС. В этой связи во внимание должны приниматься адекватность оплаты труда, равная оплата за труд равной ценности, а также отраслевые и социальные факторы.
80. При установлении минимальной заработной платы занятых по найму водителей КАС правительства должны:
- a) привлекать социальных партнёров непосредственно к разработке всех необходимых положений;
 - b) предусматривать отчисления на социальные пособия, такие как страхование ущерба работников;

- с) обеспечивать оплату труда за вождение и за вспомогательную работу, не связанную с вождением, как это определено в пункте 81.
- 81.** При расчёте окладов занятых по найму водителей КАС должна также учитываться оплата времени, потраченного на разумно необходимые вспомогательные работы, не связанные с вождением, в том числе:
- а) времени, необходимого для подготовки и обслуживания КАС;
 - б) времени, затраченного на подготовку грузов, предназначенных для перевозки КАС;
 - с) другого времени, не связанного с вождением, в связи с автотранспортными перевозками.
- 82.** Правительства должны обеспечить адекватную инспекционную систему, уполномоченную проводить расследования согласно «принципам цепочки ответственности», с тем чтобы установить, действительно ли такие аспекты заработной платы отражаются в документах и применяются, а также предпринимать дозволенные действия, которые могут потребоваться для устранения нарушений.

В. Время работы и вождения

- 83.** Правительства должны регулировать время вождения и перерывы в вождении водителей КАС. В [Конвенции 1979 года о продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте \(153\)](#) и в [Рекомендации 1979 года о продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте \(161\)](#) предусмотрена конкретная эталонная норма для автомобильного транспорта¹³.
- 84.** Эталонный стандарт для отрасли также предусмотрен в [Европейском соглашении, касающемся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки \(ЕСТР\)](#)¹⁴, которое было разработано под эгидой Организации Объединённых Наций. Соглашение ЕСТР регулирует время вождения и отдыха профессиональных водителей. В нём также определяются средства контроля, которые используются для учёта этих периодов времени, и устанавливаются технические требования к разработке, тестированию, установке и проверке таких устройств. Кроме того, в [Соглашении ЕСТР](#) содержатся требования, касающиеся контроля рабочего времени со стороны правоохранительных органов.
- 85.** Время вождения ассоциируется с безопасностью водителей КАС и пользователей дорог. Правительства должны принимать во внимание, что автомобильные грузовые перевозки и пассажирские перевозки на дальние расстояния требуют гибкости и возможного принятия дополнительных правил вождения и регламентов рабочего времени в секторе. С другой стороны, работодатели и участники дорожно-транспортных цепей должны планировать рейсы и отправлять в них водителей КАС достаточно гибко, чтобы они могли доехать до ближайшей безопасной стоянки или бытового объекта до исчерпания лимита времени вождения.

¹³ По мнению рабочей группы по политике в отношении пересмотра норм, [Конвенция 153](#) и [Рекомендация 161](#) нуждаются в пересмотре (чтобы ознакомиться с информацией о соответствующей работе группы, см. [GB.271/LILS/WP/PRS/2](#), пп. 79–90, [GB.271/LILS/5\(Rev.1\)](#), пп. 65–74 и [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#), п. 43). Эти нормы будут рассмотрены Трёхсторонней рабочей группой по механизму анализа норм в соответствии с её первоначальной программой работы.

¹⁴ [Соглашение ЕСТР](#) может быть ратифицировано всеми государствами-членами Европейской экономической комиссии Организации Объединённых Наций и дополнительно открыто для присоединения в отношении Алжира, Иордании, Ливана, Марокко и Туниса.

86. Характер труда водителей КАС может требовать принятия национальных законодательных и нормативно-правовых актов в соответствии с [Конвенцией 1990 года о ночном труде \(171\)](#) и [Рекомендацией 1990 года о ночном труде \(178\)](#).
87. Вокруг определения продолжительности работы, в том числе применительно к не занятым по найму водителям КАС, а также в отношении конкуренции и целевых показателей безопасности дорожного движения возникает ряд противоречий и даже конфликтов интересов, которые должны быть устранены. Правительства должны рассмотреть вопрос о регулировании продолжительности рабочего времени не занятых по найму водителей КАС.
88. Правительства совместно с социальными партнёрами и участниками дорожно-транспортных цепей должны объединять законодательные и нормативно-правовые акты, касающиеся условий вождения и рабочего времени в автотранспортном секторе, со стратегией поддержки и усилиями по предоставлению объектов недвижимости и технологий для строительства и/или улучшения безопасных и охраняемых стоянок КАС и бытовых объектов.
89. Правительства должны обеспечить адекватную инспекционную систему, уполномоченную проводить расследования согласно принципам цепочки ответственности, с тем чтобы установить, действительно ли такие аспекты условий вождения и продолжительности рабочего времени отражаются в документах и применяются, а также предпринимать дозволенные действия, которые могут потребоваться для устранения нарушений.

VII. Безопасность и гигиена труда

Общие положения

90. Сектор автомобильного транспорта характеризуется высоким уровнем рисков БГТ по сравнению с другими секторами. ДТП вызывают высокие социальные, экономические и репутационные издержки. Их частоту можно уменьшить путём регламентирования рабочего времени, обучения водителей и принятия правил выдачи водительских прав, а также реализации мер, направленных, к примеру, на устранение стресса, усталости и невнимательности на работе. На безопасность дорожного движения также влияют возраст автопарка, техническое обслуживание транспортных средств и эргономика рабочих мест.
91. Правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей в рамках возложенной на них ответственности должны:
 - a) разрабатывать и осуществлять протоколы БГТ в соответствии с [Конвенцией об основах, содействующих безопасности и гигиене труда \(187\)](#);
 - b) выделять достаточные финансовые и людские ресурсы для эффективного выявления и предотвращения производственных рисков и рисков для безопасности дорожного движения, а также применять положения актов и руководств, подготовленных МОТ, другими учреждениями Организации Объединённых Наций и региональными организациями;
 - c) разрабатывать и внедрять протоколы БГТ, системы управления производственными рисками на транспорте, гендерно-чувствительный подход к БГТ, информационные кампании, программы просвещения и открытого общения, разработанные на основе диалога и нацеленные на повышение безопасности дорожного движения и создание содержательных и безопасных рабочих мест.
92. Организация обучения позволяет повысить осведомлённость участников о рисках и, соответственно, способствует снижению числа ДТП. Водители КАС должны обучаться и

стремиться к принятию превентивных мер и упреждающих подходов в отношении норм, политики и планов БГТ.

93. В условиях, когда невозможно контролировать риски, создаваемые другими пользователями дорог, и когда сложнее принимать привычные меры предосторожности, должны осуществляться профилактические меры и планы как внутри предприятий, так и за их пределами. Особое внимание должно уделяться таким факторам риска, как аварии или ДТП, продолжительный рабочий день, ограниченные перерывы на отдых, телесные травмы, перегрев, насилие, включая гендерное насилие, и воздействие вредных веществ.
94. Учитывая высокую подверженность водителей КАС риску производственных травм и заболеваний, правительства и социальные партнёры должны обеспечивать, чтобы водители КАС и находящиеся на иждивении члены их семей имели право на получение пособий по болезни, травме или смерти на производстве в соответствии с национальным законодательством, нормативно-правовыми актами или практикой; они должны принимать меры, обеспечивающие соответствующую защиту.

Системы управления безопасностью

95. Правительства должны устранять разрывы между режимом регулирования транспорта и законодательством о БГТ, с тем чтобы укреплялась взаимосвязь между общественной безопасностью и автомобильными грузовыми перевозками и пассажирскими перевозками на дальние расстояния. Это может осуществляться в соответствии с *Руководством по системам управления охраной труда, МОТ-СУОТ 2001 (ILO-OSH 2001)*.
96. По сравнению с другими видами транспорта (такими как гражданская авиация и железные дороги) сектор автомобильного транспорта отстаёт с точки зрения уровня зрелости СУБ. Отрасль может воспользоваться передовым опытом других транспортных подсекторов, в частности, что касается использования планов безопасного вождения, которые описаны в разделе XII настоящего Руководства (см. пункты 155–183 ниже). Такие планы должны предоставляться водителям КАС работодателями и участниками дорожно-транспортных цепей для операций и услуг, связанных с грузовыми перевозками и пассажирскими перевозками на дальние расстояния.
97. Эффективная СУБ требует, чтобы водители КАС усваивали профилактическую культуру безопасности, а работодатели и участники дорожно-транспортных цепей разрабатывали и пропагандировали культуру и политику в области БГТ. В этой политике должны как минимум выявляться и оцениваться риски и предусматриваться создание превентивной и корректирующей системы управления. Такая практика уже сложилась в отрасли в отношении транспортировки опасных грузов.
98. Водители КАС должны иметь право сообщать о вопросах, касающихся безопасности, не опасаясь возмездия или наказания: они должны действовать с ясным пониманием того, что они вносят существенный вклад в обеспечение безопасности населения и систем автомобильного транспорта.

А. Более безопасные водители

Общие положения

99. Чтобы информировать органы, определяющие политику, и других лиц, ответственных за разработку профилактических методов и правил, необходимо проводить исследования, посвящённые профессиональным заболеваниям водителей КАС. Одни проблемы со здоровьем чаще встречаются среди всех водителей КАС, а другие могут чаще возникать у

водителей КАС из числа женщин. К ним могут относиться стресс, беспокойство, депрессия, усталость, эргономические факторы, нарушения опорно-двигательного аппарата, дрожь и вибрации в теле, ожирение, затруднённое дыхание во сне, диабет, воздействие экстремальных температур, проблемы с репродуктивным здоровьем, включая риск выкидыша, высокое кровяное давление, болезни почек и последствия употребления наркотиков и стимуляторов.

- 100.** Правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей в рамках возложенной на них ответственности должны поощрять разработку и обеспечивать принятие и соблюдение законов, нормативных актов и политики в отношении:
- a) стандартизированных процедур профессиональной подготовки и коммерческого лицензирования, как это описано в разделе XI настоящего Руководства (см. пункты 141–154);
 - b) методов, практических приёмов и действий, относящихся к безопасной погрузке и разгрузке грузовых КАС, в соответствии с [Конвенцией 1967 года о максимальном грузе \(127\)](#), которая запрещает переноску вручную груза, который в силу своего веса, длины и высоты может поставить под угрозу здоровье или безопасность работника¹⁵;
 - c) усилий, направленных на повышение уровня осведомлённости о безопасной посадке в кабину / высадке из кабины грузовых КАС, поскольку на них приходится значительная часть производственных травм водителей КАС;
 - d) использования ремней безопасности;
 - e) использования работниками средств индивидуальной защиты (СИЗ) в качестве крайней меры (после принятия других мер предосторожности) и в случае, если действия по погрузке и доставке грузов должны производиться на участках, где требуется использование СИЗ;
 - f) рассеянности и невнимательности, в том числе по причине использования мобильных телефонов и других устройств;
 - g) усталости, продолжительности рабочего времени, времени вождения, перерывов и ночной работы;
 - h) права водителей КАС отказаться от работы по принуждению или в ситуации, которая, с обоснованной точки зрения, может представлять неминуемую и серьёзную угрозу их жизни или здоровью; права на защиту от пагубных последствий в соответствии с национальными условиями и практикой; обязанности информировать непосредственных руководителей;
 - i) распространения информации о здоровом питании и физических упражнениях;
 - j) использования, употребления и хранения наркотиков, контролируемых веществ и алкоголя;
 - k) периодического тестирования водителей КАС на наркотики и алкоголь в крови, включая придорожное тестирование представителями полиции или государства, которое

¹⁵ Трёхсторонняя рабочая группа по механизму анализа норм рекомендовала классифицировать эти акты как нормы, «требующие дальнейших действий для обеспечения их неизменной актуальности в будущем»; эту рекомендацию подтвердил Административный совет (см. [GB.331/LILS/2](#), пп. 5 d) и 30). Административному совету ещё предстоит решить, каким образом следует подойти к выполнению нормативных рекомендаций Рабочей группы в отношении этих норм (см. [GB.331/LILS/2](#), п. 5 а)).

должно проводиться на справедливой и конфиденциальной основе параллельно с просвещением, профилактикой и лечением.

Насилие, домогательства и стресс

101. В соответствии с [Конвенцией 2019 года об искоренении насилия и домогательств в сфере труда \(190\)](#) и [Рекомендацией 2019 года об искоренении насилия и домогательств в сфере труда \(206\)](#) термин «насилие и домогательства» в сфере труда обозначает ряд неприемлемых форм поведения и практики или угрозы таковых — будь то единичный или повторный случай, — целью, результатом или возможным следствием которых является причинение физического, психологического, сексуального или экономического вреда, включая гендерное насилие и домогательства. Оба акта защищают всех работников и других лиц в сфере труда, включая наёмных работников, как они определяются национальным законодательством и практикой, а также работающих лиц независимо от их договорного статуса, лиц, проходящих подготовку, включая стажёров и учеников, работников, трудовые отношения с которыми были прекращены, волонтеров, лиц, ищущих работу и устраивающихся на работу, а также лиц, осуществляющих полномочия, обязанности или ответственность работодателя. Особое внимание в этих актах уделяется проблемам гендерного насилия и домогательств. Ратифицирующие государства-члены в соответствии с национальным законодательством и обстоятельствами и на основе консультаций с представительными организациями работодателей и работников должны принять инклюзивный, комплексный и учитывающий гендерные аспекты подход к предотвращению и искоренению насилия и домогательств в сфере труда. В нём должны учитываться угрозы и факты насилия и домогательств со стороны третьих лиц.
102. Кроме того, правительства и социальные партнёры, насколько это практически осуществимо, должны поощрять производственную практику, которая помогает искоренять насилие на рабочем месте, в соответствии со [Сводом практических правил «Насилие на рабочем месте в сфере услуг и меры борьбы с этим явлением»](#) (2003 г.). Чтобы достичь этих целей, правительства и социальные партнёры должны сотрудничать при разработке и принятии соответствующих мер политики и процедур, направленных на минимизацию риска насилия на рабочем месте.
103. Для снижения негативного воздействия факторов стресса и их последствий, а также случаев насилия и домогательств в отношении водителей КАС, правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей на отраслевом уровне в рамках возложенной на них ответственности должны:
 - а) оценивать риски наиболее распространённых форм стресса и возможностей для краж, насилия и домогательств, опираясь на последние фактические данные и результаты экспертного анализа;
 - б) обеспечивать адекватный контроль стресса и маршрутизацию, защищать водителей КАС и, в разумных пределах, ближайших членов их семей от последствий накопленного или специфического стресса. Должна обеспечиваться защита разумных перерывов в работе; водители КАС должны иметь возможность свободно и по своему желанию распоряжаться временем в течение перерывов;
 - в) принимать политику нулевой нетерпимости к насилию и домогательствам на рабочем месте, в том числе путём обеспечения возможности временного отстранения, консультирования, дисциплинарного наказания и увольнения занятых по найму водителей КАС, которые ведут себя агрессивно или угрожающе;

- d) принимать меры для решения проблем, возникающих в результате актов насилия, в том числе путём развёртывания программ поддержки и помощи, например программ по защите интересов женщин, потерпевших и свидетелей, а также, в случае необходимости, путём вызова полиции;
 - e) принимать практические меры борьбы с насилием в сфере труда, в том числе обеспечивать хорошее освещение, системы связи, безопасное штатное расписание и безопасность поездок на работу и с работы;
 - f) в отношении кражи грузов:
 - i) кодифицировать кражу грузов не в административных законах и положениях, а в уголовных кодексах и законах;
 - ii) не допускать в рамках уголовных процессов конфискации КАС, когда это только возможно, в соответствии с национальным законодательством;
 - g) обеспечивать соответствующее обучение менеджеров и водителей КАС, с тем чтобы снизить вероятность домогательств и насилия в сфере труда;
 - h) проводить регулярный и действенной социальный диалог по вопросам политики и мер, нацеленных на решение проблем насилия, домогательств и стресса в условиях работы на транспорте.
- 104.** Правительства и социальные партнёры должны организовывать обучение, призванное повысить осведомлённость об угрозе терроризма и других вызовах в сфере национальной безопасности, которые могут влиять на уровни безопасности и стресса водителей КАС, и предлагать решения, связанные с антикризисным реагированием. Кроме того, органы национальной безопасности должны уделять больше внимания сектору автомобильного транспорта в целях предотвращения нападений.

Профилактика воздействия химикатов, радиации и других опасных веществ

- 105.** Подготовка водителей КАС должна включать повышение их осведомлённости и их обучение методам защиты от возможного воздействия опасных факторов окружающей среды и веществ, таких как ядовитые испарения, дымы, пары, пыль, вредные химические вещества, летучие органические химические соединения и канцерогенные вещества в форме твёрдых частиц в выхлопных газах дизельных двигателей, а также работа с опасными грузами и мусорными отходами пассажиров.
- 106.** Водители, перевозящие опасные грузы, особенно подвержены дополнительным рискам и, как правило, проходят дополнительное обучение. Правительства на основе консультаций с социальными партнёрами и участниками дорожно-транспортных цепей должны обеспечивать принятие адекватной политики и нормативов, касающихся:
- a) надлежащей маркировки опасных материалов, включая химические вещества, в соответствии с [Конвенцией 1990 года о химических веществах \(170\)](#) и [Рекомендациями ООН по перевозке опасных грузов: типовые правила](#);
 - b) обязательного повышения уровня осведомлённости и обучения в целях информирования водителей КАС, их защиты от рисков при работе с опасными материалами и использования ими СИЗ;
 - c) правил и положений, касающихся использования инсектицидов на основе тяжёлых металлов и фосфина при транспортировке агропродовольственных товаров.

- 107.** Правительства должны принимать и реализовывать соответствующие регламенты, такие как подготовленные Международным агентством по атомной энергии *Правила безопасной перевозки радиоактивных материалов* (2012 г.), в которых содержатся конкретные рекомендации о герметизации радиоактивных материалов и ограничении уровней внешнего излучения, а также о предотвращении критического эффекта и ущерба от высоких температур.
- 108.** Правительства и социальные партнёры должны предпринимать необходимые шаги, предусмотренные в *Конвенции 1960 года о защите от радиации (115)*, с тем чтобы не превышались предельные значения воздействия, установленные национальными органами для водителей КАС в пунктах пересечения границы и на других досмотровых объектах, и чтобы водителям КАС сообщалось о соответствующих рисках до момента начала их воздействия.

Инфекции, передаваемые половым путём, ВИЧ и СПИД

- 109.** Правительства и социальные партнёры должны совместно стремиться к решению проблем, связанных с инфекциями, передаваемыми половым путём, вирусом иммунодефицита человека (ВИЧ) и синдромом приобретённого иммунодефицита (СПИД) в соответствии с *Рекомендацией 2010 года о ВИЧ/СПИДе (200)*. См. Приложение В.
- 110.** Для решения этой задачи необходимо поощрять принятие трёхстороннего отраслевого подхода в соответствии с мерами, изложенными в заключениях трёхстороннего совещания 2006 года *Conclusions on Labour and Social Issues arising from Problems of Cross-border Mobility of International Drivers in the Road Transport Sector Measures*. В 2008 году МОТ издала пакет учебных материалов *Driving for change: A training toolkit on HIV/AIDS for the road transport sector*.

В. Более безопасные транспортные средства

- 111.** На основе консультаций с социальными партнёрами правительства должны:
- a) обеспечивать принятие и соблюдение регламентов, касающихся программ периодического ремонта и документально подтверждаемого технического обслуживания, а также консультаций с водителями КАС, с тем чтобы помочь им выявлять факторы риска и сокращать число потенциальных ДТП;
 - b) мобилизовывать внутренние и международные ресурсы под реализацию программ обновления автопарка, в том числе программ с государственными гарантиями, чтобы сделать их более доступными для не занятых по найму водителей КАС;
 - c) препятствовать ввозу подержанных КАС, оборудования, запчастей и шин для целей перепродажи, поскольку они могут создавать угрозу безопасности водителей КАС, пассажиров и населения в целом, при этом:
 - i) обеспечивая принятие и соблюдение требований, предъявляемых к заявителям из числа импортёров или перепродавцов КАС и шин;
 - ii) проводя ежегодные инспекционные проверки операций и оборудования существующих импортёров или перепродавцов;
 - iii) ограничивая или запрещая ввоз не соответствующих требованиям КАС и шин в соответствии с текстом Соглашения 1958 года¹⁶ и приложений к нему;

¹⁶ Соглашение о принятии согласованных технических правил Организации Объединённых Наций для колёсных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колёсных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединённых Наций (пересмотр 3) (см. [E/ECE/TRANS/505/Rev.3](#)) в новой редакции (см. [ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.27](#)).

- iv) отслеживая и контролируя ввоз КАС с регистрационными номерами (такими как номер шасси);
- d) взаимодействовать с автомобильной промышленностью в целях улучшения эргономики кабины и ремней безопасности¹⁷, чтобы обеспечить их безопасную и эффективную эксплуатацию с учётом потребностей женщин, а также роста и веса водителей КАС в той или иной стране. Оборудование для контроля безопасности вождения должно устанавливаться с учётом обеспечения достоинства работников;
- e) устанавливать адекватные требования к техосмотру КАС в соответствии с текстом Соглашения 1997 года с поправками¹⁸;
- f) внедрять принципы цепочки ответственности, с тем чтобы проверять, предупреждать и пресекать перегрузку и иные опасные действия, которые могут привести к выписке штрафов водителю КАС в соответствии с законодательством о максимальном весе;
- g) проводить исследования и составлять планы по адекватной подготовке, обеспечению безопасности дорожного движения и соблюдению мер безопасной эксплуатации длиннономерных автопоездов и колонн.

С. Более безопасные и охраняемые бытовые объекты

- 112.** Бытовые объекты играют важную роль в обеспечении благополучия и достойных условий труда работников транспорта. К ним относятся туалетные, умывальные и другие санитарные помещения, а также безопасные и охраняемые стоянки КАС и зоны отдыха. В их отсутствие негативные последствия могут возникать для всех работников транспорта, включая женщин. Создание достаточного числа объектов бытового обслуживания должно быть неотъемлемой частью развития и обновления дорожных систем и инфраструктуры.
- 113.** Отсутствие бытовых объектов может негативно отражаться на всех работниках транспорта, особенно на женщинах, которые пользуются ими чаще и дольше, чем мужчины. Невнимание к особым потребностям работающих женщин является проявлением дискриминации, лишает их элементарного достоинства, стигматизирует их и усугубляет риски насилия и профессионального нездоровья.
- 114.** Создание надлежащих бытовых условий является важной мерой профилактического характера, которая помогает предупреждать ухудшение здоровья работников, подверженных воздействию опасных и других загрязняющих веществ. Это необходимо для поддержания общественного здоровья и пресечения распространения болезней и вторичного заражения (например, при транспортировке опасных материалов).
- 115.** Нехватка стоянок КАС и бытовых объектов вызывает у водителей КАС усталость, создаёт проблемы в области БГТ и угрожает общественной безопасности. Правительства должны принимать меры в целях:
- a) обеспечения права на адекватную санитарию;
 - b) строительства и/или улучшения стоянок, адаптированных под КАС;

¹⁷ Ibid., [Добавление 15, Правила ООН № 16](#) (ремни безопасности).

¹⁸ Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колёсных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров ([ECE/RCTE/CONF/4](#)) с поправками (см. [ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.13](#)).

- c) проведения исследований и разработки стратегии развития стоянок КАС и бытовых объектов вдоль транспортных коридоров и магистралей, образующих сеть безопасных и охраняемых стоянок;
- d) рассмотрения вопроса об использовании, изменении зонирования и любых альтернативных способах выделения общественных земель и недвижимости для создания безопасных и охраняемых стоянок КАС и бытовых объектов;
- e) отказа от временного закрытия зон отдыха и стоянок КАС для хранения материалов, применяемых в дорожных работах.

116. Правительства, работодатели и участники дорожно-транспортных цепей в рамках возложенной на них ответственности должны:

- a) мобилизовывать внутренние и международные ресурсы для создания и обновления адекватных дорожных систем, включая достойные бытовые объекты, туалеты и зоны отдыха, в частности участков под безопасные и охраняемые стоянки КАС, позволяющие водителям делать остановки в пути без потери заработной платы и без запугивания, а также соблюдать правила, регулирующие время вождения, не опасаясь гибели, насилия и кражи;
- b) планировать и проектировать, с участием женщин-водителей КАС, оборудование туалетов в местах отдыха, на стоянках работодателей, на складах и в логистических центрах участников дорожно-транспортных цепей, а также определять, должны ли они в равной мере предназначаться для мужчин и женщин либо они должны учитывать гендерные характеристики;
- c) разрабатывать адекватные механизмы, позволяющие документировать и освещать случаи кражи грузов и способствовать принятию мер по предотвращению насилия в отношении водителей КАС, насилия со стороны водителей КАС или насилия, воздействующего на водителей КАС;
- d) использовать растущую цифровизацию сектора и доступные технологии для разработки онлайн-приложений, включая специальные продукты, которые в идеале должны конкретно предназначаться для стоянок КАС.

D. Более безопасные транспортные коридоры и международные пограничные переходы

117. Системная классификация дорожных цепей и автомагистралей влияет на безопасность дорожного движения, эксплуатационные расходы и рентабельность транспортных средств. В настоящее время не существует единой классификации для всех стран. Однако правительства на основе консультаций с социальными партнёрами должны стремиться к эффективному и прозрачному согласованию местных, государственных и федеральных классификаций, с тем чтобы улучшить показатели безопасности дорожного движения без несоразмерного нарушения деятельности участников отрасли, в частности не занятых по найму водителей КАС.

118. Правительства и социальные партнёры обоюдно заинтересованы в совместной работе по снижению негативного воздействия следующих проблем:

- a) нелегальных контрольно-пропускных пунктов в рамках транспортных коридоров;
- b) задержек на границе по причине изъянов инфраструктуры;
- c) объектов и процедур контроля на проблемных пунктах пересечения границы;

- d) преступности и сексуальной торговли в трансграничных зонах ожидания, поскольку они могут создавать риски для безопасности водителей КАС и их семей, пассажиров, транспортных средств и грузов, а также нарушать жизнь населения прилегающих районов.
- 119.** Один из подходов к улучшению условий жизни и труда международных водителей КАС на проблемных пунктах пересечения границы заключается в налаживании социального диалога и упрощении перевозок через международные границы. В заключениях 2006 года о социально-трудовых проблемах водителей, занятых трансграничными перевозками (*Conclusions on Labour and Social Issues arising from Problems of Cross-border Mobility of International Drivers in the Road Transport Sector Measures*), содержится план и раскрываются меры, которые можно реализовать в этом отношении.
- 120.** Создание и укрепление на различных уровнях органов трёхстороннего сотрудничества и/или органов контроля и помощи при пересечении границы, включающих представителей всех участников по обе стороны проблемных международных пограничных переходов, могло бы помочь государствам-членам понять и решить текущие или давно существующие проблемы.

VIII. Социальное обеспечение и защита от производственного травматизма

Положения о социальном обеспечении

- 121.** Правительства и социальные партнёры должны стремиться к тому, чтобы водители КАС и находящиеся на иждивении члены их семей последовательно наделялись правом обращения ко всему спектру социальных льгот и пособий, как минимум согласно национальному законодательству или практике, в соответствии с [Конвенцией 1952 года о минимальных нормах социального обеспечения \(102\)](#) и — что касается неформальных водителей КАС — в соответствии с [Рекомендацией 204](#). Там, где это возможно, правительства должны повышать уровни защищённости водителей КАС так, чтобы они соответствовали более высоким нормам социального обеспечения МОТ.
- 122.** Если законодательно установленные льготы и пособия социального обеспечения не применяются в полном объёме ко всем водителям КАС, правительства и социальные партнёры должны последовательно стремиться к тому, чтобы водители КАС пользовались как минимум базовыми гарантиями социального обеспечения, включая доступ к основным видам медицинской помощи и стабильный базовый доход, как это предусмотрено в [Рекомендации 2012 года о минимальных уровнях социальной защиты \(202\)](#).
- 123.** В частности, правительства на основе консультаций с социальными партнёрами должны рассмотреть вопросы, касающиеся:
- а) принятия комплексной политики и законодательства в области социального обеспечения, сочетающих в себе механизмы уплаты взносов и освобождения от уплаты взносов, с тем чтобы распространить их охват на всех водителей КАС, в том числе на не занятых по найму водителей КАС и работодателей микро- и малых транспортных предприятий;
 - б) обеспечения того, чтобы водители КАС имели эффективный доступ к медицинскому обслуживанию и рассчитывали на стабильный доход в случае болезни, материнства, безработицы, производственных травм и профессиональных заболеваний, инвалидности и старости, а также к мерам защиты членов семей на их иждивении в случае

гибели водителя КАС. В частности, программы страхования производственного травматизма, адаптированные для всех водителей КАС, должны учитывать, в том числе, заболевания и формы инвалидности, полученные в результате ДТП, травм при посадке в кабину и выходе из кабины, а также погрузочно-разгрузочных работ;

- c) содействия упрощению механизмов уплаты взносов и налогов, адаптированных к микро- и малым предприятиям и самозанятым лицам, с тем чтобы расширить охват социального страхования на эти категории предприятий и работников и способствовать их переходу из неформальной в формальную экономику;
- d) распространения охвата социального обеспечения на неформальных водителей КАС;
- e) поддержки и мониторинга соблюдения существующих обязательных норм права, гарантирующих каждому водителю КАС действенную защиту в рамках национальной системы социального обеспечения;
- f) обеспечения того, чтобы водители могли реально пользоваться льготами, пособиями и услугами, если и когда это необходимо, с учётом условий их работы и высокой мобильности;
- g) разработки программ и схем, предусматривающих уплату взносов и освобождённых от уплаты взносов, в зависимости от трудового стажа и/или размера предыдущего заработка или места жительства;
- h) создания и поощрения стимулов к обязательному участию в существующих программах для водителей КАС, занятых по найму и не занятых по найму, и, если это невозможно, к добровольному участию в этих программах;
- i) изучения возможностей кооперативов по расширению доступа водителей КАС, особенно не занятых по найму, к социальному обеспечению в соответствии с [Рекомендацией 2002 года о содействии развитию кооперативов \(193\)](#).

124. Социальные партнёры должны играть свою роль в обсуждении условий и заключении соглашений, расширяющих и реализующих альтернативы охвата социальным обеспечением занятых по найму водителей КАС.

Безопасность дорожного движения, насилие и роль организаций социального обеспечения

125. Правительства вместе с социальными партнёрами должны поощрять и усиливать роль организаций социального обеспечения в предотвращении насилия и наращивать их потенциал ввиду той важной роли, которую они играют роль в предотвращении насилия¹⁹. В их задачи могут входить:

- a) поддержка работодателей в сфере транспорта;
- b) предоставление необходимых инструментов для предотвращения насилия и нападения;
- c) создание структур в помощь жертвам насилия в сфере труда;
- d) проведение семинаров и дополнительное обучение с привлечением экспертов;

¹⁹ См. Международная ассоциация социального обеспечения (МАСО): *Hamburg Declaration against Violence, Attacks and Aggression at the Workplace: Guidelines*, раздел, посвящённый предотвращению насилия на транспорте, 2015 г.

- e) инициирование исследований;
- f) распространение и содействие передаче знаний;
- g) создание устойчивой сети по предотвращению насилия и домогательств в сфере труда.

Защита в случае производственной травмы

- 126.** Национальное законодательство о пособиях по производственному травматизму среди водителей КАС должно приводиться в соответствие с международными трудовыми нормами, в том числе с [Конвенцией 102](#), [Конвенцией 1964 года о пособиях в случаях производственного травматизма \[таблица I, пересмотренная в 1980 году\] \(121\)](#) и [Рекомендацией 1964 года о пособиях в случаях производственного травматизма \(121\)](#).
- 127.** Правительства должны уделять первоочередное внимание созданию надёжных, всеобъемлющих и устойчивых национальных программ социального страхования и/или возмещения ущерба. Программы защиты от производственного травматизма, адаптированные для всех водителей КАС, должны учитывать, в том числе, заболевания и формы инвалидности, полученные в результате ДТП, травм при посадке в кабину и выходе из кабины, а также погрузочно-разгрузочных работ.
- 128.** В соответствии с национальным законодательством, условиями и практикой работодателя должны обеспечивать, чтобы занятые по найму водители КАС были застрахованы от рисков производственного травматизма, включая смерть; риска потери трудоспособности в результате такого происшествия с временной потерей заработка, как это определено национальным законодательством; риска полной потери трудоспособности или частичной потери трудоспособности сверх установленной степени, которая может носить постоянный характер, или утраты соответствующей способности; риска утраты поддержки в связи со смертью кормильца в отношении установленных категорий бенефициаров.
- 129.** Правительства на основе консультаций с социальными партнёрами должны разрабатывать программы выплат пособий на случай производственных травм и создавать фонды возмещения работникам ущерба, которые адаптированы к нуждам и обстоятельствам водителей КАС, в том числе путём:
- a) выплаты денежных пособий пострадавшим от ДТП, производственных травм или профессиональных заболеваний в случае временной нетрудоспособности или постоянной инвалидности, полной или частичной, приводящей к потере трудоспособности;
 - b) предоставления доступа к медицинскому обслуживанию и сопутствующим пособиям по уходу с целью поддержания, восстановления (если это возможно) или улучшения здоровья травмированных работников и восстановления их способности к труду и удовлетворению личных потребностей;
 - c) принятия мер по реабилитации и содействию занятости;
 - d) выплаты денежных пособий находящимся на иждивении членам семьи в случае смерти водителя КАС, наступившей в результате производственной травмы или профессионального заболевания.

► Часть 3. Средства действий

IX. Социальный диалог и трипартизм

- 130.** Социальный диалог основывается на уважении принципов свободы объединения и действительного признания права на ведение коллективных переговоров. Эти права распространяются на всех работников всех секторов, независимо от типа трудовых отношений, в том числе в секторе автомобильного транспорта.
- 131.** Все участники дорожно-транспортных цепей должны поощрять участие в социальном диалоге. При этом не существует единообразного подхода к организации и укреплению социального диалога в секторе автомобильного транспорта. Существование водителей КАС, оказывающих услуги по прямым трудовым договорам и договорам об оказании коммерческих услуг, не обязательно ведёт к ухудшению условий труда или противоправным операциям при условии, что работодатели и другие участники дорожно-транспортных цепей не пользуются этим в обход возложенных на них юридических и договорных обязательств и других форм ответственности в сфере занятости.
- 132.** Социальный диалог во всех его проявлениях способствует достойному труду и БГТ водителей КАС. Процессы трёхстороннего социального диалога могут играть ключевую роль в развитии транспортных услуг.
- 133.** Во всё более взаимосвязанной сфере труда расширяется пространство для трансграничного социального диалога как реакция на дальнейшую глобализацию и региональную интеграцию, как это указано в заключениях Трёхстороннего совещания экспертов о трансграничном социальном диалоге 2019 года (*Conclusions of the Meeting of experts on cross-border social dialogue*).
- 134.** Создание благоприятных условий должно составлять основу любой реформы автомобильного транспорта. Правительства должны гарантировать основополагающие права на свободу объединения и действительное признание права на ведение коллективных переговоров, как это предусмотрено в разделе IV настоящего Руководства (см. пункты 37–45 выше). Кроме того, правительства на основе консультаций с социальными партнёрами должны:
- разрабатывать и осуществлять прозрачную политику и стратегии, благоприятствующие переходу из неформальной в формальную экономику и созданию и развитию жизнеспособных предприятий в соответствии с [Рекомендацией 204](#) и заключениями Международной конференции труда 2007 года о содействии жизнеспособным предприятиям (*Conclusions concerning the promotion of sustainable enterprises*);
 - поддерживать усилия, направленные на наращивание потенциальных возможностей социальных партнёров по созданию сильных и представительных организаций работодателей и работников, выступающих в роли посредников между представителями отрасли и водителями КАС;
 - укреплять и, при необходимости, перестраивать организационную структуру, обязанности и компетенции органов автомобильного транспорта, безопасности дорожного движения и регулирования вопросов труда в целях укрепления архитектуры управления системой безопасности дорожного движения и сектором.
- 135.** Правительства должны разрабатывать новаторские подходы, в том числе инициативы, призванные обеспечить, чтобы принципы свободы объединения и действительного

признания права на ведение коллективных переговоров расширились и соблюдались в трудовых отношениях, где они традиционно отсутствовали, а также в новых и возникающих формах занятости и чтобы эти работники могли пользоваться защитой, предусмотренной для них применимыми коллективными соглашениями согласно соответствующим положениям законодательством и с учётом национальных обстоятельств.

Х. Справедливый найм и устойчивая закупочная и договорная практика

- 136.** Практика найма водителей КАС и практика закупок и аутсорсинга широко различаются между отраслью автомобильных грузовых перевозок и отраслью автомобильных пассажирских перевозок, а также между разными странами.
- 137.** Аутсорсинг был и останется одной из главных тенденцией развития сектора. Поэтому штатным и внешним кадровым службам необходимо управлять процессом найма, чтобы удовлетворялся спрос на работников отрасли.
- 138.** Чтобы обеспечить справедливую практику найма и закупок, правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей должны в своей работе руководствоваться следующими актами и принципами:
- a) В отношении нанимаемых частным образом водителей КАС — следующими принципами, образующими дорожную карту практики найма:
 - i) [Конвенцией 1997 года о частных агентствах занятости \(181\)](#);
 - ii) Общими принципами и оперативными рекомендациями, касающимися справедливого найма (*General principles and operational guidelines for fair recruitment*) (2019 г.).
 - b) В отношении нанимаемых государством водителей КАС в зависимости от страны — следующими принципами, образующими дорожную карту практики найма:
 - i) [Конвенцией 1948 года об организации службы занятости \(88\)](#).
 - c) В отношении не занятых по найму водителей КАС — следующими принципами, образующими дорожную карту закупочной и договорной практики:
 - i) [Конвенцией 1949 года о трудовых статьях в договорах, заключаемых государственными органами власти \(94\)](#), в которой изложены принципы закупочной и субподрядной практики государственных органов.
- 139.** Водители КАС должны быть защищены в законодательстве и на практике от неверной информации, сборов за трудоустройство и связанных с ним затрат, от рекламы о премиях за регистрацию и обучение и от предложений аренды КАС, которые впоследствии могут вести к злоупотреблениям и незаконным удержаниям из заработной платы, платежей или окончательных расчётов.
- 140.** Принимая во внимание число спонсируемых иммиграционных программ для привлечения иностранных водителей КАС, правительства должны обеспечить, чтобы в них гарантировалось равное обращение с национальными водителями КАС и водителями-мигрантами с точки зрения возможностей профессиональной подготовки, затрат на лицензирование и условий труда. В частности:
- a) принцип равной оплаты за труд равной ценности, закреплённый в [Рекомендации 111](#), должен применяться в расширенных рамках, с тем чтобы водители КАС из числа

мигрантов и граждан страны пользовались равным обращением в отношении оплаты труда;

- b) водители КАС из числа мигрантов в соответствующих случаях должны проходить обучение на своём языке в соответствии с [Рекомендацией 1975 года о трудящихся-мигрантах \(151\)](#).

XI. Профессиональная подготовка и профессионализация сектора

A. Общие положения и значение

- 141.** В последние годы в ряде стран был достигнут прогресс в повышении профессиональной квалификации и качества подготовки водителей КАС, равно как и представителей других профессий в отрасли автомобильного транспорта. Тем не менее автотранспортная отрасль по-прежнему значительно отстает по уровням профессиональной подготовки и квалификации и испытывает дефицит кадров, который обостряется во многих странах по причине беспрецедентной автомобилизации и повышения спроса.
- 142.** Пренебрежительное отношение к профессиональной подготовке в некоторых странах является одной из причин низкого статуса и высокой текучести водителей КАС, что снижает производительность и стандарты обслуживания в отрасли. Правительства и социальные партнёры должны согласовывать общие интересы в отношении установления общепризнанных стандартов и поощрения активных мер в области профессиональной подготовки. Правительства должны брать на себя инициативу по внедрению адекватных программ профессиональной подготовки, включая обучение на протяжении всей жизни, для всех работников, которые принимают участие или облечены ответственностью в вопросах эксплуатации автотранспортных средств, их технического обслуживания или надзора.
- 143.** Правительства на основе консультаций с социальными партнёрами должны в срочном порядке повысить профессиональный уровень подготовки водителей, принимая во внимание вопросы, касающиеся безопасности дорожного движения, защиты окружающей среды от загрязнения, репутации отрасли, капитальных инвестиций и общественных интересов.
- 144.** Чтобы добиться согласованности усилий в области профессиональной подготовки, необходимо повышать уровень гармонизации и международной стандартизации правил лицензирования и выдачи водительских прав. Эти правила должны быть достаточно строгими и в большей степени соответствовать правилам лицензирования, действующим на других видах транспорта.

B. Лицензирование

- 145.** Стремясь обеспечить, чтобы профессиональные водители проявляли достаточную ответственность и зрелость в преодолении любых обстоятельств, которые могут возникать при исполнении ими своих обязанностей, правительства должны отказаться от выдачи лицензий на управление определенными категориями транспортных средств водителям, не достигшим следующего минимального возраста или подпадающим под другие возрастные ограничения, установленные национальными нормативными актами:
 - a) 18 лет для водителей грузовых автомобилей КАС с максимальной полной массой 7,5 тонн;
 - b) 21 год для водителей грузовых автомобилей КАС с максимальной полной массой свыше 7,5 тонн и водителей всех сочленённых транспортных средств;
 - c) 21 год для водителей всех пассажирских автомобилей КАС.

- 146.** При этом не должен исключаться допуск молодёжи в возрасте от 18 лет к профессиональному обучению водителей с более раннего возраста при условии наличия строго контролируемых и систематических программ обучения. Участие в таком систематическом обучении и успешная сдача квалификационного профессионального экзамена могут служить основанием для отмены возрастного требования к получению профессиональных водительских прав на управление грузовыми транспортными средствами КАС либо, в соответствующих случаях, временной лицензии в соответствии с конкретными национальными и международными нормативными актами.
- 147.** Правительства должны предоставлять работодателям и участникам дорожно-транспортных цепей прозрачные и оцифрованные базы данных о лицензированных водителях КАС, чтобы они могли пресекать приём на работу и трудоустройство водителей КАС с нелегальными, недействительными или приостановленными коммерческими водительскими правами.

С. Повышение уровня квалификации

- 148.** Профессиональным водителем КАС признаётся лицо, сдавшее квалификационный экзамен и прошедшее медицинское освидетельствование. Для выдачи коммерческих водительских прав правительства должны устанавливать правила, требующие:
- а) прохождения комплексного экзамена по вождению;
 - б) изначального, предваряющего приём на работу и периодического тестирования в соответствии с минимальными требованиями к профессиональной пригодности²⁰. Эти экзамены должны проводиться на справедливой и конфиденциальной основе параллельно с программами обучения, профилактики и лечения. Водители КАС должны иметь доступ к соответствующим независимым процедурам подачи апелляций.
- 149.** Правительства на основе консультаций с социальными партнёрами должны устанавливать учебные правила, определяющие продолжительность и содержание подготовки и требования к экзаменам.
- 150.** Правительства должны поощрять участие в систематических и признанных курсах подготовки определённых категорий водителей КАС и принимать соответствующее законодательство. В условиях, когда систематическая и контролируемая подготовка водителей КАС становится широко распространённой, общепринятой практикой, занятие этой профессией должно зависеть от достижения официально признанного уровня квалификации, который подтверждается на итоговом профессиональном экзамене и который призван обеспечить должное усвоение слушателем предметов, которые преподавались ему или ей во время обучения.
- 151.** Правительства должны выдавать сертификаты, аттестаты или дипломы после успешного прохождения кандидатом экзамена на вождение КАС определённых категорий. Для этой цели в соответствующих случаях должна создаваться адекватная учебная инфраструктура, включающая достаточное число соответствующих требованиям учебных заведений, если их ещё не существует.

²⁰ Последние известные международные рекомендации по медицинскому освидетельствованию водителей лёгких и тяжёлых автотранспортных средств были подготовлены Консультативной группой по медицинским требованиям к лицензированию водителей автотранспортных средств (ВОЗ/ООН/МОТ и Международная федерация офтальмологических обществ) по рекомендации Комитета экспертов ВОЗ по лицензированию водителей автотранспортных средств. См. ВОЗ: *Guiding principles in the medical examination of applicants for motor vehicle driving permits*, 1956 г.

- 152.** Всем странам необходимо прилагать решительные усилия по обеспечению дальнейшего обучения существующих водителей, а в некоторых странах этому может придаваться приоритетное значение. Такое дополнительное обучение необходимо для поддержания стандартов, обновления знаний и оказания помощи водителям КАС в адаптации к технологическим новшествам.
- 153.** Правительства должны выдавать соответствующие сертификаты компетентности водителям с минимальным установленным стажем работы в этой профессии, которые подтверждают свою профессиональную квалификацию и опыт.
- 154.** Помимо водителей КАС правительства должны распространять нормативы профессиональной подготовки на:
- инструкторов, преподавателей и других сотрудников, участвующих в обучении;
 - лиц, занятых обслуживанием и ремонтом транспортных средств;
 - контролёров, транспортных менеджеров, менеджеров по работе с подрядчиками и специалистов по найму водителей;
 - посредников, действующих в цепи поставок, включая экспедиторов грузов²¹.

XII. Мониторинг и оценка

- 155.** Инспекционные и правоприменительные механизмы играют решающую роль в обеспечении равных условий для всех участников сектора, а также в мониторинге и оценке результатов, относящихся к безопасности дорожного движения. Однако по причине раздробленности сектора автомобильного транспорта серьёзные проблемы возникают в отношении методов проведения инспекционных проверок и функционирования механизмов правоприменения.

A. Правоприменительные меры и инспекционные проверки

Общие положения

- 156.** Ряд участников взаимодействуют в вопросах регулирования и координации деятельности, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения, включая национальные министерства, государственные, местные и муниципальные органы власти. Для повышения безопасности дорожного движения и укрепления правоприменительных и инспекционных механизмов необходимо обеспечивать согласованность и слаженность политики на разных уровнях государственного управления.
- 157.** Правительства должны обеспечивать, чтобы различные ведомства, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения, координировали свою работу; в частности, это относится к государственным органам, ответственным за трудовые отношения и занятость. Соответствующее финансирование должно выделяться на цели обеспечения соблюдения законодательства об автомобильном транспорте, включая анализ и выполнение планов безопасного вождения. В соответствии с [Рекомендацией 1947 года об инспекции труда на горнопромышленных и транспортных предприятиях \(82\)](#) правительства должны распространять на транспортные предприятия, которые считаются таковыми соответствующими

²¹ См., к примеру: Экономическая и социальная комиссия Организации Объединённых Наций для Азии и Тихого океана: [Guidelines for Minimum Standards and Codes of Professional Conduct for Freight Forwarders, Non-Vessel Operating Common Carriers and Multimodal Transport](#) (2011 г.).

органами власти, надлежащие системы инспекции труда с целью обеспечения применения положений законодательства относительно условий труда и охраны работников на производстве.

Организация администрирования инспекции труда в секторе автомобильного транспорта

- 158.** Правительства на основе консультаций с социальными партнёрами должны поручать специалистам задачи по инспекции труда в секторе автомобильного транспорта в целях обеспечения применения положений законодательства, касающихся защиты водителей КАС при выполнении ими работы и оказании услуг. Организация администрирования инспекции труда на автомобильном транспорте должна обеспечивать эффективное проведение инспекционных проверок.
- 159.** Правительства должны принимать во внимание особые аспекты инспекции труда на автомобильном транспорте и необходимость не противопоставлять условия занятости, технические условия и условия безопасности. Результатами должны стать, в соответствующих случаях, развитие сотрудничества и обмена информацией — при соблюдении принципов неприкосновенности частной жизни и конфиденциальности данных — между службами инспекции труда, службами технической инспекции на транспорте, органами управления дорожным движением и социальными партнёрами. Желательно, чтобы конкретные обязанности и ответственность каждого из этих органов ясно обозначались, определялись и передавались гласности.
- 160.** Особые положения и международное сотрудничество потребуются в случае значительных трансграничных перевозок или в юрисдикциях с фрагментированными системами правоприменения.
- 161.** Водители КАС и работодатели должны иметь возможность свободно общаться с инспекторами труда; такое общение должно рассматриваться инспекторами как абсолютно конфиденциальное.

Б. Инспекционные методы

Общие положения

- 162.** Инспекция труда на автомобильном транспорте должна осуществляться на последовательной основе с упором на проверки и процедуры, в которых учитываются гендерные аспекты, и на выявление дефицита достойного труда среди неформальных работников. Проверки должны проводиться в штаб-квартирах предприятий, в гаражах, на стоянках и бытовых объектах, на базах, складах и в других сооружениях, а также на дороге.
- 163.** Правительства должны принимать национальные нормативные положения, требующие от работодателей, участников дорожно-транспортных цепей и водителей КАС вести записи и реестры в форме, утверждённой компетентным органом, для целей проверки применения положений о защите водителей КАС и населения.
- 164.** Правительства должны принимать национальные нормативные положения, требующие, чтобы все водители транспортных средств обладали установленными законодательством документами или данными в форме, утверждённой компетентным органом, чтобы они имели эти документы при себе во время исполнения ими своих служебных обязанностей или оказания ими услуг и чтобы они предъявляли их по требованию инспекционных служб.

165. Правительства должны принимать и эффективно применять национальные нормативные акты, устанавливающие штрафные санкции за нарушение положений законодательства, контролируемых службой инспекции труда на автомобильном транспорте, а также за вмешательство в работу инспекторов при исполнении ими своих функций. Штрафные санкции за серьёзные или неоднократные правонарушения должны соответствовать их тяжести и побуждать к неукоснительному соблюдению этих положений в соответствии с принципами цепочки ответственности.

Журналы и средства контроля

166. Правительства в соответствии с [Конвенцией 153](#) и [Рекомендацией 161](#) и на основе консультаций с социальными партнёрами должны:

- a) разрабатывать национальные форматы, публиковать и прописывать условия использования типовых журналов или принципов контроля и разрешений на применение других методов или устройств контроля, особенно электронных²²;
- b) устанавливать порядок уведомления об отработанном времени в случае временных исключений.

167. В соответствии с [Конвенцией 153](#) и [Рекомендацией 161](#) работодатели должны:

- a) вести согласно образцу, утверждённому компетентными властями или органом в каждой стране, ведомость с указанием часов работы и отдыха каждого из нанятых ими водителей, подкрепляемую техническими средствами защиты от искажения записей;
- b) предоставлять эту ведомость в распоряжение контрольных органов согласно условиям, установленным компетентными властями или органами в каждой стране.

168. Оборудование, такое как цифровой контроллер, может монтироваться в КАС для автоматического или полуавтоматического отображения и записи подробного маршрута движения транспортных средств и конкретных периодов работы водителей КАС. Это могут быть тахографы, электронные журналы или системы глобального позиционирования (GPS). Должны устанавливаться правила, определяющие формат конечных данных указанных систем, который должен гарантировать доступ для проверяющих.

169. Национальные законодательные и нормативно-правовые акты должны предусматривать конкретные меры и протоколы борьбы с поддельными документами и фальсификаций контрольных журналов и устройств.

Планы безопасного вождения

170. Правительства должны принимать и обеспечивать соблюдение законодательства о необходимой документации для решения проблем, находящихся на стыке вопросов безопасности дорожного движения и БГТ водителей КАС.

171. В целях обеспечения безопасности рейсов водителям КАС, в соответствующих случаях, должны выдаваться планы безопасного вождения или аналогичные инструкции. С примерным планом безопасного вождения можно ознакомиться в Приложении D.

²² «Традиционные средства контроля [контрольные журналы], ... если это окажется необходимым в отношении некоторых категорий транспорта, заменяются или дополняются, по мере возможности, современными средствами, такими, например, как тахографы, согласно правилам, устанавливаемым компетентными властями или органами в каждой стране» ([Конвенция 153](#), статья 10 З).

- 172.** Планы безопасного вождения должны пересматриваться и регулярно обновляться в соответствии с любыми изменениями обстоятельств.
- 173.** Технические решения, включая интегрированные средства обработки и передачи информации и программное обеспечение для планирования ресурсов предприятия, могут обеспечивать адекватную информацию в режиме реального времени, необходимую для обновления плана вождения, подкрепляемую техническими мерами защиты записей от несанкционированного доступа и искажения.

С. Ответственность, штрафные санкции и механизмы возмещения ущерба

- 174.** В соответствии с процедурами, устанавливаемыми компетентным национальным органом, работодатели, участники дорожно-транспортных цепей и водители КАС должны нести ответственность за соблюдение законодательства об автомобильном транспорте.
- 175.** Работодатели и водители КАС должны нести ответственность за ведение записей и журналов для целей проведения инспекционных проверок в соответствии с положениями законодательства о методах инспекционной деятельности.
- 176.** Правительства посредством активной и прямой политики и мер играют важную роль в содействии достойному труду в данном секторе. Инициативы и принципы регулирования грузовых автомобильных перевозок и пассажирских перевозок на дальние расстояния могут включать:
- а) принятие в законодательстве и на практике ясных и прозрачных правил, регулирующих договоры о транспортных перевозках на основе принятия типовых договоров, включающих положения по отслеживанию работ;
 - б) принятие в законодательстве и на практике основ правоприменительной практики, устанавливающих ответственность работодателей, участников дорожно-транспортных цепей и водителей КАС за травмы или ущерб, причинённые водителями КАС, путём:
 - i) предъявления требований о заключении письменных или электронных договоров об оказании услуг водителями КАС;
 - ii) установления, укрепления и обеспечения соблюдения принципов цепочки ответственности, которые детализируют ответственность и обязательства участников дорожно-транспортной цепи, кодифицируя их в законодательстве и обеспечивая доступ к механизмам разрешения споров и возмещения ущерба, в частности, к судам и трибуналам;
 - с) финансирование и осуществление инициатив по борьбе с ошибочной классификацией и противоправными операциями.
- 177.** Негосударственные механизмы урегулирования жалоб — это механизмы оперативного уровня, которые должны разрабатываться в соответствии с *Руководящими принципами приемательской деятельности в аспекте прав человека Организации Объединённых Наций, Трёхсторонней декларацией принципов МОТ, касающихся многонациональных корпораций и социальной политики (Декларация МНК) и Руководящими принципами ОЭСР для многонациональных предприятий.*

Принципы цепочки ответственности

- 178.** Принципы цепочки ответственности требуют, чтобы каждый участник дорожно-транспортной цепи исполнял свои индивидуальные обязанности и тем самым повышал безопасность и снижал риск травматизма среди лиц, задействованных в цепи поставок, и среди населения в целом.
- 179.** Правительства должны принимать законодательные и нормативные акты, детализирующие функциональные обязанности участников дорожно-транспортной цепи, в том числе путём поощрения соблюдения положений национального законодательства и регулирования водителями КАС, работодателями и участниками дорожно-транспортных цепей при выполнении ими всех задач, связанных с оказанием транспортных услуг, в частности:
- положения о дорожном движении, касающиеся поведения пользователей, включая превышение скорости и невнимательность при вождении из-за переговоров по связи с участниками дорожно-транспортной цепи;
 - договорную практику, политику и процедуры, препятствующие небезопасному вождению;
 - законодательство об управлении транспортными средствами и рабочем времени;
 - нормативы, относящиеся к габаритам и весу КАС;
 - правила перевозки пассажиров и опасных грузов.
- 180.** Независимо от национального законодательства или договоров, заключаемых участниками, принципами цепочки ответственности и информации в соответствии с *Кодексом практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)* уже определяются функциональные обязанности участников дорожно-транспортных цепей, в том числе:
- Грузоотправитель несёт ответственность за доставку грузовой транспортной единицы, которая является безопасной и пригодной для перевозки. Соответственно, грузоотправитель остаётся ответственным за любую недостачу груза, возникшую в результате неправильной упаковки, взвешивания или крепления.
 - Однако если грузоотправитель не является ни упаковщиком, ни консигнантом, то упаковщик и консигнант несут ответственность за обеспечение безопасности грузовой транспортной единицы и её пригодности для перевозки. В таких случаях грузоотправитель может возложить на эти стороны ответственность за любой дефект груза, который может быть отнесён к ненадлежащим процедурам упаковки, крепления, погрузки/разгрузки или отчётности.

D. Ответственное ведение бизнеса

- 181.** Частные инициативы, направленные на обеспечение соблюдения норм, и усилия других заинтересованных сторон, поощряющих соблюдение норм на рабочем месте, могут способствовать повышению эффективности и результативности систем государственного управления, но не могут заменить их. Предприятия несут ответственность за соблюдение в своей деятельности трудовых прав, а правительства обязаны выполнять и применять национальное законодательство и нормативно-правовые акты. В *Руководящих принципах предпринимательской деятельности в аспекте прав человека Организации Объединённых Наций, Трёхсторонней декларации принципов МОТ, касающихся многонациональных корпораций и социальной политики (Декларация МНК)* и *Руководящих принципах ОЭСР для многонациональных предприятий* содержатся рекомендации о налаживании ответственной практики ведения бизнеса.

- 182.** Организации работодателей играют ведущую роль в выявлении и стандартизации практики внутри сектора автомобильного транспорта. К ней относятся добровольные пособия и руководства о передовой практике, которые можно использовать для разработки процессов проверки, отбора, вовлечения и частичной/полной интеграции в соответствии с конкретными потребностями работодателей и участников дорожно-транспортной цепи. Такие пособия и руководства могут включать:
- a) кодексы поведения;
 - b) обновлённые шаблоны и форматы для широкого использования в отрасли, в том числе в отношении накладных, планов безопасного вождения и контрольных журналов, в соответствии с национальными законодательными и нормативно-правовыми актами;
 - c) меры политики или уведомления касательно основных целей, в том числе на всех уровнях субподряда;
 - d) формы самооценки;
 - e) методы сбора и сопоставления информации.
- 183.** Технические решения, основанные на интегрированных средствах обработки и передачи информации и программном обеспечении для планирования ресурсов предприятия, дают возможность отслеживать целый ряд ключевых показателей эффективности и формировать информацию в режиме реального времени, например, о времени вождения, периодах отдыха, заторах, задержках и альтернативных маршрутах, которые должны использоваться в поддержку практики корпоративной социальной ответственности.

XIII. Другие направления политики, ориентированные на действия

A. Повышение спроса

- 184.** Разрабатывая политику и законопроекты, касающиеся достойного труда, планирования трудовых ресурсов и обучения в данном секторе, правительства и социальные партнёры должны учитывать возможные изменения спроса.

B. Новые технологии

- 185.** В соответствии с [Декларацией столетия МОТ 2019 года о будущем сферы труда](#) правительства и социальные партнёры должны и далее развивать ориентированный на человека подход, стимулирующий использование новых технологий. Так, эффективному планированию, мониторингу и обеспечению выполнения транспортных операций может способствовать применение эффективных систем складского управления, платформ обмена грузов и погрузочных щитов, электронного планирования ресурсов, внутрикабинных технологий, интеллектуальных дорожных технологий, глобальных информационных систем и GPS. Данные о водителях КАС должны быть эффективно защищены.
- 186.** Правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей должны помнить о том, что автоматизация не является единственным решением для устранения негативных последствий, касающихся безопасности дорожного движения, и проблем, связанных с нехваткой водителей в отрасли.
- 187.** Правительства должны поощрять действенный социальный диалог и обновлять политику развития профессиональных компетенций и профессиональной подготовки в целях эффективного управления переходным процессом и привития необходимых навыков работникам автотранспортного сектора.

C. Окружающая среда и изменение климата

- 188.** Правительства, социальные партнёры и участники дорожно-транспортных цепей должны стремиться к экологизации сектора автомобильного транспорта в соответствии с принципами, изложенными в руководстве МОТ 2015 года по справедливому переходу к экологически устойчивой экономике и обществу для всех (*Guidelines for a just transition towards environmentally sustainable economies and societies for all*).

► Приложение А

Пример политики противодействия сексуальным домогательствам¹

1. Компания X запрещает сексуальные домогательства по отношению к своим работникам и кандидатам на трудоустройство со стороны любых штатных или внештатных работников или соискателей должностей. Подобное поведение может навлечь дисциплинарные взыскания, вплоть до увольнения.
2. Политика компании распространяется на всех её работников. Компания не будет терпеть, прощать и допускать сексуальные домогательства со стороны коллег, руководителей или других взаимодействующих с компанией лиц, не являющихся штатными сотрудниками.
3. Сексуальные домогательства означают любое поведение, включающее неприемлемые сексуальные приставания и другие словесные или физические действия сексуального характера, когда:
 - a) подчинение или отказ в случае подобного поведения используется ради продвижения по службе или принятия других решений по вопросам занятости;
 - b) такое поведение необоснованно препятствует выполнению работы сотрудником или создаёт устрашающую, враждебную или оскорбительную рабочую обстановку.

Сотрудники компании X имеют право работать в условиях, свободных от сексуальных домогательств, враждебного отношения и оскорблений. Мы признаём сексуальные домогательства как противоправную форму дискриминации, равно как и поведение, принижающее или унижающее любого человека по признаку расы, религии, национального происхождения, сексуальных предпочтений, возраста, инвалидности и других подобных характеристик или обстоятельств.

Ни один менеджер или руководитель не должен угрожать или намекать на то, что отказ сотрудника подчиниться сексуальным домогательствам отрицательно повлияет на его занятость, оплату труда, продвижение по службе, возложенные на него обязанности или любые другие условия найма и служебного роста. Под запретом находятся шутки сексуального характера, скабрёзные изображения и любое поведение, которое может превращать сотрудников одного пола в «сексуальные объекты».

4. Сотрудники, жалующиеся на сексуальные домогательства, должны (и призываются) сообщать о таких случаях своему руководителю. Если лицо является источником оскорбительного поведения, сотрудник может сообщить об этом напрямую [конкретным должностным лицам (например, директору отдела кадров или назначенному менеджеру по контактам)]. Ваша жалоба будет оперативно и тщательно изучена. Конфиденциальность сообщений и расследований сексуальных домогательств будет обеспечиваться в максимально возможной степени.

¹ Настоящее руководство было разработано в рамках инициативы по этике торговли на основе консультаций с трёхсторонними членами. Его положения были заимствованы из учебного пособия для руководителей и менеджеров, призванного помочь работодателям и профсоюзам бороться с сексуальными домогательствами в сельскохозяйственном секторе.

5. Любой менеджер, руководитель или сотрудник, который после соответствующего расследования будет признан причастным к сексуальным домогательствам в отношении другого сотрудника, будет подвергнут дисциплинарному наказанию, вплоть до увольнения.
6. Если какая-либо сторона, непосредственно участвующая в расследовании сексуальных домогательств, остаётся неудовлетворённой результатом или решением, она имеет право обжаловать принятое решение. Недовольная сторона должна представить письменные комментарии [конкретному должностному лицу (например, комитету по гендерным вопросам или менеджеру по контактам)].
7. Компания никоим образом не будет принимать ответные меры в отношении лиц, сообщающих о сексуальных домогательствах, и не будет позволять делать это любому сотруднику. Ответные меры являются серьёзным нарушением политики в отношении сексуальных домогательств, и о них следует сообщать незамедлительно. Любое лицо, принявшее ответные меры в отношении другого лица за сообщение о сексуальных домогательствах, будет подвергнуто соответствующему дисциплинарному наказанию, вплоть до увольнения.

► Приложение В

В.1. ВИЧ/СПИД и сфера труда

В.1.1. Общие принципы, изложенные в Рекомендации 2010 года о ВИЧ/СПИДе (200)

В.1.1.1. Признание ВИЧ/СПИДа в качестве проблемы на рабочем месте

Принятие мер реагирования на ВИЧ/СПИД должно признаваться и рассматриваться как вопрос, касающийся рабочих мест, и как вклад в осуществление прав человека, основополагающих свобод и гендерного равенства всех, включая работников, членов их семей и иждивенцев.

В.1.1.2. Сфера охвата

Рекомендация 200 применяется ко всем работникам, занятым на основе любых форм занятости или соглашений и на любых рабочих местах, включая лиц, имеющих любую занятость или профессию; лиц, проходящих профессиональную подготовку, включая стажёров и учеников; добровольцев; претендентов на рабочие места; уволенных и временно неработающих работников. Она также применяется ко всем секторам экономической деятельности, включая частный и государственный секторы, формальную и неформальную экономику, вооружённые силы и силовые ведомства.

В.1.1.3. Недопущение дискриминации

В вопросах занятости не должно быть никакой дискриминации или стигматизации в отношении работников **по причине** их реального или воспринимаемого ВИЧ-статуса или принадлежности к регионам мира или группам населения, которые считаются в большей степени подверженными или более уязвимыми к ВИЧ-инфекции, включая сексуальную ориентацию.

Не должно быть дискриминации в отношении доступа к возможностям трудоустройства. **Не должны допускаться обязательные анализы или обследования на ВИЧ или раскрытие информации о ВИЧ-статусе.** Медицинское обследование должно служить только цели установления пригодности для выполнения соответствующей работы.

Не должно быть дискриминации во время действия трудового правоотношения. Все работники должны иметь равный доступ к **условиям найма**, включая равный доступ к трудовым льготам и пособиям, касающимся доступа к обучению, продвижению по службе и программам социального обеспечения и профессионального страхования, либо к пособиям таких программ, в том числе к пособиям по охране здоровья и инвалидности, а также к пособиям на случай смерти и потери кормильца.

Действия, предпринимаемые в сфере труда и посредством сферы труда, призваны **предотвращать и запрещать насилие и домогательства** на рабочем месте.

Реальный или воспринимаемый ВИЧ-статус не должен служить причиной **прекращения трудовых отношений**. Временное отсутствие на работе работников, живущих с ВИЧ, по причине болезни или выполнения обязанностей по уходу должно рассматриваться так же, как и отсутствие по другим медицинским показаниям с учётом положений Конвенции 1982 года о прекращении трудовых отношений (158).

Работники, страдающие от заболеваний, связанных с ВИЧ-инфекцией, не должны лишаться возможности — при обеспечении, в случае необходимости, **приемлемых условий жизни и труда** — продолжать работу до тех пор, пока они, по состоянию здоровья, могут выполнять такую работу. Должны поощряться меры по переводу работников на другую работу, которая в достаточной степени адаптирована к их возможностям, по нахождению другой работы путём прохождения ими профессиональной подготовки или по содействию их возвращению на работу.

В.1.1.4. Гендерное равенство

Несмотря на то что от ВИЧ страдают и мужчины, и женщины, женщины и девочки подвергаются большему риску и более уязвимы к ВИЧ-инфекции и несоразмерно страдают от пандемии ВИЧ по сравнению с мужчинами по причине гендерного неравенства, и поэтому одним из ключевых факторов реагирования на ВИЧ является расширение прав и возможностей женщин. Соответственно, любые действия в сфере труда и посредством сферы труда должны способствовать гендерному равенству всех женщин и мужчин и поощрять их активное участие, включая расширение их прав и возможностей.

В.1.1.5. неприкосновенность частной жизни и конфиденциальность

Всем работникам, их семьям и иждивенцам должна обеспечиваться защита их частной жизни, в том числе конфиденциальность любой информации, связанной с ВИЧ. Доступ к информации, относящейся к ВИЧ, должен регулироваться правилами конфиденциальности в соответствии со сводом практических правил МОТ по защите персональных данных работников 1997 года и другими соответствующими международными стандартами защиты данных.

В.1.1.6. Безопасная и здоровая производственная среда

В целях предотвращения распространения ВИЧ-инфекции производственная среда должна быть здоровой и безопасной для всех работников. Службы гигиены труда и производственные механизмы, призванные обеспечивать безопасность и гигиену труда, должны быть нацелены на борьбу с ВИЧ-инфекцией и туберкулёзом. В мерах профилактики должны учитываться способы передачи ВИЧ-инфекции и способы личной защиты от заражения, включая общие меры предосторожности, меры по предотвращению аварий и рисков и т. д.

Работникам, подверженным профессиональным рискам заражения ВИЧ-инфекцией, должны предоставляться специальные курсы обучения, средства индивидуальной защиты и средства профилактики после контактов с заражёнными лицами. В случае передачи ВИЧ-инфекции на производстве и возможности установления прямой связи между занятием профессией и передачей ВИЧ-инфекции она должна быть признана как профессиональное заболевание или производственный инцидент в соответствии с национальными процедурами и определениями и с положениями Рекомендации 2002 года о перечне профессиональных заболеваний (194).

В.1.1.7. Социальный диалог

Любые действия, предпринимаемые в отношении ВИЧ-инфекции в сфере труда и посредством сферы труда, должны опираться на сотрудничество и доверие между работодателями, работниками и их представителями и правительствами при активном участии работников, живущих с ВИЧ.

В.1.1.8. Профилактика новых заражений ВИЧ-инфекцией как главенствующий приоритет

Одним из главенствующих приоритетов всех действий, предпринимаемых в сфере труда и посредством сферы труда, является профилактика новых случаев инфицирования ВИЧ.

Информация профилактического характера должна включать способы передачи ВИЧ-инфекции и поощрять конфиденциальное добровольное тестирование и консультирование до и после прохождения анализов на ВИЧ (ДКТ). Она должна соответствовать национальным условиям, быть адаптированной к типам мест работы и учитывать гендерные, культурные, социальные и экономические особенности. Любые профилактические меры должны обеспечивать предоставление достоверной, актуальной, уместной и своевременной информации в форме и на языке, которые отражают культурные особенности, по имеющимся различным каналам коммуникаций. Они должны помочь мужчинам и женщинам осознать и снизить риск любых форм передачи ВИЧ-инфекции, а также понять важность изменения поведения, в котором присутствует риск инфицирования. Меры профилактики должны обеспечивать доступ ко всем средствам профилактики, в том числе к мужским и женским презервативам.

Меры профилактики также должны способствовать охране полового и репродуктивного здоровья, а также прав мужчин и женщин.

Во всех действиях по повышению уровня осведомлённости необходимо подчёркивать, что ВИЧ-инфекция не передаётся при случайном контакте и что лицо, живущее с ВИЧ, не должно рассматриваться как представляющее угрозу на рабочем месте.

В.1.1.9. Доступ к лечению, уходу и мерам поддержки

Любые действия по охране здоровья на рабочих местах должны быть связаны со службами общественного здравоохранения. Все работники, их семьи и иждивенцы должны обладать правом на получение медицинских услуг и иметь к ним неограниченный доступ. Это должно включать доступ к бесплатному или доступному по цене добровольному консультированию и тестированию на ВИЧ, антиретровирусному лечению и просвещению в отношении соблюдения указаний врачей, информации и поддержке, правильному питанию, соответствующему методам терапии, лечению оппортунистических инфекций, инфекций, передающихся половым путём, и любых других заболеваний, связанных с ВИЧ-инфекцией, включая туберкулёз, к программам поддержки и профилактики для лиц, живущих с ВИЧ, включая психосоциальную поддержку.

В.1.1.10. Процедуры разрешения споров в связи с предполагаемым нарушением прав, закреплённых в Рекомендации 200

Если существующие меры противодействия дискриминации на рабочих местах являются недостаточными для обеспечения эффективной защиты, необходимо адаптировать их либо принять новые меры, обеспечивающие их действенную и прозрачную реализацию.

Легкодоступная процедура разрешения споров должна быть предусмотрена в отношении любого предполагаемого нарушения запрета на обязательное тестирование или обследование на ВИЧ, а также любого нарушения конфиденциальности информации, связанной с ВИЧ.

► Приложение С

Декларации, конвенции, рекомендации, своды практических правил и руководства МОТ, относящиеся к сектору автомобильного транспорта (неполный список)

А. Декларации

Декларация МОТ 1998 года об основополагающих принципах и правах в сфере труда и механизм её реализации

Декларация МОТ 2008 года о социальной справедливости в целях справедливой глобализации

Декларация столетия МОТ 2019 года о будущем сферы труда

В. Конвенции

Конвенция 1948 года о свободе ассоциации и защите права на организацию (87)

Конвенция 1949 года о праве на организацию и на ведение коллективных переговоров (98)

Конвенция 1951 года о равном вознаграждении (100)

Конвенция 1958 года о дискриминации в области труда и занятий (111)

Конвенция 1973 года о минимальном возрасте (138)

Конвенция 1999 года о наихудших формах детского труда (182)

Конвенция 1930 года о принудительном труде (29)

Конвенция 1957 года об упразднении принудительного труда (105)

Протокол 2014 года к Конвенции 1930 года о принудительном труде

Конвенция 1964 года о политике в области занятости (122)

Конвенция 1981 года о работниках с семейными обязанностями (156)

Конвенция 1970 года об установлении минимальной заработной платы (131)

Конвенция 1949 года об охране заработной платы (95)

Конвенция 1990 года о ночном труде (171)

Конвенция 1979 года о продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте (153)

Конвенция 2006 года об основах, содействующих безопасности и гигиене труда (187)

Конвенция 1967 года о максимальном грузе (127)

Конвенция 2019 года об искоренении насилия и домогательств в сфере труда (года) (190)

Конвенция 1990 года о химических веществах (170)

Конвенция 1952 года о минимальных нормах социального обеспечения (102)

Конвенция 1960 года о защите от радиации (115)

Конвенция 1997 года о частных агентствах занятости (181)

Конвенция 1948 года об организации службы занятости (88)

Конвенция 1949 года о трудовых статьях в договорах, заключаемых государственными органами власти (94)

Конвенция 1971 года о представителях работников (135)

С. Рекомендации

Рекомендация 1951 года о равном вознаграждении (90)

Рекомендация 1958 года о дискриминации в области труда и занятий (111)

Рекомендация 1973 года о минимальном возрасте (146)

Рекомендация 1999 года о наихудших формах детского труда (190)

Рекомендация 2006 года об индивидуальном трудовом правоотношении (198)

Рекомендация 1949 года об охране заработной платы (85)

Рекомендация 1990 года о ночном труде (178)

Рекомендация 1979 года о продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте (161)

Рекомендация 2019 года об искоренении насилия и домогательств в сфере труда (года) (206)

Рекомендация 2010 года о ВИЧ/СПИДе (200)

Рекомендация 2015 года о переходе от неформальной к формальной экономике (204)

Рекомендация 2012 года о минимальных уровнях социальной защиты (202)

Рекомендация 2002 года о содействии развитию кооперативов (193)

Рекомендация 1964 года о пособиях в случаях производственного травматизма (121)

Рекомендация 1951 года о коллективных договорах (91)

Рекомендация 1975 года о трудящихся-мигрантах (151)

Рекомендация 1947 года об инспекции труда на горнопромышленных и транспортных предприятиях (82)

D. Свод практических правил и руководства

Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ), 2014 г.

Руководство по системам управления охраной труда (МОТ-СУОТ 2001) (ILO-OSH 2001)

Свод практических правил «Насилие на рабочем месте в сфере услуг и меры борьбы с этим явлением», 2003 г.

Свод практических правил МОТ по безопасности и гигиене труда в портах, пересмотренное издание, 2016 г.

Общие принципы и оперативные рекомендации, касающиеся справедливого найма, 2016 г.

Трёхсторонняя декларация принципов, касающихся многонациональных корпораций и социальной политики (Декларация МНК), 2017 г.

Руководство МОТ по справедливому переходу к экологически устойчивой экономике и обществу для всех, 2015 г.

Е. Другие международные акты и процессы

Руководящие принципы МОТ, касающиеся доступа к рынку труда беженцев и других насильственно перемещённых лиц, 2016 г.

Руководящие принципы предпринимательской деятельности в аспекте прав человека Организации Объединённых Наций, 2011 г.

Европейское соглашение Организации Объединённых Наций, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, 2006 г.

Рекомендации Организации Объединённых Наций по перевозке опасных грузов: типовые правила

Глобальный план ВОЗ по осуществлению Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–20 годов

Правила безопасной перевозки радиоактивных материалов МАГАТЭ, 2012 г.

Руководящие принципы ОЭСР для многонациональных предприятий, 2011 г.

► Приложение D

Примерный план безопасного вождения

План безопасного вождения должен:

- a) содержать фамилию, название и адрес работодателя и участника дорожно-транспортной цепи, если таковой имеется;
- b) указать юрисдикцию и период действия плана безопасного вождения;
- c) назвать адреса пунктов приёма и доставки транспортной службы;
- d) содержать сведения о водителе КАС, в том числе о его водительских правах и техосмотре транспортного средства;
- e) указать план рейса с указанием времени и расстояния каждого из участков или этапов, связанных с оказанием транспортной услуги;
- f) содержать инструкции о том, как водитель КАС должен информировать работодателя или участников дорожно-транспортной цепи о любых обстоятельствах, которые делают невозможным выполнение плана безопасного вождения;
- g) содержать инструкции для водителя КАС о борьбе с усталостью, с тем чтобы обеспечить безопасное завершение автомобильного рейса.

Руководство о содействии достойному труду и дорожной безопасности в транспортном секторе

Сектор автомобильного транспорта имеет стратегическое значение для социально-экономического развития и обеспечивает перевозки пассажиров и грузов между юрисдикциями и странами. Он вносит важный вклад в экономический рост и создание рабочих мест. Инвестиции в развитие и эксплуатацию дорожной инфраструктуры оказывают сильное влияние на другие отрасли экономики.

Ежегодно на дорогах мира погибает около 1,3 млн человек и до 50 млн получают увечья. На коммерческий транспорт приходится примерно 10–22% всех дорожно-транспортных происшествий. ДТП со смертельным исходом являются главной причиной гибели молодёжи в возрасте от 5 до 29 лет, а связанные с ними травмы — восьмой по значимости причиной смертности во всём мире. Помимо человеческих страданий смертельные случаи и увечья, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, вызывают значительные социальные, экономические и финансовые потери.

Руководство о содействии достойному труду и дорожной безопасности в транспортном секторе, утверждённое совещанием экспертов в сентябре 2019 года, опирается на опыт представителей правительств, работодателей, работников и других участников. Настоящее Руководство касается водителей коммерческих автотранспортных средств, осуществляющих грузовые автоперевозки и пассажирские автоперевозки на дальние расстояния. Сфера его применения не определяется какими-либо различиями в статусе занятости или размере оплаты труда, в том числе в неформальной деятельности. Руководство призвано устранять пробелы в защите всего населения и в условиях жизни и работы всех водителей коммерческих автотранспортных средств.