

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
в 2013 – 2020 годах»**

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
СПЕЦИАЛИСТОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

Москва 2014

Настоящее учебно-методическое пособие подготовлено в рамках реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах», структурировано в соответствии с реализуемой в настоящее время Программой подготовки и переподготовки специалистов по безопасности движения на автомобильном транспорте.

Содержание Пособия распространено на все направления деятельности, необходимые для осуществления превентивных мер по обеспечению безопасности дорожного движения в автотранспортной организации.

Материалы Пособия предназначены для специалистов автотранспортных организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов в Российской Федерации; образовательных структур ДПО, профессионально-общественных организаций, чьи интересы и компетенции распространены на формирование безопасных условий дорожного движения.

Положения нормативных правовых актов, приведенные в настоящем Пособии, актуальны по состоянию на ноябрь 2014 г.

Составной частью Пособия является презентация в формате PowerPoint, в которой содержатся принципиальные основы данного курса, изложенные в сжатой форме для облегчения освоения и повторения материала и иллюстративные материалы, раскрывающие и дополняющие содержание текстовой части Пособия.

Пособие разработано НПСТ «Трансконсалтинг» под общей редакцией О.Н. Съедина.

СОДЕРЖАНИЕ

1. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНОМ КОМПЛЕКСЕ РОССИИ	6
1.1. Система государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения в Российской Федерации	6
1.2. Политика Министерства транспорта Российской Федерации в области безопасности дорожного движения	17
2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	20
2.1. Основные проблемы и пути совершенствования нормативно-правовой базы в сфере обеспечения безопасности движения. Законодательство в области безопасности дорожного движения	20
2.2. Лицензирование перевозочной деятельности на автомобильном транспорте	61
3. СИСТЕМА СБОРА И ОБРАБОТКИ ИНФОРМАЦИИ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ (ДТП)	76
3.1. Понятие о ДТП. Основные виды ДТП. Понятие о причинах, условиях, обстоятельствах и факторах ДТП. Понятие тяжести последствий ДТП	76
3.2. Государственная система учета и анализа ДТП. Государственная статистическая отчетность. Сбор и обобщение первичной информации о ДТП. Учет ДТП в транспортном предприятии	88
4. ДОРОЖНЫЙ ФАКТОР И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	99
4.1. Понятие о категориях дорог. Влияние дорожных факторов на безопасность движения. Устройство, эксплуатация и содержание дорог. ГОСТы и стандарты по дорогам	99
4.2. Система «Водитель-автомобиль-дорога». Активная и пассивная безопасность транспортного средства. Методы мотивации водителей к повышению квалификации и выполнению ПДД. Система сертификации транспортных средств, как механизм выполнения минимальных требований безопасности	127

5. ПРОБЛЕМЫ НАДЕЖНОСТИ ВОДИТЕЛЯ	146
5.1. Профессиональное мастерство водителя и его оценка. Техника управления автомобилем. Количественная оценка уровня подготовки водителя. Методы совершенствования профессионального мастерства. Изменения в правилах подготовки водителей и их допуска к управлению ТС. Требования, предъявляемые к водителям в зависимости от вида перевозок и сложности маршрута	146
5.2. Психофизиологические аспекты профессиональной деятельности водителя. Оценка индивидуальных психофизиологических особенностей водителей Критерии отнесения водителей к группе «риска»	154
6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПО БДД В АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ	167
6.1. Технические средства, используемые в работе специалиста по безопасности движения. Оснащение и организация работы кабинета БДД в автотранспортной организации. Тренажеры, стенды. Компьютерное тестирование водителей: программы и методы обработки результатов	167
6.2. Тестирование уровня профессионального мастерства водителя. Организация стажировки водителей в автотранспортной организации. Ситуационное обучение водителей действиям в критических ситуациях. Методы экономичного вождения	177
6.3. Контроль соблюдения требований безопасности при организации специальных перевозок	187
6.4. Требования к транспортному средству	211
7. ПОДДЕРЖАНИЕ И КОНТРОЛЬ СОСТОЯНИЯ ЗДОРОВЬЯ ВОДИТЕЛЕЙ	217
7.1. Формы и методы организации работы по поддержанию здоровья и работоспособности водителей. Медицинское освидетельствование. Предрейсовые медосмотры. Взаимодействие медицинских работников и специалистов по БДД	217
7.2. Организация постоянного контроля за состоянием здоровья водителей. Профессиональные и профессионально обусловленные заболевания водителей	217
7.3. Первая помощь пострадавшим в ДТП	217

8. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ, ОХРАНА ТРУДА И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА ТРАНСПОРТЕ	229
8.1. Требования к техническому состоянию подвижного состава	229
8.2. Понятие о содержании вредных веществ в отработавших газах автомобиля и методах их контроля	233
8.3. Охрана труда на предприятиях автомобильного транспорта	239
9. СТРАХОВАНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ	245
9.1. Общие положения страхования на транспорте. Классификация видов страхования и виды страхового возмещения. Виды страхования. Ответственность перевозчиков	245
9.2. Возмещение убытков по страхованию, причиненных в результате аварии. Порядок оформления документации. Регрессные иски о возмещении убытков	257
9.3. Ответственность сторон в договоре о международной перевозке грузов автомобильным транспортом. Медицинское страхование водителей	264
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	267

ТЕМА 1. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНОМ КОМПЛЕКСЕ РОССИИ

1.1. Система государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Обеспечение безопасности дорожного движения (БДД) имеет целью предупреждение, предотвращение и устранение явлений и опасных ситуаций, угрожающих жизни и здоровью людей, имуществу граждан, предприятий, учреждений и организаций, и их последствий. Интересы безопасности дорожного движения любых видов транспортных перевозок, охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав, законных интересов и имущества - это основные приоритеты дорожного движения и в России, и в зарубежных странах. Именно в этих целях устанавливаются разрешительные режимы в области БДД путем предупреждения транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Безопасность дорожного движения с конституционно-правовой точки зрения является одной из гарантий конституционного права на жизнь.

Обеспечение безопасного движения на автомобильных дорогах является комплексной общегосударственной задачей. Государство устанавливает полномочия и ответственность Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области БДД, координирует их деятельность, а также деятельность общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижения тяжести их последствий.

К некоторым **основным полномочиям Российской Федерации** в области обеспечения безопасности дорожного движения относятся:

- установление правовых основ обеспечения БДД;
- создание и координация действий федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения БДД;
- установление единой системы технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения БДД;
- контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения БДД Конституции РФ и федеральным законам;
- организация и осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения БДД.

В существующей **системе управления обеспечением БДД** можно выделить три основных уровня:

- Правительственная комиссия Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения;
- федеральные органы исполнительной власти;
- органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения (создана Постановлением Правительства РФ от 25 апреля 2006 г. № 237) является координационным органом, образованным для обеспечения согласованных действий федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Основными задачами Комиссии являются:

- обеспечение согласованных действий федеральных органов исполнительной власти по разработке и реализации основных направлений государственной политики в области обеспечения БДД;
- разработка основных направлений совершенствования правового регулирования в области обеспечения БДД;
- координация деятельности федеральных органов исполнительной власти по разработке проектов и реализации федеральных программ повышения БДД;
- повышение эффективности взаимодействия с заинтересованными организациями и общественными объединениями по вопросам обеспечения БДД.

Следующим по рангу уровнем государственного управления являются **федеральные органы исполнительной власти**, осуществляющие в пределах своих полномочий государственное управление в сфере обеспечения БДД. К ним относятся:

- Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России);
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) и профильное подразделение в ее составе - Управление государственного автомобильного и дорожного надзора (УГАДН);
- Федеральное дорожное агентство (Росавтодор);
- Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор);
- Министерство внутренних дел Российской Федерации (МВД России) и профильное подразделение в его составе - Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России (также Госавтоинспекция, ГИБДД, ГАИ). Федеральным органом управления Госавтоинспекции является Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУ ОБДД);

- Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (МЧС России);

- Министерство образования и науки Российской Федерации (Минобрнауки России);

- Министерство здравоохранения Российской Федерации (Минздрав России);

- Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) и некоторые другие федеральные ведомства.

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России), действуя на основании Положения (утв. Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 395, в ред. 22.10.2014 № 1092) осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию как компетентный орган в областях транспортной сферы и, в том числе, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Минтранс России осуществляет координацию и контроль деятельности подведомственных ему федеральных служб и агентств, в т.ч. Ространснадзора, Росавтодора, Росжелдора.

Минтранс России **самостоятельно** принимает некоторые нормативные правовые акты в установленной сфере деятельности, среди которых:

- правила перевозок пассажиров, багажа, груза, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов;

- акты, устанавливающие формы бланков удостоверений и карточки допуска на транспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок, а также форму заявления о допуске к осуществлению международных автомобильных перевозок;

- нормативные правовые акты по перевозке опасных грузов в международном, междугороднем, пригородном и городском сообщении, издаваемые в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов;

- правила учета автомобильных дорог в целях формирования и ведения единого государственного реестра автомобильных дорог;

- акты, определяющие перечень мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации, а также периодичность проведения соответствующих проверок;

- акты, устанавливающие профессиональные и квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным

транспортом и городским наземным электрическим транспортом, если иное не устанавливается федеральным законом, а также порядок прохождения профессионального отбора и профессиональной подготовки указанными работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств;

- порядок профессионального отбора и профессионального обучения работников, принимаемых на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств (ст. 328 ТК РФ);

- порядок проведения оценки технического состояния автомобильных дорог;

- порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам;

- порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;

- порядок осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядок организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств;

- порядок установления постоянного маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов по автомобильным дорогам;

- правила проведения независимой технической экспертизы транспортного средства;

- акты в области организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах, включая нормы и правила, устанавливающие требования к проектам и схемам организации дорожного движения;

- нормативные правовые акты, устанавливающие в рамках реализации Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (определяет тип контрольного устройства и его компонентов, регистрационные листки, карточки (карты), используемые в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах и др.);

- программы дополнительного обучения и порядок проведения квалификационного экзамена в области профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков и др.

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет свою деятельность непосредственно или через подведомственные организации во взаимодействии с другими федеральными органами

исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Управление государственного автомобильного и дорожного надзора (УГАДН) осуществляет функции контроля на территории Российской Федерации за реализацией законодательных и иных нормативных правовых актов по обеспечению безопасного, эффективного и устойчивого функционирования автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

УГАДН в соответствии с возложенными на него задачами осуществляет ряд полномочий в установленной сфере деятельности, например:

- составление и ведение реестров и перечней субъектов транспортного комплекса, осуществляющих перевозочную деятельность, с учетом места их регистрации в субъектах Российской Федерации;
- лицензирование отдельных видов деятельности в соответствии с законодательством РФ в сфере автомобильного транспорта, прием и учет уведомлений о начале осуществления юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отдельных видов работ и услуг по Перечню, утвержденному Правительством Российской Федерации;
- контроль за исполнением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими лицензируемые виды деятельности, федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, а также соблюдением лицензионных требований и условий;
- весовой контроль автотранспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки, и организации на федеральных автомобильных дорогах стационарных пунктов для проведения такого контроля.

УГАДН осуществляет принятие соответствующих решений и выдачу в установленном порядке:

- лицензий на осуществление перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек, а также лицензионных карточек к ним;
- удостоверений допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, а также карточек допуска транспортных средств к осуществлению таких перевозок;
- специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов;
- иных разрешительных документов в установленной для Управления сфере деятельности.

УГАДН вправе приостанавливать действия, возобновлять действия и аннулировать в установленном порядке:

- лицензии на осуществление перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек;
- допуски к осуществлению международных автомобильных перевозок.

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) находится в ведении Министерства транспорта Российской Федерации и осуществляет функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на городском наземном электрическом транспорте.

Федеральное дорожное агентство осуществляет ряд полномочий в установленной сфере деятельности (определены постановлением Правительства РФ от 23 июля 2004 г. № 374, в ред. от 02.11.2013 № 988), среди которых:

- обеспечение соответствия состояния автомобильных дорог общего пользования федерального значения установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам;
- учет показателей состояния безопасности дорожного движения по протяженности, техническому состоянию автомобильных дорог и наличию на них объектов дорожного сервиса;
- информирование участников дорожного движения о наличии объектов сервиса и безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог, а также издание совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации атласа автомобильно-дорожной сети Российской Федерации;
- определение маршрутов движения по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортных средств с крупногабаритными и тяжеловесными грузами, в том числе осуществляющих международные перевозки в соответствии со специальными разрешениями;
- введение периодов временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения с целью обеспечения безопасности дорожного движения;
- выдача специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, в случае, если маршрут, часть маршрута указанного транспортного средства проходят по

автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких дорог или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации, в том числе в международном сообщении.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта.

В соответствии с Положением (постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 397, в ред. от 05.09.2014 № 902) Росжелдор осуществляет ряд полномочий в установленной сфере деятельности, среди которых: установление границ полосы отвода железных дорог и границ охранных зон железных дорог, принятие решений о резервировании земель и об изъятии для нужд Российской Федерации земельных участков в целях развития сети железных дорог и др.

Сфера ответственности Росжелдора лежит в установлении норм строительства и содержания железнодорожных переездов, определении мест пересечения железнодорожных путей с другими сооружениями (автомобильными дорогами).

Росжелдор устанавливает по согласованию с МВД России и Минтрансом России, с учетом предложений органов государственной власти субъектов Российской Федерации, порядок эксплуатации железнодорожных переездов, их открытие и закрытие; принимает меры по совершенствованию оборудования и повышению безопасности движения на этих переездах (Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ в ред. от 02.07.2013 «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»).

Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция МВД России) осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения.

В соответствии с положением о ГИБДД МВД РФ (утв. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711, в ред. от 04.04.2014), на Госавтоинспекцию возлагается ряд обязанностей, в том числе:

а) осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования:

- к строительству и реконструкции дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта;

- к эксплуатационному состоянию и ремонту дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения;
 - к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования;
 - к изменению конструкции зарегистрированных в Госавтоинспекции автотранспортных средств и прицепов к ним;
 - к перевозкам в пределах компетенции Госавтоинспекции тяжелых, опасных и крупногабаритных грузов;
- б) принятие квалификационных экзаменов на получение права управления автотранспортными средствами, трамваями и троллейбусами, выдача водительских удостоверений, а также согласование программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств, трамваев и троллейбусов, выдача заключений соискателям лицензий на осуществление образовательной деятельности (при подготовке водителей автотранспортных средств) о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям;
- в) регистрация и учет автотранспортных средств и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков, паспортов транспортных средств;
- г) организация и проведение в порядке и сроки, которые установлены законодательством Российской Федерации, государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним;
- д) регулирование дорожного движения, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;
- з) осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях;
- и) осуществление на месте дорожно-транспортного происшествия неотложных действий по спасению людей, в том числе принятие мер по эвакуации людей, оказание в соответствии с законодательством Российской Федерации первой помощи пострадавшим, а также содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств и охране имущества, оставшегося без присмотра;
- л) осуществление в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения;

м) ведение учета бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;

н) изучение условий дорожного движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов, согласование в установленном порядке программ подготовки и переподготовки специалистов по безопасности дорожного движения;

р) разъяснение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации, а также собственных изданий, содействие соответствующим органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах, в пропаганде правил дорожного движения;

с) разработка предложений по повышению безопасности дорожного движения, в том числе совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления муниципальных образований, юридическими лицами и общественными объединениями;

т) выявление причин и условий, способствующих совершению ДТП, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению.

Сотрудникам ГИБДД предоставлено право останавливать автотранспортные средства, производить их досмотр, проверять документы на автотранспортные средства и перевозимый груз, применять в установленных случаях и в установленном порядке меры административного воздействия (пресечения) и административные взыскания.

Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (МЧС России) также является одним из органов, уполномоченных на решение задач в области обеспечения безопасности дорожного движения. МЧС России проводит аварийно-спасательные работы при ДТП, осуществляет действия по ликвидации последствий ДТП, проводит активную работу в области развития системы оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

МЧС России организует и привлекает к участию в практических мероприятиях силы и средства взаимодействующих ведомств и служб - ГИБДД, скорая медицинская помощь, территориальные управления

Федерального дорожного агентства, автотранспортные предприятия (автоколонны), части и подразделения Министерства обороны, территориальных центров медицины катастроф «Защита», предприятия гражданской авиации.

Министерство образования и науки Российской Федерации (Минобрнауки России), в частности, определяет:

- перечень профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение, с указанием присваиваемой по соответствующим профессиям рабочих, должностям служащих квалификации;
- порядок организации и осуществления образовательной деятельности по соответствующим образовательным программам различных уровней и (или) направленности или по соответствующему виду образования.

Минобрнауки РФ по согласованию с Минтрансом России, МВД РФ и Минздравом РФ разрабатывает и утверждает примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий (Постановление Правительства РФ от 1 ноября 2013 г. № 980).

Минобрнауки определяет требования к порядку лицензирования образовательных организаций, осуществляющих подготовку (переподготовку) водителей различных категорий и подкатегорий ТС, осуществляет государственный контроль за качеством профессионального обучения, разрабатывает новые перспективные подходы к организации образовательного процесса.

Министерство здравоохранения Российской Федерации (Минздрав России) выполняет специальные задачи по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения, что регламентировано рядом нормативных правовых документов по медицинскому освидетельствованию и переосвидетельствованию водителей различных категорий, порядку проведения предрейсовых медицинских осмотров, оказанию первой помощи пострадавшим в ДТП.

Минздрав России определяет:

- порядок медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), включающего определение клинических признаков опьянения и правила проведения химико-токсикологических исследований;
- порядок направления на внеочередное обязательное медицинское освидетельствование водителей транспортных средств, а также порядок приостановления действия и аннулирования медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных

средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами;

- порядок проведения предсменных, предрейсовых, послесменных, послерейсовых медицинских осмотров;

- порядок организации и проведения санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения;

- перечень состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечень мероприятий по оказанию первой помощи.

Минздрав России осуществляет реализацию мероприятий, направленных на спасение жизни и сохранение здоровья людей при чрезвычайных ситуациях, ликвидацию медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций, информирование населения о медико-санитарной обстановке в зоне чрезвычайной ситуации и о принимаемых мерах.

Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим межотраслевую координацию, а также функциональное регулирование в области стандартизации, метрологии и сертификации.

Росстандарт выполняет функции компетентного административного органа Российской Федерации в соответствии с Соглашением о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, заключенным в г. Женеве 20 марта 1958 г.

Росстандарт осуществляет контроль и надзор за соблюдением обязательных требований государственных стандартов и технических регламентов при проектировании, изготовлении и реализации автотранспортных средств и технических средств организации дорожного движения, при проведении работ и услуг по автомобильным перевозкам, ремонту и техническому обслуживанию автотранспортных средств.

К полномочиям **органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации** в области обеспечения БДД относится осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности, включая:

- принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- осуществление мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- участие в организации подготовки и переподготовки водителей транспортных средств;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Органы местного самоуправления осуществляют мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, включая принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения, участие в осуществлении мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

1.2 Политика Минтранса России в области безопасности дорожного движения.

Одной из главных задач федеральных органов власти и, в том числе, Минтранса России в решении проблем БДД, является создание успешно работающей государственной системы управления безопасностью движения, т.е. эффективной структуры взаимодействия органов власти различного уровня.

Основным направлением политики Минтранса России, проводимой в этом направлении, является стремление обеспечить безопасность перевозочного процесса и сделать его удобным для водителей, пассажиров и пешеходов.

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Для этого разрабатывается комплекс современных и соответствующих мировой практике законодательных, нормативно-правовых и методических документов, вводится и усиливается административная ответственность за нарушение установленных норм и правил. Среди недавно принятых важных документов можно отметить Приказ Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7, которым утверждены «Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом».

С учетом международных требований и обязательств России усилиями Минтранса в стране сформирована система контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха, то есть, выстроена национальная система тахографии. Отметим, что в настоящее время в стране установлена обязанность оснащения транспортных средств техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства (тахографами). Подробнее данный вопрос будет рассмотрен в соответствующем разделе пособия.

Проводится дальнейшая работа по гармонизации требований безопасности к производимой и ввозимой автомобильной технике, совершенствуется национальная система сертификации автотранспортных средств.

Среди других актуальных направлений работы Минтранса России можно отметить следующие:

- разработка системы оценки качества и эффективности организации дорожного движения в Российской Федерации;
- создание и внедрение современных методов организации дорожного движения;
- приведение элементов дорожно-транспортной инфраструктуры в соответствие с нормативными требованиями в части безопасности дорожного движения;
- подготовка рекомендаций по созданию, развитию и функционированию единого парковочного пространства в российских городах;
- повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и пассивной безопасности;
- повышение безопасности при перевозках организованных групп детей;
- создание и широкое внедрение системы ЭРА ГЛОНАСС (система экстренного реагирования при чрезвычайных ситуациях на автотранспорте);
- разработка и внедрение государственной системы допуска водителей, занятых регулярными перевозками грузов и пассажиров, к трудовой деятельности с выдачей сертификата профессиональной компетентности;
- повышение надежности водителей, занятых перевозкой пассажиров и опасных грузов, путем разработки и внедрения инновационной системы контроля психофизиологического состояния в процессе управления ТС и др.

Совместно с другими министерствами и ведомствами Минтрансом реализована федеральная целевая программа (ФЦП) «Повышение БДД в 2006-2012 годах» и начата реализация новой ФЦП «Повышение БДД в 2013-2020 годах». Система программно-целевых мероприятий устанавливает отношение всех органов государственной власти к обеспечению безопасности дорожного движения как к одному из национальных приоритетов государственной политики Российской Федерации.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, числа пострадавших и погибших в них обозначены в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. Задачи указанной Стратегии предлагают стратегические ориентиры в решении проблем безопасности всей транспортной системы России, в то время как вышеуказанная ФЦП направлена на решение на тактическом уровне одной из задач указанной Стратегии - повышение безопасности дорожного движения.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения (за счет повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.) и, как следствие, сокращения демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создания условий для роста его численности.

ТЕМА 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2.1 Основные проблемы и пути совершенствования нормативно-правовой базы в сфере обеспечения безопасности движения. Законодательство в области безопасности дорожного движения. Закон о БДД. Новое в правилах дорожного движения. Новое в Гражданском кодексе РФ, Кодексе РФ об административных правонарушениях, Уголовном кодексе РФ по вопросам правонарушений и преступлений на транспорте. Понятие о преступлении на транспорте. Отличие преступления от правонарушения. Виды наказаний.

2.1.1 Основные проблемы и пути совершенствования нормативно-правовой базы в сфере обеспечения безопасности движения. Законодательство в области безопасности дорожного движения. Новое в правилах дорожного движения.

Многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в сфере БДД, обуславливают необходимость создания упорядоченного множества нормативно-правовых актов, которые образуют систему законодательства в данной сфере. Систему законодательства в области БДД составляют Конституция Российской Федерации, федеральные законы, акты Президента России, постановления Правительства Российской Федерации, ведомственные (межведомственные) нормативно-правовые акты как федерального, так и регионального уровней. Наряду с российскими правовыми актами в эту систему входят и международные документы по безопасности дорожного движения, к которым присоединилась Российская Федерация.

К настоящему времени система законодательства в сфере обеспечения БДД сложилась в целом, но отдельные ее положения все еще требуют уточнения. По-прежнему необходим поиск оптимальных форм взаимодействия между различными министерствами и ведомствами для исключения дублирования и множественности нормативных правовых актов по одному и тому же предмету регулирования. Требуют развития и корректировки нормативные акты, регламентирующие деятельность по профилактике аварийности в субъектах транспортной деятельности, что особенно относится к деятельности физических лиц, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров на коммерческой основе.

Совершенствование нормативного правового регулирования в области безопасности дорожного движения проводится по следующим основным направлениям:

- создание целостной системы правового регулирования в данной сфере и стратегическое планирование путей ее развития;

- унификация основополагающих документов, регулирующих деятельность уполномоченных государственных органов, выделение и конкретизация направлений деятельности в сфере БДД;
- гармонизация российских законодательных и иных нормативных актов с международными правовыми нормами и стандартами;
- систематизация действующих документов, предусматривающая отмену устаревших актов и своевременную разработку новых и актуальных документов;
- повышение уровня проработки принимаемых нормативно-правовых актов для всех уровней управленческих структур.

Конституция Российской Федерации устанавливает основные принципы построения системы органов государственной власти, определяет их правовой статус, разграничивает предметы ведения Российской Федерации и субъектов федерации, провозглашает права и свободы человека и гражданина, гарантирует их государственную защиту, содержит иные важнейшие положения, касающиеся функционирования демократического правового государства.

Однако обеспечение безопасности дорожного движения как самостоятельное направление деятельности не отражено в положениях Конституции Российской Федерации. Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения охватывается понятием «общественная безопасность», которую ст. 72 Конституции Российской Федерации относит к совместному ведению Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.

Отметим, что Конституции некоторых зарубежных стран непосредственно регулируют сферу дорожного движения, что составляет основу для нормативно-правового развития и положительно сказывается на безопасности дорожного движения. Поэтому в целях совершенствования законодательства целесообразно рассмотреть в дальнейшем возможность конституционного регулирования сферы дорожного движения.

Закон о безопасности дорожного движения.

Общие правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации установлены Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 28.12.2013) «О безопасности дорожного движения» (Закон «О БДД»).

Статьи Закона «О БДД» закрепили необходимую сферу регламентации дорожного движения: лицензирование деятельности, связанной с обеспечением БДД, основные требования при изготовлении, реализации и эксплуатации транспортных средств, требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки грузов и пассажиров, строительству и содержанию дорог, к организации дорожного движения.

Последняя редакция Закона «О БДД» от 28.12.2013 г. внесла ряд существенных изменений по сравнению с ранее действовавшей редакцией, рассмотрим их подробнее.

В соответствии со ст. 25 Закона «О БДД» в РФ установлены следующие категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право (далее - право на управление транспортными средствами):

- категория «А» - мотоциклы;
- категория «В» - автомобили (за исключением транспортных средств категории «А»), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 килограммов;
- категория «С» - автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов; автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;
- категория «D» - автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;
- категория «BE» - автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств превышает 3500 килограммов;
- категория «CE» - автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов;
- категория «DE» - автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов; сочлененные автобусы;
- категория «Тm» - трамваи;

- категория «Тб» - троллейбусы;
- категория «М» - мопеды и легкие квадрициклы;
- подкатегория «А1» - мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 кубических сантиметров, и максимальной мощностью, не превышающей 11 киловатт;
- подкатегория «В1» - трициклы и квадрициклы;
- подкатегория «С1» - автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, но не превышает 7500 килограммов; автомобили подкатегории «С1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;
- подкатегория «D1» - автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более шестнадцати сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;
- подкатегория «С1Е» - автомобили подкатегории «С1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов;
- подкатегория «D1Е» - автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, который не предназначен для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов.

Итак, для мопедов и легких квадрициклов введена новая категория ТС – «М».

В рамках уже существующих категорий ТС («А», «В», «С», «D», «BE», «CE» и «DE») закон ввел подкатегории «А1», «В1», «С1», «D1», «С1Е» и «D1Е».

Для каждой подкатегории ТС установлены свои возрастные ограничения. Так, получить право на управление легкими мотоциклами «А1» можно с 16 лет, на категории «А», «В», «С», на подкатегории «В1», «С1» - с 18 лет; на категории автобусов «D1», и «D» - с 21 года. Для управления автобусами, принадлежащими вооруженным силам, воинским формированиям и органам, в которых предусмотрена военная служба - с 19-летнего возраста.

Введение подкатегорий ТС в соответствие с новыми требованиями Венской Конвенции о дорожном движении облегчает процесс обучения и получения водительских удостоверений, поскольку желающим

управлять небольшими грузовиками и автобусами, не обязательно проходить курс обучения для управления большегрузными автомобилями и автобусами вместимостью более 16 посадочных мест.

Закон разрешает сдавать квалификационные экзамены на автомобилях с автоматической коробкой передач. В водительских удостоверениях появилась соответствующая отметка, если такие водители в дальнейшем захотят управлять ТС с механической коробкой передач, им необходимо будет сдать практический экзамен на транспортном средстве.

Закон исключил действовавшую долгое время норму о возможности допуска к экзаменам после самостоятельной подготовки. Сдавать экзамены на получение права управления транспортными средствами можно только после прохождения обучения по программам профессионального обучения водителей транспортных средств, разработанных уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

К работе по управлению транспортными средствами в качестве водителей допускаются лица, имеющие российское национальное водительское удостоверение (данный пункт 13 статьи 25 вступает в силу с 1 июня 2015 года).

Следует отметить, что некоторые статьи указанного Закона «О БДД» требуют своего дальнейшего развития, что позволит уточнить либо принять ряд законодательных и иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм.

Закон «О БДД» выступает составной частью правовой основы безопасности дорожного движения в Российской Федерации наряду с другими федеральными законами, к ним можно отнести: УК РФ; ГК РФ; КоАП РФ; Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»; Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»; Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «б автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В соответствии с федеральными законами принимаются иные подзаконные нормативные правовые акты Российской Федерации в области безопасности дорожного движения. Приведем только некоторые из них:

- указы и распоряжения Президента РФ (Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», Указ Президента РФ от 22 сентября 2006 г. № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», Указ Президента РФ от 1 марта 2011 г. № 250 «Вопросы организации полиции» и др.);

- постановления и распоряжения Правительства РФ (Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения», Постановление Правительства РФ от 10 сентября 2009 г. № 720 «Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств», распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» и др.);

- нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти (Приказ МПС РФ № 3 ЦЗ, МВД РФ № 520, Минтранса РФ № 112, ФДС РФ № 229 от 27 августа 1998 г. «О системе профилактических мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах МПС РФ», Приказ МВД РФ от 7 декабря 2000 г. № 1240 «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору», письмо Минтранса РФ от 17 марта 2004 г. № ОС-28/1270-ис «Методические рекомендации по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования», Приказ МВД России 19 декабря 2012 г. № 13/5-8042 «Методические рекомендации по организации деятельности подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору», приказ Минтранса России от 15.01.2014 № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации», зарегистрирован в Минюсте России 5 июня 2014 г. № 32585 и др.). Данные нормативно-правовые акты издаются на основе и во исполнение федеральных законов, указов и распоряжений Президента РФ, постановлений и распоряжений

Правительства РФ, а также по инициативе федеральных органов исполнительной власти в пределах их компетенции в области безопасности дорожного движения.

Автотранспортная отрасль является обширной сферой экономической деятельности, связанной с функционированием автомобильного транспорта, оказанием им услуг, безопасностью его деятельности. Несмотря на значительную долю частной собственности в отрасли, автомобильный транспорт, несомненно, подлежит определенному государственному регулированию. Оно осуществляется по следующим направлениям: нормативное закрепление основных правил оказания услуг автомобильным транспортом; обеспечение безопасности функционирования автомобильного транспорта (включая разработку, проектирование, производство, эксплуатацию и утилизацию, техническую безопасность автотранспортных средств и безопасность дорожного движения); антимонопольное и тарифное регулирование; допуск к осуществлению деятельности (лицензирование и сертификация автотранспортной деятельности); налоговое регулирование; таможенное регулирование, осуществление контроля в пограничных пунктах пропуска; обязательное и добровольное страхование, ответственность за причинение вреда; установление единых принципов осуществления автотранспортной деятельности (единый терминологический аппарат, классификация видов деятельности и так далее).

Новое в правилах дорожного движения.

Правила дорожного движения (ПДД) — совокупность норм, которые регламентируют обязанности всех участников дорожного движения и устанавливают технические требования к транспортным средствам в целях создания условий для безопасного движения ТС.

История Правил дорожного движения уходит корнями в глубокое прошлое. Первые попытки упорядочить перемещение по городским улицам были предприняты Гаем Юлием Цезарем, по распоряжению которого в 50-х годах до н.э. некоторые улицы Древнего Рима были сделаны односторонними.

Движение транспортных средств было регламентировано на международном уровне Парижской конвенцией, которая была принята в 1909 году. В Советском Союзе Правила дорожного движения впервые были приняты в 1940 году; с того момента до настоящего времени ПДД СССР, а затем Российской Федерации неоднократно дополнялись, изменялись, совершенствовались, всякий раз приближаясь к современным реалиям.

Современные ПДД установлены постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 30.07.2014, с изм. от 06.09.2014) «О

Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).

Отметим **некоторые основные изменения в ПДД**, произведенные в последнее время, начиная с 2010 г.

С 2010 года были введены существенные новации. Все дорожные знаки имеют приоритет перед дорожной разметкой, до сих пор преимущество имели лишь временные знаки. Если значения дорожных знаков и линий горизонтальной разметки противоречат друг другу либо разметка недостаточно различима, водители должны руководствоваться знаками.

Объяснено, что значит термин «уступать дорогу пешеходам». Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан снизить скорость или остановиться перед переходом, чтобы пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть или вступивших на нее для осуществления перехода.

В ПДД внесена поправка, запрещающая обгонять машины, если они останавливаются в соседних полосах либо снижают скорость перед пешеходным переходом. Водители обязаны в любом случае убедиться в отсутствии пешеходов перед автомобилями из соседних рядов.

Из ПДД исключен пункт о том, что водители и пассажиры машин оперативных служб с цветографическими схемами могут не пристегиваться ремнями безопасности.

В светлое время суток на всех движущихся транспортных средствах должны быть включены фары ближнего света или «дневные ходовые огни». Водителям разрешено для предупреждения об обгоне подавать световой сигнал кратковременным переключением фар с ближнего на дальний свет.

Устранен пробел в том, что следует считать «препятствиями». К ним нельзя относить автомобили, стоящие в пробке, или автобус, остановившийся, чтобы высадить или принять на борт пассажиров.

Обгоном считается только маневр, когда автомобиль выезжает на встречную полосу. Все остальное именуется опережением. Вся глава ПДД, посвященная обгону, практически заново переписана.

В частности, поправки разрешают обгон транспортного средства, движущегося со скоростью менее 30 км/час, даже там, где этот маневр вообще запрещен.

Еще одно изменение касается кругового движения. Уступить дорогу должен тот, кто только подъезжает к перекрестку, если знаками не обозначено другого порядка.

С 13 апреля 2012 года произошли четыре изменения в ПДД:

1. Согласно введенным поправкам, водителю более не требуется иметь при себе и предавать сотрудникам ГИБДД для проверки талон технического осмотра. С 1 января 2012 года карточка талона технического осмотра не выдается, вместо нее выдается диагностическая карта, которую потребуется предъявить при заключении договора ОСАГО. С собой возить ее не обязательно.

2. Изменились правила технического осмотра транспортных средств.

Теперь в Правилах упоминается про государственный технический осмотр (ГТО) и просто технический осмотр (ТО). Подробнее о новых правилах прохождения техосмотра в разделе 8.

3. Такси разрешили выезжать на выделенные полосы.

В пояснениях к знакам 5.11 «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств» и 5.14 «Полоса для маршрутных транспортных средств» появились разъяснения о том, что этими полосами могут пользоваться как маршрутные транспортные средства, так и легковые такси.

4. В новых Правилах четко прописаны требования к легковым такси. Они должны быть с изображениями шашечек на поверхности кузова, иметь опознавательный оранжевый фонарь на крыше и таксометр в салоне. У водителя должно быть соответствующее разрешение на перевозку пассажиров и багажа.

Пункт 11 Основных положений запрещает эксплуатацию транспортных средств с установленным без соответствующего разрешения фонарем легкового такси либо с нанесенными на поверхность кузова шашечками.

С 6 августа 2013 года произошли шесть основных изменений в ПДД.

1. П. 10.3. Введена возможность увеличения скоростного лимита на участках дорог для отдельных видов транспортных средств по решению собственников или владельцев автомобильных дорог.

Таким образом, максимальная разрешенная скорость на автомагистралях может достигать до 130 км/ч. Такие случаи уже есть, например 16 октября 2014г., госкомпания «Автодор» на трех участках трассы М-4 «Дон» увеличила максимально разрешенную скорость до 130 километров в час.

На дорогах, обозначенных знаками 5.1 «Дорога для автомобилей», (например МКАД в Москве), максимальная скорость может быть увеличена до 110 км/ч.

2. Запрет остановок на стоянках такси.

Пункт 12.4 ПДД: «Остановка запрещается: ...ближе 15 метров от мест остановки маршрутных транспортных средств или стоянки легковых такси, обозначенных разметкой 1.17, а при ее отсутствии - от

указателя места остановки маршрутных транспортных средств или стоянки легковых такси (кроме остановки для посадки и высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств или транспортных средств, используемых в качестве легкового такси)»;

3. Ограничение проезда грузовых автомобилей.

С 6 августа 2013 года проехать под знак 3.4 могут только транспортные средства организаций федеральной почтовой связи, имеющие на боковой поверхности белую диагональную полосу на синем фоне.

Ранее знак 3.4 не действовал на ТС, обслуживающие предприятия и граждан в указанной зоне, а также принадлежащие гражданам, проживающим в указанной зоне.



4. Временные знаки стали использовать желтый фон.

Желтый фон на знаках 1.8, 1.15, 1.16, 1.18 - 1.21, 1.33, 2.6, 3.11 - 3.16, 3.18.1 - 3.25, установленных в местах производства дорожных работ, означает, что эти знаки являются временными. Временные знаки с желтым фоном стали намного заметнее и хорошо выделяются из общей массы.

Напомним, в случаях если значения временных дорожных знаков и стационарных дорожных знаков противоречат друг другу, водители должны руководствоваться временными знаками.

5. Знак 6.4 стал называться «Парковка (парковочное место)», а не «Место стоянки».



Также в пункте 1.2 Правил дорожного движения появилось разъяснение термина «Парковка». «Парковка (парковочное место)» - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

6. Введены новые знаки.

Знак 5.14.1 «Конец полосы для маршрутных транспортных средств».

Знак (табличка) 8.4.9 - 8.4.14 «Кроме вида транспортного средства».



Указывают вид транспортного средства, на который не распространяется действие знака.



Указанные таблички означают, что установленный знак действует на все транспортные средства, кроме указанных на табличке. 8.4.9 означает, что знак действует на всех, кроме грузовых автомобилей, 8.4.10 - кроме легковых автомобилей, 8.4.11 - кроме автобусов, 8.4.12 - кроме мотоциклов, 8.4.13 - кроме велосипедов, 8.4.14 - кроме легковых такси.

Знак 8.24 «Работает эвакуатор».

Указывает, что в зоне действия дорожных знаков 3.27 - 3.30 осуществляется задержание транспортного средства.



С 1 января 2014 года изменения в ПДД затронули несколько пунктов, в которых речь идет об организованной перевозке детей.

Изменениям подвергся сам термин «Организованная перевозка группы детей», определенный в пункте 1.2 ПДД.

Было: «Организованная перевозка группы детей» - специальная перевозка двух и более детей дошкольного и школьного возраста, осуществляемая в механическом транспортном средстве, не относящемся к маршрутному транспортному средству.

Стало: «Организованная перевозка группы детей» - организованная перевозка восьми и более детей в автобусе, не относящемся к маршрутному транспортному средству.

Ранее организованной могла считаться перевозка детей, начиная от двух. Теперь же минимальное количество детей для организованной перевозки равно восьми. Ранее детей можно было перевозить в том числе на грузовом автомобиле. Теперь же для их перевозки может использоваться только автобус.

Ранее запрещалась перевозка стоящих детей, однако данное требование из ПДД исключено. Кроме того, в старой редакции ПДД было указано, что с детьми должен находиться сопровождающий. Теперь это требование исключено из ПДД, однако в пункт 22.6 добавлена ссылка на «Правила организованной перевозки группы детей автобусами», подробнее данные Правила будут рассмотрены в разделе 6.3.

С 8 апреля 2014 года вступили в силу очередные поправки в Правила дорожного движения. Нововведения связаны с обеспечением безопасности и более комфортного передвижения велосипедистов, водителей мопедов и пешеходов. Дополнения в Правилах касаются в основном больших городов, где велосипедные и пешеходные дорожки стали не редкостью.

Краткий обзор основных изменений с 8 апреля 2014 года:

- лица, передвигающиеся на роликовых коньках или самокатах, отныне приравнены к пешеходам и должны передвигаться только по тротуарам;

- по новым Правилам управлять велосипедом разрешено также лицам до 14 лет. Но с определенными строгими ограничениями. Если велосипедисту нет 14-ти, то на проезжую часть он выезжать не может, а если велосипедисту не исполнилось 7 лет, то он должен передвигаться только по тротуару;

взрослый велосипедист может заезжать на тротуар или пешеходную дорожку только в исключительных случаях: когда нет возможности передвигаться в разрешенных местах не по тротуару или если он сопровождает велосипедиста в возрасте до 7 лет, (в том числе перевозит ребенка до 7 лет). При этом если он создает помехи для движения пешеходов, велосипедист должен спешиться.

В «Общих положениях» незначительно дополнены термины «Велосипед», «Мопед», «Пешеход», «Тротуар».

Здесь же появились описания новых терминов: «Велосипедист», «Велосипедная дорожка», «Пешеходная дорожка», «Пешеходная зона», «Пешеходная и велосипедная дорожка (велопешеходная дорожка)», «Полоса для велосипедистов».

В ПДД появился новый 25 раздел. Требования к движению велосипедистов и водителей мопедов дополнили и сформулировали в 24 разделе. Требования к движению гужевых повозок, а также прогону животных перенесли в нововведённый 25 раздел.

С появлением новых терминов, в обновленных ПДД также появились и новые дорожные знаки.

В группе Предписывающих знаков:

Конец велосипедной дорожки	4.4.2
Пешеходная и велосипедная дорожка	4.5.2
Конец пешеходной и велосипедной дорожки	4.5.3
Велопешеходная дорожка	4.5.4
Пешеходная и велосипедная дорожка	4.5.5
Конец велопешеходной дорожки	4.5.6
Конец пешеходной и велосипедной дорожки	4.5.7

Все вариации вышеуказанных знаков представлены на рисунке:



В группе Знаков особых предписаний:
Дорога с полосой для велосипедистов 5.11.2



Конец дороги с полосой для велосипедистов 5.12.2



Выезд на дорогу с полосой для велосипедистов 5.13.3



Выезд на дорогу с полосой для велосипедистов 5.13.4



Актуальный полный перечень изменений ПДД можно всегда найти на сайтах информационно-справочных систем в Интернете, например **Консультант-плюс ПДД**, в отведенное для доступа время.

2.1.2 Новое в Гражданском кодексе РФ, Кодексе РФ об административных правонарушениях, Уголовном кодексе РФ по вопросам правонарушений и преступлений на транспорте. Понятие о преступлении на транспорте. Отличие преступления от правонарушения. Виды наказаний.

Понятие гражданского права (ответственности).

Гражданское право (ответственность) – вид ответственности, установленной нормами гражданского права. Юридические последствия неисполнения или ненадлежащего исполнения лицом предусмотренных гражданским правом обязанностей, что связано с нарушением субъективных гражданских прав другого лица.

Гражданская ответственность заключается в применении ее к правонарушителю (далее – причинителю вреда) в интересах другого лица (потерпевшего) либо государства установленных законом или договором мер воздействия. Гражданская ответственность является имущественной и носит компенсационный характер.

Основания для наступления гражданской ответственности.

Основание для наступления гражданской ответственности возникает тогда, когда наступает определенная совокупность условий, необходимых для применения мер гражданской ответственности. Такими условиями для правонарушений в сфере дорожного движения являются:

- противоправное поведение причинителя вреда;
- вина причинителя вреда;
- наличие убытков у потерпевшего;

– причинная связь между противоправным поведением причинителя вреда и наступившими у потерпевшего убытками.

Противоправное поведение – поведение, нарушающее норму права, которое выражается в виде противоправного действия или противоправного бездействия.

Противоправным признается действие, если оно:

- прямо запрещено законодательством;
- противоречит основанию обязательства (закону, договору).

Бездействие является противоправным, если на лицо возложена обязанность выполнить определенное действие, а оно его не выполнило.

В споре между лицами, когда налицо факт, что нарушены нормы права гражданской ответственности, возникает предмет доказывания: каждое лицо призвано доказывать то, что ему может быть достоверно известно.

Потерпевший, как правило, доказывает:

- факт совершенного против него правонарушения;
- причинение ему убытков;
- причинную связь между ними.

Причинитель вреда, при желании, должен доказывать отсутствие своей вины, т.е.:

- какие меры он принял для надлежащего исполнения обязательства;
- какую степень заботливости и осмотрительности он проявило.

Примечание. 1. Вина – отношение лица к своему противоправному поведению, в котором проявляется степень его пренебрежения интересами контрагента. Понятие вины применимо как к физическим, так и к юридическим лицам. Вина юридических лиц проявляется через виновное поведение их работников и предполагает, что руководитель юридического лица обязан был предвидеть противоправные действия своих работников и своими действиями предотвращать их или пресекать.

2. Формы вины – умысел и неосторожность в действиях лица. При этом:

- умысел проявляется тогда, когда в поведение лица сознательно направлено на правонарушение;
- неосторожность предполагает, что в поведении лица отсутствуют элементы намеренности: оно не было направлено на сознательное совершение правонарушения в сфере дорожного движения, однако у него отсутствовала необходимая заботливость и осмотрительность.

Вместе с тем потерпевший имеет право сам доказывать виновность причинителя вреда. Такая повышенная ответственность может быть применена к причинителю вреда, если он не докажет, что нарушил обязательство вследствие действия непреодолимой силы либо по вине потерпевшего.

Примечание. Непреодолимая сила – чрезвычайное и непредотвратимое в данных условиях обстоятельство (т. е. такое, которое заранее нельзя было предвидеть).

Причинная связь между противоправным поведением причинителя вреда и возникшими у потерпевшего убытками является решающим основанием для взыскания убытков с лица-нарушителя.

Примечание. Убытки – это отрицательные имущественные последствия, наступившие у потерпевшего в результате совершения против него правонарушения.

Убытки принято делить на две части:

- реальный ущерб – уменьшение стоимости имущества (его утрата или повреждение), а также расходы на восстановление нарушенного права (например, судебные издержки потерпевшего);

- упущенная выгода – доходы, которые потерпевший получил бы при отсутствии правонарушения; причем такие доходы должны быть подтверждены либо точными данными, либо реальными расчетами.

Основной статьей, регулирующей гражданские отношения между лицами в сфере дорожного движения, является ст. 1079 Гражданского Кодекса Российской Федерации (ГК РФ). Консультант Плюс ГК РФ статья 1079

Статья 1079. Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих.

1. Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (*пример автора - использование транспортных средств*), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным пунктами 2 и 3 статьи 1083 настоящего Кодекса.

Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.).

2. Владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, в таких случаях несут лица, противоправно завладевшие источником. При наличии вины владельца источника повышенной опасности

в противоправном изъятии этого источника из его обладания ответственность может быть возложена как на владельца, так и на лицо, противоправно завладевшее источником повышенной опасности.

3. Владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников (столкновения транспортных средств и т.п.) третьим лицам по основаниям, предусмотренным пунктом 1 настоящей статьи.

Вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам, возмещается на общих основаниях (ст. 1064).

Ответственность за вред, причиненный в ДТП (в соответствии со ст.1079)

Юридические лица и физические лица, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности.

В п.17 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 28 апреля 1994 г. № 3 дается следующее определение: «источником повышенной опасности надлежит признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека...».

Т.е. в нашем случае это относится к транспортным средствам, проявляющим в процессе деятельности по их использованию (эксплуатации) вредоносность, не поддающуюся или не в полной мере поддающуюся контролю человека, в результате чего они создают опасность для окружающих.

Вне эксплуатации источников повышенной опасности сами источники не создают угрозы причинения вреда. Такая деятельность правомерна. Неправомерно лишь причинение вреда в процессе ее осуществления, например, стоящее транспортное средство, не находящееся в эксплуатации, не создает угрозы причинения вреда. Деятельность по его эксплуатации сама по себе правомерна. Неправомерно только причинение вреда в процессе эксплуатации транспортного средства.

Владелец транспортного средства может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также дополнительно по следующим основаниям:

– если грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, в зависимости от степени вины потерпевшего и причинителя вреда;

– при грубой неосторожности потерпевшего и отсутствии вины причинителя вреда в случаях, когда его ответственность наступает независимо от вины, если законом не предусмотрено иное.

При причинении вреда жизни или здоровью гражданина отказ в возмещении вреда не допускается.

Суд может уменьшить размер возмещения вреда, причиненного гражданином, с учетом его имущественного положения, за исключением случаев, когда вред причинен действиями, совершенными умышленно.

Возмещение материального ущерба в результате ДТП (в соответствии со ст.1079).

В соответствии со **ст. 15 ГК РФ** лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере.

Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Если лицо, нарушившее право, получило вследствие этого доходы, лицо, право которого нарушено, вправе требовать возмещения наряду с другими убытками упущенной выгоды в размере не меньшем, чем такие доходы.

Любой причинитель вреда вправе добровольно возместить причиненный им ущерб, не дожидаясь передачи дела в суд.

Добровольное возмещение ущерба можно оформить в виде заключенного между потерпевшим и причинителем вреда соглашения. Такое соглашение имеет юридическую силу, если оно составлено в простой письменной форме, но можно удостоверить его у нотариуса.

Для того чтобы исключить в будущем возможность повторного предъявления претензий по возмещению уже погашенного ущерба, соглашение не следует составлять в виде расписки типа «Ущерб мне возмещен полностью. Претензий не имею».

Текст соглашения должен быть составлен так, чтобы факт возмещения ущерба в полном объеме не вызывал никаких сомнений: если ущерб погашается денежной компенсацией – в соглашении указывается сумма и удостоверяется факт ее получения потерпевшим; если причинитель вреда своими силами и средствами отремонтировал поврежденную им машину – этот факт удостоверяется в соглашении; излишне также приложить подписанный обеими сторонами акт осмотра транспортного средства; если стороны договорились о замене поврежденного транспортного средства на другой – это также закрепляется в

соглашении. Если поврежденное транспортное средство обменивается на другое, то заключается договор мены.

Намерение сторон окончить дело миром (заключить мировое соглашение) может быть заявлено сторонами и после возбуждения дела в суде – в любой части судебного разбирательства до вынесения решения суда.

В соответствии со **ст. 1064 ГК РФ** вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред.

Обязательными условиями гражданской ответственности за причинение вреда являются:

- вина причинителя вреда. Он освобождается от обязанности возмещения вреда (в данном случае от ответственности), если докажет, что вред причинен не по его вине;
- причинная связь между поведением причинителя вреда (в форме действия или бездействия) и наступившим вредом;
- противоправность. Если вред причинен случайно, то ответственность, по общему правилу, не наступит ввиду отсутствия вины, которая необходима для полного состава правонарушения.

Условия и виды наступления материальной ответственности в результате ДТП (в соответствии со ст.1079).

Полный объем возмещения означает, что потерпевшему возмещаются не только реальный ущерб, но и упущенная выгода.

ГК РФ устанавливает общие основания ответственности за причинение вреда только при наличии вины. Однако транспортные средства считаются источниками повышенной опасности, поэтому владельцы транспортных средств несут повышенную ответственность за причиненный вред и должны возмещать его, независимо от их вины и от того, являются ли они сами причинителями вреда или нет.

Лица, осуществляющие деятельность, связанную с повышенной опасностью для окружающих, обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Если этот вред причинен вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего и владелец транспортного средства сможет это доказать, то в этом случае он освобождается от ответственности.

Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 28 апреля 1994 г. № 3 «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья» разъяснил, что ответственность за вред по этим правилам наступает только в том случае, если вред возник в результате действия источника повышенной опасности (т.е.

при движении транспортного средства). Это значит, только движущееся транспортное средство является источником повышенной опасности и причиненный им вред возмещается независимо от вины владельца транспортного средства.

Владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Но если существует вина самого владельца в факте выбывания транспортного средства из его обладания (например, он забыл закрыть транспортное средство и оставил ключ в замке зажигания), то ответственность за причиненный вред может быть возложена судом как на владельца, так и на причинителя вреда, который управлял автомобилем в момент, когда наступили условия для возникновения гражданской ответственности. Эта ответственность за вред накладывается в долевом порядке, в зависимости от степени вины каждого из них.

Если автомобиль принадлежит юридическому лицу, то за вред, причиненный этим транспортным средством, отвечает владелец, т.е. юридическое лицо. Водитель, управляющий служебным транспортным средством в силу трудовых отношений с предприятием, не является его владельцем и не обязан возмещать вред.

Если водитель служебного транспортного средства, принадлежащего юридическому лицу, в момент ДТП находился не при исполнении служебных обязанностей, а ехал в служебном транспортном средстве по личным делам, то ответственность за причиненный вред возлагается также на предприятие, но такой водитель несет материальную ответственность перед своим предприятием по нормам гражданского законодательства.

Владельцы источников повышенной опасности совместно несут ответственность перед третьим лицам за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников. Поэтому потерпевшие лица вправе требовать возмещения вреда как от всех участников ДТП вместе, так и от любого из них в отдельности, в том числе и от причинителя вреда. Солидарная ответственность сохраняется до тех пор, пока потерпевшим не будет возмещен весь причиненный вред.

Невиновный владелец, возместивший вред потерпевшему (им), имеет право регресса (обратного требования) к виновному в ДТП.

Если вред причинен несколькими транспортными средствами друг другу, то взаимное возмещение вреда их владельцами зависит от степени их вины.

Существуют следующие правила (пункт 20 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 28 апреля 1994 г. № 3

«О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья»):

– вред, причиненный потерпевшему по вине причинителя вреда, возмещается последним;

– при наличии вины лишь владельца, который сам является причинителем вреда, причиненный вред ему не возмещается;

– при наличии вины обоих владельцев транспортных средств (если в результате ДТП пострадали их транспортные средства) размер возмещения определяется соразмерно степени вины каждого;

– при отсутствии вины владельцев транспортных средств во взаимном причинении вреда ни один из них не имеет права на возмещение вреда.

Доказательство причинной связи между действиями причинителя вреда и причиненным вредом (в соответствии со ст. 1079).

Для определения невиновности участника ДТП необходимо доказать отсутствие причинной связи между его действиями и причиненным вредом.

Размер возмещения вреда может быть уменьшен судом с учетом имущественного положения причинителя вреда, за исключением случаев, когда вред причинен действиями, совершенными умышленно.

Если был причинен вред здоровью гражданина, то причинитель вреда обязан возместить гражданину утраченный заработок и расходы, вызванные повреждением его здоровья. В случае смерти потерпевшего должны возмещаться расходы на погребение и оказываться материальная поддержка его семье. Данные отношения регулируются частью 2 главы 59 «Обязательства вследствие причинения вреда» ГК РФ.

В соответствии со **ст. 1085 ГК РФ** при причинении гражданину увечья или ином повреждении его здоровья возмещению подлежит утраченный потерпевшим заработок (доход), который он имел либо определенно мог иметь, а также дополнительно понесенные расходы, вызванные повреждением здоровья, в том числе расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и уходе и не имеет права на их бесплатное получение.

Размер подлежащего возмещению утраченного потерпевшим заработка (дохода) определяется в процентах к его среднему месячному заработку (доходу) до увечья или иного повреждения здоровья либо до утраты им трудоспособности, соответствующих степени утраты потерпевшим трудоспособности (**ст. 1086 ГК РФ**).

В счет возмещения вреда не засчитывается также заработок (доход), получаемый потерпевшим после повреждения здоровья.

Лицам, имеющим право на возмещение вреда в связи со смертью кормильца, вред возмещается в размере той доли заработка (дохода) умершего, которую они получали или имели право получать на свое содержание при его жизни.

Нетрудоспособным гражданам, состоявшим на иждивении умершего кормильца и имеющим право на возмещение вреда в связи с его смертью, вред определяется в размере среднемесячного заработка умершего за вычетом доли, приходящейся на него самого и трудоспособных граждан, состоявших на его иждивении, но не имеющих права на возмещение вреда.

Для определения размера возмещения вреда каждому из граждан, имеющих право на возмещение, часть заработка кормильца, которая приходится на всех указанных граждан, делится на их число. Установленный размер возмещения не подлежит дальнейшему перерасчету, кроме случаев рождения ребенка после смерти кормильца; назначения или прекращения выплаты возмещения лицам, занятым уходом за детьми, внуками, братьями и сестрами умершего кормильца.

Лица, ответственные за вред, вызванный смертью потерпевшего, обязаны возместить необходимые расходы на погребение лицу, понесшему эти расходы (**ст. 1094 ГК РФ**).

Суммы по возмещению вреда, причиненного вреда жизни и здоровью потерпевшего, при повышении стоимости жизни подлежат индексации в установленном законом порядке.

Возмещение вреда, вызванного уменьшением трудоспособности или смертью потерпевшего, производится ежемесячными платежами.

При наличии уважительных причин суд с учетом возможностей причинителя вреда может по требованию потерпевшего может присудить ему причитающиеся платежи одновременно, но не более чем за 3 года.

Кроме того, если потерпевшему причинен моральный вред (т.е. физические или нравственные страдания) действиями, нарушающими его личные неимущественные права либо посягающими на принадлежащие гражданину другие нематериальные блага, а также в других случаях, предусмотренных законом, суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда (**ст. 151 ГК РФ**).

Размер компенсации морального вреда определяется судом в зависимости от характера причиненных потерпевшему физических и нравственных страданий (характер физических и нравственных страданий оценивается судом с учетом фактических обстоятельств, при которых был причинен моральный вред, и индивидуальных особенностей потерпевшего), а также степени вины причинителя вреда.

Право собственности на автотранспортное средство.

Собственнику (физическим и юридическим лицам) принадлежат права владения, пользования и распоряжения своим имуществом (в т.ч. автотранспортным средством). Собственник вправе по своему усмотрению совершать в отношении принадлежащего ему имущества любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать свое имущество в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения имуществом, отдавать имущество в залог и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом. Собственник может передать свое имущество в доверительное управление другому лицу (доверительному управляющему). Передача имущества в доверительное управление не влечет перехода права собственности к доверительному управляющему, который обязан осуществлять управление имуществом в интересах собственника или указанного им третьего лица.

Граждане и юридические лица могут иметь в собственности любые транспортные средства, включая автомобили, яхты, морские и речные суда, самолеты, железнодорожный подвижной состав (локомотивы, вагоны).

Особенности осуществления права собственности на транспортные средства.

В связи с тем, что использование транспортных средств является деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, законодательство предусматривает специальные условия использования данного имущества.

В частности, все механические транспортные средства с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 см³ и конструктивной скоростью более 50 км/час, прицепы к ним, предназначенные для передвижения по дорогам общего пользования, подлежат регистрации в Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, либо в таможенных органах РФ (в отношении транспортных средств, зарегистрированных в других странах и временно ввезенных на территорию Российской Федерации до 6 месяцев), либо в военных автомобильных инспекциях (в отношении транспортных средств воинских формирований).

Все физические и юридические лица, являющиеся собственниками транспортных средств, обязаны их зарегистрировать в соответствующих органах в течение 10 суток после приобретения, таможенного оформления, или иных обстоятельств, потребовавших изменения регистрационных данных.

Государственная регистрация транспортных средств не носит правоустанавливающего характера, а является лишь условием допуска транспортного средства к участию в дорожном движении. Приобретение или прекращение права собственности на транспортные средства никак не связаны с фактом государственной регистрации. В этой связи Верховный Суд РФ признал недействующими документы, регулирующие регистрацию транспортных средств в части, обязывающей собственников транспортных средств снять их с учета перед заключением договора о прекращении права собственности на транспортные средства. Право собственности на транспортное средство, передаваемое по договору купли-продажи, возникает по общему правилу с момента его передачи от продавца к покупателю.

В соответствии с ФЗ «О безопасности дорожного движения» запрещается регистрация транспортного средства без документа, удостоверяющего его соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения. На всех владельцах транспортных средств, участвующих в дорожном движении, лежит обязанность поддерживать их в технически исправном состоянии. В целях контроля за соответствием технического состояния транспортного средства требованиям безопасности периодически должен осуществляться государственный технический осмотр транспортных средств.

Эксплуатировать транспортные средства могут лишь лица, получившие право на управление транспортным средством после сдачи соответствующего экзамена. При эксплуатации транспортных средств должны соблюдаться Правила дорожного движения. Кроме того, в соответствии со ст. 19 ФЗ «О безопасности дорожного движения» запрещается эксплуатация транспортного средства, владелец которого не исполнил установленную законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности.

Административное право (ответственность) – это реализация административно-правовых санкций, применение уполномоченным органом или должностным лицом административных взысканий к гражданам и юридическим лицам, совершившим правонарушение. Административная ответственность определяется Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее КоАП).

Лица, совершившие административные правонарушения, равны перед законом. Физические лица подлежат административной ответственности независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств.

В КоАП административная ответственность для участников дорожного движения регулируется ст.8.23 (Глава 8), основные виды наказаний изложены в статьях Главы 12, а применение мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях – в Главе 27.

Последние изменения в административной ответственности за нарушение законодательства в сфере дорожного движения содержатся в КоАП РФ, Глава 12. Административные правонарушения в области дорожного движения. Рекомендуется изучить актуальные изменения, руководствуясь редакцией КоАП РФ, действующей на момент обучения. **В силу большого объема материала глав 12 и 27 их содержание не приводим.**

Данные об этом можно получить в любой из информационно-справочных систем в Интернете, где они находятся в открытом доступе, например по ссылке **Гарант КОАП.**

Один из важных общих принципов, которые заложены для участников дорожного движения в КоАП содержится в Статье 1.5. Презумпция невиновности.

1. Лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина.

2. Лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном настоящим Кодексом, и установлена вступившим в законную силу постановлением суда, органа, должностного лица, рассмотревших дело.

3. Лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность, за исключением случаев, предусмотренных примечанием к настоящей статье. (в ред. Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ).

4. Неустранимые сомнения в виновности лица, привлекаемого к административной ответственности, толкуются в пользу этого лица.

Примечание. Положение части 3 настоящей статьи не распространяется на административные правонарушения, предусмотренные главой 12 настоящего Кодекса, совершенные с использованием транспортных средств «...в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи».

Примечание введено Федеральным законом от 24.07.2007 № 210-ФЗ, в ред. Федеральных законов от 21.04.2011 № 69-ФЗ, от 28.07.2012 № 133-ФЗ.

Административные правонарушения.

Под административным правонарушением согласно **ст. 2.1** понимается посягающее на государственный или общественный порядок, собственность, права и свободы граждан, на установленный порядок управления, противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие либо бездействие, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность. При этом административная ответственность наступает, если правонарушение по своему характеру не влечет за собой в соответствии с действующим законодательством уголовной ответственности. Сформулированное понятие отражает специфические признаки (черты) административного правонарушения – его антиобщественный характер, противоправность, виновность и наказуемость деяния.

Виды административных правонарушений.

Исходным в характеристике указанных признаков является понятие «деяние». Деяние – это действие, поступок, свершение. В целом, это акт волевого поведения, который включает в себя два аспекта поведения: действие либо бездействие. Действие есть активное невыполнение обязанности, законного требования, а также нарушение запрета (например, нарушение прав охоты, рыбной ловли, не остановка транспортного средства по требованию уполномоченного должностного лица ГИБДД и т.д.).

Административное правонарушение признается совершенным умышленно, если лицо, его совершившее, сознавало противоправный характер своего действия (бездействия), предвидело его вредные последствия и желало наступления таких последствий или сознательно их допускало либо относилось к ним безразлично.

Административное правонарушение признается совершенным по неосторожности, если лицо, его совершившее, предвидело возможность наступления вредных последствий своего действия (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение таких последствий либо не предвидело возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть.

Бездействие есть пассивное невыполнение обязанности (например, несвоевременное осуществление мер по привлечению водителя к административной ответственности и т.д.). Часто одни и те же обязанности могут быть нарушены как действием, так и бездействием.

Водитель может быть привлечен к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, правонаруше-

шения против порядка управления, правонарушения в области охраны окружающей природной среды и природопользования, правонарушения на транспорте,

Правонарушения можно условно разделить: на очевидные и не очевидные. К очевидным относятся, в частности, отсутствие в кармане водительского удостоверения, регистрационного документа на транспортное средство или не пройденный технический осмотр. Такие правонарушения вряд ли потребуют доказательств. К не очевидным можно отнести, например, проезд на запрещающий сигнал светофора или не пристегнутый ремень. То есть те, которые при несогласии водителя с обвинением доказывать будет необходимо, но чрезвычайно трудно.

В соответствии со **ст. 2.6.1** к ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств. Собственник (владелец) транспортного средства освобождается от административной ответственности, если в ходе проверки будут подтверждены содержащиеся в его сообщении или заявлении данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Не допускается использование доказательств, полученных с нарушением закона.

Понятие и виды административных взысканий.

К лицам, совершившим административные правонарушения, применяются меры принуждения, именуемые административными взысканиями. Административное взыскание – это мера ответственности за совершение административного правонарушения. Применяется в целях воспитания лица, совершившего административное правонарушение, в духе соблюдения законов, а также в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами.

Административные взыскания (ст.8.23 Главы 8 и статьи Главы 12) имеют наибольшее сходство с мерами административного пресечения (**статьи 27.12–27.14 Главы 27**). Однако меры административного пресечения не являются мерами взыскания и направлены прежде всего на предотвращение правонарушения и возможное привлечение нарушителя к ответственности в соответствии с характером совершен-

ного им правонарушения. Меры административного пресечения чаще всего предшествуют применению мер административных взысканий.

Административные взыскания выражаются обычно в моральном или материальном воздействии на правонарушителя. Некоторые административные взыскания сочетают в себе одновременно как материальное воздействие, так и временное ограничение прав нарушителя (например, административный арест, лишение специальных прав и др.). Административные взыскания представляют собой целостную систему определенной природы оснований и целей их применения, а также возможной их взаимозаменяемости.

К водителю могут быть применены следующие административные взыскания (наказания):

- предупреждение;
- административный штраф;
- конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения;
- лишение специального права, предоставленного физическому лицу;
- административный арест.

Предупреждение – мера административного наказания, выраженная в официальном порицании физического или юридического лица. Предупреждение выносится в письменной форме.

Административный штраф является денежным взысканием, выражается в рублях и устанавливается для граждан в размере, как правило, не превышающем пяти тысяч рублей; для должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; для юридических лиц – одного миллиона рублей;

Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения принудительное безвозмездное обращение в федеральную собственность или в собственность субъекта Российской Федерации не изъятых из оборота вещей. Конфискация **назначается судьей**;

Лишение специального права, предоставленного физическому лицу, в виде права управления транспортным средством назначается на срок от одного месяца до трех лет и **назначается судьей**.

Лишение специального права в виде права управления транспортным средством не может применяться к лицу, которое пользуется транспортным средством в связи с инвалидностью, за исключением случаев:

- управления транспортным средством в состоянии опьянения;
- управления транспортным средством в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами;

- невыполнения законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;
- оставления в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся.

Административный арест заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества и устанавливается на срок до пятнадцати суток. Административный арест **назначается судьей**.

Предупреждение, административный штраф, лишение специального права, предоставленного физическому лицу, административный арест могут устанавливаться и применяться только в качестве основных административных наказаний.

Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения может устанавливаться и применяться в качестве, как основного, так и дополнительного административного наказания.

За одно административное правонарушение может быть назначено основное, либо основное и дополнительное административное наказание.

Назначение административных взысканий. Административное взыскание за совершение административного правонарушения назначается в пределах, установленных законом, предусматривающим ответственность за данное административное правонарушение, в соответствии с настоящим КоАП. При назначении административного взыскания физическому лицу учитываются характер совершенного им административного правонарушения, личность виновного, его имущественное положение, обстоятельства, смягчающие административную ответственность, и обстоятельства, отягчающие административную ответственность. Никто не может нести административную ответственность дважды за одно и то же административное правонарушение. При совершении лицом двух и более административных правонарушений административное взыскание назначается за каждое совершенное административное правонарушение.

Постановление по делу об административном правонарушении не может быть вынесено по истечении **двух месяцев** со дня совершения административного правонарушения. В случае административных правонарушений, повлекших причинение потерпевшему вреда здоровью средней тяжести – **по истечении одного года** со дня совершения административного правонарушения.

При выявлении правонарушения в области дорожного движения сотрудник ГИБДД останавливает транспортное средство, водитель которого нарушил ПДД или иные нормативно-правовые акты в области дорожного движения. Он обязан сообщить водителю, какой пункт ПДД нарушен, и какое наказание за это нарушение предусмотрено КоАП.

Если водитель убедился в том, что нарушил ПДД, то немедленно и в категоричной форме следует признать свое нарушение. При неумышленном нарушении надо постараться объяснить это сотруднику ГИБДД.

В случае выявления административного правонарушения в области дорожного движения зафиксированного с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении.

Применение мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

В целях пресечения административного правонарушения, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления, уполномоченное лицо вправе в пределах своих полномочий, обусловленных **ст.27.12–27.14 Главы 27 КоАП** применить следующие меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении:

- доставление;
- административное задержание;
- личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного средства, находящихся при физическом лице;
- изъятие вещей и документов;
- отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида;
- медицинское освидетельствование на состояние опьянения;
- задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации.

Доставление, то есть принудительное препровождение физического лица в целях составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, если составление протокола является обязательным. О доставлении составляется протокол либо делается соответствующая запись в протоколе об административном правонарушении или в протоколе об административном задержании. Копия протокола о доставлении вручается доставленному лицу по его просьбе.

Административное задержание, то есть кратковременное ограничение свободы физического лица, может быть применено в исключительных случаях, если это необходимо для обеспечения правильного и своевременного рассмотрения дела об административном правонарушении, исполнения постановления по делу об административном правонарушении. Задержанное лицо имеет право на один телефонный звонок с тем, чтобы в кратчайший срок уведомить родственников, администрацию по месту его работы (учебы), а также своего защитника. Задержанному лицу разъясняются его права и обязанности, предусмотренные КоАП, о чем делается соответствующая запись в протоколе об административном задержании. Об административном задержании составляется протокол, в котором указываются дата и место его составления, должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол, сведения о задержанном лице, время, место и мотивы задержания. Протокол об административном задержании подписывается должностным лицом, его составившим, и задержанным лицом. В случае, если задержанное лицо отказывается подписать протокол, в протоколе об административном задержании делается соответствующая запись. Копия протокола об административном задержании вручается задержанному лицу по его просьбе. Срок административного задержания не должен превышать **три часа**. В случае, когда в отношении лица ведется производство по делу об административном правонарушении, влекущем в качестве одной из мер административного наказания административный арест, оно может быть подвергнуто административному задержанию на срок **не более 48 часов**. Срок административного задержания лица исчисляется с момента доставления, а лица, находящегося в состоянии опьянения – со времени его вытрезвления.

Личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице, то есть обследование вещей, проводимое без нарушения их конструктивной целостности, осуществляются в случае необходимости в целях обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения. Досмотр производится лицом одного пола с досматриваемым в присутствии **двух понятых того же пола**. Досмотр вещей, находящихся при физическом лице, осуществляется уполномоченными на то должностными лицами в присутствии **двух понятых**. В исключительных случаях при наличии достаточных оснований полагать, что при физическом лице находятся оружие или иные предметы, используемые в качестве оружия, личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице, могут быть осуществлены без понятых. В случае необходимости применяются фото- и киносъемка, видеозапись, иные установленные способы фиксации

вещественных доказательств. О личном досмотре, досмотре вещей, находящихся при физическом лице, составляется протокол либо делается соответствующая запись в протоколе о доставлении или в протоколе об административном задержании. В протоколе указываются:

- дата и место его составления;
- должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол;
- сведения о физическом лице, подвергнутом личному досмотру;
- о виде, количестве, об иных идентификационных признаках вещей, о виде и реквизитах документов, обнаруженных при досмотре, находящихся при физическом лице.

В протоколе о личном досмотре, досмотре вещей, делается запись о применении фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств. Материалы, полученные при осуществлении личного досмотра, досмотра вещей, находящихся при физическом лице, с применением фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств, прилагаются к соответствующему протоколу.

Протокол о личном досмотре, досмотре вещей, подписывается должностным лицом, его составившим, лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, либо владельцем вещей, подвергнутых досмотру, понятыми. В случае отказа лица, в отношении которого ведется производство по делу, владельца вещей, подвергнутых досмотру, от подписания протокола в нем делается соответствующая запись. Копия протокола о личном досмотре, досмотре вещей, находящихся при физическом лице, вручается владельцу вещей, подвергнутых досмотру, по его просьбе.

Досмотр транспортного средства любого вида, то есть обследование транспортного средства, проводимое без нарушения его конструктивной целостности, осуществляется в целях обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения. Досмотр транспортного средства осуществляется **в присутствии двух понятых**. Досмотр осуществляется в присутствии лица, во владении которого оно находится. В случаях, не терпящих отлагательства, досмотр транспортного средства может быть осуществлен в отсутствие указанного лица. В случае необходимости применяются фото- и киносъемка, видеозапись, иные установленные способы фиксации вещественных доказательств.

О досмотре транспортного средства составляется протокол либо делается соответствующая запись в протоколе об административном задержании. В протоколе о досмотре транспортного средства указываются:

- дата и место его составления;

- должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол;
- сведения о лице, во владении которого находится транспортное средство, подвергнутое досмотру, о типе, марке, модели, государственном регистрационном номере, об иных идентификационных признаках транспортного средства;
- о виде, количестве, об иных идентификационных признаках вещей, в том числе о типе, марке, модели, калибре, серии, номере, об иных идентификационных признаках оружия, о виде и количестве боевых припасов;
- о виде и реквизитах документов, обнаруженных при досмотре транспортного средства.

В протоколе о досмотре транспортного средства делается запись о применении фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств. Материалы, полученные при осуществлении досмотра с применением фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств, прилагаются к соответствующему протоколу.

Протокол о досмотре транспортного средства подписывается должностным лицом, его составившим, лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и (или) лицом, во владении которого находится транспортное средство, подвергнутое досмотру, понятыми. В случае отказа лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и (или) лица, во владении которого находится транспортное средство, подвергнутое досмотру, от подписания протокола в нем делается соответствующая запись. Копия протокола о досмотре транспортного средства вручается лицу, во владении которого находится транспортное средство, подвергнутое досмотру.

Изъятие вещей, явившихся орудиями совершения или предметами административного правонарушения, и документов, имеющих значение доказательств по делу об административном правонарушении и обнаруженных на месте совершения административного правонарушения либо при осуществлении личного досмотра, досмотра вещей, находящихся при физическом лице, и досмотре транспортного средства осуществляется **в присутствии двух понятых**.

В случае необходимости при изъятии вещей и документов применяются фото- и киносъемка, видеозапись, иные установленные способы фиксации вещественных доказательств. Об изъятии вещей и документов составляется протокол либо делается соответствующая запись в протоколе о доставлении, в протоколе осмотра места совершения административного правонарушения или в протоколе об административном задержании.

Протокол об изъятии вещей и документов подписывается должностным лицом, его составившим, лицом, у которого изъяты вещи и документы, понятными. В случае отказа лица, у которого изъяты вещи и документы, от подписания протокола в нем делается соответствующая запись. Копия протокола вручается лицу, у которого изъяты вещи и документы, или его законному представителю.

Отстранение от управления транспортным средством (Статья 27.12 КоАП).

Подлежат отстранению от управления транспортным средством до устранения причины отстранения следующие лица:

- если в отношении лица имеются достаточные основания полагать, что оно находится в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;
- управляющие транспортным средством, и не имеющие при себе документов на право управления им, регистрационных документов на транспортное средство, а равно документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым им транспортным средством в отсутствие его владельца;
- управляющие транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда);
- управляющие транспортным средством, не имеющие права управления транспортным средством (за исключением учебной езды);
- управляющие транспортным средством, и лишенные права управления транспортным средством.

Отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного и наркологического опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения

При отказе водителя с результатами освидетельствования на состояние алкогольного и наркологического опьянения, а равно при наличии достаточных оснований полагать, что он находится в состоянии опьянения, указанное лицо подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Отказ от проведения освидетельствования на состояние алкогольного и наркологического опьянения водителям запрещен.

Примечание. Под состоянием опьянения следует понимать наличие абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе свыше 0,16‰, наличие наркотических средств или психотропных веществ в организме человека, определяемое в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, а равно совокупность нарушений физических или психических функций человека вследствие употребления вызывающих опьянение веществ.

Отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида, освидетельствование на состояние алкогольного и наркологического опьянения, направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения осуществляются **в присутствии двух понятых**. Об отстранении от управления транспортным средством, а также о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения составляется соответственно два протокола, копия которых вручается лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении. В протоколе об отстранении от управления транспортным средством соответствующего вида, а также в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения указываются:

- дата, время, место;
- основания отстранения от управления или направления на медицинское освидетельствование;
- должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол;
- сведения о транспортном средстве и о лице, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

Протокол об отстранении от управления транспортным средством, а также протокол о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения подписывается должностным лицом, их составившим, и лицом, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении. В случае отказа лица, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении, от подписания соответствующего протокола в нем делается соответствующая запись.

Акт последующего медицинского освидетельствования на состояние опьянения прилагается затем к протоколу о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Задержание транспортного средства (Статья 27.13 КоАП).

При нарушениях правил эксплуатации транспортного средства и управления транспортным средством соответствующего вида транспортное средство задерживается до устранения причины задержания в следующих случаях:

- управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им, регистрационных документов на транспортное средство, а равно документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым им транспортным средством в отсутствие его владельца;

- управление транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда);
- управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды);
- управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортным средством;
- управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения;
- нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на проезжей части, повлекшее создание препятствий для движения других транспортных средств, а равно остановка или стоянка транспортного средства в тоннеле;
- невыполнение водителем законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

О задержании транспортного средства соответствующего вида делается запись в протоколе об административном правонарушении или составляется отдельный протокол. Копия протокола о задержании транспортного средства соответствующего вида вручается лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении. Протокол о задержании транспортного средства, создавшего препятствия для движения других транспортных средств, в отсутствие водителя составляется **в присутствии двух понятых**.

Запрещение эксплуатации транспортного средства. При нарушениях правил эксплуатации транспортного средства и управления транспортным средством в следующих случаях запрещается его эксплуатация, при этом государственные регистрационные знаки подлежат снятию до устранения причины запрещения эксплуатации транспортного средства в случае:

- управления транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра;
- установки на передней части транспортного средства световых приборов с огнями красного цвета или световозвращающих приспособлений красного цвета, а равно световых приборов, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения;

- установки на транспортном средстве без соответствующего разрешения устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации);
- незаконного нанесения на наружные поверхности транспортного средства специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб;
- управления транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда);
- управления транспортным средством, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета или световозвращающие приспособления красного цвета, а равно световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения;
- управления транспортным средством, на котором без соответствующего разрешения установлены устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации);
- использование при движении транспортного средства устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), установленных без соответствующего разрешения;
- управления транспортным средством, на наружные поверхности которого незаконно нанесены специальные цветографические схемы автомобилей оперативных служб.

О запрещении эксплуатации транспортного средства соответствующего вида делается запись в протоколе об административном правонарушении или составляется отдельный протокол. Копия протокола о запрещении эксплуатации вручается лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

Разрешается движение транспортного средства к месту устранения причины запрещения эксплуатации транспортного средства не более чем в течение суток с момента запрещения эксплуатации, за исключением управления транспортным средством с заведомо неисправной тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе автопоезда).

Понятие уголовного права (ответственности).

Под уголовным правом (ответственностью) понимается обязанность понести наказание, неблагоприятные для лица, совершившим преступление. Она выражается в мерах уголовно-правового принуждения, предусмотренных уголовным законом в связи с совершением преступления. В зависимости от этапов реализации ответственности уголовная ответственность базируется на уголовных, уголовно-процессуальных и уголовно-исполнительных правоотношениях. В первую очередь, она реализуется в уголовном правоотношении. При этом виновный обязан претерпеть меры уголовно-правового принуждения, а государство в лице суда и правоохранительных органов – применить к нему эти меры.

Понятие уголовной ответственности помимо уголовного наказания включает также иные меры уголовно-правового характера (принудительные меры воспитательного воздействия, принудительные меры медицинского характера). Поэтому уголовная ответственность подразделяется на два вида: с назначением наказания и без назначения наказания.

Формой реализации уголовной ответственности (исходя из ее наиболее широкого понятия) являются и меры пресечения, применяемые к подозреваемому и обвиняемому (арест, подписка о невыезде, залог и т.д.).

Окончание уголовной ответственности связано с прекращением уголовно-правовых последствий (например, погашением или снятием судимости).

Уголовная ответственность определяется Уголовным кодексом Российской Федерации (далее УК РФ).

Понятия и виды уголовных преступлений в области дорожного движения.

Преступлением признается совершенное опасное деяние, запрещенное УГ РФ под угрозой наказания.

В зависимости от характера и степени общественной опасности деяния, предусмотренные УГ РФ, подразделяются на тяжкие преступления и особо тяжкие преступления.

Тяжкими и особо тяжкими преступлениями признаются умышленные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное УГ РФ не превышает десяти лет лишения свободы.

Примечание. Наказание водителю за причинение лицу вреда здоровью легкой и средней тяжести регламентируется ст. 12.24, ч.1 и 2 КоАП.

Преступления в области дорожного движения – собирательное криминологическое понятие, охватывающее нарушения:

- Правил дорожного движения;
- эксплуатации транспортных средств;

- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями;
- приведение в негодность транспортных средств;
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта;
- выраженных в бездействии лиц в ситуации, когда они обязаны оказать помощь другим лицам, пострадавшим в ДТП и оказавшихся в беспомощном состоянии;
- выраженных в защите от уголовного преследования лиц, оказавших помощь пострадавшим в ДТП других лиц, если при оказании этой помощи пострадавшие получили дополнительные травмы от спасателей.

Виды уголовных наказаний.

За преступления в сфере дорожного движения могут назначаться следующие виды уголовных наказаний:

Штраф – денежное взыскание, назначаемое в пределах, предусмотренных настоящим Кодексом. Штраф устанавливается в размере от двух тысяч пятисот до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух недель до пяти лет;

Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью состоит в запрещении занимать должности на государственной службе, в органах местного самоуправления либо заниматься определенной профессиональной или иной деятельностью. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью устанавливается на срок от одного года до пяти лет в качестве основного вида наказания и на срок от шести месяцев до трех лет в качестве дополнительного вида наказания;

Обязательные работы заключаются в выполнении осужденным в свободное от основной работы или учебы время бесплатных общественно полезных работ. Вид обязательных работ и объекты, на которых они отбываются, определяются органами местного самоуправления по согласованию с уголовно-исполнительными инспекциями. Обязательные работы устанавливаются на срок от шестидесяти до двухсот сорока часов и отбываются не свыше четырех часов в день. В случае злостного уклонения осужденного от отбывания обязательных работ они заменяются ограничением свободы, арестом или лишением свободы. При этом время, в течение которого осужденный отбывал обязательные работы, учитывается при определении срока ограничения свободы, ареста или лишения свободы из расчета один день ограничения свободы, ареста или лишения свободы за восемь часов обязательных работ.

Исправительные работы назначаются осужденному, не имеющему основного места работы, и отбываются в местах, определяемых органом местного самоуправления по согласованию с органом, исполняющим наказания в виде исправительных работ, но в районе места жительства осужденного. Исправительные работы устанавливаются на срок от двух месяцев до двух лет. Из заработка осужденного к исправительным работам производятся удержания в доход государства в размере, установленном приговором суда, в пределах от пяти до двадцати процентов. В случае злостного уклонения от отбывания наказания лицом, осужденным к исправительным работам, суд может заменить неотбытое наказание ограничением свободы, арестом или лишением свободы из расчета один день ограничения свободы за один день исправительных работ, один день ареста за два дня исправительных работ или один день лишения свободы за три дня исправительных работ.

Ограничение свободы заключается в содержании осужденного, достигшего к моменту вынесения судом приговора восемнадцатилетнего возраста, в специальном учреждении без изоляции от общества в условиях осуществления за ним надзора.

В случае замены обязательных работ или исправительных работ ограничением свободы оно может быть назначено на срок менее одного года. В случае злостного уклонения от отбывания наказания лицом, осужденным к ограничению свободы, оно заменяется лишением свободы на срок ограничения свободы, назначенного приговором суда. При этом время отбытия ограничения свободы засчитывается в срок лишения свободы из расчета один день лишения свободы за один день ограничения свободы.

Арест заключается в содержании осужденного в условиях строгой изоляции от общества и устанавливается на срок от одного до шести месяцев. В случае замены обязательных работ или исправительных работ арестом он может быть назначен на срок менее одного месяца.

Лишение свободы заключается в изоляции осужденного от общества путем направления его в колонию-поселение, помещения в воспитательную колонию, лечебное исправительное учреждение, исправительную колонию общего, строгого или особого режима либо в тюрьму. Лишение свободы устанавливается на срок от двух месяцев до двадцати лет.

Перечислим статьи УК РФ, непосредственно относящиеся к сфере дорожного движения:

Статья 39. Крайняя необходимость.

1. Не является преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности, непосредственно угрожающей лич-

ности и правам данного лица или иных лиц, охраняемым законом интересам общества или государства, если эта опасность не могла быть устранена иными средствами и при этом не было допущено превышения пределов крайней необходимости.

2. Превышением пределов крайней необходимости признается причинение вреда, явно не соответствующего характеру и степени угрожавшей опасности и обстоятельствам, при которых опасность устранялась, когда указанным интересам был причинен вред равный или более значительный, чем предотвращенный. Такое превышение влечет за собой уголовную ответственность **только в случаях умышленного причинения вреда.**

Статья 61. Обстоятельства, смягчающие наказание.

1. Смягчающими обстоятельствами признаются: ...к) оказание медицинской и иной помощи потерпевшему непосредственно после совершения преступления, добровольное возмещение имущественного ущерба и морального вреда, причиненных в результате преступления, иные действия, направленные на заглаживание вреда, причиненного потерпевшему.

Статья 125. Оставление в опасности.

Заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению по малолетству, старости, болезни или вследствие своей беспомощности, в случаях, если виновный имел возможность оказать помощь этому лицу и был обязан иметь о нем заботу либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние, -

наказывается штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев, либо обязательными работами на срок от ста двадцати до ста восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок до одного года, либо арестом на срок до трех месяцев, либо лишением свободы на срок до одного года.

Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (Консультант Плюс УК РФ ст. 264)

Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, -

наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, -

наказывается принудительными работами на срок до трех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до четырех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, -

наказывается принудительными работами на срок до четырех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека, -

наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

5. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, -

наказывается принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

6. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, -

наказывается принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до девяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Примечание. Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства.

Статья 266. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями

1. Недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое

состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, -

наказываются штрафом в размере от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, - наказываются лишением свободы на срок до пяти лет.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказываются лишением свободы на срок до семи лет.

2.2 Лицензирование перевозочной деятельности на автомобильном транспорте. Понятие о лицензии. Требования по безопасности движения, предъявляемые к лицензируемому. Порядок выдачи лицензии. Контроль за соблюдением требований, порядок приостановления и прекращения действия лицензии.

Лицензия представляет собой официальное разрешение на осуществление конкретного вида деятельности при обязательном соблюдении лицензионных требований и условий, выданное лицензирующим органом юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю.

К лицензируемым видам деятельности относятся такие виды деятельности, осуществление которых может повлечь за собой нанесение ущерба правам, законным интересам, здоровью граждан, обороне и безопасности государства, культурному наследию народов Российской Федерации и регулирование которых не может осуществляться иными методами, кроме как лицензированием.

Процесс лицензирования на автомобильном транспорте является мерой защиты государства и граждан от возможных негативных последствий коммерческой деятельности предпринимателей, служит одним из видов государственного воздействия на хозяйствующие субъекты, необходим для соблюдения требований безопасной эксплуатации автотранспортных средств и экологических норм.

Отметим следующие ключевые понятия и определения, необходимые для понимания процедур лицензирования.

Лицензия - специальное разрешение на осуществление конкретного вида деятельности при соблюдении требований и условий, выданное юридическому лицу или предпринимателю.

Лицензируемый вид деятельности - вид деятельности, на осуществление которого на территории Российской Федерации требуется получение лицензии.

Лицензирование – мероприятия, связанные с предоставлением, регулированием, приостановлением и аннулированием лицензий и контролем за соблюдением лицензиатами лицензионных требований и условий.

Лицензионные требования и условия – совокупность установленных положениями о лицензировании отдельных видов деятельности требований и условий, выполнение которых обязательно.

Лицензирующие органы – федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов РФ, осуществляющие лицензирование в соответствии с федеральным законом.

Лицензиат – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, который имеет лицензию на осуществление конкретного вида деятельности. Соискатель лицензии - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обратившийся в лицензирующий орган с заявлением о предоставлении лицензии на осуществление конкретного вида деятельности.

Реестр лицензий - совокупность данных о предоставлении лицензий, переоформлении документов, подтверждающих наличие лицензий, приостановлении и возобновлении действия лицензий и об аннулировании лицензий.

Основными принципами осуществления лицензирования в РФ являются:

- защита свобод, прав, законных интересов, нравственности и здоровья граждан, обеспечение обороны страны и безопасности государства;
- обеспечение единства экономического пространства на территории Российской Федерации;
- утверждение единого перечня лицензируемых видов деятельности и единого порядка лицензирования на территории Российской Федерации;
- гласность и открытость лицензирования;
- соблюдение законности при осуществлении лицензирования.

Лицензирование регулируется нормативными актами федерального, регионального и местного уровня. В 1990 г. вместе с образованием единого Министерства транспорта Российской Федерации, объединившим автомобильный транспорт, гражданскую авиацию, водные виды транспорта и дорожное хозяйство, Правительство России принимает решение о необходимости введения лицензирования деятель-

ности на автомобильном транспорте (Постановление от 26.02.1992г. №118), что позволило создать систему государственного регулирования данной сферы деятельности.

Во исполнение данного постановления ряд министерств, в т.ч. Минтранс России, разработали положения о лицензировании видов отдельных видов деятельности, относящихся к их компетенции. В дальнейшем эти постановления и ведомственные приказы неоднократно подвергались изменениям, доработке и редактированию.

В настоящее время обязательному лицензированию подлежат только перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), деятельность, связанная с транспортно-экспедиционным обслуживанием, лицензированию не подлежит.

Лицензирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом регулируется:

- Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ (в ред. от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ) «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее - Закон о лицензировании);

- Положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), утв. Постановлением Правительства РФ от 02.04.2012 № 280, с изм. и дополнениями от 26 ноября 2013 г., далее - Положение;

- Приказом Минтранса России от 29.04.2013 № 144 (в ред. от 23.07.2014) «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)», далее – Регламент.

Порядок получения лицензии включает несколько этапов:

1. Заполнение формы заявления о выдаче лицензии
2. Подготовка прилагаемых к заявлению документов
3. Представление документов в лицензирующий орган
4. Проверка лицензирующим органом соответствия соискателя лицензионным требованиям

5. Получение лицензии

1. Заполнение формы заявления о выдаче лицензии.

Форма заявления о предоставлении лицензии для юридических лиц приведена в Приложении № 2 к Регламенту, для индивидуальных предпринимателей - в Приложении № 3. Перечень сведений, которые должны указываться в заявлении, установлен в ч. 1 ст. 13 Закона о лицензировании. Расхождения между утвержденной формой заявления и требованиями Закона о лицензировании приведены ниже.

В формах заявления, предназначенных для соискателей - юридических лиц и соискателей - индивидуальных предпринимателей, указываются:

- Ф.И.О. начальника лицензирующего органа - управления Госавтодорнадзора по соответствующему субъекту РФ.

Адреса и телефоны управлений Госавтодорнадзора по субъектам РФ, а также Ф.И.О. начальника соответствующего управления можно узнать на сайте Ространснадзора www.rostransnadzor.ru;

- полное, сокращенное (если имеется) и фирменное наименование юридического лица, организационно-правовая форма. Индивидуальные предприниматели указывают фамилию, имя и отчество (если имеется), данные документа, удостоверяющего личность (наименование документа, серия, номер, когда, кем выдан);

- юридический адрес (индекс, субъект РФ, город, улица, дом, офис). Организации, в соответствии с п. 1 ч. 1 ст. 13 Закона о лицензировании, должны указать в заявлении адрес места нахождения юридического лица. Индивидуальные предприниматели заполняют графу «адрес регистрации» (индекс, субъект РФ, город, улица, дом, квартира);

- фактический адрес нахождения организации (индекс, субъект РФ, город, улица, дом, квартира) и места жительства индивидуального предпринимателя (индекс, субъект РФ, город, улица, дом, квартира);

- телефон (с указанием кода города), факс, адрес электронной почты. Указание номера факса заявителя в соответствии с п. 1 и 2 ч. 1 ст. 13 Закона о лицензировании необязательно;

- ОГРН. В соответствии с п. 2 ч. 1 ст. 13 Закона о лицензировании индивидуальные предприниматели должны указывать ОГРНИП;

- данные свидетельства о государственной регистрации.

Для юридических лиц таким документом является Свидетельство о государственной регистрации юридического лица (форма № Р51003). Для индивидуальных предпринимателей данным документом является Свидетельство о государственной регистрации физического лица в качестве индивидуального предпринимателя (форма № Р61003).

- ИНН соискателя;

- данные свидетельства о постановке на учет в налоговом органе.
- виды работ, составляющих лицензируемый вид деятельности.

На заявлении проставляется оттиск печати (индивидуальный предприниматель проставляет ее лишь в случае наличия).

Далее в форме заявления приводятся реквизиты документа, подтверждающего факт уплаты госпошлины за предоставление лицензии, либо иные сведения, подтверждающие факт ее уплаты.

Кроме того, необходимо указать реквизиты документов, которые свидетельствуют о соответствии соискателя лицензионным требованиям, а также наименование органа (организации), выдавшего документ, дату и номер этого документа. В данной графе приводятся реквизиты документов из перечня, на которые распространяется требование п. 2 ч. 1 ст. 7 Закона № 210-ФЗ, т.е. реквизиты документов, находящихся в распоряжении органов, предоставляющих государственные и муниципальные услуги.

Частью 2 ст. 13 Закона о лицензировании, п. 21 Регламента предусмотрено право соискателя указать в заявлении просьбу о направлении ему информации по вопросам лицензирования в электронной форме.

2. Подготовка прилагаемых к заявлению документов.

К заявлению о предоставлении лицензии должны прилагаться следующие документы (ч. 3 ст. 13 Закона о лицензировании, п. 6 Положения, п. 20.1 Регламента):

1) копии учредительных документов, засвидетельствованные в нотариальном порядке, - для юридического лица (п. 1 ч. 3 ст. 13 Закона о лицензировании, пп. 2 п. 20.1 Регламента);

2) копии документов, подтверждающих наличие на праве собственности или ином законном основании предполагаемых к использованию для перевозок пассажиров транспортных средств, их государственную регистрацию, в том числе копии паспортов транспортных средств и талонов о прохождении технического осмотра (пп. «а» п. 6 Положения, пп. 3 п. 20.1 Регламента);

Дополнительная информация о документах, подтверждающих наличие транспортных средств и их регистрацию:

1. Право собственности на транспортное средство или иное законное основание его использования подтверждает договор (купли-продажи, лизинга, аренды и т.п.). Развернутый перечень документов, которые могут удостоверять право собственности на транспортное средство, приведен в пп. 15.5 Административного регламента МВД России по предоставлению государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним (утв. Приказом МВД России от 07.08.2013 № 605).

2. Государственную регистрацию транспортного средства подтверждает свидетельство о его регистрации либо выданный до введения таких свидетельств технический паспорт (технический талон), если не была проведена его замена (п. 7 Правил регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России - Приложение № 1 к Приказу МВД России от 24.11.2008 № 1001).

3. Также в силу прямого указания пп. «а» п. 6 Положения в лицензирующий орган необходимо представить копии паспортов транспортных средств и талонов о прохождении техосмотра.

3) копии следующих документов (пп. «б» п. 6 Положения, пп. 4 п. 20.1 Регламента):

- подтверждающих наличие у соискателя на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений, права на которые не зарегистрированы в ЕГРП (если права зарегистрированы, представляются сведения об этих помещениях), а также оборудования для осуществления технического обслуживания и ремонта транспортных средств, либо

- **договора** со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств;

Дополнительная информация о документах (сведениях), представляемых соискателем в отношении имеющихся у него помещений и оборудования при самостоятельном осуществлении техобслуживания и ремонта транспортных средств

Согласно пп. «б» п. 6 Положения соискатель лицензии должен представить:

1. Сведения о помещениях, предназначенных для ремонта и техобслуживания транспортных средств, - если права на эти помещения зарегистрированы в ЕГРП.

Право собственности и другие вещные права на недвижимость (в частности, право хозяйственного ведения и оперативного управления) должны быть зарегистрированы в Едином государственном реестре прав на недвижимое имущество и сделок с ним (ЕГРП) (п. 1 ст. 131 ГК РФ, п. 2 ст. 2 Федерального закона от 21.07.1997 № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» (далее - Закон № 122-ФЗ)). Следовательно, если помещения для ремонта и техобслуживания транспортных средств принадлежат соискателю на праве собственности (хозяйственного ведения, оперативного управления), по общему правилу он должен представить в лицензирующий орган сведения о данных помещениях.

2. Копии документов, подтверждающих наличие у соискателя на праве собственности или законном основании помещений, предназначенных для ремонта и техобслуживания транспортных средств, - если указанные права не зарегистрированы в ЕГРП.

Права на недвижимое имущество, возникшие до вступления в силу Закона № 122-ФЗ, т.е. до 31 января 1998 г., признаются юридически действительными при отсутствии их государственной регистрации (п. 1 ст. 6 Закона № 122-ФЗ). Такие права могут быть удостоверены договором купли-продажи зданий, помещений, актом о закреплении за организацией имущества на праве хозяйственного ведения или оперативного управления, заключенными до 31 января 1998 г.

Кроме того, помещения могут находиться у заявителя на ином праве (аренды, субаренды, безвозмездного пользования). Подтверждающими документами в этом случае будут являться соответствующие договоры.

3. Копии документов, подтверждающих наличие на праве собственности или ином законном основании оборудования для осуществления ремонта и техобслуживания транспортных средств.

4. Копии документов, подтверждающих соответствие помещений и оборудования, используемых для ремонта и техобслуживания транспортных средств, установленным требованиям.

4) копии следующих документов (пп. «в» п. 6 Положения, пп. 5 п. 20.1 Регламента):

- диплома о высшем или среднем профессиональном медицинском образовании специалиста, осуществляющего предрейсовый медицинский осмотр, и удостоверения о прохождении им обучения по дополнительной образовательной программе «Проведение предрейсового осмотра водителей транспортных средств» либо

- договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию на проведение предрейсовых медицинских осмотров.

В случае если представляется копия договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем на оказание услуг по проведению медосмотров водителей соискателя, рекомендуем приложить к нему копию лицензии на медицинскую деятельность, выданной организации или предпринимателю, оказывающим данные услуги. Лицензия должна включать такой вид работ (услуг), как проведение предрейсовых медицинских осмотров;

5) копии документов, подтверждающих квалификацию и стаж работы водителей транспортных средств соискателя и прохождения ими медицинского освидетельствования (пп. «г» п. 6 Положения, пп. 6 п. 20.1 Регламента);

Дополнительная информация о документах, подтверждающих квалификацию и стаж водителей, а также прохождение ими медицинского освидетельствования:

1. Квалификацию водителя подтверждает водительское удостоверение с разрешающей отметкой в графе «D» (право на управление автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя).

2. Стаж работы водителя подтверждает трудовая книжка.

3. Прохождение медицинского освидетельствования должно подтверждаться медицинским заключением о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами (п. 8 ст. 23 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»), согласно которому водитель годен к управлению транспортными средствами категории D. Форма такого заключения должна быть утверждена Минздравом России (п. 7 ст. 23 упомянутого Закона). На сегодняшний день прохождение медицинского освидетельствования подтверждается справкой, выданной по форме, утвержденной Приказом Минздравсоцразвития России от 28.09.2010 № 831н.

Опись документов (п. 4 ч. 3 ст. 13 Закона о лицензировании, пп. 7 п. 20.1 Регламента). Утвержденной формы описи документов нет, следовательно, она может быть произвольной. В то же время в п. 63 Регламента указаны сведения, которые должны быть отражены в описи:

- организационно-правовая форма и наименование юридического лица (Ф.И.О. индивидуального предпринимателя);
- вид работ;
- наименование представленного документа;
- количество листов.

Опись должна быть подписана руководителем юридического лица или индивидуальным предпринимателем и заверена печатью.

С 1 января 2015 г. размер госпошлины составит 7500 руб. (ст. 1 Федерального закона от 21.07.2014 № 221-ФЗ).

Следует учитывать, что при обращении за совершением юридически значимых действий госпошлина уплачивается до подачи заявлений и (или) документов на совершение таких действий (пп. 6 п. 1 ст. 333.18 НК РФ).

Подтверждением того, что госпошлина уплачена, при безналичных расчетах служит платежное поручение с отметкой банка или соответствующего территориального органа Федерального казначейства

(иного органа, осуществляющего открытие и ведение счетов) о его исполнении (абз. 2 п. 3 ст. 333.18 НК РФ). При наличных расчетах через банк подтверждающим документом является квитанция.

3. Представление документов в лицензирующий орган.

Заявление о предоставлении лицензии и прилагаемые к нему документы представляются соискателем лицензии в лицензирующий орган непосредственно или направляются заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении (ч. 5 ст. 13 Закона о лицензировании, п. 57 Регламента).

На практике, если документы непосредственно подаются представителем организации или индивидуального предпринимателя, лицензирующий орган может потребовать от подающего документы лица предъявления доверенности.

В случае обращения с заявлением в надлежащий территориальный орган представленные документы принимаются лицензирующим органом по описи, копия которой с отметкой о дате приема в этот же день вручается соискателю лицензии либо направляется ему заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении (ч. 7 ст. 13 Закона о лицензировании, п. 62 Регламента).

Последствия представления неполного комплекта документов или неправильно заполненного заявления.

Если заявление о предоставлении лицензии оформлено с нарушением установленных требований или прилагаемые к заявлению документы представлены не в полном объеме, лицензирующий орган в течение трех рабочих дней со дня приема заявления вручает соискателю уведомление о необходимости устранения в тридцатидневный срок выявленных нарушений (представления отсутствующих документов) или направляет такое уведомление заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении (ч. 8 ст. 13 Закона о лицензировании, абз. 2 пп. 1 п. 13 Регламента).

После представления правильно оформленного заявления (недостающих документов) лицензирующий орган в течение трех рабочих дней принимает одно из следующих решений (ч. 9 ст. 13 Закона о лицензировании, абз. 4 пп. 1 п. 13 Регламента):

- о рассмотрении заявления и прилагаемых документов;
- о возврате заявления и прилагаемых документов с мотивированным обоснованием причин возврата, если повторно представленные заявление и документы также не соответствуют установленным требованиям.

Если в тридцатидневный срок соискатель так и не представил правильно оформленное заявление (полный комплект документов), ранее

поданные им заявление и документы возвращаются (ч. 10 ст. 13 Закона о лицензировании, абз. 6 пп. 1 п. 13 Регламента).

Представление и получение при лицензировании документов в электронном виде.

С 1 июля 2012 г. (ч. 5 ст. 24 Закона о лицензировании) вступили в силу положения Закона о лицензировании, предусматривающие возможность представления и получения в процессе лицензирования документов в электронном виде.

Заявление о предоставлении лицензии и прилагаемые к нему документы можно направить в лицензирующий орган в форме электронного документа, подписанного электронной подписью (ч. 6 ст. 13 Закона о лицензировании, п. 57 Регламента). Также в электронном виде можно направлять заявление о переоформлении лицензии (ч. 4 ст. 18 Закона о лицензировании), выдаче дубликата лицензии или копии лицензии (ч. 5 ст. 17 Закона о лицензировании). Заявитель вправе направить в лицензирующий орган документы в электронном виде с помощью информационно-телекоммуникационных сетей общего пользования, в том числе посредством Единого портала госуслуг (www.gosuslugi.ru) и региональных порталов госуслуг, а также официальных сайтов лицензирующих органов (п. 9 Правил предоставления документов по вопросам лицензирования в форме электронных документов, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 16.07.2012 № 722 (далее - Правила предоставления электронных документов)). При направлении указанных документов необходимо использовать усиленную квалифицированную электронную подпись (п. 11 Правил предоставления электронных документов). Правила ее использования при обращении за получением государственных и муниципальных услуг утверждены Постановлением Правительства РФ от 25.08.2012 № 852.

Если в заявлении о предоставлении лицензии указано на необходимость ее выдачи в форме электронного документа, то копия описи с отметкой о приеме заявления и прилагаемых к нему документов или же уведомление о необходимости устранения выявленных нарушений (представления отсутствующих документов) направляется соискателю в форме электронного документа, подписанного электронной подписью (ч. 11 ст. 13 Закона о лицензировании, абз. 3 пп. 1 п. 13, п. 62 Регламента). Такой же порядок применяется при приеме заявления о переоформлении лицензии (ч. 13 ст. 18 Закона о лицензировании, абз. 3 пп. 1 п. 14, п. 95 Регламента).

По просьбе соискателя, обозначенной в заявлении, лицензия или уведомление об отказе в ее предоставлении направляются в форме электронного документа, подписанного электронной подписью (ч. 9

ст. 14 Закона о лицензировании, п. 80 Регламента). В таком же порядке может направляться переоформленная лицензия или уведомление об отказе в ее переоформлении (ч. 20 ст. 18 Закона о лицензировании), дубликат лицензии или копия лицензии (ч. 6 ст. 17 Закона о лицензировании).

Электронные документы по вопросам лицензирования направляются лицензирующим органом в личный кабинет заявителя на Едином портале госуслуг или по указанному им адресу электронной почты (п. 14 Правил предоставления электронных документов). При оформлении документов лицензирующий орган должен использовать усиленную квалифицированную электронную подпись (п. 16 Правил предоставления электронных документов).

4. Проверка лицензирующим органом соответствия соискателя лицензионным требованиям.

После получения заявления о предоставлении лицензии и прилагаемых к нему документов лицензирующий орган осуществляет проверку полноты и достоверности содержащихся в них сведений, в том числе проверку соответствия соискателя лицензии лицензионным требованиям (ч. 1 ст. 14 Закона о лицензировании).

К таким проверкам применяются положения Федерального закона от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (далее - Закон № 294-ФЗ), с учетом установленных в ст. 19 Закона о лицензировании особенностей (ч. 1 ст. 19 Закона о лицензировании).

Лицензирующим органом проводятся (ч. 2 ст. 19 Закона о лицензировании):

- документарные проверки. Предметом документарной проверки являются содержащиеся в представленном заявлении и прилагаемых документах сведения в целях оценки их соответствия требованиям, предъявляемым к заявлению и документам, а также сведениям о соискателе, содержащимся в ЕГРЮЛ, ЕГРИП и иных федеральных информационных ресурсах (ч. 4 ст. 19 Закона о лицензировании);

- внеплановые выездные проверки. Предметом внеплановой выездной проверки являются состояние помещений, зданий, сооружений, технических средств, оборудования, иных объектов, которые предполагается использовать при осуществлении лицензируемого вида деятельности, и наличие необходимых для осуществления данной деятельности работников в целях оценки соответствия таких объектов и работников лицензионным требованиям (ч. 5 ст. 19 Закона о лицензировании).

Все проверки осуществляются без согласования с органом прокуратуры (ч. 2 ст. 19 Закона о лицензировании).

Срок проведения каждой из проверок (документальной и выездной) не может превышать 20 рабочих дней (п. 1 ст. 13 Закона № 294-ФЗ). При этом общий срок проверок не может превышать срока, установленного для выдачи лицензии.

Основанием для проведения проверки соискателя является предоставление им в лицензирующий орган заявления о выдаче лицензии (ч. 3 ст. 19 Закона о лицензировании). Таким образом, правила ст. 14 Закона № 294-ФЗ, согласно которым проверка должна проводиться на основании распоряжения или приказа руководителя (заместителя руководителя) контролирующего органа, в отношении проверок соискателя лицензии не применяются.

Порядок оформления результатов проверки установлен в ст. 16 Закона № 294-ФЗ, в соответствии с п. 1 данной статьи по результатам должен составляться акт проверки в двух экземплярах. Требования к его содержанию установлены в п. 2 ст. 16 Закона № 294-ФЗ. Типовая форма акта приведена в Приложении 3 к Приказу Минэкономразвития России от 30.04.2009 № 141.

5. Получение лицензии.

В течение 45 рабочих дней со дня приема заявления и прилагаемых к нему документов лицензирующий орган после проведения проверки достоверности содержащихся в них сведений (в том числе проверки соответствия соискателя лицензионным требованиям) должен принять решение о предоставлении лицензии или об отказе в ее предоставлении (ч. 1 ст. 14 Закона о лицензировании, п. 65 Регламента).

В случае если соискатель представил неполный комплект документов или заявление было оформлено с нарушениями требований, срок на принятие решения исчисляется со дня поступления в лицензирующий орган полного комплекта документов (правильно оформленного заявления) (ч. 10 ст. 13 Закона о лицензировании, абз. 5 пп. 1 п. 13 Регламента).

Предоставление лицензии.

Решение о предоставлении лицензии оформляется приказом (распоряжением) лицензирующего органа, одновременно оформляется сама лицензия (ч. 2 и 3 ст. 14 Закона о лицензировании, п. п. 76, 77 Регламента). Приказ (распоряжение) и лицензия подписываются руководителем (заместителем руководителя) лицензирующего органа и регистрируются в реестре лицензий (ч. 4 ст. 14 Закона о лицензировании, п. 78 Регламента).

Требования к содержанию лицензии перечислены в ч. 1 ст. 15 Закона о лицензировании. Лицензия оформляется по форме, утвержденной

Постановлением Правительства РФ от 06.10.2011 № 826 (ч. 2 ст. 15 Закона о лицензировании).

В течение трех рабочих дней после подписания и регистрации лицензии она вручается лицензиату или направляется ему заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении (ч. 5 ст. 14 Закона о лицензировании, п. 79 Регламента). О возможности получения лицензии в форме электронного документа см. в разделе материала о предоставлении документов в лицензирующий орган.

Отказ в предоставлении лицензии.

К основаниям для отказа в предоставлении лицензии относятся:

- наличие в представленных соискателем лицензии заявлении или прилагаемых к нему документах недостоверной или искаженной информации (п. 1 ч. 7 ст. 14 Закона о лицензировании, пп. «а» п. 31 Регламента);
- установленное в ходе проверки несоответствие соискателя лицензионным требованиям (п. 2 ч. 7 ст. 14 Закона о лицензировании, пп. «б» п. 31 Регламента).

Решение об отказе в предоставлении лицензии оформляется приказом (распоряжением) лицензирующего органа (ч. 2 ст. 14 Закона о лицензировании, п. 76 Регламента). При этом соискателю лицензии направляется заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении (или в течение трех рабочих дней с момента принятия решения вручается) уведомление об отказе в предоставлении лицензии. Данное уведомление должно содержать мотивированное обоснование причин отказа со ссылкой на конкретные положения нормативных правовых актов и иных документов, на основании которых принято решение об отказе. Если же причиной отказа является установленное в ходе проверки несоответствие соискателя лицензионным требованиям, в уведомлении должны быть приведены реквизиты акта проверки (ч. 6 ст. 14 Закона о лицензировании, п. 72 Регламента).

Последствия осуществления деятельности без лицензии.

Административная ответственность.

Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта (в том числе перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек) без лицензии является административным правонарушением, за которое ч. 1 ст. 14.1.2 КоАП РФ установлена ответственность в виде штрафа:

- для граждан - 50 000 руб.;
- для должностных лиц - 50 000 руб. При этом согласно примечанию к ст. 2.4 КоАП РФ такими лицами являются руководители и иные работники организаций, выполняющие организационно-распорядительные или административно-хозяйственные функции;

- для индивидуальных предпринимателей - 100 000 руб.;
- для юридических лиц - 400 000 руб.

Если данное правонарушение совершено повторно, за него наступает ответственность по ч. 2 ст. 14.1.2 КоАП РФ. Санкции в таком случае составляют:

- для граждан - штраф 50 000 руб. с конфискацией транспортного средства;
- для должностных лиц - штраф 50 000 руб.;
- для индивидуальных предпринимателей - штраф 100 000 руб. с конфискацией транспортного средства;
- для юридических лиц - штраф 400 000 руб. с конфискацией транспортного средства (или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток).

Уголовная ответственность

За осуществление предпринимательской деятельности без лицензии, причинившее крупный ущерб гражданам, организациям или государству либо сопряженное с извлечением дохода в крупном размере, ч. 1 ст. 171 УК РФ предусмотрена уголовная ответственность в виде одного из следующих наказаний:

- штрафа до 300 000 руб. или в размере заработной платы либо иного дохода осужденного за период до двух лет;
- обязательных работ на срок до 480 часов;
- ареста на срок до шести месяцев.

Лицо, впервые совершившее данное преступление, освобождается от уголовной ответственности, если оно (ч. 2 ст. 76.1 УК РФ):

- возместило ущерб, причиненный гражданину, организации или государству в результате совершения преступления, и перечислило в федеральный бюджет денежное возмещение в размере пятикратной суммы причиненного ущерба, либо
- перечислило в федеральный бюджет доход, полученный в результате совершения преступления, и денежное возмещение в размере пятикратной суммы дохода, полученного в результате совершения преступления.

За деяние, совершенное организованной группой или сопряженное с извлечением дохода в особо крупном размере, наступает уголовная ответственность по ч. 2 ст. 171 УК РФ в виде одного из следующих наказаний:

- штраф от 100 000 до 500 000 руб. или в размере заработной платы либо иного дохода осужденного за период от одного года до трех лет;
- принудительные работы на срок до пяти лет;

- лишение свободы на срок до пяти лет со штрафом до 80 000 руб. или в размере заработной платы либо иного дохода осужденного за период до шести месяцев или без такового.

За осуществление незаконной предпринимательской деятельности (в том числе без лицензии) к ответственности по ст. 171 УК РФ привлекается лицо, на которое в силу его служебного положения постоянно, временно или по специальному полномочию непосредственно возложены обязанности по руководству организацией (например, руководитель исполнительного органа или иное лицо, имеющее право без доверенности действовать от имени этой организации), а также лицо, фактически выполняющее обязанности или функции руководителя организации (абз. 2 п. 10 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 18.11.2004 № 23 «О судебной практике по делам о незаконном предпринимательстве и легализации (отмывании) денежных средств или иного имущества, приобретенных преступным путем»).

Лицензионный контроль осуществляется в порядке, предусмотренном Федеральным законом «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности».

Контрольно-надзорные функции в сфере лицензирования на автомобильном транспорте выполняет Управление государственного автомобильного и дорожного надзора (УГАДН), являющееся структурным подразделением центрального аппарата Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (общие функции УГАДН рассмотрены ранее в теме 1).

ТЕМА 3. СИСТЕМА СБОРА И ОБРАБОТКИ ИНФОРМАЦИИ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ (ДТП).

3.1 Понятие о ДТП. Основные виды ДТП. Понятие о причинах, условиях, обстоятельствах и факторах ДТП. Понятие тяжести последствий ДТП. Понятие аварийности. Статистика аварийности по России. Анализ ДТП и аварийности. Виды, типы, цели и методы анализа.

3.1.1 Понятие о ДТП. Основные виды ДТП. Понятие о причинах, условиях, обстоятельствах и факторах ДТП. Понятие тяжести последствий ДТП.

Статья 2 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет «дорожно-транспортное происшествие» как событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Сходное определение содержится в Постановлении Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий». ДТП – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения (об ином материальном ущербе здесь прямо не говорится).

Перечень видов ДТП и их определения приведены в Приложении 6 к Приказу МВД РФ от 18 июня 1996 г. № 328 (в ред. от 16.02.2009 № 137):

1) **столкновение** - происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством;

2) **опрокидывание** - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось;

3) **наезд на стоящее транспортное средство** - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп;

4) **наезд на препятствие** - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.);

5) **наезд на пешехода** - происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.);

6) **наезд на велосипедиста** - происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство;

7) **наезд на гужевой транспорт** - происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство. К этому виду также относится наезд на животное;

8) **падение пассажира** - происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду дорожно-транспортных происшествий.

Падение пассажира из не движущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием;

9) **иной вид дорожно-транспортного происшествия** - происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

В соответствии с перечисленными видами ДТП необходимо наличие трех условий: транспортное средство должно двигаться; само событие должно быть связано с транспортным средством; последствия события должны соответствовать названным условиям (погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб).

Под **условиями возникновения** ДТП понимается совокупность характеристик дороги, транспортных средств, водителя и окружающей среды в момент совершения дорожно-транспортного происшествия. Эти характеристики могут оставаться неизменными до и после возникновения дорожно-транспортного происшествия и не обязательно имеют с ним причинную связь.

Обстоятельства возникновения ДТП - действия (или бездействие) участников дорожного движения, иных причастных к дорожно-

транспортному происшествию лиц, а также другие события, имевшие место до момента и в процессе возникновения дорожно-транспортного происшествия. В отличие от условий, обстоятельства представляют собой описание механизма возникновения дорожно-транспортного происшествия по времени.

Причины возникновения ДТП можно определить как некоторое явление или совокупность условий и обстоятельств возникновения ДТП, устранение которых сделало бы невозможным возникновение данного дорожно-транспортного происшествия. Различные виды ДТП могут быть вызваны одной причиной или несколькими.

Большинство специалистов, считает, что к дорожно-транспортному происшествию приводит большое число одновременно возникающих **факторов**, а поскольку число этих факторов и динамика их изменения в цепи событий, ведущих к дорожно-транспортному происшествию, составляют различные комбинации, изучение причинных связей является сложной задачей с множеством неизвестных.

Исходя из статистики, в 80 - 90% случаев причины ДТП связаны с человеком, в оставшихся 10 - 20% - носят техногенный характер.

Такое разделение основано на предположении, что участник дорожного движения должен приспосабливаться к любой ситуации, возникающей на дороге, компенсировать сбои, происходящие в системе водитель - автомобиль - дорога. Однако процесс исследования причин будет более эффективным, если выяснять, почему человек действует ошибочно при данных обстоятельствах и в данной ситуации. При таком подходе часто могут быть выявлены устранимые причины ДТП в системе организации движения, организации перевозок, конструкции автомобиля и т.д.

В зависимости от **степени тяжести последствий ДТП** делятся на повлекшие:

- материальный ущерб,
- легкие телесные повреждения,
- телесные повреждения средней степени тяжести и тяжкие,
- смерть потерпевшего,
- особо тяжкие последствия (погибло 4 и более или ранено 15 и более человек).

Материальный ущерб.

Материальный ущерб от ДТП может, например, складываться из стоимости ремонтно-восстановительных работ при повреждении транспортного средства, грузов, дорожных и иных сооружений; затрат на выполнение функций правоохранительных органов либо аварийно-спасательных служб; оказание первой или медицинской помощи; потерь от остановки движения.

Степень тяжести вреда здоровью.

Судебно-медицинская экспертиза устанавливает характер телесных повреждений участников ДТП и причины смерти, причины телесных повреждений и их связь с ДТП.

Квалифицирующими признаками тяжести вреда здоровью являются:

- опасность вреда здоровью для жизни человека;
- длительность расстройства здоровья;
- стойкая утрата общей трудоспособности;
- утрата какого-либо органа или утрата органом его функций;
- утрата зрения, речи, слуха;
- полная утрата профессиональной трудоспособности;
- прерывание беременности;
- неизгладимое обезображивание лица (установление неизгладимого обезображивания лица не входит в компетенцию судебно - медицинского эксперта, так как это понятие не является медицинским);
- психическое расстройство.

Для установления тяжести вреда здоровью достаточно наличия одного из квалифицирующих признаков. При наличии нескольких квалифицирующих признаков тяжесть вреда здоровью устанавливается по тому признаку, который соответствует большей тяжести вреда здоровью.

С судебно - медицинской точки зрения стойкой утратой общей работоспособности следует считать утрату общей трудоспособности либо при определившемся исходе, либо при длительности расстройства здоровья свыше 120 дней.

Легкие телесные повреждения.

Телесные повреждения признаются легкими, если сопровождаются:

- кратковременным расстройством здоровья, продолжительностью не свыше 21 дня;
- либо незначительной стойкой утратой работоспособности (до 5%).

Телесные повреждения средней степени тяжести.

Признаками вреда здоровью средней тяжести являются:

- отсутствие опасности для жизни;
- длительное расстройство здоровья (более 21 дня);
- значительная стойкая утрата общей трудоспособности менее, чем на одну треть (от 10% до 30% включительно).

Тяжкие телесные повреждения.

Вред, причиненный здоровью, считается тяжким, если это:

- опасный для жизни вред здоровью;
- потеря зрения, речи, слуха;
- потеря какого-либо органа либо утрата органом его функций;
- неизгладимое обезображение лица;

- расстройство здоровья, соединенное со стойкой утратой общей трудоспособности не менее чем на одну треть (более, чем на 33%);
- полная утрата профессиональной трудоспособности;
- прерывание беременности;
- психическое расстройство.

Опасным для жизни является вред здоровью, вызывающий состояние, угрожающее жизни, которое может закончиться смертью. Предотвращение смертельного исхода в результате оказания медицинской помощи не изменяет оценку вреда здоровью как опасного для жизни.

Отметим, что согласно Правилам учета ДТП «погибшим» считается лицо, погибшее на месте ДТП либо умершее от его последствий в течение 30 последующих суток. Российский порядок учета количества погибших в ДТП многие годы был основан на 7-дневном правиле, слегка «улучшавшем» статистику: если участник ДТП умирал в больнице на восьмой день после аварии, его погибшим в ДТП не считали. Только с начала 2009 г. отечественный порядок соответствует международным нормам (Постановление Правительства РФ от 19.11.2008 г. № 859). «Раненый» - это лицо, получившее в ДТП телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения.

3.1.2 Понятие аварийности. Статистика аварийности по России. Анализ ДТП и аварийности. Виды, типы, цели и методы анализа.

Анализ состояния дорожной безопасности проводится на основании некоторых численных показателей, которые принято называть обобщённым термином «аварийность».

Аварийность - показатель безопасности дорожного движения в виде абсолютного числа дорожно-транспортных происшествий, числа погибших и раненых или в виде отношения количества ДТП к числу транспортных средств, численности населения, или пробегу автомобилей за определенный промежуток времени.

Для анализа аварийности используются абсолютные, удельные и относительные показатели аварийности, выражаемые в виде многочисленных коэффициентов.

Абсолютные показатели образуются в результате накопления данных о единичных ДТП. Основное назначение абсолютных показателей - отражение масштабов аварийности, оценка ущерба от ДТП, анализ динамики аварийности. К абсолютным показателям относятся: количество ДТП, число погибших, число раненых, количество ДТП из-за технической неисправности транспортных средств и другие. Для анализа должны использоваться также абсолютные показатели, характеризующие условия, в которых осуществляется деятельность по обеспечению БДД.

Набор показателей, характеризующих эти условия, зависит от уровня оценки БДД (федеральный, региональный, субъекта транспортной деятельности), основными среди них являются:

- характеристики социально-экономического развития региона (территория, численность населения);
- численность, состояние и развитие парка транспортных средств;
- состояние и развитие дорожной сети (протяженность различных дорог, интенсивность движения, в том числе по участкам дорог и в различные промежутки времени);
- наличие и эффективность системы оказания скорой медицинской помощи, контроля соблюдения требований БДД, количество субъектов транспортной деятельности;
- условия деятельности автотранспортных организаций (численность и структура парка; данные о маршрутах перевозок, численности, стаже, возрасте, квалификации водительского состава, наличие и организация предрейсовых медицинских осмотров и т.д.).

Абсолютные показатели малопригодны для сопоставительного анализа уровня обеспечения безопасности дорожного движения. Например, по абсолютному количеству ДТП, погибших и раненых, нельзя сравнить уровень безопасности движения в различных регионах из-за различия в численности транспортных средств, протяженности дорог и других специфических особенностей, объективно влияющих на эти показатели.

Удельные показатели представляют собой процентную долю одного абсолютного показателя аварийности от другого. Наиболее часто используют удельный вес ДТП, совершенных нетрезвыми водителями, в общем количестве ДТП по вине водителей или удельный вес ДТП по вине водителей транспортных средств отдельных типов; удельный вес ДТП отдельных видов в общем количестве ДТП; удельный вес ДТП в городах, других населенных пунктах, на автомобильных дорогах в общем количестве ДТП; удельный вес ДТП из-за определенного вида нарушений ПДД в общем количестве ДТП; удельный вес пострадавших (погибших, раненых) различных категорий участников дорожного движения в общем числе пострадавших (погибших, раненых) и др. Удельные показатели применяются для описания структуры аварийности.

Относительные показатели (или риски аварийности) образуются делением одного абсолютного показателя на другой. Наиболее часто используются такие относительные показатели, как количество ДТП, пострадавших на 10 тысяч транспортных средств, на 10 тысяч водителей, на 100 тысяч населения, на 100 километров автодорог и т.д. Эти показатели получили наиболее широкое распространение в мировой практике. К ним относятся **риски аварийности**:

- **транспортный риск** (или уровень безопасности дорожного движения в стране), рассчитывается как число погибших в ДТП в зависимости от уровня автомобилизации, то есть на 10 тыс. транспортных средств;

- **социальный риск** (или уровень риска гибели в ДТП) рассчитывается как число погибших в ДТП на 100 тыс. жителей стран;

- **тяжесть последствий ДТП**, рассчитывается как число погибших на 100 пострадавших в ДТП.

К основным методам анализа динамики аварийности относят оценку изменения показателей аварийности:

- по отношению к предшествующему периоду времени (например, к предыдущему месяцу, году);

- по отношению к базовому периоду времени (например, к аналогичному периоду прошлого года - АППГ);

- по отношению к среднему значению за несколько предшествующих лет и др.

Результаты анализа представляются в виде таблиц, графических зависимостей, диаграмм, карт.

Изучение и сопоставление динамики изменения показателей аварийности производится, как правило, для оценки результатов деятельности по обеспечению БДД, выявлению неблагоприятных тенденций, являющихся основанием для дальнейшего анализа, направленного на выяснение причин этих неблагоприятных изменений с целью принятия необходимых предупредительных мер.

Дорожно-транспортная аварийность продолжает оставаться одной из острейших социально-экономических проблем Российской Федерации. Ежегодно на дорогах страны в результате ДТП погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек, причем в большинстве своем это молодые люди трудоспособного возраста и дети.

В большинстве развитых зарубежных стран по оценкам ученых ежегодные потери от аварийности на автомобильном транспорте составляют 1-2 % от валового внутреннего продукта (ВВП). Однако в России социально-экономический ущерб от гибели и ранения людей в дорожно-транспортных происшествиях составляет 4-5 % от ВВП, что приводит к колоссальным потерям. Размер социально-экономического ущерба от ДТП и их последствий за 2004-2011 годы оценивается астрономической цифрой, превышающей 8,2 трлн. рублей, которую можно сопоставить с доходами консолидированных бюджетов всех субъектов Российской Федерации за 2012 г.

ДТП в России характеризуются высокой тяжестью последствий - примерно 10 погибших на 100 пострадавших в результате ДТП. Относительная опасность автомобильного транспорта превышает от-

носительную опасность воздушного транспорта более чем в 3 раза, а железнодорожного - в 10 раз. На 1 млрд. пасс.-км на автомобильном транспорте приходится двадцать погибших, на воздушном - шесть, на железнодорожном - два.

Ситуация осложняется тем, что высокие темпы роста автомобильного парка страны создают дополнительные предпосылки ухудшения обстановки на дорогах. Россия вступила в так называемую стадию «взрывного роста», которая будет продолжаться до достижения уровня «насыщения» - примерно 300-400 автомобилей на 1000 человек. В ряде городов и регионов, особенно в крупных городах, этот показатель уже превзойден.

Эта стадия характеризуется резким осложнением обстановки с обеспечением безопасности дорожного движения, ростом дорожно-транспортного травматизма. Как показывает анализ динамики дорожной аварийности в зарубежных странах, увеличение количества транспортных средств в стране неизбежно ведет к росту количества ДТП и числа раненых в них.

В 2006 году в стране была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.». Итогом реализации программных мероприятий стало сокращение на 18,9% числа погибших в ДТП. В количественном выражении этот показатель снизился с 34506 человек в 2004 году (начало разработки программы) до 27991 человека в 2012 году. Снизились социальный и транспортный риски, тяжесть последствий ДТП и, что особенно важно, детский дорожно-транспортный травматизм. Все это достигнуто на фоне 30-процентного прироста автопарка страны.

В целях улучшения положения в сфере безопасности дорожного движения на федеральном уровне Президентом РФ и Правительством РФ были приняты следующие важные документы, которые имеют непосредственное отношение к сфере безопасности дорожного движения и защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий:

- Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»;
- Указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года»;
- Постановление Правительства РФ от 6 августа 1998 г. № 894 «Об утверждении Правил государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации»;
- Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»;

- распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р «Транспортная стратегия России до 2030 г.»;
- Постановление Правительства РФ от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения»;
- распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г.»;
- Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» и ряд других нормативно-правовых актов.

В 2008 году рабочая группа экспертов Проекта «Безопасные дороги» Партии «Единая Россия» и ряда общественных организаций разработала комплексную Программу повышения уровня дорожной безопасности «Цель – НОЛЬ».

«Цель – НОЛЬ» – это краткая форма лозунга «Мы считаем неприемлемым, когда на наших дорогах люди гибнут или получают тяжелые травмы, и в перспективе мы должны свести летальные исходы и тяжелый травматизм к нулю». Эту задачу подтвердила Первая всемирная министерская конференция по дорожной безопасности, которая состоялась в Москве в 2009 году. В резолюции Генеральной Ассамблеи ООН, принятой 2 марта 2010 года по итогам этой конференции, период с 2011 по 2020 годы объявлен Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Работа в данном направлении осуществляется с использованием богатого мирового опыта и с учетом действующих международных соглашений и договоров, стороной которых является Россия.

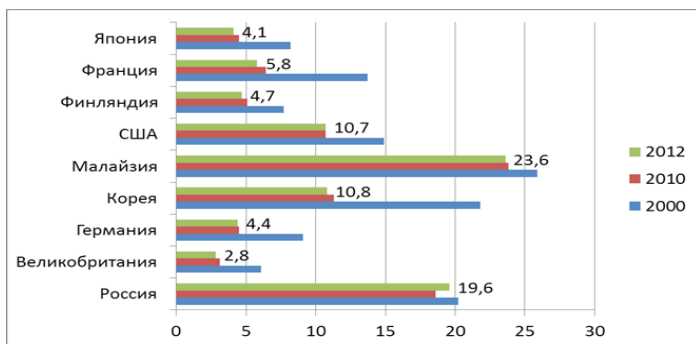
Достаточно ли предпринимаемых усилий? Обратимся к недавней статистике.

Абсолютные показатели (количество различных ДТП и пострадавших) выглядят для России традиционно устрашающе.



Приходится констатировать, что хотя за последние годы и наметилась тенденция снижения абсолютных показателей аварийности, уровень ее остается недопустимо высоким. К сожалению, достигнутые относительные показатели также не могут считаться приемлемыми.

На рисунке представлена динамика социального риска ДТП (смертность от ДТП на 100 тыс. жителей) в России и аналогичные данные по различным государствам Европы, Азии и США. Недавняя статистика охватывает период с 2000 по 2012 годы (последний выделен на диаграмме).



Достигнутые результаты представляются хотя и обнадеживающими, но еще явно недостаточными в сравнении с передовой зарубежной практикой. Более того, за первое десятилетие 21-го века некоторые страны продвинулись в снижении социального риска дальше, чем мы.

В нашей стране на 100 тысяч жителей за год в дорожно-транспортных происшествиях погибает в среднем в четыре раза больше людей, чем в ведущих странах Западной Европы, и приблизительно в два раза больше по сравнению с государствами Центральной Европы и США. По основным показателям аварийности на автомобильном транспорте Россия находится на одном из последних мест среди развитых стран Европы.

Отметим, что получить самые свежие данные по аварийности (в основном, абсолютные показатели) всегда можно на официальном сайте ГИБДД (см. ссылку Статистика ГАИ). Некоторая работа с цифрами позволяет сделать определённые обобщения.

	Количество ДТП на 10 тыс. ед. ТС		Число пострадавших на 100 тыс. жителей	
	абс.	% от среднего по России	абс.	% от среднего по России
Российская Федерация	44,8	100,0	200,4	100,0
г. Москва	29,9	66,8	127,4	63,6
Московская область	35,0	78,3	182,7	91,2
Центральный округ	42,0	93,8	196,1	97,9
г. С.-Петербург	47,8	106,7	209,3	104,5
Северо-Западный округ	50,8	113,4	240,1	119,8
Южный округ	42,8	95,5	190,1	94,9
Северо-Кавказский округ	33,4	74,5	124,9	62,3
Приволжский округ	46,6	104,0	197,1	98,3
Уральский округ	43,9	98,0	218,0	108,8
Сибирский округ	46,6	104,2	203,9	101,8
Дальневосточный округ	53,3	118,9	248,2	123,9

Из приведенной таблицы следует, например, что Москва и Московская область являются лидерами по наибольшему абсолютному количеству ДТП в 2012 г. – 12010 и 9241 случаев соответственно. Та же картина складывается и по пострадавшим (погибшим и раненым) – 14810 и 13140 человек соответственно.

Однако, несмотря на высокие абсолютные показатели, по относительным показателям аварийности в 2012г. Москва и область выглядели все же лучше, чем остальная страна, а в аутсайдерах были Дальневосточный и Северо-Западный федеральные округа.

Что касается относительных показателей аварийности, то их найти не всегда бывает просто. Приходится либо считать их самостоятельно, либо искать в различных профильных источниках – научных публикациях, докладах, зарубежных обзорах и т.п. Чтобы выявить действительно полезные обобщения необходимо учитывать *цели и методы* анализа ДТП.

Анализ динамики аварийности по отношению к предшествующему периоду сводится чаще всего к констатации «рост - снижение» показателей ДТП. При этом рост происшествий оценивается как признак неудовлетворительной деятельности, а снижение или прежний уровень числа происшествий позволяет положительно оценить работу по БДД. Однако, такая оценка далеко не всегда справедлива. Прежде всего, неверным является предположение, что объективный уровень БДД характеризуется значениями показателей предыдущего периода, что далеко не всегда правильно. ДТП по своей природе - случайное событие, т.е. наблюдаемое число инцидентов изменяется под влиянием случайных факторов, это влияние необходимо учитывать, чтобы получить более правильные выводы об изменении показателей ДТП.

При анализе динамики по отношению к базовому году, важное значение имеет выбор точки базы. Если это была точка наивысшего уров-

ня аварийности, то незначительное снижение показателей аварийности в течение ряда лет не может говорить о положительной тенденции в обеспечении БДД.

Колебания анализируемых показателей можно сгладить, если проводить анализ динамики по средним показателям. Период усреднения берется, как правило, в 3 или 5 лет. Таким образом, подсчитываются средние показатели аварийности за последующие периоды в 3-5 лет.

В заключение подчеркнем, что низкий уровень дорожной безопасности является следствием действия совокупности негативных факторов, для устранения влияния которых необходимо совершенствовать функционирование всей системы обеспечения безопасности дорожного движения.

На первый взгляд должна существовать прямая зависимость между числом ДТП, численностью населения в стране и количеством автомобилей. Но такой вывод приблизителен. Общепризнано, что на аварийность оказывают, куда большее влияние общая культура и законопослушность граждан, состояние дорожной сети и организации движения. Аварийность в своей основе имеет ярко выраженные социально-экономические корни. В развитых странах даже при росте численности парка автомобилей удается снизить как относительные показатели аварийности, так и абсолютное количество ДТП.

Зарубежный опыт работы по повышению безопасности дорожного движения показывает, что даже при уровне автомобилизации, в 2-4 раза превышающем существующий уровень в России, можно снижать уровень аварийности на 3-5 % в год с помощью относительно простых и недорогостоящих решений и программно-целевого подхода.

В течение последнего десятилетия страны - лидеры в области безопасности дорожного движения (например, страны Скандинавии, Германия и др.) успешно реализовали потенциал такого подхода.

Прежде всего, речь идет о совершенствовании системы управления безопасностью дорожного движения, информационно-пропагандистской работе с разными группами населения, работе с детьми по профилактике ДТП, решениях по сдерживанию скоростей движения транспортных средств, совершенствовании системы подготовки водителей и их допуска к управлению транспортными средствами, формировании общественного мнения и пропаганды в области безопасности дорожного движения (в частности, использование ремней безопасности, шлемов, светоотражателей и др.).

Принятая в 2013г. новая Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» позволяет надеяться на продолжение позитивных тенденций.

Ожидаемыми конечными результатами реализации Федеральной целевой программы являются:

- сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82%) по сравнению с 2012 годом;
- сокращение социального риска к 2020 году на 30,5% по сравнению с 2012 годом;
- сокращение транспортного риска к 2020 году на 36,7% по сравнению с 2012 годом.

Решение проблемы снижения аварийности потребует координации усилий всех структур, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов на основе научного обоснования приоритетности мероприятий, выработки и реализации долгосрочной стратегии по повышению безопасности дорожного движения.

3.2 Государственная система учета и анализа ДТП. Государственная статистическая отчетность. Сбор и обобщение первичной информации о ДТП. Учет ДТП в транспортном предприятии. Анализ причин, факторов и обстоятельств ДТП. Использование этих данных для устранения предпосылок к ДТП в предприятии. Анализ причин и условий, способствовавших возникновению ДТП.

3.2.1 Государственная система учета и анализа ДТП. Государственная статистическая отчетность. Сбор и обобщение первичной информации о ДТП.

1. Основы построения системы государственного учета и анализа ДТП заложены в статье 9 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Данная система создается в целях организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ и органами местного самоуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, является одним из инструментов данной политики.

Пункт 1 статьи 9 определяет перечень показателей состояния безопасности дорожного движения, учет которых ведется на территории Российской Федерации, к ним относятся количественные показатели:

- дорожно-транспортных происшествий;
- пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств;
- нарушителей Правил дорожного движения;
- административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения;
- другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению (на-

пример, протяженность, техническое состояние автомобильных дорог и наличие на них объектов сервиса, количество зарегистрированных автомототранспортных средств и прицепов к ним, количество трамваев и троллейбусов и др.).

2. Подробно **порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения** устанавливается Правительством РФ. Данный порядок установлен Постановлением Правительства РФ от 30 апреля 1997 г. № 508 (ред. от 02.02.2000) «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения».

Данный документ в первую очередь определяет субъекты, ответственные за ведение государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения. Его осуществляют:

а) в отношении количества дорожно-транспортных происшествий, нарушителей Правил дорожного движения, административных правонарушений и преступлений против безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта, граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автомототранспортными средствами, - органы внутренних дел;

б) в отношении количества пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях граждан - медицинские учреждения (независимо от формы собственности) и органы внутренних дел;

в) в отношении количества осужденных за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта - органы юстиции;

г) в отношении протяженности, технического состояния автомобильных дорог и наличия на них объектов сервиса - органы управления автомобильными дорогами общего пользования, органы местного самоуправления, юридических и физических лиц, в ведении которых находятся автомобильные дороги;

д) в отношении количества зарегистрированных в установленном порядке ГИБДД МВД РФ автомототранспортных средств и прицепов к ним - органы внутренних дел;

е) в отношении количества трамваев и троллейбусов - юридические лица, являющиеся владельцами городского электрического транспорта.

Подробные правила учета показателей состояния безопасности дорожного движения устанавливаются соответствующими постановлениями Правительства РФ:

- Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации утверждены Постановлением Правительства РФ от 6 августа 1998 г. № 894;

- Правила учета дорожно-транспортных происшествий утверждены Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 (ред. от 04.09.2012);

- Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения по протяженности, техническому состоянию автомобильных дорог Российской Федерации и наличию на них объектов сервиса, по количеству трамваев и троллейбусов утверждены Постановлением Правительства РФ от 4 декабря 1998 г. № 1441 (ред. от 02.02.2000).

3. Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации устанавливают единый порядок государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения являются открытыми для опубликования.

Порядок организации учета и обобщения сведений о показателях состояния безопасности дорожного движения определяется Министерством внутренних дел РФ. Государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения ведется органами внутренних дел по специальным формам. В формы государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения включаются:

- количество дорожно-транспортных происшествий - количество зарегистрированных органами внутренних дел дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли или ранены люди, а также число погибших и раненых в них граждан (учет ведется в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий);

- количество нарушителей Правил дорожного движения - число выявленных органами внутренних дел лиц, совершивших нарушения нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, за которые законодательством Российской Федерации предусмотрена административная ответственность;

- количество административных правонарушений в области безопасности дорожного движения - количество выявленных органами внутренних дел нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, за которые законодательством Российской Федерации предусмотрена административная ответственность;

- количество преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта - количество зарегистрированных органами внутренних дел нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, определяемых уголовным законодательством Российской Федерации как преступления;

- количество граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами, - число лиц, получивших в установленном порядке водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами, а также троллейбусом и трамваем;

- количество автотранспортных средств и прицепов к ним - количество зарегистрированных в установленном порядке ГИБДД МВД РФ автотранспортных средств и прицепов к ним.

Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения по установленным формам предоставляются органам государственной власти Российской Федерации, органам государственной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления безвозмездно, другим юридическим и физическим лицам - на договорной основе.

4. Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения по протяженности, техническому состоянию автомобильных дорог Российской Федерации и наличию на них объектов сервиса, по количеству трамваев и троллейбусов осуществляют органы управления автомобильными дорогами общего пользования, органы местного самоуправления, юридические и физические лица, в ведении которых находятся эти автомобильные дороги, трамваи или троллейбусы. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения также являются открытыми для опубликования. Результаты государственного учета заносятся в специальные формы учета, причем по каждой автомобильной дороге с указанием ее полного наименования и протяженности. Правила содержат подробный перечень объектов, в отношении которых ведется государственный учет.

5. Правила учета дорожно-транспортных происшествий определяют, что учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия. Учет осуществляется для изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин и условий.

Учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется:

- органами внутренних дел;
- владельцами транспортных средств;
- государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог.

Органы внутренних дел производят учет дорожно-транспортных происшествий на территории обслуживания. Владельцы транспортных средств обязаны немедленно сообщить в орган внутренних дел по месту своего нахождения о каждом дорожно-транспортном происшествии с участием принадлежащих им транспортных средств. Государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог учитывают дорожно-транспортные

происшествия, совершенные на дорогах, находящихся в их ведении.

Медицинские организации ведут учет погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях. В государственную статистическую отчетность по дорожно-транспортным происшествиям включаются сведения только о дорожно-транспортных происшествиях, в которых погибли или были ранены люди.

Приказом МВД РФ от 18 июня 1996 г. № 328 (в ред. от 16.02.2009 № 137) «О мерах по реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647» утверждены Карточка учета дорожно-транспортного происшествия (приложение 1) и Инструкция по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел (приложение 2).

Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации утверждены Федеральной дорожной службой РФ 29 мая 1998 г. и введены в действие ее Приказом от 23 июля 1998 г. № 168. Они определяют единый порядок и формы учета и анализа дорожно-транспортных происшествий, обязательные для выполнения всеми государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог (дорожными организациями). Учет и анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях, а также работа по обеспечению безопасности движения должны проводиться дорожными организациями совместно с Государственной автомобильной инспекцией.

В числе обязанностей владельцев транспортных средств по учету дорожно-транспортных происшествий числится необходимость ежемесячно сверять с территориальными органами внутренних дел сведения о дорожно-транспортных происшествиях с участием принадлежащих им транспортных средств.

Согласно п. 4.5 Инструкции по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел главные государственные автомобильные инспектора городов, районов (районов в городах), командиры строевых подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции не реже одного раза в месяц предоставляют владельцам транспортных средств (юридическим лицам), дорожным и коммунальным службам либо владельцам дорог возможность проведения сверки данных о дорожно-транспортных происшествиях.

За неисполнение предусмотренной обязанности может следовать административная ответственность как за осуществление предпринимательской деятельности с нарушением условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией).

3.2.2 Учет ДТП в транспортном предприятии. Анализ причин, факторов и обстоятельств ДТП. Использование этих данных для устранения предпосылок к ДТП в предприятии. Анализ причин и условий, способствовавших возникновению ДТП.

Статья 20 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» закрепляет основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств.

Одним из таких требований является обязанность анализировать и устранять причины ДТП и нарушений Правил дорожного движения с участием принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям транспортных средств.

Согласно Правилам учета дорожно-транспортных происшествий, утв. Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647, учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия, то есть события, возникшие в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при которых погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

При этом указанными Правилами установлено, что учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется:

- для изучения причин и условий их возникновения;
- для принятия мер по устранению этих причин и условий.

Учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется, в том числе и владельцами транспортных средств. Владельцы транспортных средств должны учитывать дорожно-транспортные происшествия с участием принадлежащих им транспортных средств независимо от места их совершения.

Кроме того, владельцы транспортных средств ежемесячно сверяют с управлениями (отделами) органа внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям сведения о дорожно-транспортных происшествиях с участием принадлежащих им транспортных средств.

Учет ДТП в субъектах транспортной деятельности осуществляется работниками службы БДД или иными лицами, назначенными приказом по предприятию или организации.

Форма учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств определяется Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации. Действующая форма, состоящая из 2-х разделов, представлена на следующем рисунке.

Утверждена
Приказом Министра транспорта
Российской Федерации
от 02.04.1996 № 22

**Форма учета дорожно-транспортных происшествий
владельцами транспортных средств**

Раздел 1. Сведения, подлежащие сверке с территориальными органами внутренних дел

Владелец транспортных средств _____
Адрес владельца транспортных средств _____

№ п/п	Учетный номер карточки (МВД)	Дата дорожно-транспортного происшествия	Время дорожно-транспортного происшествия	Место дорожно-транспортного происшествия	Вид дорожно-транспортного происшествия	Модель и номерной знак транспортного средства	Фамилия, имя, отчество водителя	Условия и обстоятельства, способствовавшие возникновению ДТП (погольные, дорожные условия, состав и действия участников ДТП)	Выявленные причины дорожно-транспортного происшествия	Последствия дорожно-транспортного происшествия	Примечание	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Раздел 2. Сведения внутреннего характера, подлежащие выяснению в процессе проведения служебного расследования

№ п/п	Данные о водителе: а) фамилия, имя, отчество б) квалификация, стаж работы (всего лет, в т.ч. в организации на данном автомобиле в) на каком часу работы произошло ДТП г) состояние здоровья	Данные о транспортном средстве: срок эксплуатации, пробег, время проведения последних ТО-1* и "ТО-2"	Условия организации и осуществления перевозок, приведших к ДТП: а) вид груза, вес груза, правильность загрузки транспортного средства, число пассажиров, маршрут, отклонение от маршрута, вид перевозки; б) нарушение правил: перевозок, эксплуатации, ремонта, режима труда и отдыха водителя и др.	Последствия дорожно-транспортного происшествия			Принятые меры	Примечание	
				сведения о пострадавших в ДТП по вине работников организации: а) категория (пассажир, водитель, пешеход и иное лицо); б) тяжесть последствий (погиб, ранен); в) Ф.И.О., возраст	материальный ущерб от повреждения (млн. руб.)	иные сведения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Приказом Минавтотранса РСФСР от 26 апреля 1990 г. № 49 было утверждено Положение о порядке проведения служебного расследования дорожно-транспортных происшествий, согласно которому целью служебного расследования является:

- установление обстоятельств, условий и причин возникновения ДТП;
- выявление нарушений установленных норм и правил, регламентирующих безопасность дорожного движения;
- разработка мероприятий по устранению причин происшествий.

При служебном расследовании, в пределах компетенции лица, его проводящего, должны быть выявлены:

- обстоятельства, предшествующие происшествию;
- причины происшествия;
- влияния дорожных и других факторов на возникновение ДТП;
- последствия происшествия;
- лица, деятельность которых связана с возникновением происшествия, и конкретная вина каждого из них (предварительно);
- недостатки в работе автотранспортного предприятия (организации), способствующие возникновению дорожно-транспортных происшествий.

Данным Положением установлена обязанность руководителя автотранспортного предприятия (организации) при возникновении происшествия с пострадавшими в 5-суточный срок проводить разбор причин и обстоятельств, способствовавших его возникновению.

При этом до трудового коллектива должны быть доведены:

- причины происшествия;
- результаты разбора;
- принимаемые меры.

По каждому происшествию, при котором погибло 3 или пострададо 5 и более человек:

- проводится в 7-дневный срок разбор причин и обстоятельств, способствовавших возникновению происшествия;
- разрабатываются мероприятия по предотвращению происшествий.

Результаты разбора и принятые меры также доводятся до трудовых коллективов.

ВАЖНО! Следует отметить, что положения вышеупомянутого приказа Минавтотранса РСФСР от 26 апреля 1990 г. № 49 в настоящее время применяются с учетом Приказа Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7 и лишь в той мере, в которой не противоречат ему, т.е. носят **добровольный** характер.

При анализе структуры аварийности в автотранспортной организации (АТО) возможно использовать удельные и относительные показатели аварийности, объектами сопоставления при таком анализе могут быть:

- виды ДТП;
- типы и марки транспортных средств;
- группы водителей с различным стажем (общим и в предприятии), возрастом, другими особенностями;
- регулярные маршруты, обслуживаемые предприятием;
- подразделения предприятия (колонны, отряды, бригады) и др.

При этом сопоставление производится также со средними значениями соответствующих показателей по отрасли.

Для детализации причин аварийности проводится анализ по времени и месту совершения ДТП, виду и характеру перевозки, видам нарушений ПДД, часу работы на линии и т.д. Целью анализа является выявление «узких мест» - условий, характеризующихся повышенной частотой совершения ДТП или повышенной тяжестью последствий.

Анализ завершается построением матрицы «причины ДТП - мероприятия (или направления деятельности) по устранению причин ДТП».

При выявлении причин используются также материалы служебных расследований, проводятся опросы водителей и специалистов предприятия.

Для проведения анализа в АТО необходимо иметь и накапливать не только данные о ДТП, но и данные о последствиях ДТП; данные о подвижном составе, о водительском составе (сведения о водителях, как правило, накапливаются и обобщаются в карточках персонального учета водителей); данные о нарушениях ПДД и принятых мерах; сведения о реализации запланированных мероприятий по БДД (количество проверок, медосмотров, инструктажей и т.д.).

Ниже приводится перечень возможных критериев БДД, разделенных по основным задачам по предупреждению ДТП.

1. Обеспечение надежности водительского состава.

1.1. «Аварийные» показатели:

- количество ДТП, погибших и раненых в ДТП по вине водителей;
- коэффициент виновности (отношение количества ДТП по вине водителей к ДТП с участием транспортных средств АТО).

1.2. «Неаварийные» показатели:

- количество выявленных нарушений ПДД водителями на линии по отношению к числу проверок;
- число «проблемных» водителей (в нетрезвом, переутомленном, болезненном состоянии), отстраненных после предрейсового медосмотра;
- количество водителей с неоднократными нарушениями ПДД;
- число водителей, повысивших свою квалификацию;
- число водителей со стажем работы до 1 года.

2. Обеспечение технической исправности транспортных средств в эксплуатации.

2.1. «Аварийные показатели»:

- количество ДТП по причине технической неисправности ТС;
- удельная тяжесть последствий, связанная с неисправностью ТС.

2.2. «Неаварийные» показатели:

- количество сходов с линии по технической неисправности;
- количество автомобилей, выявленных на линии с техническими неисправностями;
- количество автомобилей, не оснащенных необходимыми приборами и оборудованием и др.;
- количество автомобилей со сроками эксплуатации, превышающими нормативы.

3. Обеспечение безопасности при организации перевозочного процесса.

3.1. «Аварийные» показатели:

- количество ДТП, совершенных водителями после 8 часов работы водителя на линии;
- количество ДТП, совершенных неопытными водителями (с общим стажем от 1 до 3 лет).

3.2. «Неаварийные показатели»:

- количество выявленных нарушений режимов труда и отдыха водителей и иных нарушений Правил перевозки пассажиров и грузов;
- процент водителей, не охваченных предрейсовым медосмотром. Данный показатель может быть определен при комплексной проверке деятельности АТО, включая деятельность по осуществлению предрейсовых медицинских осмотров водителей, необходимость которых установлена ст. 23 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.12.2013) «О безопасности дорожного движения».

Согласно разделу II п.6 Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утв. Приказом Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7), далее – Правила, предусмотрен ряд мероприятий, которые субъект транспортной деятельности проводит в целях предупреждения ДТП.

В случае ДТП с участием транспортных средств, принадлежащих субъекту транспортной деятельности, субъект транспортной деятельности проводит **анализ причин и условий, способствовавших возникновению ДТП**, результаты которого оформляются документально и хранятся не менее трех лет.

При осуществлении указанного анализа устанавливаются:

- 1) в отношении работника субъекта транспортной деятельности, управлявшего транспортным средством (далее - водитель):
 - фамилия, имя, отчество (при наличии), общий стаж вождения данной категории транспортного средства, стаж работы у субъекта транспортной деятельности, стаж работы на данном транспортном средстве, а также по возможности те же сведения о других водителях - участниках ДТП;
 - прохождение водителем медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В отношении водителя, находившегося во время ДТП в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, - обстоятельства, при которых он оказался за рулем в состоянии опьянения;
 - соблюдение водителем в предшествовавший ДТП период режима труда и отдыха;
 - соблюдение водителем законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и настоящих Правил;
 - наличие у водителя административных правонарушений в области дорожного движения и трудовой дисциплины в течение года, предшествовавшего данному происшествию, наличие взысканий у данного водителя в течение года;

- организация повышения квалификации и профессионального мастерства водителя, соблюдение условий стажировки водителя;

2) в отношении транспортного средства:

- модель транспортного средства;

- государственный регистрационный знак (для городского наземного электрического транспорта - бортовой номер), расположение рулевого управления на транспортном средстве;

- наличие неисправностей транспортного средства в момент ДТП;

- наличие диагностической карты, подтверждающей прохождение технического осмотра транспортного средства;

- организация технического обслуживания и ремонта транспортного средства, включая:

- периодичность технического обслуживания транспортного средства и сроки проведения последнего технического обслуживания транспортного средства, а также лицо, ответственное за его проведение;

- соблюдение межсервисного пробега;

- наличие и перечень неисправностей, обнаруженных при техническом обслуживании транспортного средства;

- наличие письменных обращений водителя к субъекту транспортной деятельности о выявленных в процессе эксплуатации транспортного средства неисправностях.

3) в отношении должностных лиц субъекта транспортной деятельности:

- фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего предрейсовый контроль технического состояния транспортного средства, соответствие указанного лица квалификационным и профессиональным требованиям, соблюдение условий и порядка проведения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства;

- фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего инструктаж водителей (в предусмотренных настоящими Правилами случаях), соответствие указанного лица квалификационным и профессиональным требованиям, соблюдение требований к проведению инструктажа в соответствии с настоящими Правилами;

- фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего предрейсовый медицинский осмотр, соответствие указанного лица квалификационным и профессиональным требованиям, соблюдение условий и порядка проведения предрейсового медицинского осмотра;

- соблюдение положений законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и настоящих Правил;

- меры, принятые субъектом транспортной деятельности к водителям, имеющим административные правонарушения в области дорожного движения.

ТЕМА 4. ДОРОЖНЫЙ ФАКТОР И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

4.1 Понятие о категориях дорог. Влияние дорожных факторов на безопасность движения. Устройство, эксплуатация и содержание дорог. ГОСТы и стандарты по дорогам. Пересечения автомобильных и железных дорог как наиболее опасные участки дорожно-транспортной сети. Нормы обустройства железнодорожных переездов. Типичные опасные ситуации, возникающие при проезде железнодорожных переездов.

Обследование дорожных условий силами предприятия (сезонные, перед открытием маршрута). Оценка режимов движения. Нормирование скоростей движения на маршрутах в зависимости от дорожных условий. Выбор регулярных маршрутов. Порядок открытия маршрута. Паспорт маршрута и схема опасных участков на маршруте.

4.1.1 Понятие о категориях дорог. Влияние дорожных факторов на безопасность движения.

Отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации, регулирует Федеральный Закон от 08.11.2007г. № 257-ФЗ (в ред. от 22.10.2014г.) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Статья 5 данного Закона вводит следующую **классификацию автомобильных дорог** в зависимости от их значения:

- 1) автомобильные дороги федерального значения;
- 2) автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения;
- 3) автомобильные дороги местного значения;
- 4) частные автомобильные дороги.

Автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на автомобильные дороги **общего пользования** и автомобильные дороги **необщего пользования**.

К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

Закон об автомобильных дорогах относит к **автомобильным дорогам общего пользования федерального значения** следующие автомобильные дороги:

- соединяющие столицу Российской Федерации - город Москву со столицами сопредельных государств, с административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации;

- включенные в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации.

Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения могут быть также автомобильные дороги:

- соединяющие между собой административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации;

- являющиеся подъездными дорогами, соединяющими автомобильные дороги общего пользования федерального значения, и имеющие международное значение крупнейшие транспортные узлы (морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции), а также специальные объекты федерального значения;

- являющиеся подъездными дорогами, соединяющими административные центры субъектов Российской Федерации, не имеющие автомобильных дорог общего пользования, соединяющих соответствующий административный центр субъекта Российской Федерации со столицей Российской Федерации - городом Москвой, и ближайшие морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции.

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения утвержден Постановлением Правительства РФ от 17 ноября 2010 г. № 928 (в ред. от 28.08.2014 № 868).

К автомобильным дорогам необщего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд.

Перечни автомобильных дорог необщего пользования федерального, регионального или межмуниципального **значения** утверждаются соответственно уполномоченными федеральными органами исполнительной власти, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации. В перечень автомобильных дорог необщего пользования регионального или межмуниципального значения не могут быть включены автомобильные дороги необщего пользования федерального значения и их участки. Перечень автомобильных дорог необщего пользования местного значения может утверждаться органом местного самоуправления.

Подчеркнем, что приведенная выше классификация автомобильных дорог исходит из их значения для народного хозяйства. Классификация дорог по техническим признакам и параметрам несколько иная и определяется ГОСТ Р 52398-2005, а также Постановлением Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».

Согласно ГОСТу применены следующие термины с соответствующими определениями:

1. Техническая классификация автомобильных дорог: Разделение множества автомобильных дорог по классификационным признакам на классы и категории.

2. Класс автомобильной дороги: Характеристика автомобильной дороги по условиям доступа на нее.

3. Категория автомобильной дороги: Характеристика, отражающая принадлежность автомобильной дороги соответствующему классу и определяющая технические параметры автомобильной дороги.

4. Доступ на автомобильную дорогу: Возможность въезда на автомобильную дорогу и съезда с нее транспортных средств, определяемая типом пересечения или примыкания.

Автомобильные дороги по условиям движения и доступа на них транспортных средств разделяют на три **класса**:

- автомагистраль,
- скоростная дорога,
- дорога обычного типа (нескоростная дорога).

К классу «автомагистраль» относят автомобильные дороги:

- имеющие на всем протяжении многополосную проезжую часть с центральной разделительной полосой;

- не имеющие пересечений в одном уровне с автомобильными, железными дорогами, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками;

- доступ на которые возможен только через пересечения в разных уровнях, устроенных не чаще чем через 5 км друг от друга.

К классу «скоростная дорога» относят автомобильные дороги:

- имеющие на всем протяжении многополосную проезжую часть с центральной разделительной полосой;

- не имеющие пересечений в одном уровне с автомобильными, железными дорогами, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками;

- доступ на которые возможен через пересечения в разных уровнях и примыкания в одном уровне (без пересечения потоков прямого направления), устроенных не чаще, чем через 3 км друг от друга.

К классу «дороги обычного типа» относят автомобильные дороги, не отнесенные к классам «автомагистраль» и «скоростная дорога»:

- имеющие единую проезжую часть или с центральной разделительной полосой;
- доступ на которые возможен через пересечения и примыкания в разных и одном уровне, расположенные для дорог категорий IB, II, III не чаще, чем через 600 м, для дорог категории IV не чаще, чем через 100 м, категории V- 50 м друг от друга.

Автомобильные дороги по транспортно-эксплуатационным качествам и потребительским свойствам разделяют на **категории** в зависимости от:

- количества и ширины полос движения;
- наличия центральной разделительной полосы;
- типа пересечений с автомобильными, железными дорогами, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками;
- условий доступа на автомобильную дорогу с примыканий в одном уровне.

Техническая классификация автомобильных дорог общего пользования

Класс автомобильной дороги	Категория автомобильной дороги	Общее количество полос движения	Ширина полосы движения, м	Центральная разделительная полоса	Пересечения с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками	Пересечения с железными дорогами и трамвайными путями	Доступ на дорогу с примыканиями в одном уровне
Автомагистраль	IA	4 и более	3,75	Обязательна	В разных уровнях		Не допускается
Скоростная дорога	IB	4 и более	3,75		Допускается без пересечения прямого направления		

Дорога обычно- го типа (неско- ростная дорога)	IV	4 и бо- лее ¹	3,75	Обяза- тельна	Допу- скаются пере- сечения в одном уровне со свето- форным регулиру- ванием	В разных уровнях	Допуска- ется
	II	4	3,5	Допу- скается отсут- ствие ²			
				2 или 3 ³	3,75	Не тре- буется	Допуска- ются пере- сечения в одном уровне ⁴
	III	2	3,5				
	IV	2	3,0				
	V	1	4,5 и более				

¹⁾ Более шести полос допускается только на существующих автомобильных дорогах.

²⁾ На дороге категории II требование к наличию разделительной полосы определяется проектом организации дорожного движения.

³⁾ Три полосы движения только для существующих автомобильных дорог.

⁴⁾ Пересечение 4-полосной дороги категории II с аналогичной осуществляется в разных уровнях. Другие варианты пересечения дорог категории II с дорогами категорий II и III могут осуществляться как в разных уровнях, так и в одном (при условии светофорного регулирования, «отнесенных» левых поворотов или пересечения кольцевого типа).

При проектировании и строительстве дорог с твердым покрытием исходят из некоей условной «расчетной» скорости, которая всегда больше максимально допустимой ПДД РФ. Вместе с тем, чем больше расчетная скорость, тем выше качество дороги, а следовательно, выше и фактические скорости автомобилей. Так, для дорог I категории, проложенных по равнинной местности, расчетная скорость - 150 км/ч, для дорог II категории - 120 км/ч. Поэтому нередко на автомагистрали разрешается движение с наибольшей скоростью, а на отдельных участках дорог (по решению органов власти) - движение с более высокой скоростью, чем предусмотрено Правилами.

Основные учитываемые в проектировании автомобильных дорог технические показатели - расчетные скорость и расчетная нагрузка на ось. Под расчетной скоростью понимается максимальная возможная по условиям устойчивости и безопасности скорость движения

одиночных транспортных средств при нормальных условиях погоды и сцепления шин с поверхностью дороги. Нормальными условиями сцепления шин считаются значения коэффициента продольного сцепления 0,6 для сухого покрытия, и 0,4 - для увлажненного покрытия. Подобное определение расчетной скорости предполагает, что любой элемент дороги просчитывается с учетом требований обеспечения безопасного движения одиночного автомобиля с расчетной скоростью, соответствующей данной категории дороги. При расчете дорожных одежд и земляного полотна дорог общего пользования используются показатели расчетной нагрузки на ось, приведенные в табл. Расчетные скорости движения и расчетная нагрузка на ось приводятся в таблице (из актуализированной редакции СНиП 2.05.02-85):

Категория дороги	Расчетные скорости, км/ч			Расчетная нагрузка на ось, кН (т)	
	Основные	Допускаемые на грудных участках местности		Одиночная, наиболее нагруженная ось	Две спаренные оси
		Пересеченной	Горной		
I-a	150	120	80	100 кН (10 т)	180 кН (18 т)
I-б, II	120	100	60	100 кН (10 т)	180 кН (18 т)
III	100	80	50	100 кН (10 т)	180 кН (18 т)
IV	80	60	40	60 кН (6 т)	100 кН (10 т)
V	60	40	30	-	-

Свойства дороги, определяющие её качество:

- оптимальная средняя техническая скорость движения потока автомобилей;
- обеспеченность (или надежность) - обеспечение в течение заданного периода времени оптимальной средней технической скорости движения потока автомобилей;
- обеспечение уровня безопасности движения транспортного потока по дорожным условиям;
- обеспечение уровня удобства (комфортности) движения транспортного потока по дорожным условиям.

Кроме основных свойств дорога должна обладать эстетическими, экологическими, эргономическими и другими показателями, включая степень обслуживания автомобильного транспорта устройствами и предприятиями различного назначения.

Эксплуатационными показателями дорог считают:

- пропускную способность дорог;
- среднюю скорость движения;
- безопасность движения;
- срок службы дороги.

На **участки со скользким и неровным покрытием** приходится до 75 % всех ДТП, связанных с неблагоприятными дорожными условиями, и именно поэтому, важнейшим фактором, от которого зависят возможность реализации тяговой силы автомобиля, устойчивость автомобиля против заноса на кривых в плане, возможность безопасного торможения являются условия сцепления пневматических шин с покрытием дороги.

Коэффициентом сцепления ϕ называют отношение максимально-го тягового или тормозного усилия P (при превышении P начинается пробуксовывание ведущего колеса или проскальзывание заторможенного) к вертикальной нагрузке на колесо G .

Нормируют две величины коэффициента сцепления:

- коэффициент продольного сцепления ($\phi_{\text{пр}}$) - коэффициент сцепления, соответствующий началу буксования и проскальзывания колеса без воздействия боковой силы (используется при расчетах длины тормозного пути, тяговых расчетах);
- коэффициент поперечного сцепления ($\phi_{\text{поп}}$) - поперечная составляющая коэффициента сцепления при смещении колеса под углом к плоскости движения, когда колесо одновременно и вращается и проскальзывает вбок (в расчетах, как правило, игнорируется).

Коэффициент сцепления на мокрых и особенно загрязненных покрытиях значительно ниже, чем у сухих. В таких условиях шина должна разрушать грязе-водную пленку в зоне контакта с покрытием. Чем выше вязкость пленки и сильнее износ протектора, тем ниже коэффициент сцепления. При сильном износе или малой высоте и расчлененности протектора наличие водной пленки толщиной в несколько миллиметров может вызвать аквапланирование (т.е. нарушение контакта передних колес с покрытием и частичную потерю управляемости автомобилем). Эффект аквапланирования состоит в том, что при большой скорости движения в передней части зоны контакта шины с дорожным покрытием вода не успевает выжаться в стороны. Под шиной образуется водяной клин, дающий гидродинамическую подъемную силу, которая снижает давление колеса на поверхность покрытия. Наблюдения и расчеты показывают, что на гладких покрытиях аквапланирование может возникнуть при толщине пленки 2-3 мм. Скорость, при которой возникает аквапланирование, колеблется от 60 до 100 км/ч.

Наихудшие условия сцепления при различных видах зимней скользкости. При наличии на покрытии рыхлого снега коэффициент сцепления главным образом зависит от толщины снежного слоя, его температуры и влажности. У снежного наката (уплотненного колесами снега), характерного для дорог Восточной Сибири, коэффициент сцепления возрастает при температурах ниже -25°C . Значение коэффициента сцепления изменяется в широком диапазоне в зависимости от действия различных факторов.

Дорожное покрытие	Состояние покрытия	ϕ
Асфальтобетонное, цементобетонное, все типы усовершенствованных облегченных покрытий	сухое, чистое	0,6-0,8
	мокрое, чистое	0,35-0,5
	мокрое, грязное	0,20-0,45
	покрытое мокрым снегом, снежно-ледяной коркой, обледенелое	0,20-0,30
Щебеночное, гравийное	сухое	0,6-0,7
	мокрое	0,3-0,45
	покрытое мокрым снегом, снежно-ледяной коркой, обледенелое	0,15-0,30
Грунтовая дорога	сухая	0,5-0,6
	увлажненная, при распутице	0,2-0,45
	покрытая мокрым снегом, снежно-ледяной коркой, обледенелая	0,08-0,15

Ширина полосы движения и проезжей части являются важными факторами, влияющими на скоростной режим движения. При ширине полосы 3 м во время встречных разъездов безопасность обеспечивается лишь на небольшой скорости. В противном случае возможно столкновение или съезд транспортного средства на обочину. Но на дорогах низших категорий обочина не имеет усовершенствованного покрытия, поэтому съезд на нее может привести к боковому скольжению и опрокидыванию автомобиля. При ширине полосы 3,5 м возможны безопасные интервалы между встречными автомобилями и между автомобилями и обочинами. Полоса движения шириной 3,75 м полностью обеспечивает необходимую безопасность и допускает встречный разъезд автомобилей без снижения скорости, даже если она близка к предельной у обоих автомобилей.

Нормативные требования к параметрам геометрических элемен-

тов поперечного профиля автомобильных дорог приведены в таблице. Требования установлены постановлением Правительства Российской Федерации от 28.09.2009 г. № 767.

№ п/п	Параметры элементов автомобильной дороги	Категории автомобильной дороги				
		II	III	IV	V	
1.	Общее число полос движения, штук	4	2	2	2	1
2.	Ширина полосы движения, м	3,5 - 3,75	3,5 - 3,75	3,25 - 3,5	3 - 3,25	3,5 - 4,5
3.	Ширина обочины (не менее), м	2,5 - 3	2,5 - 3	2 - 2,5	1,5 - 2	1 - 1,75

Чтобы исключить влияние на водителей встречных транспортных потоков, на дорогах с несколькими проезжими частями часто устраивают **разделительные полосы**. Кроме того, они являются преградой для съезда автомобилей с одной проезжей части на другую. На разделительной полосе устанавливают щиты или высаживают частый кустарник, предотвращающие ослепление водителей встречным светом фар. Ширина полосы может достигать 6 м. На узких разделительных полосах иногда устанавливают железобетонные или металлические ограждения. На автомагистралях посередине разделительной полосы устанавливают металлическую сетку, которая не дает возможности пересекать дорогу пешеходам, а также животным.

Одним из основных факторов, влияющих на скорость и безопасность движения, является **расстояние видимости** самой дороги и участников движения по ней. При хорошей видимости водитель своевременно воспринимает обстановку на дороге и успевает перестроиться или снизить скорость до подъезда к месту, требующему осторожности. Видимость на дорогах оценивается двумя показателями: видимостью поверхности дороги L_1 и видимостью встречного автомобиля L_2 .

Существующие в нашей стране **нормы видимости** для дорог I-IV категорий различны. Для дорог высших категорий, где допускается более высокая скорость, нормируемые расстояния видимости больше. Условия видимости заметно ухудшаются на дорогах с продольными уклонами. На горных дорогах более удаленные участки дороги иногда видны значительно лучше, чем близлежащие. Видимость на криволинейных участках дороги зависит от состояния полосы отвода и прилегающей к ней местности. Каждый поворот с видимостью,

меньшей нормируемой, считается **закрытым** и, подъезжая к нему, нужно снижать скорость. На дорогах с отдельными проезжими частями для движения в разных направлениях отпадает требование видимости встречного автомобиля. На других дорогах типичными участками, на которых ограничена видимость, являются закрытые повороты, особенно серпантины на горных дорогах, тоннели и железнодорожные переезды, переломы продольного профиля и перекрестки.

Рекомендации по повышению активной и пассивной безопасности автомобильных дорог:

- установка дорожных ограждений (влияет как на возникновение происшествий вследствие съезда с дороги или выезда на полосу встречного движения, так и на снижение тяжести последствий ДТП);
- уменьшение протяженности участков дорог, характеризующихся высокой частотой съездов автомобиля (влияет на вероятность наступления ДТП и на снижение тяжести последствий);
- сокращение длины участков с высокими насыпями за счет длины выемок (при проектировании дорог) (влияет на вероятность наступления ДТП и на снижение тяжести последствий);
- снижение высоты насыпи, в частности, путем устройства дренажей (подсыпка грунта) (влияет на снижение тяжести последствий);
- обустройство широкой разделительной полосы на дорогах I-ой технической категории и выполнение отдельного трассирования земляного полотна для разных направлений движения (влияет на вероятность наступления ДТП и на снижение тяжести последствий);
- проектирование пологих откосов выемок на внешней стороне кривых в плане, уменьшение глубины водоотводных канав применением дренажных устройств (влияет на снижение тяжести последствий);
- использование несимметричного поперечного профиля насыпи в районах с высокой ценностью земельных угодий (влияет на вероятность наступления ДТП);
- уменьшение частоты размещения массивных сооружений и конструкций в зоне шириной 15 м у края проезжей части (влияет на вероятность наступления ДТП и на снижение тяжести последствий);
- снижение травмоопасности конструкций, используемых для обустройства дорог, применение конструкций ограждений с прогрессивными деформативными характеристиками (влияет на снижение тяжести последствий).

4.1.2 Устройство, эксплуатация и содержание дорог. ГОСТы и стандарты по дорогам. Пересечения автомобильных и железных дорог как наиболее опасные участки дорожно-транспортной сети. Нормы обустройства железнодорожных переездов. Типичные опасные ситуации, возникающие при проезде железнодорожных переездов.

Статья 11 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» устанавливает основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции дорог. Статья 12 Закона «О БДД» устанавливает основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог.

Ответственность за соответствие дорог установленным требованиям в части обеспечения безопасности дорожного движения возлагается:

- на этапе проектирования - на исполнителя проекта;
- на этапах реконструкции и строительства - на исполнителя работ.

Современные автомобильные дороги проектируют и строят таким образом, чтобы транспортные средства полностью могли реализовать свои динамические качества. Для соответствия вышесказанному: геометрические параметры трассы дороги, такие как кривые в плане, уклоны и вертикальные кривые продольного профиля, поперечный профиль дороги; сочетание элементов плана и профиля; прочность, ровность и сцепные качества дорожного покрытия, должны отвечать требованиям, изложенным в ряде нормативных документов.

Требования к обеспечению безопасности дорожного движения содержатся во вступающем в действие с 12 февраля 2015 г. Техническом регламенте Таможенного союза «ТР ТС 014/2011. Безопасность автомобильных дорог», утв. решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 827 «О принятии технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

Данный технический регламент устанавливает минимально необходимые требования безопасности к автомобильным дорогам и процессам их проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также формы и порядок оценки соответствия этим требованиям.

Технические средства и конструкции, применяемые при организации дорожного движения, закреплены в национальных (государственных) стандартах и сводах правил. На уровне Российской Федерации действует утвержденный Приказом Ростехрегулирования от 15 декабря 2004 г. № 120-ст национальный стандарт ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Прави-

ла применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

ГОСТ Р 52289-2004 устанавливает правила применения технических средств организации дорожного движения. В частности, в ГОСТ Р 52289-2004 определяются следующие **термины**:

- техническое средство организации дорожного движения - дорожный знак, разметка, светофор, дорожное ограждение и направляющее устройство;

- знак дорожный - устройство в виде панели определенной формы с обозначениями или надписями, информирующими участников дорожного движения (далее - движения) о дорожных условиях и режимах движения, о расположении населенных пунктов и других объектов;

- разметка дорожная - линии, стрелы и другие обозначения на проезжей части, дорожных сооружениях и элементах дорожного обустройства, служащие средством зрительного ориентирования участников дорожного движения или информирующие их об ограничениях и режимах движения;

- светофор дорожный - светосигнальное устройство для регулирования движения;

- ограждение дорожное - устройство, предназначенное для предотвращения съезда транспортного средства с обочины и мостового сооружения (моста, путепровода, эстакады и т.п.), переезда через разделительную полосу, столкновения со встречным транспортным средством, наезда на массивные препятствия и сооружения, расположенные на обочине и в полосе отвода дороги, на разделительной полосе (удерживающее ограждение для автомобилей), падения пешеходов с мостового сооружения или насыпи (удерживающие ограждения для пешеходов), а также для упорядочения движения пешеходов и предотвращения выхода животных на проезжую часть (ограничивающее ограждение);

- направляющее устройство - сигнальный столбик, тумба, направляющий островок, островок безопасности, предназначенные для зрительного ориентирования.

Применяется также государственный стандарт ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения», утв. Постановлением Госстандарта России от 11 октября 1993 г. № 221, который устанавливает:

- перечень и допустимые по условиям обеспечения безопасности движения предельные значения показателей эксплуатационного

состояния автомобильных дорог, улиц и дорог городов и других населенных пунктов;

- требования к эксплуатационному состоянию технических средств организации дорожного движения.

Все требования ГОСТ Р 50597-93 являются обязательными и направлены на обеспечение безопасности дорожного движения, сохранение жизни, здоровья и имущества населения, охрану окружающей среды.

В настоящее время ГОСТ Р 50597-93 распространяется на все эксплуатируемые автомобильные дороги общего пользования с цементобетонным покрытием и любым покрытием из битумоминеральных смесей и на все дороги и улицы городов и других населенных пунктов.

Автомобильные дороги, дороги и улицы городов и других населенных пунктов по их транспортно-эксплуатационным характеристикам объединены в *три группы*:

- группа А - автомобильные дороги с интенсивностью движения более 3000 авт./сут.; в городах и населенных пунктах - магистральные дороги скоростного движения, магистральные улицы общегородского значения непрерывного движения;

- группа Б - автомобильные дороги с интенсивностью движения от 1000 до 3000 авт./сут.; в городах и населенных пунктах - магистральные дороги регулируемого движения, магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения и районного значения;

- группа В - автомобильные дороги с интенсивностью движения менее 1000 авт./сут.; в городах и населенных пунктах - улицы и дороги местного значения.

Установленные ГОСТ Р 50597-93 требования должны обеспечиваться организациями, в ведении которых находятся автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов.

Также действует национальный стандарт ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», утв. Приказом Ростехрегулирования от 15 декабря 2004 г. № 121-ст, который устанавливает:

- группы, изображения, размеры дорожных знаков, предназначенных для установки на улицах и дорогах с целью информирования участников дорожного движения об условиях и режимах движения;

- технические требования к знакам и применяемым для их изготовления материалам, методам испытаний.

ГОСТ Р 52290-2004 также устанавливает требования к световозвращающим материалам для знаков.

Кроме перечисленных выше, действуют также следующие **государственные стандарты:**

- национальный стандарт ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15 декабря 2004 г. № 109-ст);

- ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка» (утв. Постановлением Госстандарта СССР от 19 августа 1988 г. № 2957);

- ГОСТ 25458-82 «Опоры деревянные дорожных знаков. Технические условия» (введен в действие Постановлением Госстроя СССР от 14 сентября 1982 г. № 214);

- ГОСТ 25459-82 «Опоры железобетонные дорожных знаков. Технические условия» (введен Постановлением Госстроя СССР от 14 сентября 1982 г. № 215);

- ГОСТ 25869-90 «Отличительные знаки и информационное обеспечение подвижного состава пассажирского наземного транспорта, остановочных пунктов и пассажирских станций. Общие технические требования» (утв. Постановлением Госстандарта СССР от 12 марта 1990 г. № 395);

- ГОСТ 30413-96 «Дороги автомобильные. Метод определения коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием» (введен в действие Постановлением Госстроя РФ от 21 апреля 1997 г. № 18-5).

В соответствии с Законом о техническом регулировании свод правил - это документ в области стандартизации, в котором содержатся технические правила и (или) описание процессов проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации продукции и который применяется на добровольной основе в целях соблюдения требований технических регламентов.

В области обеспечения безопасности дорожного движения действуют следующие **своды правил:**

- Свод правил СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85» (утв. Приказом Минрегиона России от 30 июня 2012 г. № 266) Устанавливает правила производства и контроля качества работ и распространяется на вновь строящиеся, реконструируемые и капитально ремонтируемые автомобильные дороги общего пользования и ведомственные автомобильные дороги. Требования настоящего свода правил не распространяются на временные дороги, испытательные дороги промышленных предприятий и автозимники;

- Свод правил СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89» (утв. Приказом Минрегиона РФ от 28 декабря 2010 г. № 820);

- Свод правил СП 78.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 3.06.03-85» (утв. Приказом Минрегиона России от 30 июня 2012 г. № 272).

Содержание автомобильной дороги - это комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Правила организации и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения утверждены Постановлением Правительства РФ от 14 ноября 2009 г. № 928.

Данные Правила определяют порядок организации и проведения:

- работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог общего пользования федерального значения, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильных дорог (работы по ремонту автомобильных дорог);

- работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильных дорог, оценке их технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения (работы по содержанию автомобильных дорог).

Организация и проведение работ по ремонту автомобильных дорог и работ по содержанию автомобильных дорог включают в себя следующие мероприятия:

- оценка технического состояния автомобильных дорог;

- разработка проектов работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог (проекты) или сметных расчетов стоимости работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог (сметные расчеты);

- проведение работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- приемка работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Оценка технического состояния автомобильных дорог проводится согласно Порядку проведения оценки технического состояния автомобильных дорог, утв. Приказом Минтранса России от 27 августа 2009 г. № 150Ю в отношении всех автомобильных дорог в Российской Федерации независимо от их форм собственности и значения.

Оценка технического состояния автомобильных дорог проводится:

- в отношении автомобильных дорог общего пользования федерального значения - Федеральным дорожным агентством и (или) на-

ходящимися в его ведении федеральными государственными учреждениями;

- в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения - органом государственной власти субъекта Российской Федерации в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности и (или) уполномоченным им государственным учреждением;

- в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения - органом местного самоуправления в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности либо уполномоченной им организацией;

- в отношении частных автомобильных дорог - физическим или юридическим лицом, являющимся собственником частной автомобильной дороги.

Оценка технического состояния автомобильных дорог проводится не реже одного раза в год.

Приказом Минтранса России от 1 ноября 2007 г. № 157 утверждены:

- Периодичность проведения видов работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

- Периодичность проведения видов работ по содержанию искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения;

- Межремонтные сроки проведения капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

- Межремонтные сроки проведения капитального ремонта и ремонта искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения.

Процедуру оценки уровня содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения определяет **Порядок проведения оценки уровня содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения**, утв. Приказом Минтранса России от 8 июня 2012 г. № 163.

Указанный Порядок распространяется на автомобильные дороги общего пользования федерального значения и искусственные дорожные сооружения, являющиеся их технологической частью, то есть автомобильные дороги.

Порядок устанавливает следующие уровни содержания автомобильных дорог:

- **высокий** - содержание автомобильной дороги обеспечивает поддержание потребительских свойств автомобильной дороги на уровне выше среднего.

Для данного уровня содержания автомобильных дорог характерна такая ситуация, когда автомобильная дорога, каждый ее конструктивный элемент и их составляющие содержатся в состоянии, обеспечивающем круглосуточное, бесперебойное и безопасное движение автотранспортных средств. Не допускается снижение скорости движения автомобилей относительно разрешенных Правилами дорожного движения значений по причинам, связанным с содержанием автомобильной дороги. Отсутствуют дорожно-транспортные происшествия с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, зависящими от дефектов содержания автомобильных дорог. Допускается наличие не более 3% километров, на которых зафиксирован недопустимый уровень содержания;

- **средний** - содержание автомобильной дороги обеспечивает поддержание потребительских свойств автомобильной дороги на уровне выше допустимого.

На данном уровне содержания автомобильных дорог состояние конструктивных элементов автомобильной дороги и их составляющих, зависящих от содержания, не вызывает необходимость временного ограничения или прекращения движения автотранспортных средств. Отсутствуют дорожно-транспортные происшествия с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, зависящими от дефектов содержания автомобильных дорог. Допускается наличие не более 10% километров, на которых зафиксирован недопустимый уровень содержания;

- **допустимый** - содержание автомобильной дороги обеспечивает допустимый уровень безопасности движения.

Здесь допускается временное ограничение или прекращение движения автотранспортных средств на отдельных участках по условиям их содержания при неблагоприятных погодных-климатических условиях. Отсутствуют дорожно-транспортные происшествия с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, зависящими от дефектов содержания автомобильных дорог. Допускается наличие не более 15% километров автомобильной дороги, на которых зафиксирован недопустимый уровень содержания;

- **недопустимый** - содержание автомобильной дороги не обеспечивает допустимый уровень безопасности движения.

Данный уровень содержания автомобильных дорог характеризуется тем, что зафиксированы дорожно-транспортные происшествия с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, зависящими от дефектов содержания автомобильных дорог. Имеется более 15% километров автомобильной дороги, на которых зафиксирован недопустимый уровень содержания.

Классификация работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог утверждена Приказом Минтранса России от 16 ноября 2012 г. № 402.

Классификация устанавливает состав и виды дорожных работ (капитальный ремонт, ремонт и содержание), которыми следует руководствоваться при планировании объемов этих работ. Указанная Классификация содержит:

- классификацию работ по капитальному ремонту автомобильных дорог;

- классификацию работ по ремонту автомобильных дорог;

- классификацию работ по содержанию автомобильных дорог.

Проводимый анализ аварийности позволяет выделить **участки дорог с повышенным числом ДТП и высокой вероятностью появления заторов:**

а) на которых резко уменьшается скорость движения, преимущественно в связи с недостаточной видимостью и устойчивостью движения. Такие участки, как правило, имеют пониженную пропускную способность;

б) у которых какой-либо элемент дороги не соответствует скоростям движения, обеспечиваемым другими элементами (скользкое покрытие на кривой большого радиуса, узкий мост на длинном прямом горизонтальном участке, кривая малого радиуса в конце затяжного спуска, сужение дороги, скользкие обочины и т.д.);

в) где из-за погодных условий создается несоответствие между скоростями движения на этих участках и на остальной дороге (заниженное земляное полотно там, где часты туманы, гололед; участки дороги, проходящие по северным склонам гор и холмов или около промышленных предприятий, и т.д.);

г) где возможны скорости, которые могут превысить безопасные пределы (длинные затяжные спуски на прямых, одиночные кривые малого радиуса на дороге с кривыми больших радиусов);

д) где у водителя исчезает ориентировка в дальнейшем направлении дороги или возникает неправильное представление о нем (поворот в плане непосредственно за выпуклой кривой, неожиданный поворот в сторону с примыканием второстепенной дороги по прямому направлению);

е) где происходит слияние или перекрещивание транспортных потоков на пересечениях дорог, съездах, переходно-скоростных полосах;

ж) где имеется возможность неожиданного появления пешеходов и транспортных средств с придорожной полосы, (малые населенные пункты, пункты обслуживания, автобусные остановки, площадки отдыха и т.д.);

з) где однообразный придорожный ландшафт, план и профиль способствуют потере водителем контроля за скоростью движения или вызывают быстрое утомление и сонливость (длинные прямые участки в степи).

Особую опасность представляют места пересечений автомобильных и железных дорог. Происходящие на железнодорожных переездах ДТП характеризуются, как правило, высоким уровнем травматизма и значительными материальными потерями.

Действующая «Инструкция по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России» (утв. МПС Российской Федерации 29.06.1998г. № ЦП-566) определяет:

общие положения, классификацию и порядок определения категорий железнодорожных переездов железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования (далее – железнодорожный транспорт), независимо от их принадлежности;

требования к устройству, оборудованию, содержанию и ремонту железнодорожных переездов, автомобильных дорог, расположенных в границах железнодорожных переездов и на подходах к ним, их открытию и закрытию, а также переводу из одной категории в другую, независимо от их принадлежности;

порядок организации работы и обязанности дежурного по железнодорожному переезду (далее – дежурный по переезду), независимо от их принадлежности;

основные требования при проезде транспортных средств и прогоне скота через железнодорожный переезд и под искусственными сооружениями железнодорожного транспорта, независимо от их принадлежности.

Железнодорожные переезды - пересечения автомобильных дорог с железнодорожными путями на одном уровне (см. п.2 ПДД РФ) - оборудуются необходимыми устройствами, обеспечивающими безопасность движения, улучшающими условия пропуска поездов и транспортных средств.

По месту расположения переезды подразделяются:

Общего пользования - на пересечениях железнодорожных путей общего пользования с автомобильными дорогами общего пользования, муниципальными автомобильными дорогами и улицами.

Необщего пользования - на пересечениях железнодорожных путей с автомобильными дорогами отдельных предприятий или организаций (независимо от форм собственности). Устройство, оборудование, содержание и обслуживание переездов необщего пользования выпол-

няются за счет средств предприятий, организаций или органов управления автомобильными дорогами и организаций, содержащих автомобильные дороги, пользующихся этими переездами.

Порядок содержания и обслуживания переездов общего и необщего пользования устанавливается начальником железной дороги.

Пересечения железнодорожных путей в границах территории предприятий (складов, депо, элеваторов и т.п.) автомобильными дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работы данного предприятия, относятся к технологическим проездам и учету как переезды не подлежат. Безопасность движения подвижного состава и транспортных средств на них обеспечивается администрацией предприятия.

Переезды на эксплуатируемой сети железных дорог МПС России в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории, согласно данным таблицы.

Интенсивность движения поездов по главному пути (суммарно в двух направлениях) поезд/сут.	Интенсивность движения ТС (суммарная в двух направлениях) авт/сут *				
	До 200	201-1000	1001-3000	3001-7000	более 7000
До 16 включительно, а также по всем станционным и подъездным путям	IV	IV	IV	III	II
17-100	IV	IV	III	II	I
101-200	IV	III	II	II	I
Более 200	III	II	II	I	I

<*> В приведенных единицах.

Переезды делятся на регулируемые и нерегулируемые.

К **регулируемым** относятся переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда (подвижного состава), или обслуживаемые дежурными работниками, а также другими работниками железной дороги, которым поручено осуществлять регулирование движения поездов (подвижного состава) и транспортных средств на переезде.

Указанные работники могут быть допущены к выполнению обязанностей дежурного по переезду в соответствии с порядком, установленным пунктами 1.7 и 1.8 Правил технической эксплуатации железных дорог.

К **нерегулируемым** относятся переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурными по переезду и другими работниками, которым поручено осуществлять регулирование движения поездов (подвижного состава) и транспортных средств на переезде.

Возможность безопасного проезда через такие переезды определяется водителем транспортного средства в соответствии с Правилами дорожного движения.

В соответствии с Инструкцией по эксплуатации железнодорожных переездов обслуживание переездов, оборудованных переездной сигнализацией, дежурным работником устанавливается только на переездах:

I категории;

- расположенных на участках с движением поездов со скоростью более 140 км/ч;
- расположенных на пересечениях главных путей с дорогами, по которым осуществляется трамвайное или троллейбусное движение;

II категории;

- расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов/сут. и не оборудованных автоматической светофорной сигнализацией с бело-лунным мигающим сигналом (огнем) и автоматическим контролем неисправности устройств переездной сигнализации у дежурного по станции (поездного диспетчера).

Обслуживание переездов, не оборудованных переездной сигнализацией, дежурным работником устанавливается только на переездах:

- при пересечении автомобильной дорогой трех и более главных железнодорожных путей;

- если переезд II категории имеет *неудовлетворительные условия видимости*, а на участках с интенсивностью движения более 16 поездов/сут - независимо от условий видимости;

- если переезд III категории имеет *неудовлетворительные условия видимости* и расположен на участке с интенсивностью движения более 16 поездов/сут, а при расположении на участках с интенсивностью более 200 поездов/сут - независимо от условий видимости.

Обслуживание остальных переездов не обязательно.

В соответствии с ГОСТ Р 50597-93 на переездах без дежурного водителям транспортных средств, находящимся на удалении не более 50 м от ближнего рельса, должна быть обеспечена **видимость** приближающегося с любой стороны поезда в соответствии с нормами, указанными в таблице.

Скорость движения поезда, км/ч	121-140	81-120	41-80	26-40	25 и менее
Расстояние видимости, м, не менее	500	400	250	150	100

Примечание: принимается максимальная скорость движения поездов, установленная на подходах к переезду.

При проектировании вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог общего пользования и подъездных дорог к промышленным предприятиям на переездах должна быть обеспечена видимость, при которой водитель автомобиля, находящегося от переезда на расстоянии не менее расстояния видимости для остановки автомобиля (согласно СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги»), мог видеть приближающийся к переезду поезд не менее чем за 400 м, а машинист приближающегося поезда мог видеть середину переезда на расстоянии не менее 1000 м.

Переезды, обслуживаемые дежурными работниками, должны быть оборудованы шлагбаумами, а дежурство на них устанавливается, как правило, круглосуточно. Круглосуточное дежурство должно осуществляться на переездах, оборудованных автоматическими, полуавтоматическими шлагбаумами и электрошлагбаумами.

К основным причинам ДТП на переездах следует отнести следующие:

1. на переездах, необслуживаемых дежурными работниками:

- ошибки водителей транспортных средств при оценке дорожной обстановки;

- попытки «проскочить» перед приближающимся к переезду поездом, неподчинение требованиям переездной сигнализации с запрещающим сигналом;

- неисправность транспортного средства;

2. на переездах, обслуживаемых дежурными работниками:

- личная недисциплинированность водителей транспортных средств, беспечность и преступная халатность. Практически все ДТП на таких переездах происходят по причине объезда водителями закрытых шлагбаумов, что составляет более 98 % ДТП.

Как уже отмечалось, ДТП, случающиеся на переездах, отличаются особенно тяжкими последствиями.

Если переезд оборудован шлагбаумом и светофорной сигнализацией, то водитель предупреждается о приближении поезда. Однако, приближаясь к переезду даже при открытом шлагбауме водитель должен

убедиться в отсутствии поезда (дежурный может допустить оплошность, не успев закрыть шлагбаум, автоматический привод может отказать, световая и звуковая сигнализация может быть неисправной) и только тогда проезжать переезд.

Пример. Водитель легкового автомобиля приближался к охраняемому железнодорожному переезду. Движение поездов на этом перегоне было достаточно интенсивное. Обзор в обе стороны ограничен пристанционными строениями и деревьями. Шлагбаум был открыт, звуковая и световая сигнализация не работала. Состояние проезжей части на переезде позволяло продолжить движение на большой скорости.

Водитель выехал на переезд, где произошло столкновение с поездом, который был не виден за пристанционными строениями

Особую осторожность при проезде железнодорожных переездов нужно проявлять ночью.

Грузовой автомобиль приближался ночью к охраняемому переезду. Шлагбаум не был закрыт - дежурный по переезду заснул. Водитель не убедился в отсутствии поезда, выехал на переезд, где и произошло столкновение с товарным составом, у локомотива которого не горел прожектор.

В том случае, когда дорога пересекает железнодорожные пути под острым углом, может создаться иллюзия стоящего поезда.

Рейсовый автобус приближался в сумерках к охраняемому железнодорожному переезду. Впереди, по ходу движения автобуса, виднелись огни железнодорожного состава. Железнодорожные пути и дорога к переезду были почти параллельны, и водитель принял движущийся состав за стоящий на месте. Увидев, что сигнализация не включена, шлагбаум открыт, водитель не снижая скорости, стал проезжать переезд. Произошло столкновение.

При проезде переездов, особенно в сумерки и в ночное время затруднено определение истинной скорости поезда. В соответствии с ПДД перед переездом водитель должен убедиться в отсутствии приближающегося поезда.

На неохраняемых переездах всю ответственность за безопасность проезда несет водитель. Не следует начинать движение через переезд при приближении поезда.

Рейсовый автобус приближался к неохраняемому железнодорожному переезду. Водитель автобуса видел приближающийся к переезду поезд, но решил, что успеет проехать до его приближения. Настил через железную дорогу имел глубокие выбоины. Автобус потерял скорость. Произошло столкновение с железнодорожным составом.

Напомним, что согласно ПДД в случае вынужденной остановки автомобиля на переезде, водитель обязан немедленно высадить пассажиров, удалив их с переезда, а затем уже принимать все зависящие от него меры для освобождения переезда.

Лучше всего обратиться за помощью к водителям грузовых автомобилей, дорожных машин, проезжающих мимо или работающих поблизости, чтобы они отбуксировали автомобиль в безопасное место. Если автомобиль за короткое время не удастся удалить с переезда, то водитель должен поступить в соответствии с ПДД. С целью предупреждения машиниста, если есть возможность, послать двух человек в обе стороны от переезда на 1000 м, если одного, то в сторону худшей видимости. Оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги. При появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки днем с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом (круговое движение рук); ночью - с факелом или фонарем.

4.1.3 Обследование дорожных условий силами предприятия (сезонные, перед открытием маршрута). Оценка режимов движения. Нормирование скоростей движения на маршрутах в зависимости от дорожных условий. Выбор регулярных маршрутов. Порядок открытия маршрута. Паспорт маршрута и схема опасных участков на маршруте

Важно! В результате отмены ряда нормативно-правовых актов - приказа Минтранса РФ от 09.03.1995 № 27 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов», «РД-200-РСФСР-12-0071-86-12 Руководящий документ. Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей» (утв. Минавтотрансом РСФСР 20.01.1986), Приказа Минтранса РФ от 8 января 1997 г. № 2 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами» и ряда других документов, положения данного раздела в настоящее время носят исключительно **рекомендательный** характер. Вместе с тем, учитывая социальную значимость пассажирских перевозок, целесообразно учитывать и выполнять предложенные рекомендации на добровольной основе в субъектах транспортной деятельности, осуществляющих перевозки пассажиров на регулярной основе.

Безопасность перевозок пассажиров.

Для своевременного и безопасного решения задач, связанных с перевозками пассажиров, необходимо проводить:

- обследование маршрутов перед их открытием и в процессе эксплуатации (в том числе обследование железнодорожных переездов, через которые осуществляются перевозки);
- нормирование скоростей с учетом условий движения;
- подбор водителей для работы на различных маршрутах;
- составление паспортов маршрутов, их схем;
- проведение инструктажей водителей об особенностях движения на маршрутах;
- использование информации об условиях движения на маршрутах для формирования программ совершенствования профессионального мастерства водителей;
- проведение стажировки водителей на маршрутах;
- выбор подвижного состава для работы на маршрутах;
- оперативный контроль за условиями движения (в первую очередь на автобусных маршрутах), принятие в случае необходимости решения о закрытии маршрута или введения определенных ограничений на перевозочный процесс (ограничение скорости движения, отмена графика движения, изменение маршрута, ограничения на время осуществления перевозок и т.д.).

Несмотря на то, что перевозчики не могут непосредственно влиять на условия движения на маршрутах (это прерогатива ГИБДД, дорожных и коммунальных служб), они должны осуществлять постоянный контроль за дорожными условиями, выявлять факторы, обуславливающие повышенную опасность осуществления перевозок, контролировать выполнение дорожными, коммунальными и другими организациями мероприятий по их устранению.

Знание вопросов, связанных с оценкой дорожных факторов, определением их роли в возникновении ДТП необходимо и при проведении учета и анализа причин этих происшествий.

В настоящее время в некоторых предприятиях пассажирского транспорта продолжается практика обследования автобусных маршрутов, железнодорожных переездов. Эта работа, как правило, проводится совместно с работниками Госавтоинспекции, дорожными службами, представителями железных дорог в период сезонного обследования дорог.

Обследования маршрутов проводятся также при открытии автобусного движения, при нормировании скоростей движения автобусов.

Обследование маршрутов автомобильных перевозок.

Решению об открытии каждого нового маршрута должно предшествовать обследование условий движения на тех участках улиц и дорог, по которым он проходит. Целью обследования является выяв-

ление опасных участков и факторов, обуславливающих повышенную опасность движения, получение мотивированного заключения об обеспеченном уровне безопасности перевозок и возможности открытия движения, а также ограничениях, накладываемых на условия осуществления перевозок в целях обеспечения их безопасности.

В первую очередь обследование необходимо проводить при маршрутизированных перевозках пассажиров (автобусные перевозки, перевозки маршрутными такси, вахтовые перевозки). В то же время, наличие информации об условиях движения на дорогах является желательным условием и для тех перевозок, которые носят разовый или нерегулярный характер. В этом случае необходимые сведения могут быть получены в органах ГИБДД, дорожных и коммунальных организациях.

При выявлении на маршруте недостатков в состоянии, оборудовании и содержании улиц, дорог, искусственных сооружений и т.д., угрожающих безопасности движения, необходимо принимать решения:

- о невозможности открытия движения;
- о прекращении движения;
- о продолжении эксплуатации маршрута с указанием сроков устранения отмеченных недостатков и дополнительных мерах по обеспечению безопасности перевозок до их, (недостатков), устранения.

Для контроля за ходом устранения выявленных при обследовании недостатков, в отдельных случаях, целесообразно устанавливать сроки повторных проверок.

Обследования маршрутов проводят комиссии, сформированные автотранспортными организациями, осуществляющими перевозки. Для работы в составе комиссий следует привлекать работников служб эксплуатации и БДД этих организаций, представителей дорожных, коммунальных и других служб, в чьем ведении находятся соответствующие автомобильные дороги, улицы, искусственные сооружения, железнодорожные переезды, представителей органов ГИБДД.

Важным этапом обследования является так называемое **камеральное обследование**, заключающееся в изучении различных документальных источников, характеризующих условия движения на маршруте. Целью этого этапа работы является предварительное выявление участков дорожно-уличной сети, которые характеризуются повышенной опасностью движения и факторов, которые эту опасность определяют. В дальнейшем, при проведении проезда по маршруту, эти участки подвергаются более углубленному изучению.

Вторым этапом обследования является **проезд по маршруту** членов комиссии. Для этого целесообразно использовать транспортное

средство того же типа, который будет эксплуатироваться на маршруте. При проезде по маршруту члены комиссии путем визуального осмотра и инструментальных измерений определяют наличие и состояние инженерного оборудования, уровень содержания дорог и улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов и на основе этого дают оценку соответствия их требованиям безопасности движения, установленным соответствующими нормативными документами. При обследовании проверяется также выполнение мероприятий, предусмотренных по результатам предыдущего обследования маршрута. Устанавливаются причины невыполнения намеченных ранее работ. Если отмеченные ранее недостатки не устранены и состояние дороги угрожает безопасности движения, комиссией может быть принята рекомендация о прекращении движения на маршруте. При обследовании маршрута может проводиться сбор информации, необходимой для расчета (или уточнения) нормативов скорости, а также для составления паспортов маршрутов и железнодорожных переездов.

Характеристика маршрута - паспорт, содержит: наименование маршрута, его протяженность, схему с обозначением линейных и дорожных сооружений, описание состояния дороги, описание опасных участков, расстояние между остановочными пунктами, стоимость проезда, режим работы транспорта на маршруте.

Нормирование режимов движения.

Нормирование режимов (скоростей) движения автомобилей на маршруте заключается в определении оптимальных норм времени рейса, что является одним из важных компонентов безопасной организации перевозок пассажиров и сохранности грузов. Нормирование проводится при открытии маршрута, при изменении его трассы, замене подвижного состава, изменении условий движения.

На действующих маршрутах нормирование скоростей движения проводят в следующие сроки:

- на междугородных, городских и пригородных - один раз в два года;
- на горных маршрутах и приравненных к ним - не реже двух раз в год (в весенне-летний период и осенне-зимний).

Нормирование режимов движения позволяет повысить безопасность и регулярность движения, более эффективно использовать подвижной состав, сократить время на поездку и т.д.

Качественный показатель - допустимая скорость при условии обеспечения безопасности движения зависит от многих факторов:

- эксплуатационно-технических качеств автомобилей;
- геометрических параметров дороги (уклоны, повороты, ширина проезжей части) и ее состояния;

- интенсивности транспортного потока;
- соблюдения правил дорожного движения;
- метеорологических условий и времени суток;
- наличия специфических условий, требующих снижения скорости транспортного средства (пешеходные переходы, перекрестки, железнодорожные переезды и др.).

Нормирование скоростей движения проводится в летних условиях, а на осенне-зимний период полученные нормы корректируются. Замеры проводятся одним из следующих методов:

- при помощи хронометражных наблюдений за режимом движения;
- передвижной лабораторией на базе грузового автомобиля или автобуса.

При первом методе хронометражные наблюдения ведутся непрерывно, в течение всего времени работы автомобилей на маршруте. Для получения достаточного количества исходных данных необходимо проводить 4-6 замеров.

По результатам измерений строят линейный график изменения режима движения, данные которого используют при построении графика коэффициентов безопасности и для выявления сложных участков дорог.

Результаты измерения скоростей движения используют для определения: средней скорости транспортного потока; скорости, необходимой для разработки мероприятий по повышению безопасности и организации движения, предельно допустимой скорости движения на изучаемом участке и минимальной скорости движения.

Время рейса транспортного средства складывается из времени движения на маршруте (разгон, установившееся движение, торможение) $t_{дв}$, времени простоя на промежуточных $t_{по}$ и конечных $t_{ко}$ остановочных пунктах маршрута:

$$t_p = t_{дв} + t_{по} + t_{ко}.$$

Расчетное время рейса может быть определено, как:

$$t = (3t_{mi№} + 2t_{max}) / 5,$$

где $t_{mi№}$, t_{max} - продолжительность времени рейса соответственно при наиболее и наименее благоприятных условиях движения на маршруте.

Скорость движения (техническая или эксплуатационная) определяется с учетом длины маршрута и времени движения или времени рейса соответственно.

Для осенне-зимнего периода полученные значения скорости снижаются на 10-15 % в зависимости от районов эксплуатации автомобилей и условий движения.

При обследованиях целесообразно также определять готовность дорожно-эксплуатационных, коммунальных и других организаций,

обслуживающих соответствующие участки дорог и улиц, к эксплуатации дорог и улиц в зимний период (наличие и состояние снегоочистительной техники, наличие запасов противогололедных материалов на опасных участках дорог и т.д.).

После завершения обследования его результаты оформляются комиссией в форме акта, в котором указываются выявленные недостатки и необходимые мероприятия по их устранению, сроки проведения этих мероприятий, ответственные исполнители работ, а также выводы комиссии о возможности продолжения эксплуатации маршрута (или об открытии нового маршрута).

К актам обследования целесообразно прилагать фотографии опасных участков, железнодорожных переездов и т.д.

Постоянный контроль за условиями движения на обслуживаемых маршрутах является важным направлением деятельности служб БДД автотранспортных организаций по повышению безопасности перевозок.

4.2 Система «Водитель-автомобиль-дорога». Активная безопасность - надежность функционирования дорожного движения. Пассивная безопасность - надежность защиты участников ДТП от травм. Факторы, влияющие на активную безопасность: дорожные условия, свойства автомобиля как управляемого объекта, квалификация водителя. Методы мотивации водителей к повышению квалификации и выполнению ПДД. Система сертификации транспортных средств как средство выполнения минимальных требований безопасности.

4.2.1 Система «Водитель-автомобиль-дорога». Активная безопасность - надежность функционирования дорожного движения. Пассивная безопасность - надежность защиты участников ДТП от травм. Факторы, влияющие на активную безопасность: дорожные условия, свойства автомобиля как управляемого объекта, квалификация водителя. Методы мотивации водителей к повышению квалификации и выполнению ПДД.

На безопасность дорожного движения оказывает влияние множество факторов, как объективных (конструктивные параметры и состояние транспортного средства, дорожные условия, интенсивность движения транспортных средств и пешеходов, дорог, время года, часы суток и др.), так и субъективных (состояние водителей и пешеходов, нарушение ими установленных правил дорожного движения и др.).

Таким образом, на дорогах существует сложная динамическая система, включающая в себя совокупность элементов **«водитель, автомобиль, дорога» (ВАД)**, функционирующих в определенной среде.

Эти элементы единой дорожно-транспортной системы находятся в определенных отношениях и связях друг с другом, формируя факторы риска, которые могут привести к ДТП. С точки зрения безопасности дорожного движения интерес для системного изучения представляют как сами факторы риска, так и их различные сочетания, а именно:

- человек - автомобиль;
- автомобиль - дорога;
- дорога - человек.

При изучении аспектов безопасности системы ВАД особого внимания требуют, в первую очередь, мероприятия и средства, направленные как на уменьшение вероятности возникновения ДТП, так и на снижение тяжести последствий состоявшегося ДТП.

При изучении аспектов безопасности системы, особого внимания требуют, в первую очередь, мероприятия и средства, направленные как на уменьшение вероятности возникновения ДТП, так и на снижение тяжести последствий состоявшегося ДТП. Комплекс средств, включающий элементы конструкции автомобиля, обустройства дорог, организации дорожного движения, применение или использование которого реализуется через активные действия человека, управляющего транспортным средством, принято характеризовать как активную составляющую безопасности системы - «**активная безопасность**», и, собственно, систему мероприятий, направленную на снижение тяжести последствий ДТП - пассивной составляющей - «**пассивной безопасностью**».

Основным звеном активной безопасности системы является **водитель** со стандартным набором функций оператора транспортных средств - прием и обработка информации, принятие решения и реализация управляющих действий и сложнейшей спецификой сферы профессиональной деятельности.

При благоприятных дорожных условиях водитель работает в **произвольном** режиме (темпе), он свободен в выборе скорости, дистанции движения и не ограничен в маневрах. В плотном потоке темп его деятельности становится **навязанным**. Время для оценки обстановки уменьшается. От водителя требуется **готовность** к действиям в неожиданно меняющейся дорожной обстановке.

Готовность обеспечивается устойчивостью и высокой интенсивностью внимания. К важным профессиональным качествам следует отнести способность водителя прогнозировать дорожную обстановку, а также одновременно с этим следить за дорожными знаками, светофорами, дорожной разметкой, изменением дороги в плане и профиле и т.д. Длительность пребывания водителя в подобном состоянии определяется

персонифицированным «запасом прочности» - наиболее распространенной категорией понятия «надежность» водителя. В свою очередь, **надежность водителя** обеспечивается такими характеристиками как **пригодность, работоспособность, обученность и мотивация.**

Пригодность определяется личностными, психофизиологическими качествами водителя, состоянием его здоровья. Используемая методика - медицинское освидетельствование, в некоторых случаях - психофизиологический отбор, то есть обследование психофизиологических качеств претендента и сопоставление их с заранее заданными (полученными экспериментально) критериями.

Работоспособность зависит от режима труда и отдыха, условия на рабочем месте, состояния здоровья, режима питания, образа жизни и т.д. Устойчиво высокая работоспособность наблюдается в течение первых трёх-четырёх часов от начала управления транспортным средством, после восьми-девяти часов непрерывного управления работоспособность резко снижается. Она зависит также от употребления алкоголя, наркотических и некоторых лекарственных препаратов.

Обученность водителя определяется наличием у него необходимого объема знаний и навыков. Отчасти они приобретаются в процессе профессионального обучения, отчасти - в результате самообучения в процессе работы. Особую актуальность приобретают качество и эффективность учебного процесса, индивидуальные особенности обучаемого, свойства нервной системы и личностные свойства.

Мотивация выражается в заинтересованности водителя в процессе работы, результатах труда, удовлетворенности работой в целом. Мотивация обеспечивается и поддерживается режимом труда, оплатой труда, условиями работы, состоянием автомобиля, отношениями с администрацией предприятия и коллективом предприятия, многими другими факторами.

Одним из наиболее эффективных видов мотивации является уровень оплаты труда водителя, зависящий от его производственных показателей. Система штрафов, которую используют некоторые работодатели, не всегда оказывается эффективной, во всяком случае, она должна быть наглядной и доступной для понимания сотрудником. Дополнительным показателем в системе мотивации может быть расход топлива. Чем меньше топлива тратит водитель – тем лучше. Аналогично – отсутствие штрафов за нарушение ПДД – чем их меньше, тем выше надежность водителя.

Если интересы водителя лежат вне сферы его профессиональной деятельности, то это затрудняет образование «новых навыков», снижает эффективность его работы, появляются ошибки, отсутствует потребность повышать свою квалификацию и мастерство.

Следующим звеном в системе, имеющим важное значение для обеспечения активной безопасности, является **автомобиль**.

Конструктивной безопасностью автомобиля называется свойство предотвращать ДТП, снижать тяжесть его последствий и не причинять вреда людям и окружающей среде. Конструктивную безопасность можно условно разделить на активную, пассивную, послеаварийную и экологическую.

Активная безопасность - это свойство автомобиля снижать вероятность возникновения ДТП или полностью его предотвращать. Оно проявляется в период, когда в опасной дорожной обстановке водитель еще может изменить характер движения автомобиля. Активная безопасность зависит от компоновочных параметров автомобиля (габаритных и весовых), его динамичности, устойчивости, управляемости и информативности.

Пассивная безопасность - это свойство автомобиля уменьшать тяжесть последствий ДТП, если оно все же случилось. Оно проявляется в период, когда водитель уже не в состоянии управлять автомобилем и изменять характер его движения, т.е. непосредственно при столкновении, наезде, опрокидывании.

Послеаварийная безопасность - это свойство автомобиля уменьшать тяжесть последствий ДТП после остановки и предотвращать возникновение новых аварий. Для этого внедряют противопожарные мероприятия, облегчают эвакуацию пассажиров и водителя из аварийного автомобиля.

Экологическая безопасность - это свойство автомобиля, позволяющее уменьшать вред, наносимый участникам движения и окружающей среде в процессе эксплуатации. Мероприятиями по уменьшению вредного воздействия автомобилей на окружающую среду следует считать снижение токсичности отработавших газов и уровня шума.

Назначение основных функций **активной безопасности автомобиля** – заключается в предотвращении внезапных отказов конструктивных систем автомобиля (отказная безопасность), особенно связанных с возможностью маневра, а также в обеспечении возможности водителя уверенно, с комфортом управлять механической подсистемой «Автомобиль - Дорога» (эксплуатационная безопасность).

Все, что может предотвратить аварию, относится к активной безопасности. Важными признаками эффективной работы систем активной безопасности являются:

– безопасность движения: сбалансированность подвески, ее жесткость и стабильность в повороте. Сюда также относятся: точность рулевого управления, мощность тормозной системы, стабильность торможения;

– безопасность состояния водителя: учитывает нагрузку на водителя, вызванную колебанием кузова, сиденья, шумом ходовой части и двигателя, а также климатическая обстановка. Все указанные факторы должны по возможности оказывать минимальное влияние на водителя, чтобы уменьшать его нагрузку;

– безопасность восприятия: наружное освещение автомобиля, обзорность (хорошая обзорность через стекла, минимальное количество мертвых зон);

– безопасность управления: логическое расположение элементов управления, например переключатель света, рычажок стеклоочистителей, панель управления кондиционером, радио. Все элементы должны быть расположены таким образом, чтобы иметь хороший доступ с места водителя.

К основным системам активной безопасности относятся (в скобках приводятся названия фирменных систем от отдельных производителей):

– **антиблокировочная система тормозов** (АБС, ABS, Antilock Brake System).

При экстренном торможении автомобиля возможна блокировка одного или нескольких колёс. В этом случае весь запас по сцеплению колеса с дорогой используется в продольном направлении. Заблокированное колесо перестает воспринимать боковые силы, удерживающие автомобиль на заданной траектории, и скользит по дорожному покрытию. Автомобиль теряет управляемость, и малейшее боковое усилие приводит его к заносу. Антиблокировочная система тормозов предназначена предотвратить блокировку колес при торможении и сохранить управляемость автомобиля:

– **антипробуксовочная система** - (ASR) предназначена для предотвращения пробуксовки ведущих колёс;

– **система распределения тормозных усилий** – (EBD) предназначена для предотвращения блокировки задних колес за счет управления тормозным усилием задней оси;

– **электронная блокировка дифференциала** - (EDS) предназначена для помощи при начале движения и разгоне на скользкой дороге за счет подтормаживания ведущих колес;

– **система курсовой устойчивости** - предназначена для сохранения устойчивости и управляемости автомобиля за счет заблаговременного определения и устранения критической ситуации.

Система курсовой устойчивости (другое наименование – система динамической стабилизации, ESP) Система курсовой устойчивости является системой активной безопасности более высокого уровня и включает следующие системы:

– антиблокировочную систему тормозов (ABS);

- систему распределения тормозных усилий (EBD);
- электронную блокировку дифференциала (EDS);
- антипробуксовочную систему (ASR);

– **система экстренного торможения ВА** - (Brake Assist), BAS (Brake Assist System), EBA (Emergency Brake Assist) предназначена для эффективного использования тормозов в экстренной ситуации. Как показывает практика, применение системы экстренного торможения на автомобиле позволяет сократить тормозной путь в среднем на 15-20%. Это, порой, является решающим фактором предотвращения ДТП;

– **система помощи при спуске** - (HDC, DAC) предназначена для предотвращения ускорения автомобиля при движении по горным дорогам. Наличие данной системы на автомобиле повышает удобство управления и безопасность;

– **система помощи при подъеме** - предназначена для предотвращения откатывания автомобиля при начале движения на подъеме. Наличие данной системы на автомобиле повышает удобство управления и безопасность;

– **парковочная система** - (обиходное название – **парктроник**) является вспомогательной системой безопасности автомобиля. Она облегчает процесс парковки автомобиля за счет контроля расстояния до препятствия. Наибольшая эффективность от применения парковочных систем реализуется при движении в темное время суток, а также в стесненных условиях.

– **информационно - навигационные системы**, которые стали неотъемлемым компонентом современного автомобиля, выдают водителю информацию обратной связи о качестве управления автомобилем и позволяют ему оптимизировать этот процесс.

Выше перечислены лишь некоторые системы активной безопасности современного автомобиля, которые находятся в постоянном развитии. Важно понимать - будучи высокотехнологичными изделиями, данные системы значительно расширяют возможности безаварийного вождения, но полностью избежать ДТП можно лишь неукоснительно соблюдая общие требования безопасного управления ТС.

Система пассивной безопасности вступает в действие, если водителю все же не удалось избежать аварии.

Такая система обеспечивает: уменьшение инерционных нагрузок, действующих на пассажира в момент столкновения, ограничение перемещения водителя и пассажиров в кабине, защиту водителя и пассажиров от травм, увечий при ударе о внутренние поверхности кабины водителя, устранение возможности выбрасывания пассажиров и водителя из кабины в момент столкновения и обеспечения беспрепятственной эвакуации их из аварийного автомобиля.

Наиболее эффективное средство, обеспечивающее безопасность водителя и пассажиров автомобиля - ремни безопасности. Использование ремней уменьшает количество травм на 62-75 % по данным США и Германии. Резко снижается также тяжесть последствий ДТП. Применяются различные конструкции ремней безопасности.

При резких фронтальных ударах пассажиры получают ускорение до 40-50g. Если есть надежное амортизирующее средство, то подобные ускорения могут быть перенесены без значительных травм. Этой цели служат системы пневматических подушек безопасности, мгновенно надувающихся за промежуток времени, проходящий между ударом автомобиля о препятствие, до момента удара водителя о рулевое колесо или элементы интерьера. Этот промежуток времени составляет 0,03-0,04 сек.

Важный элемент внутреннего обустройства автомобиля - *сиденья*. Использование сидений специальной конструкции может существенно повысить безопасность водителя и пассажиров. Они применяют амортизаторы, усиление креплений сидений, фиксацию спинок передних сидений защелками, ограничение перемещения головы в момент удара при помощи подголовников.

Большое внимание уделяется влиянию **рулевой колонки** на безопасность водителя при ДТП. Существуют исследования, показывающие, что при правильно сконструированной и расположенной рулевой колонке опасность травмирования водителя уменьшается на 30-40%. Большое количество травм связано с **ветровым стеклом**. Травмы, наносимые ветровым стеклом, всегда отличаются особенной тяжестью: сотрясение мозга, повреждение черепа, повреждение глаз и др., в связи с чем к ветровым стеклам устанавливаются повышенные требования.

Дорожные условия оказывают существенное влияние на процесс движения транспортных средств. Влияние факторов дороги и дорожной среды на выбор безопасной скорости определяется состоянием дорожного покрытия, качеством инфраструктурного обустройства улично-дорожных сетей (УДС), уровнем совершенства управления дорожным движением.

Состояние дорог, разветвленность и их качество - это один из показателей уровня развития страны. Неудовлетворительное состояние и слабое развитие сети дорог приводят к огромным экономическим потерям, которые оцениваются астрономической цифрой. Масштабы этих потерь сопоставимы с крупнейшими катастрофами.

В последние годы в России, как и в свое время в Западной Европе в начале 90-х годов наблюдается устойчивая тенденция ухудшения ситуации на дорожной сети больших городов в условиях практически

полного исчерпания пропускной способности их УДС.

Основными причинами затруднений движения являются: увеличение количества транспорта на дорогах; отсутствие информации о состоянии дорог и о возможных путях объезда; неэффективная организация движения; несоблюдение ПДД участниками дорожного движения.

К дорожным условиям, снижающим безопасность движения относятся следующие **факторы**:

- несоответствие размеров геометрических элементов дороги (ширины проезжей части, габаритов мостов, путепроводов, радиусов закруглений дорог в плане, уклонов, виражей) фактическим скоростям движения автомобиля;

- неудачное сочетание элементов плана и профиля дороги на соседних участках, способствующих возрастанию, а потом резкому снижению скорости движения (кривые в плане малых радиусов в конце спусков или горизонтальных прямых; короткие горизонтальные прямые на извилистых трассах);

- плохое состояние проезжей части и обочин (недостаточная ровность и шероховатость покрытия, рыхлый грунт неукрепленных обочин, грязь на проезжей части от снега, дождя, камни и другие посторонние предметы);

- неправильное расположение массивных препятствий (опор освещения, дорожных знаков, опор путепроводов, зданий, автобусных павильонов и т.д.);

- недостаточная информация о границах проезжей части, положениях движения, протяженности и форме опасных участков, характере возможной опасности, рекомендуемых действиях по управлению автомобилем и ограничениях в движении, отсутствии заграждений, удерживающих автомобиль от съездов с дороги и переездов через разделительную полосу;

- плохая видимость ночью; гололед, туман, атмосферные осадки.

Следует помнить, что чем выше технические возможности автотранспортного средства, тем более сильное влияние оказывают дорожные условия на процесс движения.

По оценкам специалистов, плохие дорожные условия повышают стоимость эксплуатации автомобиля в 2,5-4 раза. В частности, срок службы автопокрышек сокращается на 30 %, а удельный расход горючего повышается в 1,5-2 раза.

Дорожное хозяйство в России остро нуждается в фундаментальных и глубоко продуманных реформах. От степени успешности таких реформ, без сомнения, зависят и развитие страны в целом, и качество жизни каждого гражданина.

4.2.2 Система сертификации транспортных средств как средство выполнения минимальных требований безопасности.

Согласно статье 5 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 28.12.2013) одним из основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения является осуществление обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств.

Порядок их осуществления регламентируется в общем виде Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ (в ред. от 23 июня 2014 г. № 160-ФЗ) «О техническом регулировании».

Подтверждение соответствия - это документальное удостоверение соответствия продукции или иных объектов, процессов проектирования (включая изыскания), производства, ... эксплуатации, перевозки, и др., выполнения работ или оказания услуг требованиям технических регламентов, положениям стандартов, сводов правил или условиям договоров. Подтверждение соответствия на территории Российской Федерации может носить добровольный или обязательный характер. Обязательное подтверждение соответствия осуществляется в формах:

- принятия декларации о соответствии (декларирования соответствия);
- обязательной сертификации.

Декларирование соответствия при этом является формой подтверждения соответствия продукции требованиям технических регламентов, а **сертификация** - формой осуществляемого органом по сертификации подтверждения соответствия объектов требованиям технических регламентов, положениям стандартов, сводов правил или условиям договоров.

В статье 15 Федерального закона «О БДД» установлены основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при изготовлении и реализации транспортных средств, их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей.

Транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации или ввозимые из-за рубежа сроком более чем на шесть месяцев и предназначенные для участия в дорожном движении на ее территории, а также составные части конструкций, предметы дополнительного оборудования, запасные части и принадлежности транспортных средств в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, подлежат:

- обязательной сертификации;
- декларированию соответствия.

Декларация о соответствии и сертификат соответствия имеют равную юридическую силу и действуют на всей территории Российской Федерации в отношении каждой единицы продукции, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации во время действия декларации о соответствии или сертификата соответствия, в течение срока годности или срока службы продукции.

Статья 24 Федерального закона «О техническом регулировании» предусматривает **две схемы декларирования соответствия:**

- принятие декларации о соответствии на основании собственных доказательств;

- принятие декларации о соответствии на основании собственных доказательств, доказательств, полученных с участием органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории (центра).

При **декларировании соответствия заявитель на основании собственных доказательств** самостоятельно формирует доказательственные материалы в целях подтверждения соответствия продукции требованиям технического регламента. В качестве доказательственных материалов используются техническая документация, результаты собственных исследований (испытаний) и измерений и (или) другие документы, послужившие основанием для подтверждения соответствия продукции требованиям технического регламента.

При декларировании соответствия на основании собственных доказательств и полученных с участием третьей стороны доказательств заявитель по своему выбору в дополнение к собственным доказательствам:

- включает в доказательственные материалы протоколы исследований (испытаний) и измерений, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории (центре);

- предоставляет сертификат системы менеджмента качества, в отношении которого предусматривается контроль (надзор) органа по сертификации, выдавшего данный сертификат, за объектом сертификации.

Единый перечень продукции, подтверждение соответствия которой осуществляется в форме принятия декларации о соответствии, утвержден Постановлением Правительства РФ от 1 декабря 2009 г. № 982.

Форма декларации о соответствии продукции требованиям технических регламентов утверждена Приказом Минпромэнерго России от 22 марта 2006 г. № 54.

Декларация о соответствии содержит следующие сведения:

- наименование и местонахождение заявителя;
- наименование и местонахождение изготовителя;
- информацию об объекте подтверждения соответствия, позволяющую

щую идентифицировать этот объект;

- наименование технического регламента, на соответствие требованиям которого подтверждается продукция;

- указание на схему декларирования соответствия;

- заявление заявителя о безопасности продукции при ее использовании в соответствии с целевым назначением и принятии заявителем мер по обеспечению соответствия продукции требованиям технических регламентов;

- сведения о проведенных исследованиях (испытаниях) и измерениях, сертификате системы менеджмента качества, а также документах, послуживших основанием для подтверждения соответствия продукции требованиям технических регламентов;

- срок действия декларации о соответствии.

Одновременно Приказом Минпромэнерго России от 22 марта 2006 г. № 54 утверждены Рекомендации по заполнению формы декларации о соответствии продукции требованиям технических регламентов.

Согласно ст. 25 Федерального закона «О техническом регулировании» **обязательная сертификация** осуществляется органом по сертификации на основании договора с заявителем. Схемы сертификации, применяемые для сертификации определенных видов продукции, устанавливаются соответствующим техническим регламентом.

Соответствие продукции требованиям технических регламентов подтверждается сертификатом соответствия, выдаваемым заявителю органом по сертификации.

Форма сертификата соответствия продукции требованиям технических регламентов утверждена Приказом Минпромэнерго России от 22 марта 2006 г. № 53. Рекомендации по заполнению формы сертификата соответствия продукции требованиям технических регламентов также утверждены указанным Приказом.

Сертификат соответствия выдается:

- на серийно выпускаемую продукцию;

- на отдельно поставляемую партию продукции;

- на единственный экземпляр продукции.

Единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации, утвержден Постановлением Правительства РФ от 1 декабря 2009 г. № 982.

Обязательная сертификация осуществляется органом по сертификации, аккредитованным в соответствии с Правилами аккредитации органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по подтверждению соответствия, аттестации экспертов по аккредитации, а также привлечения и отбора экспер-

тов по аккредитации и технических экспертов для выполнения работ в области аккредитации, утв. Постановлением Правительства РФ от 19 июня 2012 г. № 602.

Исследования (испытания) и измерения продукции при осуществлении обязательной сертификации проводятся аккредитованными испытательными лабораториями (центрами). Аккредитованные испытательные лаборатории (центры) проводят исследования (испытания) и измерения продукции **в пределах своей области аккредитации** на условиях договоров с органами по сертификации.

В соответствии со ст. 29 Федерального закона «О техническом регулировании» для помещения продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия, под **таможенные процедуры**, предусматривающие возможность отчуждения или использования этой продукции в соответствии с ее назначением на территории Российской Федерации, в таможенные органы одновременно с таможенной декларацией представляются:

- декларация о соответствии;
- сертификат соответствия;

- документы об их признании в соответствии со ст. 30 Федерального закона «О техническом регулировании», согласно которой полученные за пределами территории Российской Федерации документы о подтверждении соответствия, знаки соответствия, протоколы исследований (испытаний) и измерений продукции могут быть признаны в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

Одобрение типа транспортного средства (ОТТС)

С 1998 года в России действуют Правила по проведению работ в системе сертификации механических транспортных средств и прицепов, утвержденные Постановлением Госстандарта РФ от 01.04.1998 г. № 19 «О совершенствовании сертификации механических транспортных средств и прицепов».

По результатам проведения испытаний, транспортное средство или его части получает (или не получает) официальное утверждение по типу конструкции на основании Правил ЕЭК ООН. Документ, подтверждающий, что транспортное средство или его части соответствуют требованиям Правил ЕЭК ООН, носит название «Одобрение типа транспортного средства» (ОТТС). Фактически ОТТС играет роль сертификата, которым подтверждается тот факт, что реальные параметры ТС в полном объеме отвечают требованиям, предъявляемым действующими нормативными и законодательными актами.

ОТТС выдается на срок не более трех лет. Срок действия ОТТС устанавливается в зависимости от срока действия имеющихся сертификатов, объема технических требований и условий производства (ввоза) транспортных средств.

Обязательная оценка соответствия в форме «одобрения типа транспортного средства» должна проводиться в отношении транспортных средств (ТС), изготовленных в России или ввозимые на территорию России на срок более 6 месяцев. Составные и запасные части транспортных средств подлежат обязательной сертификации или, в некоторых случаях, обязательному декларированию соответствия.

Оценка соответствия (и оформляемое по ее результатам ОТТС) служит не только для контроля безопасности транспортных средств для жизни и здоровья человека и окружающей среды, но позволяет создать условия для деятельности организаций на российском и международном рынке.

Органы по сертификации, проводящие работы по оформлению ОТТС, могут признавать сертификаты соответствия, выданные зарубежными органами и подтверждающие соответствие продукции требованиям государства.

ОТТС выдается на срок не более трех лет. Срок действия ОТТС устанавливается в зависимости от срока действия имеющихся сертификатов, объема технических требований и условий производства (ввоза) транспортных средств. Наличие ОТТС является основанием для ввоза транспортных средств на территорию Российской Федерации.

ОТТС получают в случае, если речь идет о партии ТС или если ввозимое ТС оформляется на юридическое лицо.

Когда речь идет о единичных транспортных средствах, документом, подтверждающим их соответствие требованиям Технического регламента «О безопасности колёсных транспортных средств» (утв. Постановлением Правительства РФ № 720 от 10.09.2009г.), служит Свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС). Новое транспортное средство (т.е. то, которое не было допущено ранее к участию в дорожном движении за пределами Российской Федерации), ввозимое юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем в количестве одной штуки, единичным транспортным средством не является, и СБКТС на него не оформляется.

Отметим также, что с 1 января 2015 года вступает в силу Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (далее - Технический регламент), при этом национальные регламенты не должны ему противоречить.

Ответственность изготовителя (продавца, исполнителя) транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств, подлежащих реализации на территории Российской Федерации, определяется законодательством Российской Федерации.

Статья 36 Федерального закона «О техническом регулировании» предусматривает следующую ответственность за несоответствие продукции требованиям технических регламентов:

1) ответственность изготовителя (исполнителя, продавца, лица, выполняющего функции иностранного изготовителя) **за нарушение требований технических регламентов.**

Так, КоАП РФ предусмотрена административная ответственность за следующие нарушения в сфере технического регулирования:

- ст. 14.44 «Недостоверное декларирование соответствия продукции»;
- ст. 14.45 «Нарушение порядка реализации продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия»;
- ст. 14.46 «Нарушение порядка маркировки продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия»;

2) **ответственность изготовителя (исполнителя, продавца, лица, выполняющего функции иностранного изготовителя) за неисполнение предписаний и решений органа государственного контроля (надзора).**

Кроме того, ч. 3 ст. 36 Федерального закона «О техническом регулировании» предусмотрено, что изготовитель (исполнитель, продавец, лицо, выполняющее функции иностранного изготовителя) обязан:

- возместить причиненный вред;
- принять меры в целях недопущения причинения вреда другим лицам, их имуществу, окружающей среде в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Указанные обязанности возникают в случае, если в результате несоответствия продукции требованиям технических регламентов:

1) причинен вред:

- жизни или здоровью граждан;
- имуществу физических или юридических лиц;
- государственному или муниципальному имуществу;
- окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений;

2) возникла угроза причинения такого вреда.

Обязанность возместить вред не может быть ограничена договором или заявлением одной из сторон. Соглашения или заявления об ограничении ответственности ничтожны.

«Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» (утв. Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090) предусмотрено, что техническое состояние и оборудование участвующих в дорожном движении транспортных средств в части, относящейся к безопасности

дорожного движения и охране окружающей среды, **должно отвечать требованиям соответствующих стандартов, правил и руководств по их технической эксплуатации.**

Постановлением Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» предусмотрено, что регистрация транспортных средств, за исключением транспортных средств, зарегистрированных в других странах и временно находящихся на территории Российской Федерации сроком до 6 месяцев, осуществляется с выдачей:

- соответствующих документов;
- государственных регистрационных знаков.

Приказом МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» утверждены Правила регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД РФ. Установленный настоящими Правилами порядок регистрации распространяется также на транспортные средства, зарегистрированные в других государствах и временно ввезенные на территорию Российской Федерации на срок более 6 месяцев.

Регистрация транспортных средств осуществляется, в частности, в целях обеспечения надзора за соответствием конструкции, технического состояния и оборудования транспортных средств установленным требованиям безопасности.

Соответственно, п. 3 Правил регистрации предусматривает, что основаниями для отказа в регистрации в Госавтоинспекции в том числе являются следующие случаи:

- представлены транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации, в том числе из составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей, или ввезенные на ее территорию сроком более чем на шесть месяцев, без представления документов, подтверждающих проведение их сертификации в соответствии с законодательством Российской Федерации, либо подтверждающих их выпуск на территории Таможенного союза без ограничений по их использованию и распоряжению или с таможенными ограничениями, установленными таможенными органами;

- представлены транспортные средства, конструкция которых или внесенные в конструкцию изменения не соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения или сведениям, указанным в представленных документах.

К регистрационным документам относятся:

- свидетельства о регистрации транспортных средств;
- технические паспорта (технические талоны) транспортных средств.

Регистрация конкретного транспортного средства производится только за одним юридическим или физическим лицом.

На зарегистрированные транспортные средства выдаются:

- свидетельство о регистрации транспортного средства;
- паспорт транспортного средства;
- регистрационные знаки, соответствующие государственным стандартам Российской Федерации.

Пунктом 4 статьи 15 Федерального закона «О БДД» установлено обязательное проведение повторной сертификации или повторного декларирования соответствия после внесения изменения в конструкцию зарегистрированных транспортных средств, в том числе в конструкцию:

- составных частей;
- предметов дополнительного оборудования;
- запасных частей и принадлежностей.

При этом соответствующее изменение должно влиять на обеспечение безопасности дорожного движения.

Повторные сертификация и декларирование производятся в общем порядке, рассмотренном ранее.

Согласно п. 2 Наставления по техническому надзору Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утв. Приказом МВД РФ от 7 декабря 2000 г. № 1240, изменение конструкции транспортного средства - это исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией конкретного транспортного средства составных частей и предметов оборудования, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения.

Пунктом 14 Наставления определен общий порядок контроля за конструкцией и техническим состоянием находящихся в эксплуатации транспортных средств. В частности, предусмотрено, что проверка соблюдения нормативных правовых актов, устанавливающих требования к конструкции транспортных средств, проводится путем осмотра транспортных средств.

При осмотре транспортных средств:

- устанавливается соответствие марки, модели, модификации, цвета, года выпуска, идентификационного номера (VIN) транспортного средства (если он присвоен организацией-изготовителем), идентификационного (порядкового производственного) номера шасси (рамы),

кузова (коляски, прицепа), двигателя, государственного регистрационного знака сведениям, указанным в паспорте технического средства и (или) иных регистрационных документах;

- обращается внимание на особенности конструкции конкретного транспортного средства (тип кузова, двигателя, наличие специального несъемного оборудования, количество и размещение пассажирских сидений, топливных баков и другое).

При выявлении на зарегистрированном транспортном средстве изменений конструкции, подлежащих внесению и не внесенных в регистрационные документы, эксплуатация транспортного средства запрещается.

Добровольная сертификация проводится по инициативе юридических лиц и граждан на основе договора между заявителем и органом по сертификации.

Добровольную сертификацию могут проводить юридические лица, взявшие на себя функции органов по добровольной сертификации и зарегистрировавшие системы сертификации и знаки соответствия в Госстандарте России, а также органы по обязательной сертификации (в пределах их области аккредитации).

В настоящее время в связи с отсутствием утвержденных Технических регламентов в области оказания услуг по перевозке, техническому обслуживанию и ремонту ТС, обязательная сертификация указанных выше сфер деятельности не проводится.

На автомобильном транспорте применяется **добровольная система сертификации**. «Положение о Системе добровольной сертификации на автомобильном транспорте» (ДС АТ) (утв. Минтранс России 07.12.2001) (ред. от 07.09.2005) является основополагающим документом Системы и предназначено для применения изготовителями (продавцами, исполнителями), органами по сертификации, испытательными лабораториями, органами управления Системой при организации и проведении работ по добровольной сертификации на автомобильном транспорте, а также служит основой для разработки нормативных и организационно-методических документов, регламентирующих правила и процедуры деятельности Системы.

Положение предусматривает, что объектами сертификации в Системе ДС АТ могут являться: продукция, процессы производства, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, работы и услуги, а также системы качества и производства (далее - объекты автомобильного транспорта), производимые (используемые) либо реализуемые в сфере автомобильного транспорта. Виды однородных объектов автомобильного транспорта, подлежащих сертификации в Системе ДС АТ, устанавливаются согласно общероссийским классификаторам видов деятельности, продукции и услуг.

Организационную структуру Системы ДС АТ образуют:

- Минтранс России - руководящий орган Системы ДС АТ;
- центральные органы;
- Научно-методический центр Системы ДС АТ;
- Совет Системы;
- апелляционная комиссия;
- органы по сертификации;
- испытательные лаборатории (центры).

Изготовители (продавцы, исполнители):

- направляют заявку на проведение сертификации; в соответствии с правилами Системы ДС АТ создают условия для проведения работ по сертификации (предоставляют образцы для проведения испытаний, доступ к объектам автомобильного транспорта, нормативную, техническую и другую документацию и пр.);

- обеспечивают соответствие объектов автомобильного транспорта требованиям нормативных документов, на соответствие которым была проведена сертификация;

- маркируют сертифицированные объекты автомобильного транспорта знаком соответствия в порядке, установленном правилами Системы ДС АТ;

- применяют сертификат соответствия и знак соответствия, руководствуясь правилами Системы ДС АТ;

- обеспечивают беспрепятственное выполнение своих полномочий должностными лицами органов по сертификации и должностными лицами, осуществляющими контроль за сертифицированными объектами автомобильного транспорта;

- извещают орган по сертификации об изменениях, внесенных в техническую документацию и технологический процесс производства сертифицированных объектов автомобильного транспорта, а также иных изменениях, связанных с производством (реализацией), использованием сертифицированных объектов автомобильного транспорта, если эти изменения влияют на характеристики, проверяемые при сертификации.

Работы по сертификации включают в себя следующие основные этапы:

- подача заявки на сертификацию;
- рассмотрение и принятие решения по заявке;
- проведение необходимых проверок (анализ документов, испытания, проверка производства и т.п.);
- анализ полученных результатов и принятие решения о выдаче (отказе в выдаче) сертификата соответствия;
- выдача сертификата соответствия;
- инспекционный контроль за сертифицированным объектом.

Заявителем может быть отечественная или зарубежная организация, индивидуальный предприниматель, являющиеся изготовителями (продавцами, исполнителями) объектов автомобильного транспорта, сертифицируемых в Системе ДС АТ и подавшие заявку на сертификацию.

К сертификации допускаются объекты автомобильного транспорта, пригодные для использования по назначению и имеющие необходимую маркировку и техническую документацию, содержащую информацию, в соответствии с законодательством Российской Федерации. По результатам сертификации орган по сертификации выдает заявителю сертификат соответствия, либо решение об отказе в его выдаче.

Инспекционный контроль за сертифицированными объектами автомобильного транспорта осуществляется органом по сертификации, выдавшим изготовителю (продавцу, исполнителю) сертификат соответствия, в течение срока его действия с целью установления соответствия сертифицированных объектов автомобильного транспорта требованиям, подтвержденным при сертификации.

Перечень основных сертифицируемых объектов в системе ДС АТ приведен в таблице.

Наименование объекта сертификации	Сертифицируемые услуги и продукция
Услуги (работы) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств	Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, машин и оборудования
Услуги по перевозке пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом	Услуги пассажирского автомобильного транспорта Услуги пассажирского городского электрического транспорта Услуги транспортной экспедиции
Перевозка грузов автомобильным транспортом	Услуги грузового автомобильного транспорта Услуги транспортной экспедиции
Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом	Услуги грузового автомобильного транспорта Услуги транспортной экспедиции
Работы по техническому обслуживанию и ремонту трамвайных вагонов и троллейбусов	Предоставление услуг по ремонту, техническому обслуживанию и переделке железнодорожных локомотивов, трамвайных и прочих моторных вагонов и подвижного состава

ТЕМА 5. ПРОБЛЕМЫ НАДЕЖНОСТИ ВОДИТЕЛЯ.

5.1 Профессиональное мастерство водителя и его оценка. Техника управления автомобилем. Количественная оценка уровня подготовки водителя. Методы совершенствования профессионального мастерства. Изменения в правилах подготовки водителей и их допуска к управлению ТС. Требования, предъявляемые к водителям в зависимости от вида перевозок и сложности маршрута.

Как правило, возникновению ДТП способствуют несколько факторов риска – это может быть как нарушение водителем ПДД, так и разбитая дорога или неисправность автомобиля. В системе обеспечения безопасности дорожного движения надежность водителя играет существенную, а в ряде случаев и ситуаций, основную роль. Часто водитель при дефиците времени должен решать сложные задачи, что не всегда ему по силам, а значит, неотъемлемой обязанностью водителя должно быть умение здраво оценивать свои возможности.

Известно, что от 70 до 80 и даже более процентов ДТП происходит по вине водителей автомобилей. Поэтому повышение профессиональной надежности водителей является одним из важнейших направлений деятельности по профилактике и снижению уровня аварийности на автомобильном транспорте.

Профессиональное мастерство водителя определяется как набор качеств, обеспечивающих уровень мастерства безопасного, экономичного и комфортного управления автомобилем, его можно рассматривать как совокупность профессионального интеллекта водителя, технических навыков управления автомобилем и социально-психологических характеристик личности. В различных ситуациях вес каждой составляющей профессионального мастерства водителя различен.

Профессиональным интеллектом часто называют способность водителя предупреждать возникновение опасных ситуаций в дорожном движении. От этой составляющей зависит правильность оценки и прогнозирования складывающейся дорожно-транспортной ситуации (ДТС), определение уровня ее потенциальной опасности, выбора и принятия решений по устранению нежелательных условий.

Овладение техническими навыками управления ТС позволяет реализовать наиболее рациональные режимы движения, а в уже возникших критических ситуациях действовать так, чтобы либо предотвратить ДТП, либо, в крайнем случае, минимизировать его последствия. То есть, технические навыки определяют мастерство выхода из опасных и критических ситуаций.

Третья составляющая – это **характеристика водителя как личности**, определяющая его склонность к повышенному риску и сознательному нарушению Правил дорожного движения.

Основным фактором, провоцирующим аварии на дороге, по данным ГИБДД, является водитель, не соблюдающий ПДД. Согласно пункту 10.1 ПДД, водитель должен быть постоянно сконцентрирован и готов к любой неожиданности. Этот пункт правил, по сути, позволяет в любой аварии обвинить водителя.

Наиболее распространенными нарушениями ПДД водителями являются:

- алкогольное опьянение;
- превышение допустимой скорости движения;
- неиспользование ремней безопасности;
- использование неисправного транспортного средства.

К другим факторам риска со стороны водителей относят усталость водителя, отвлечение его внимания (разговоры по мобильному телефону, курение, еда, управление электронными устройствами во время движения) и др.

Изменения в правилах подготовки водителей и их допуска к управлению ТС

5 ноября 2014 года вступило в силу постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами», где несколько ужесточены и модернизированы действовавшие ранее правила.

Документом устанавливается порядок проведения экзаменов на право управления транспортными средствами, определяется состав технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, требования к указанным техническим средствам и условия их применения, а также порядок выдачи российских национальных и международных водительских удостоверений и обмена иностранных водительских удостоверений.

Постановлением **исключен допуск к экзаменам после самостоятельной подготовки**. К сдаче экзаменов будут допускаться только лица, прошедшие соответствующее **профессиональное обучение** по программам профессиональной подготовки (переподготовки) водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий. На основании требований Федерального закон от 29.12.2012г. №273-ФЗ (ред. от 04.06.2014) «Об образовании в Российской Федерации» были разработаны **новые примерные программы профессионального обучения водителей**.

Новые программы были введены приказом Минобрнауки России от 26.12.2013 № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий», действующим с августа 2014 г.

Одновременно с этим ужесточаются требования, предъявляемые к экзаменаторам. Так, минимальный возраст экзаменатора повышается с 23 до 25 лет. Повышается образовательный ценз экзаменатора до высшего образования (ранее допускалось наличие только среднего образования). Экзаменатору будет необходимо иметь водительское удостоверение на право управления транспортными средствами тех категорий или подкатегорий, по которым будут проводиться практические экзамены (в настоящее время для приема экзаменов по категории «D» достаточно было иметь водительское удостоверение с разрешающей отметкой в графе «С»). Повышаются требования к водительскому стажу управления транспортными средствами соответствующих категорий и подкатегорий – с 3 до 5 лет.

С учетом международного опыта предусмотрена возможность сдачи экзаменов как на транспортных средствах с механической трансмиссией, так и на транспортных средствах, оборудованных автоматической коробкой переключения передач. При этом лицам, изъявившим желание и сдавшим экзамены на транспортных средствах с автоматической трансмиссией, предоставляется право на управление транспортными средствами соответствующей категории или подкатегории *только* с автоматической трансмиссией, о чем будет делаться отметка в выдаваемом водительском удостоверении.

Увеличены сроки назначения повторного экзамена. Для лиц, не сдавших один из экзаменов с третьего и более третьего раза, повторный экзамен будет назначаться не ранее чем через 30 дней. Положительная оценка, полученная на теоретическом экзамене, будет считаться действительной в течение 6 месяцев. Установлены требования к маршрутам, на которых проводятся экзамены по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения, а также к транспортным средствам, используемым для проведения практических экзаменов.

Внесен также ряд других организационных изменений, например, исключена процедура выдачи временных разрешений на право управления транспортными средствами. В случае обращения граждан по факту утраты (хищения) водительского удостоверения им будет выдаваться новое водительское удостоверение.

Принятые изменения совершенствуют систему проведения экзаменов и приводят порядок допуска к управлению транспортными средствами в соответствие с современными требованиями и международной практикой, что должно оказать положительное влияние на состояние аварийности.

Количественная оценка уровня подготовки водителя. Проблемы надежности начинающих водителей

Ежегодно на дороги попадают около 2 млн. неопытных, или как их иначе называют «**молодых**» по стажу водителей. Основными причинами высокого уровня аварийности среди начинающих водителей являются:

- несоответствие качества подготовки современным требованиям, в том числе невыполнение в полном объеме программ обучения,
- слабая практическая подготовка в условиях реального дорожного движения (особенно в потоке с высокой интенсивностью),
- отсутствие психологической подготовки, которая позволила бы избежать кандидатам в водители переоценки своих умений.

Считается, что водитель получает достаточный практический опыт после либо 2-х лет вождения, либо наезда порядка 100 тыс. км. С последним трудно не согласиться, если речь идет о технических навыках.

Но так ли это с точки зрения безопасного управления автомобилем?

Согласно зарубежным исследованиям начинающие водители (со стажем до 2-х лет, при годовом наезде в среднем 15–20 тыс. км) не являются основными виновниками серьезных ДТП, поскольку у них в этот период преобладает заниженная самооценка и поэтому большинство из них стараются ездить аккуратно (см. график).

Изменение самооценки мастерства водителя в процессе приобретения опыта управления автомобилем

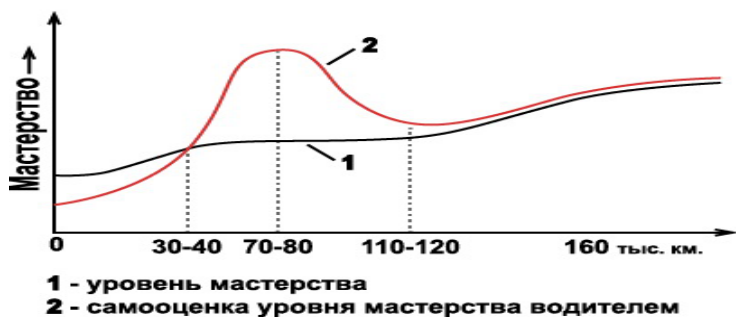


График изменения самооценки водителями своего мастерства в зависимости от наезда

Данный вывод подтверждают представители отечественных страховых компаний на основании своей статистики по ОСАГО. Как правило, начинающие водители, плохо зная габариты своего автомобиля, совершают незначительные, мелкие ДТП (повреждение краски при парковке, фронтальные удары в пробках, на перекрестках или столкновения при перестроении, в узких проездах) – сказывается недостаточный опыт.

Основная масса водителей, которые попадают в ДТП, это водители со стажем от 3-х до 6 лет, у которых в этот период наблюдается завышенная самооценка своих возможностей, что часто не соответствует сложившейся дорожной ситуации и приводит к тяжелым ДТП (например, из-за значительного превышения скорости).

Таким образом, методология подготовки надежного водителя имеет два существенных недостатка. Во-первых, процесс приобретения настоящего водительского опыта растягивается на длительное время (5-7 лет), а, во-вторых, он чреват серьезными опасностями для самого водителя, а подчас может стоить ему жизни.

Проблема стихийного обучения водителя навыкам безопасного вождения может быть решена путем создания специальных курсов водительского мастерства или курсов повышения квалификации на базе крупных автотранспортных фирм и компаний, в которых видное место отводится индивидуальному обучению водителей.

Методы совершенствования профессионального мастерства

В НИИАТ еще в 80-х гг. 20 века была разработана программа, так называемого «**ситуационного**» обучения. Суть ее в том, что объектом изучения являлись типичные дорожно-транспортные ситуации (ДТС) повышенной опасности, а предметом - ошибки водителей, приведшие к ДТП, признаки и особенности, по которым можно заранее определить возможную опасность, прогнозирование динамики перехода опасной ситуации в аварийную. Анализ большого числа ситуаций показал определенную общность в механизмах их развития и на этой основе типизированы как сами ДТС, так и действия водителей, что позволило выявить конкретные характерные ошибки и просчеты, возникающие при управлении автомобилем. Было выявлено несколько классов ДТС, например, при проезде пешеходных переходов, остановок общественного транспорта, выполнении обгона и ряда других.

Как показала зарубежная и отечественная практика, наиболее эффективным является использование ситуационного обучения с применением технических средств, таких как специализированные авто-тренажеры, оборудованные соответствующими имитаторами отказов и аварийных ситуаций при обязательном наличии устройств обратной связи, постоянно обеспечивающих водителю оценку его действий.

Следующим этапом такой подготовки являются отработка навыков на автодромах, т.е. в условиях максимально приближенных к реальной деятельности.

Рекомендованная схема организации процесса повышения мастерства водителей содержится в таблице

Наименование этапа тренировок	Содержание этапа	Цель тренировок
Учебный (тренажерная)	Ознакомление и обучение действиям в критических ситуациях на фоне вождения	Формирование представлений о комплексе действий в критических ситуациях
Учебно-тренировочный (тренажерная)	Тренировка действий на высоких скоростях движения. То же с включением обратной связи до стабилизации навыка (по скорости и точности действий)	Формирование и развитие гибких сенсомоторных схем действия в условиях дефицита времени. Отработка комплекса управляющих действий в критических ситуациях
Тренировочный (тренажерная и автодромная)	Закрепление и периодическая тренировка сформированных способов управления автомобилем в экстренных критических ситуациях	Актуализация и закрепление структуры комплекса управляющих действий. Закрепление навыков деятельности в экстренных критических ситуациях в условиях автодрома

Требования, предъявляемые к водителям в зависимости от вида перевозок и сложности маршрута

Согласно п. 2 статьи 20 Федерального Закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 28.12.2013 г.) «О безопасности дорожного движения» юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям запрещается:

- допускать к управлению транспортными средствами водителей, не имеющих российских национальных водительских удостоверений, подтверждающих право на управление транспортными средствами соответствующих категорий и подкатегорий;

- понуждать водителей транспортных средств к нарушению ими требований безопасности дорожного движения или поощрять за такое нарушение.

Статьей 12.32.1 КоАП РФ предусмотрена ответственность за допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения, российского национального водительского удостоверения или временного разрешения на право управления транспортными средствами.

Пунктом 3 той же статьи **юридическим лицам**, осуществляющим перевозки автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, предоставлено право в целях обеспечения безопасности дорожного движения:

- устанавливать специальные правила;
- предъявлять к водителям транспортных средств дополнительные требования.

Такие обязательные правила и требования могут быть установлены с учетом особенностей перевозок и в пределах действующего законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

Например, п.8 Правил организованной перевозки группы детей автобусами (утв. Постановлением Правительства РФ от 17 декабря 2013 г. № 1177) определяет, что «к управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории «D» не менее 1 года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения». В то же время субъект транспортной деятельности, осуществляющий организованную перевозку группы детей автобусами, вправе установить дополнительные требования к непрерывному стажу работы водителя по категории «D», например, не менее 3-х или даже 5-ти лет.

Приказ Минтранса России от 15.01.2014г. № 7 (Зарегистрирован в Минюсте РФ 05.06.2014г. Регистрационный № 32585), далее – Приказ, устанавливает, что субъект транспортной деятельности должен обеспечить профессиональную компетентность и профессиональную пригодность работников субъекта транспортной деятельности, в т.ч. водителей ТС.

Обеспечение профессиональной компетентности и профессиональной пригодности водителей достигается (п.7 Приказа):

- проведением профессионального отбора и профессиональной подготовки водителей;
- контролем состояния здоровья водителей, соблюдением режима труда и отдыха в процессе их работы;
- прохождением инструктажа по безопасности перевозок.

Согласно п. 9 Приказа профессиональный отбор и профессиональная подготовка работников, непосредственно связанных с движением транспортных средств, проводятся в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Должности таких работников перечислены в разделе I Перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 2008 г. № 16. К ним, безусловно, относятся и водители ТС.

Согласно п.13 Приказа субъект транспортной деятельности имеет право в случае обнаружения признаков ухудшения состояния здоровья водителя, угрожающего безопасности движения, направить его на внеочередное обязательное медицинское освидетельствование.

Согласно п.14 Приказа субъект транспортной деятельности обеспечивает документальный учет и анализ результатов всех видов обязательных медицинских осмотров водителей с целью выявления работников, склонных к злоупотреблению алкогольными напитками, употреблению наркотических или иных средств, страдающих хроническими заболеваниями, влияющими на выполнение трудовых функций.

Согласно п. 22 Приказа субъекту транспортной деятельности запрещается допускать водителей к работе, связанной с управлением транспортными средствами, без прохождения ими соответствующих инструктажей.

Дополнительным требованием является обязанность субъекта транспортной деятельности обеспечить проведение стажировок водителей транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта при переводе на новый маршрут или при переводе на новый тип (модель) транспортного средства (Приложение 2 к Приказу, п. 1.3).

Суммируя сказанное, можно заключить, что лицо, претендующее на работу в качестве водителя может быть принято для осуществления определенного вида перевозок при условии:

- наличия у него водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории;
- наличия документа (справки специальной формы) о прохождении в установленные сроки медицинского освидетельствования;
- соответствия квалификации, опыта и непрерывности стажа работы в качестве водителя, установленного для конкретного вида перевозки.

Учитывая социальную значимость пассажирских перевозок и высокую ответственность субъекта транспортной деятельности, **рекомендуется** установить некоторые дополнительные требования при допуске водителей к осуществлению регулярных пассажирских перевозок, например:

- наличие стажа работы в качестве водителя автобуса не менее последних трех лет при допуске на междугородные перевозки;
- наличия стажа работы в качестве водителя автобуса не менее последних 5 лет при допуске к перевозкам детей;
- наличие стажа работы в качестве водителя автобуса не менее 1 года в условиях данной местности при допуске к перевозке на зимних дорогах;

- наличия стажа работы в качестве водителя автобуса не менее последних трех лет при допуске к перевозкам на горных маршрутах;
- наличия стажа работы в качестве водителя автобуса не менее последних 5 лет на междугородных маршрутах в темное время суток.

Перед приемом на работу водителя может проводиться теоретическое и практическое тестирование знаний, умений, навыков соискателя, а также его проверка по информационным базам ГИБДД МВД РФ на предмет наличия штрафов за нарушения Правил дорожного движения.

Практическое тестирование умений и навыков управления автобусом, по усмотрению субъекта транспортной деятельности, может проходить в форме тестовых упражнений, либо проведения дорожной проверки на маршруте перевозок.

Обычно навыки вождения водителя проверяют путем контрольной поездки (протяженностью 40-50 км), при которой оценивается качество выполнения основных приемов управления транспортным средством, техника выполнения наиболее часто встречающихся маневров автомобиля, правильность и своевременность оценки дорожно-транспортных ситуаций и др.

Водитель может быть принят на работу с испытательным сроком в целях проверки его соответствия поручаемой работе. Срок испытания не может превышать 3 месяцев. Условие об испытательном сроке должно быть отражено в трудовом договоре. При неудовлетворительном результате в период испытательного срока работодатель (администрация) имеет право расторгнуть трудовой договор в одностороннем порядке.

Водители, претендующие на осуществление перевозок опасных грузов всех классов опасности дополнительно должны представить свидетельство международного образца ADR/ДОПОГ с разрешающей (щими) отметкой (ами) о допуске к перевозке конкретного (ных) класса (ов) опасных грузов. Свидетельство на право осуществления перевозки опасных грузов действительно в течение 3 лет, по истечении данного срока водитель проходит переподготовку и действие свидетельства пролонгируется на последующие три года.

5.2 Психфизиологические аспекты профессиональной деятельности водителя. Оценка индивидуальных психфизиологических особенностей водителей. Профотбор и профподбор водителей. Подбор и расстановка водителей на маршруты по видам перевозок. Работоспособность водителей автомобилей. Изменение работоспособности водителей в течение рабочего дня. Нормативы рабочего времени и времени отдыха водителей.

5.2.1 Психофизиологические аспекты профессиональной деятельности водителя. Оценка индивидуальных психофизиологических особенностей водителей. Критерии отнесения водителей к группе «риска».

Профессиональная деятельность водителей автомобильного транспорта характеризуется сложностью и высокой ценой ошибки, которая, в случае совершения ДТП, может привести не только к большим материальным затратам, но и к человеческим жертвам. Значительным количеством исследований убедительно доказано, что помимо надлежащего уровня здоровья и развития профессиональных компетенций, водители должны обладать целым рядом устойчивых психологических и психофизиологических свойств и качеств. Эффективность и **безопасность** практической деятельности водителей находится в тесной зависимости от уровня развития таких профессионально важных качеств.

Отметим кратко основные **психофизиологические аспекты профессиональной деятельности водителя.**

Водитель транспортного средства является личностью, обладающей системой психологических характеристик, которые играют ведущую роль в формировании профессиональной пригодности и надежности. Значение данных качеств водителей признается не только психологами, но и большинством специалистов-практиков автотранспортной сферы, поскольку сам по себе технический прогресс и совершенствование условий дорожного движения без учета человеческого фактора не обеспечивают безопасности на дорогах. Эта цель может быть достигнута путем непосредственного изучения человека в различных проявлениях его личности. Исследование водительской деятельности без изучения личности водителя невозможно.

Для безаварийной работы водителя и обеспечения безопасности дорожного движения психологи в области управления сложными техническими системами считают важным: потребность (мотивацию) успешно выполнить стоящую перед ним профессиональную задачу; стремление к самоутверждению, успеху; чувство ответственности; уверенность в своих возможностях; волевые качества; внимательность; восприимчивость. При этом водитель должен проявлять способность к преодолению неопределенности ситуации посредством осмысления происходящего, переводя неявные, внутренние ощущения и состояния в осознаваемые действия, ведущие к определенной цели.

Перечислим ключевые компоненты выявленных наиболее важных психологических качеств водителей.

1. Психическое состояние.

Ошибки управления автотранспортным средством могут оказаться следствием психического состояния водителя в данный момент. При управлении автомобилем важно уметь длительное время сохранять оптимальное психическое состояние, при котором быстро и качественно воспринимается и обрабатывается информация. Отклонения психического состояния от нормы (возбуждение или, напротив, депрессия) увеличивают вероятность ошибочных действий водителя.

Психические свойства людей неодинаковы. На психическое состояние человека в большой степени оказывает влияние окружающая среда, которая, воздействуя на нервную систему, изменяет глубину и скорость протекания психических процессов. К этому же приводит влияние факторов, изменяющих функции организма.

Как показали исследования, водители, систематически нарушающие Правила дорожного движения, в большинстве своем люди эгоистичные, легкомысленные, часто нарушающие нормы общественной жизни. Напротив, водители, не совершающие аварий, как правило, дисциплинированы, уравновешенны, рассудительны, отличаются более широким кругозором, находчивостью и другими положительными чертами.

2. Склонность к риску.

Повышенная склонность к рискованным манерам поведения напрямую связана с частотой нарушений правил дорожного движения и ДТП.

Водитель должен постоянно контролировать себя. Если он замечает, что регулярно становится виновником опасных ситуаций, ему следует либо пересмотреть свое поведение на дороге, либо отказаться от управления транспортным средством. Склонность к риску – это показатель социально-психологической устойчивости, который в сочетании с мотивами деятельности оказывает решающее влияние на степень риска, принимаемую водителем. Часто бывает, что «приемлемый» для водителя уровень риска в дорожном движении может оказаться неадекватным его техническому мастерству и конкретной дорожно-транспортной ситуации (ДТС).

Как определить, насколько опасна ситуация, возникшая на дороге из-за рискованного поведения водителя? Это можно сделать по своим субъективным ощущениям. Водителям известно «чувство пережитой опасности», связанное с резким повышением количества адреналина в крови. При этом возникают учащенное сердцебиение, прилив крови к конечностям, ощущение жара, а нередко и сложный спектр эмоций. При нормальной реакции организма на стресс это состояние через ко-

роткое время сменяется мобилизацией всех возможностей человека для безопасного управления автомобилем.

Однако встречаются водители, которых пережитая ими на дороге опасная ситуация приводит в состояние дистресса – чрезмерного волнения, неспособности к выполнению даже простых действий.

Эти виды реакций на риск (нормальная и дистресс) характерны для водителей, в целом не склонных к риску. Для водителей, склонных к риску, типично стремление сознательно идти на обострение во взаимодействии с другими участниками движения. Такой водитель постепенно повышает уровень риска. Со временем он начинает воспринимать опасность как нечто обычное и даже должное. Исследования неоднократно показывали, что рискованный стиль вождения закономерно ведет к ДТП, возникающим чаще всего в условиях взаимодействия участников движения: при обгонах, объездах, маневрировании, на перекрестках и др.

3. Умение оценивать опасности.

Недооценка опасности наряду со склонностью к риску является одной из устойчивых поведенческих характеристик водителя, приводящих к ДТП. Оценивая дорожную обстановку, водитель в силу накопленного опыта и имеющихся знаний прогнозирует развитие ДТС. Каждой типичной ДТС соответствует некоторый объективный уровень опасности, измеряемый частотой перерастания ДТС в ДТП. Расхождение объективной опасности и ее субъективной оценки водителем приводит его к неадекватным действиям.

Водитель, недооценивший опасность, всегда неосознанно (в отличие от водителя, склонного к риску) совершает рискованные маневры либо не предпринимает необходимых предупредительных действий в условиях высокой вероятности опасного развития ДТС. Чересчур осторожный водитель делает много лишних торможений, «шарахается от каждого столба», что также создает рискованные ситуации на дороге.

Решающая роль водителя в обеспечении безопасности движения обусловлена тем, что именно человек вносит в систему дорожного движения абсолютное большинство возмущающих субъективных факторов. Именно поэтому, определение причины ДТП сводится главным образом к анализу действий человека.

4. Саморегуляция психического состояния.

Под механизмом саморегуляции психического состояния понимается процесс оптимизации этого состояния, направленный на замену неблагоприятных его составляющих благоприятными в ходе самостоятельного анализа.

Говоря о своем состоянии, водитель уже может изменить его, перейти в более психологически устойчивое состояние. Сам факт вербализации переживания является одновременно и способом выражения этого состояния, и механизмом его изменения. Поиск слова для выражения своего состояния уже является попыткой отстраниться от него, посмотреть на него как бы со стороны, называя, включить его в ряд подобных состояний, способных найти свое выражение средствами языка, сравнить его с другими, схожими в чем-то, состояниями.

Саморегуляция всегда реализуется в индивидуальной форме, зависящей от конкретных условий, а также от характеристик нервной деятельности, от личностных качеств водителя и его привычек в организации своих профессиональных действий.

5. Эмоциональная устойчивость.

Как показали исследования, низкая стрессоустойчивость, а также неспособность отрешиться от неурядиц и конфликтов в семье, на работе, в учебе приводила к невозможности адаптироваться к дорожному движению.

Эмоциональное состояние водителя постоянно находится под влиянием возникающих источников возбуждения психики: сложных ситуаций, подъездов к оживленным перекресткам и др. Способность не поддаваться растерянности и страху, а также хладнокровно, быстро и решительно действовать в любой ситуации определяется эмоциональной устойчивостью и является одним из существенных качеств водителя.

6. Свойства внимания.

Важнейшей функцией, обеспечивающей прием и переработку информации, является внимание. По данным статистики, невнимательность – наиболее часто встречающаяся причина ДТП.

Внимание – это активная направленность сознания человека на те или иные предметы и явления действительности или на определенные их свойства и качества при одновременном отвлечении от всего остального. Главнейшими качествами внимания являются: устойчивость, концентрация, объем, распределение и переключение.

Устойчивость внимания – это способность сосредоточения в процессе работы в течение длительного времени. Устойчивость определяется временем неизменной интенсивности внимания (напряженности). С устойчивостью внимания тесно связана и его концентрация – сосредоточенность только на одном объекте с одновременным отвлечением от всего остального. У водителя концентрация внимания допустима в течение незначительных промежутков времени, например при проезде пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и пр.

Пространство, в котором большую часть времени концентрируется внимание водителя на разных объектах, называется полем концентрации внимания. Взгляд водителя останавливается дольше всего у границ поля, т.к. именно там возможно появление новых объектов. С увеличением скорости автомобиля размеры поля концентрации внимания уменьшаются. Чем больше скорость, тем меньше времени у водителя для того, чтобы отвести взгляд в сторону от дороги без риска допустить ошибку в управлении. В результате небольшие объекты на сравнительно большом расстоянии могут остаться незамеченными, а по мере приближения автомобиля оказаться вне поля зрения водителя.

Объем внимания характеризуется количеством объектов, которые могут быть восприняты водителем одновременно. Объем внимания человека составляет 4 – 6 объектов, если условия восприятия не слишком сложные. У опытных водителей объем внимания больше, чем у начинающих.

Распределение внимания – способность человека контролировать и одновременно успешно выполнять несколько различных действий. Обычно человек может распределять внимание между двумя разнородными действиями, причем одно из них для него привычно. Например, вождение автомобиля более безопасно, если водитель все внимание уделяет дорожной обстановке, при этом его руки и ноги работают автоматически. Успешное распределение внимания между двумя совершенно незнакомыми видами деятельности затруднительно. В аварийной ситуации требования к распределению внимания водителя повышаются. Он должен одновременно смотреть, думать и действовать.

Переключение и распределение внимания в сочетании с правильной последовательностью действий и активностью наблюдения являются основой осмотрительности и предосторожности водителя.

7. Устойчивость к утомлению.

Особенности деятельности водителей в ряде случаев приводят к существенному снижению их работоспособности, главным образом, ввиду нарушения функционального состояния организма. Среди функциональных состояний, профессионально значимых для деятельности водителей, особое место с точки зрения частоты возникновения и влияния на работоспособность занимают состояния утомления и переутомления.

Утомлением является такое функциональное состояние водителя, которое возникает в результате интенсивных или (и) длительных нагрузок в процессе профессиональной деятельности и проявляется во временном нарушении состояния ряда функций организма, а также снижении эффективности и качества выполнения профессиональных задач.

Состояние утомления при продолжительном воздействии чрезмерных нагрузок и отсутствии условий для полноценного восстановления функциональных нарушений может привести к развитию явлений переутомления. *Переутомление* – патологическое функциональное состояние организма – возникает вследствие длительного воздействия интенсивной нагрузки. Оно сопровождается существенным нарушением состояния ряда функций организма и снижением эффективности (качества) деятельности. Это состояние нормализуется только в результате лечения и использования медицинских и психофизиологических средств реабилитации.

Работоспособность и утомление представляют собой взаимосвязанные понятия. Уровень работоспособности обуславливается отсутствием или наличием утомления, а в последнем случае – степенью развития и выраженностью этого состояния. С другой стороны, скорость и интенсивность развития утомления в процессе профессиональной деятельности определяются уровнем работоспособности водителей.

5.2.2 Профотбор и профподбор водителей. Подбор и расстановка водителей на маршруты по видам перевозок

Действующие нормативные правовые акты в данной сфере характеризуют и контролируют только показатели здоровья водителя, не оценивая присущие ему психологические (стрессоустойчивость, умение взаимодействовать с другими участниками дорожного движения, склонность к риску, умение прогнозировать опасности) психофизиологические параметры (внимание, время реакции, память и т.д.). В настоящее время распределение водителей по видам перевозок производится путем субъективной оценки их профессиональных и моральных качеств, проводимой кадровой службой субъекта транспортной деятельности.

Обнаружению особенностей этих свойств и качеств служит психофизиологический **профессиональный отбор** - комплекс специальных мероприятий, позволяющих выявить среди кандидатов в водители и водителей лиц, непригодных по своим индивидуальным возможностям для профессиональной деятельности по конкретной категории транспортных средств или виду перевозок.

Решение поставленной задачи может быть достигнуто при осуществлении системы мероприятий по медицинскому и психофизиологическому обеспечению работы водителя.

Мероприятия разделяются на три этапа: профессиональный отбор, предрейсовый медико-психофизиологический контроль и контроль состояния водителя непосредственно в поездке. Однако четкая правовая база для внедрения на предприятии психофизиологического про-

фотбора, аналогичная той, которая имеется в отношении медицинского профессионального отбора, в настоящее время отсутствует. Иными словами, ничто и никто **не может обязать работодателя** вводить у себя психофизиологический отбор.

С другой стороны, очевидно, что подобного рода отбор или подбор водительских кадров весьма полезен с точки зрения безопасности движения для таких видов перевозок, как перевозка пассажиров автобусами, перевозка опасных грузов, перевозка грузов и пассажиров по маршрутам особой сложности и т.п., т.е. в тех условиях, где ДТП может привести к большим материальным, моральным и социальным потерям, что соответственно обуславливает особые требования к психологическим качествам и физиологическим способностям водителя.

Комплекс мероприятий профессионального отбора направлен на получение и оценку объективных данных о кандидате, обеспечивающих принятие обоснованного решения о целесообразности его профессионального предназначения и предусматривает (на предварительных этапах) проведение оценки состояния здоровья, физического развития, общеобразовательной и специальной подготовленности, учет профессиональной направленности (мотивации) и, при необходимости, ее коррекцию с учетом имеющихся квот.

Одним из составных элементов профессионального отбора является профессиональный **психологический отбор**, который дополняет традиционные кадровые методы (собеседование и изучение профессионально значимых документов, см. п. 5.1)) психометрическим. **Психометрические** методы оценки профпригодности являются эффективным методом проверки соответствия кандидатов имеющимся рабочим местам.

Будучи свободной от личностных предубеждений, объективная оценка кандидата по результатам психологического тестирования обеспечивает – при адекватном подборе инструментария и надлежащей его адаптации к оцениваемому контингенту – всестороннюю и достоверную информацию о кандидате для принятия обоснованного решения о том, подходит он для выполнения определенной работы или нет.

5.2.3 Работоспособность водителей автомобилей. Изменение работоспособности водителей в течение рабочего дня.

Как уже упоминалось, уровень работоспособности обуславливается отсутствием или наличием утомления, а в последнем случае – степенью развития и выраженностью этого состояния. Утомление классифицируется на следующие **формы**: компенсируемое, острое и хроническое утомление, а также переутомление.

Компенсированное утомление может возникать в результате выполнения плановой работы умеренной интенсивности. Оно проявляется, как правило, к концу рабочего дня и проходит к началу следующего рабочего дня после ночного отдыха. Причиной **острого утомления** является непродолжительная, но интенсивная, напряженная нагрузка, например, деятельность в условиях отказа техники, многократные рейсы (выезды) в течение рабочего дня и т.п. Эта форма утомления проходит, как правило, к началу следующего рабочего цикла после отдыха без изменения повседневного режима.

Хроническое утомление может возникать вследствие многократно-го воздействия интенсивной нагрузки и наличия ряда неблагоприятных сопутствующих факторов (отсутствие условий для полноценного отдыха, несоответствие сложности рабочих заданий уровню профессиональной подготовленности, ухудшение функционального состояния в результате ранее перенесенного заболевания и т.п.). Характерной особенностью данной формы утомления является то, что функциональное состояние организма и работоспособность восстанавливаются лишь в результате продолжительного (до нескольких дней) отдыха.

Переутомление развивается в результате многократного воздействия интенсивных нагрузок (длительные напряженные рейсы, интенсивная рабочая нагрузка, сложные или опасные рейсы в течение многих недель и месяцев) на фоне измененного функционального состояния организма в результате воздействия на него ряда неблагоприятных факторов, связанных с организацией и условиями профессиональной деятельности. Оно проходит только в результате лечения и проведения реабилитационных мероприятий.

Известно, что при утомлении распределение и переключение внимания ухудшаются, время реакции увеличивается, точность восприятия и оценка дорожной обстановки снижается. Значительно сказываются на внимании и психическое перенапряжение, болезнь, употребленная доза алкоголя.

По мере выполнения работы в организме человека происходят процессы, которые в определенный момент приводят к **снижению его работоспособности** – утомлению, в результате которого ухудшаются зрительные функции, двигательная реакция и координация движений, снижается внимание, теряется чувство скорости, растет вероятность ослепления. При утомлении у водителя возникают апатия, вялость, заторможенное состояние; внимание рассеивается, возникают иллюзии, притупляется чувство ответственности.

Характерным признаком утомления могут служить мелкие, казалось бы, незначительные ошибочные действия, что недопустимо для

водителя. В результате утомления водитель теряет готовность к экстренному действию, а это повышает вероятность ДТП.

Признаком раннего утомления является зевота. Она свидетельствует о гипоксии – кислородном голодании (и, как следствие, заторможенности) клеток головного мозга. В этом случае необходимо прекратить курение (если водитель курит) и проветрить салон автомобиля. Несколько активных физических упражнений также помогут снять кислородное голодание.

В позднем периоде утомления очень хочется спать. Именно стойкая сонливость – главный симптом этого крайне опасного состояния. Его начальная стадия может быть отмечена судорожными и внезапными кивками головы из-за снижения тонуса затылочных мышц.

Затем наступает самая опасная стадия: короткие периоды сна с открытыми глазами. Водителю в таком состоянии трудно удерживать автомобиль на курсе, и он начинает уходить то в одну, то другую сторону. В конце концов, если водитель не остановится и не даст возможность организму отдохнуть, неизбежно наступит сон за рулем, печальные последствия которого очевидны.

5.2.4 Нормативы рабочего времени и времени отдыха водителей.

Состояние утомления является частой причиной ДТП. Иногда нарушение правил движения становится не следствием небрежности или недисциплинированности водителя, а результатом развившегося утомления.

Основными средствами предупреждения утомления и заторможенного состояния остаются **организация режима труда и отдыха водителя**, который управляет источником повышенной опасности, в силу чего вопрос приобретает особую важность. Чтобы выбрать метод борьбы с утомлением, надо выяснить его причины. Если это длительная работа за рулем или плохой сон накануне поездки, то единственным правильным и эффективным средством будет остановка для отдыха и полноценного сна.

Если сонливость проявляется у нормально отдохнувшего водителя при движении в условиях информационного голода (загородные дороги с малой интенсивностью движения), то хорошее действие окажут разговоры с пассажирами, прослушивание радиопередач и другие средства, отвлекающие от монотонности езды.

ДТП от утомления не являются неизбежными. Опасному состоянию всегда предшествует комплекс признаков, перечисленных выше. Водитель никогда не должен оставлять их без внимания, а вовремя применять меры борьбы с утомлением и помнить, что никакие ухищ-

рения не заменят нормального отдыха и сна. Именно поэтому Правила дорожного движения запрещают управлять транспортным средством в состоянии утомления.

Согласно п.1 статьи 20 Федерального Закона «О БДД» юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей.

Данное требование вытекает из ст. 329 ТК РФ, определяющей особенности рабочего времени и времени отдыха работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств.

Перечень работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств, утвержден Постановлением Правительства РФ от 19 января 2008 г. № 16.

Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей (далее – Положение) утверждено Приказом Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15.

Данное Положение устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей (за исключением водителей, занятых на международных перевозках, а также работающих в составе вахтовых бригад при вахтовом методе организации работ), работающих по трудовому договору на автомобилях, принадлежащих зарегистрированным на территории Российской Федерации организациям независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, ведомственной принадлежности, индивидуальным предпринимателям и иным лицам, осуществляющим перевозочную деятельность на территории Российской Федерации.

Отметим, что Согласно ст. 91 ТК РФ к рабочему времени относится не только время, в течение которого работник исполняет трудовые обязанности, но и другие периоды.

Поэтому пунктом 15 Положения установлено, что **рабочее время водителей включает:**

- время управления автомобилем;
- время специальных перерывов для отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах.

В рабочее время водителя включаются также иные периоды:

- подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии в организацию, а при междугородных перевозках — для выполнения работ в

пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены;

- время проведения медосмотра водителя перед выездом на линию и после возвращения с линии;
- время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки грузов, в местах посадки и высадки пассажиров, в местах использования специальных автомобилей;
- время простоев не по вине водителя;
- время проведения работ по устранению возникших в течение работы неисправностей обслуживаемого автомобиля, не требующих разборки механизмов, а также выполнения регулировочных работ в полевых условиях при отсутствии технической помощи;
- время охраны груза и автомобиля во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах при осуществлении междугородных перевозок в случае, если такие обязанности предусмотрены трудовым договором (контрактом), заключенным с водителем;
- время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем, при направлении в рейс двух водителей;
- время в других случаях, предусмотренных законодательством.

К нормируемым периодам труда и отдыха водителя относятся:

- общая продолжительность рабочего времени;
- количество часов рабочего времени в неделю;
- время нахождения за рулем;
- перерыв между временем непрерывного управления автомобилем;
- перерыв для отдыха и питания;
- перерыв между сменами;
- еженедельный непрерывный отдых.

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, предусмотренные Положением, являются обязательными при составлении графиков работы (сменности) водителей. Расписания и графики движения автомобилей во всех видах сообщений должны разрабатываться с учетом норм данного Положения.

Графики работы (сменности) на линии составляются работодателем для всех водителей ежемесячно на каждый день (смену) с ежедневным или суммированным учетом рабочего времени и доводятся до сведения водителей не позднее чем за один месяц до введения их в действие. Графиками работы (сменности) устанавливается время начала, окончания и продолжительность ежедневной работы (смены), время перерывов для отдыха и питания, время ежедневного (между-

сменного) и еженедельного отдыха. График работы (сменности) утверждается работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

В частности, установлено, что нормальная продолжительность рабочего времени водителей не может превышать 40 часов в неделю. Для водителей, работающих по календарю пятидневной рабочей недели с двумя выходными днями, нормальная продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать 8 часов, а для работающих по календарю шестидневной рабочей недели с одним выходным днем - 7 часов. Документальное оформление учета рабочего времени водителя производится посредством табелей учета рабочего времени и путевого листа, в котором должны отражаться дата (число, месяц, год) и время (часы, минуты) выезда и заезда автомобиля на место его постоянной стоянки.

ТЕМА 6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПО БДД В АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ.

6.1 Технические средства, используемые в работе специалиста по безопасности движения.

Оснащение и организация работы кабинета БДД в АТО. Тренажеры, стенды и другие устройства для тренировки и оценки навыков, знаний, психофизиологических качеств водителей. Компьютерные программы для проверки знаний ПДД водителями. Тестирование водителей на ЭВМ: программы и методы обработки результатов. Технические средства контроля алкогольного опьянения.

Организационно-методическими центрами по профилактике аварийности в субъекте транспортной деятельности являются кабинеты (классы) безопасности движения, оснащенные наглядными пособиями и необходимой документацией. Основное направление работы кабинета – осуществление учебно-методической помощи службам БДД автотранспортной организации (АТО).

Руководство работой кабинета безопасности движения и ответственность за состояние учебно-технических средств, оборудования, наглядных пособий обычно возлагается на руководителя службы БДД автотранспортной организации. Работники службы БДД проводят в кабинете безопасности движения работу по предупреждению аварийности на транспорте, основным содержанием которой является:

- проведение вводного инструктажа для водителей и профильных работников автотранспортной организации по вопросам обеспечения БДД;
- организация и проведение тематических занятий по БДД с водителями;
- отработка вопросов поведения водителей при возникновении различных опасных дорожно-транспортных ситуаций и повышение мастерства управления транспортными средствами в сложных дорожных условиях;
- проведение разбора ДТП и фактов нарушений ПДД по безопасности дорожного движения;
- проведение лекций, докладов, демонстрация видеофильмов по вопросам БДД;
- проведение проверок знаний ПДД РФ и других нормативных документов по БДД у водителей и профильных работников автотранспортной организации.

Материально-техническое обеспечение безопасности дорожного движения.

Кабинет безопасности движения рекомендуется по возможности располагать вблизи диспетчерской для обеспечения максимальной его посещаемости водителями. Размеры кабинета безопасности движения определяются руководством АТО в зависимости от численности водительского состава.

При каждом кабинете рекомендуется организовывать комнату психологической разгрузки, являющейся инструментом для снижения нагрузок на водительский состав, занятых выполнением тяжелых работ, связанной с повышенной концентрацией внимания, физическими, эмоциональными и моральными нагрузками

Рекомендуемый перечень оборудования кабинета безопасности движения включает:

- набор схем опасных дорожно-транспортных ситуаций с рекомендациями по правильным действиям водителей в этих ситуациях;
- карты-схемы маршрутов (при пассажирских перевозках);
- наборы плакатов «Дорожные знаки», «Дорожная разметка», «Опасные ДТС» и др.;
- автоматизированный обучающий/экзаменационный комплекс;
- фотоаппарат, видеокамера;
- персональный компьютер (ноутбук) с периферийными устройствами, на базе которого оборудуется рабочее место специалиста по БДД;
- устройство отображения видеоинформации - телевизор (монитор, мультимедийный проектор с экраном, и др.);
- при наличии автоматизированного комплекса - сетевое оборудование (wi-fi роутер, сервер, и т.п.), соответствующее программное обеспечение, принтер;
- настенная учебная магнитная доска и принадлежности к ней.

Экспозиция кабинета должна отражать содержание работы АТО по обеспечению безопасности дорожного движения, учитывать специфику деятельности АТО (грузовые, пассажирские, смешанные перевозки) и местные условия. Она представляется отдельными разделами, для каждого из которых определяется необходимое оборудование, наглядные и учебные пособия. Экспозицию кабинета по безопасности движения рекомендуется представлять тремя разделами:

- учебно-методическим,
- справочно-информационным,
- агитационно-пропагандистским.

Учебно-методический раздел обеспечивает приобретение водителями знаний по основам БДД, организации труда и отдыха водителей, техническому состоянию ТС, а также воспитание трудовой и транспортной дисциплины.

Приобретение знаний по основам безопасности дорожного движения предусматривает:

- изучение ПДД, правил технической эксплуатации автомобильного транспорта и других нормативных документов по безопасности автомобильных перевозок и контроль полученных знаний;
- повышение мастерства вождения автомобилей, разбор типичных опасных дорожно-транспортных ситуаций с рекомендациями о правильных действиях в этих ситуациях;
- выбор рациональных режимов движения с учетом экономии топливо-смазочных материалов;
- знакомство с психофизиологией труда водителей.

Приобретение знаний по организации труда и отдыха водителей предусматривает изучение:

- производственной санитарии и гигиены труда;
- режимов труда и отдыха;
- требований, предъявляемых к состоянию здоровья при предрейсовых, межрейсовых и послерейсовых медицинских осмотрах;
- дорожных условий и режимов движения на основных маршрутах работы транспортных средств АТО;
- приемов вождения автомобилей в различных дорожных и климатических условиях.

Изучение технического состояния транспортных средств предусматривает знания конструктивных особенностей и технико-эксплуатационных характеристик подвижного состава АТО, а также устройства порядка контроля и обслуживания узлов и агрегатов автомобилей, техническое состояние которых влияет на БДД.

Справочно-информационный раздел предназначен для информационной, консультативной и справочной работы. Он содержит:

- карту-схему маршрутов, используемых АТО при пассажирских перевозках;
- план работы кабинета безопасности движения;
- данные статистики ДТП;
- схемы железнодорожных переездов, расположенных в зоне деятельности АТО;
- схемы типичных ДТП с анализом их возникновения.

Данные учета и анализа ДТП, нарушений ПДД для наглядности представляют в виде таблиц, диаграмм, графиков, схем. Их следует группировать по следующим темам:

- состояние аварийности по АТО, по колоннам, подразделениям;
- состояние аварийности в целом по региону.

Справочный материал для водителей также содержит:

- нормативные документы, инструкции, приказы, письма, распоряжения, обязательные для доведения водителю составу;
- сведения о порядке получения удостоверения на право управления ТС или его замены;
- сведения о порядке прохождения водителями медицинского переосвидетельствования, награждения значком «За работу без аварий»;
- меры административной и уголовной ответственности за нарушения ПДД, трудовой дисциплины и т.д.;
- информацию о порядке проезда к медицинским учреждениям, расположении отделений милиции, ГИБДД, пожарных частей;
- телефоны диспетчерской службы АТО, его адрес и телефоны.

Агитационно-пропагандистский раздел включает материалы, отражающие опыт работы лучших водителей, бригад, колонн, подразделений, итоги конкурсов, месячников по безопасности движения.

В этот раздел должны быть помещены:

- фотографии лучших водителей, награжденных значками «За работу без аварий»;
- сведения о победителях конкурсов «За безопасность движения»;
- плакаты и другие материалы наглядной агитации;
- извлечения из Кодекса РФ об административных правонарушениях применительно к ПДД;
- часть материалов наглядной агитации рекомендуется размещать и вне кабинета на информационных щитах по безопасности и на контрольно-пропускном пункте АТО.

Занятия проводятся индивидуально в форме самостоятельной подготовки или с группами водителей в форме бесед, лекций, консультаций. Для эффективного усвоения материала занятия рекомендуется проводить с группой водителей в количестве, не превышающем 15-20 человек. Число водителей на занятиях не должно превышать числа мест в кабинете.

На занятиях необходимо использовать актуальные материалы ДТП, произошедших по вине водителей субъекта транспортной деятельности. Следует уделять внимание отработке навыков поведения водителей в типичных опасных дорожно-транспортных ситуациях, повышению мастерства вождения транспортных средств в различных дорожных и климатических условиях.

Для лучшего усвоения материала начальник отдела (службы) БДД (специалист по БДД) должен использовать оборудование и наглядные пособия, имеющиеся в кабинете безопасности движения. В процессе самоподготовки обучающихся и при их опросе необходимо использовать программные тесты и упражнения с применением компьютерной техники.

Важным (но и сравнительно затратным!) техническим средством в примерном списке оборудования кабинета безопасности движения могут быть **автомобильные тренажеры**.

В первую очередь, рекомендуется применение функциональных тренажеров для овладения навыками торможения и скоростного руления, что способствует лучшей подготовке водителей к работе в реальных условиях дорожного движения. Применение подобных тренажеров значительно повышает эффективность занятий и является более экономически целесообразным, чем непосредственное использование в этих целях учебных автомобилей.

Конструкцию тренажерного комплекса вождения желательно строить по модульной структуре. В этом случае базовая конструкция преобразуется в тренажеры вождения транспортных различных категорий. Это свойство обеспечивается унификацией как отдельных модулей, так и всей архитектуры тренажера. Индивидуальные характеристики типа (марки) автомобиля должны отражать кабина и компьютерное программное обеспечение.

Для формирования устойчивых навыков безопасного управления автомобилем применяются специализированные тренажеры, которые имитируют внешнюю обстановку, поведение автомобиля как объекта управления и являются средством отображения информации всех видов, анализируемой водителем в условиях дорожного движения. С помощью подобных тренажеров производится безопасная для обучаемого водителя ситуационная подготовка к действиям в критических условиях.

В целях снижения и профилактики аварийности службы БДД автотранспортных организаций обеспечиваются специальными автомобилями.

Специальный автомобиль службы БДД предназначен для выполнения следующих функций:

- организации профилактической работы по предупреждению ДТП и ликвидации их последствий;
- контроля за работой водителей на линии и состоянием их здоровья;
- проверки правил эксплуатации автомобильного транспорта, обследования состояния дорог;

- для проведения своевременного анализа причин и обстоятельств возникновения ДТП и оказания помощи органам следствия при осмотре места происшествия.

Автомобиль службы БДД находится в ведении руководителя службы БДД автотранспортной организации, на которого возлагается ответственность за его использование строго по назначению. Использование автомобиля службы БДД другими отделами и службами АТО для своей работы не допускается.

Каждый путевой лист подписывается руководителем службы БДД, либо работником службы БДД, за которым закреплен данный автомобиль, что подтверждает целевое использование автомобиля.

Специальный автомобиль службы БДД оборудуется и оснащается согласно **примерному** перечню:

- световозвращающий или светящийся жезл регулировщика, нарукавные повязки «БДД»;
- комплект инструмента механика (набор ключей, люфтметр, щупы, шинный манометр, штангенциркуль, масштабная линейка, электрический переносной фонарь и др.);
- планшет с канцелярским набором (бумага, карандаш, резинка), угломерная линейка (угломер), рулетка (25 м), секундомер;
- конусы-стойки сигнальные, лента ограничительная светоотражающая;
- Правила дорожного движения РФ, атлас автомобильных дорог РФ;
- аптечка первой помощи;
- фотоаппарат, видеокамера;
- ноутбук;
- устройства для мобильной связи;
- громкоговорящее устройство; свисток;
- прибор для измерения скорости транспортных средств;
- алкотестер, алкометр, набор контроля трезвости (экспресс-тесты - тест-полоски, экспресс-пластины и др.).

Использование компьютерной техники в деятельности службы БДД.

В настоящее время массовое использование компьютерной техники стало повсеместным явлением. Невозможно представить себе передовую автотранспортную организацию, которая бы не применяла компьютерные программы и технологии для повышения профессиональной компетентности водительского состава.

Отметим лишь основные направления использования компьютерных технологий для обучения, повышения квалификации и тестирования компетенций водителей АТО – мультимедийные обучающие програм-

мы, программные комплексы для тестирования теоретических знаний водителей и аппаратно-программные комплексы психодиагностики.

1. Мультимедийные средства обучения получили широкое распространение и пользуются заслуженным вниманием. Современный учебный мультимедиа курс - это не просто интерактивный текстовый (или даже гипертекстовый) материал, дополненный видео- и аудиоматериалами и представленный в электронном виде. Для того чтобы обеспечить максимальный эффект обучения учебная информация обычно представлена в различных формах и на различных носителях. В комплект курса включают различные электронные носители информации, а также печатные материалы. Это обусловлено не только техническими и экономическими соображениями но и соображениями психологического характера. Мультимедиа курс является средством комплексного воздействия на обучающегося путем сочетания концептуальной, иллюстративной, справочной, тренажерной и контролирующей частей. Структура и пользовательский интерфейс этих частей курса должны обеспечить эффективную помощь при изучении материала.

Основой мультимедиа курса является его интерактивная часть, которая может быть реализована только на компьютере. В нее входят:

электронные учебники, справочные и информационные материалы, тренажерный комплекс (компьютерные модели и тренажеры), электронный лабораторный практикум, компьютерная тестирующая система, причем эффективность ее использования существенно выше, если она позволяет накапливать и анализировать результаты тестирования обучаемых.

2. Программные комплексы для тестирования теоретических знаний водителей.

Под тестированием подразумевается процесс проверки знаний ПДД, действующих на территории РФ в момент проведения проверки.

Тестирование проводится очно. Программной частью комплекса используются экзаменационные билеты, утвержденные ГУ ГИБДД МВД России.

Возможности типового комплекса тестирования водителей достаточно широки:

- Авторизация пользователя при входе в систему;
- Создание и изменение объектов (справочников) «Подразделения», «Водители», «Инструкторы», и др.
- Назначение кандидатов на определённые места для проведения теоретического теста;
- Проведение теоретического экзамена и контроль процесса сдачи теста (с возможностью прервать проведение теста для опреде-

ленного кандидата (например, при обнаружении экзаменатором факта грубого нарушения правил тестирования);

- Оперативное осуществление просмотра ошибок при разборе результатов теста для дачи пояснений кандидатам;
- Печать листов тестирования кандидатов;
- Формирование, редактирование, печать протоколов тестирования;
- Ведение и работа с архивами протоколов;
- Ведение статистической отчетности по количеству, качеству и динамике сдачи тестов;
- Взаимодействие с базами данных других информационных систем, в т.ч. используемых в подразделениях ГИБДД, в ручном или автоматическом режимах для осуществления процедур выгрузки данных;
- Оперативное обновление тестовых вопросов (экзаменационных билетов);
- Быстрый поиск информации по данным кандидатов,
- Хранение всех попыток и результатов тестирования, билетов, протоколов сдачи без срока давности;
- Возможность настройки программы: проведение обучения в различных режимах, настройка параметров, определяющих условия проведения теста, режима тестирования.

На тест обычно отводится 20 минут, программа задает 20 вопросов (как и при сдаче экзамена в ГАИ). Количество ошибок, которые можно допустить, как правило – не более 4-х. В отдельных случаях используются специально оговоренные критерии оценки результативности теста ПДД.

3. Аппаратно-программные комплексы психодиагностики.

При использовании компьютера в психологическом тестировании существенно облегчается обработка результатов, появляется возможность самостоятельного проведения тестирования испытуемым, который может выявить свои слабые стороны и улучшить свои результаты при помощи тестов-тренажеров. Типовой аппаратно-программный комплекс (АПК) психодиагностики позволяет проводить:

1) Тесты оценки профессионально важных психофизиологических качеств (ПВК).

Группа тестов по оценке ПВК водителей позволяет критериально определить психофизиологическое и психологическое соответствие обследуемого требованиям профессиональной деятельности водителя.

2) Дополнительные тесты.

Группа дополнительных тестов позволяет получить расширенную информацию как о психофизиологических показателях обследуемых, так и о потребностях, мотивации, особенностях характера и поведе-

ния, межличностных отношениях и других психологических характеристиках обследуемого. В зависимости от задач тестирования психолог может использовать дополнительные психофизиологические тесты для получения информации об особенностях психомоторной сферы обследуемого, для оценки его функционального состояния.

3. Личностные тесты.

Личностные тесты используются для получения информации об особенностях психологической сферы обследуемого водителя и для оценки его психоэмоционального состояния.

В настоящее время принято тестировать, например, восприятие, внимание, память, интеллект, эмоциональное состояние, межличностные отношения. Психологическое тестирование используется как средство познания и развития личности. Результаты тестирования и их грамотная интерпретация (при наличии квалифицированного психолога) помогают принять правильное решение о наилучшем использовании данного водителя с учетом его личностных качеств. Организацию и проведение психофизиологического тестирования следует доверять только дипломированному специалисту психологу или психофизиологу, хорошо знающему вопросы профессионального отбора и специфику водительского труда.

Технические средства контроля алкогольного опьянения.

Количественный анализ алкоголя в выдыхаемом воздухе является важнейшим звеном процедуры освидетельствования на состояние алкогольного опьянения в медицинских учреждениях, в ГИБДД, а также в субъектах транспортной деятельности при проведении предрейсовых/послереисовых медицинских осмотров. Учитывая юридические последствия принимаемых на основании результатов анализа решений, не вызывают сомнения те высокие требования, которые предъявляются к достоверности получаемых результатов. Обеспечить эти результаты можно только применением современных профессиональных технических средств и точным соблюдением процедуры освидетельствования.

Доказательность результатов измерения содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе базируется на трех основных принципах:

- достоверности (обеспечивается периодическими поверками приборов),
- документированности (обычно под этим понимают возможность распечатки полученных результатов измерений),
- датированности (фиксации результатов теста во времени).

В свою очередь каждый из этих принципов определяется собственным набором показателей.

Приборы для определения содержания алкоголя в организме человека подразделяются на 3 группы по типу используемого датчика на алкоголь: приборы с полупроводниковыми датчиками, приборы с электрохимическими датчиками и приборы, основанные на инфракрасной спектроскопии.

Приборы с полупроводниковыми датчиками, как правило, используются для предварительной оценки количества алкоголя в дыхании. Они имеют температурную зависимость, лучше работают при комнатной температуре, не избирательны к алкоголю - могут реагировать на различные маломолекулярные соединения, содержащиеся в организме (такие как альдегиды, кетоны и др.), что вызывает появление так называемого «физиологического фона» (эндогенный алкоголь) (показания прибора до 0,3-0,4 промилле при отсутствии алкоголя в организме). Приборы с полупроводниковыми датчиками достаточно надежные и недорогие приборы. Периодичность проверки чувствительности и калибровки приборов - не реже 1 раза в 2 месяца.

Приборы с электрохимическим датчиком избирательны к алкоголю, не имеют температурной зависимости, обладают хорошими метрологическими характеристиками и используются для точных измерений концентраций алкоголя в организме человека. Применяются там, где необходимо точное количественное определение содержания алкоголя в организме человека. Периодичность проверки чувствительности и калибровки приборов - 1 раз в 6 месяцев.

Приборы с инфракрасными датчиками являются точными и сложными газоаналитическими системами, в которых используется принцип газовой хроматографии, они применяются для доказательных определений концентрации алкоголя в организме человека. Эти приборы дорогие, сложные и требуют специального обучения для работы с ними. Периодичность проверки чувствительности и калибровки приборов - 1 раз в год.

Приборный контроль опьянения проводится специально назначенным работником АТО (вне зависимости от его квалификации), с использованием приборов, соответствующих требованиям технических нормативных правовых актов, и экспресс-тестов (тест-полосок, экспресс-пластин), предназначенных для определения наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ. Наличие или отсутствие состояния алкогольного опьянения определяется на основании показаний используемого технического средства измерения с учетом его допустимой погрешности.

Должностному лицу, применяющему технические средства контроля, следует знать его технические характеристики с тем, чтобы

обеспечить необходимые условия (температурные, влажности), а также степень погрешности его измерения при вынесении заключения о наличии или отсутствии состояния опьянения обследуемого лица.

К эксплуатации приборов могут допускаться лица, прошедшие соответствующий инструктаж и сдавшие зачет по знанию технических характеристик приборов, правил и условий их применения.

6.2 Тестирование уровня профессионального мастерства водителя. Периодическая проверка водителей по знанию ПДД. Организация стажировки водителей в автотранспортной организации.

Ситуационное обучение водителей действиям в критических ситуациях. Методы экономичного вождения.

Тестирование уровня профессионального мастерства водителя.

Профотбор водителей и их профподбор для работы по видам перевозочной деятельности и типу эксплуатируемых транспортных средств производится обычно на основании анализа имеющегося у них опыта и стажа профессиональной деятельности (кадровый отбор).

Для водителей, впервые нанимаемых субъектом транспортной деятельности дополнительно может проводиться тестирование уровня профессионального мастерства, которое осуществляется путем проверок знаний ПДД и стажировочных поездок.

Основанием для этого может служить п.3 статьи 20 Федерального Закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», гласящий, что **юридическим лицам**, осуществляющим перевозки автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, предоставлено право в целях обеспечения безопасности дорожного движения:

- устанавливать специальные правила;
- предъявлять к водителям транспортных средств дополнительные требования.

Тестирование включает в себя следующие вопросы, каждый из которых позволяет оценить степень подготовки водителя:

- знание ПДД, действующих на данный момент (с учетом последних изменений и дополнений);
- способность водителя соблюдать ПДД при нормальной дорожной обстановке и его навыки ситуативной оценки обстоятельств: в каких случаях следует пренебречь правилами, чтобы избежать ДТП;
- практика коммуникативных навыков на дороге: умение правильно интерпретировать и понимать сигналы участников дорожного движения;
- умение правильно и безопасно начинать движение при любых дорожных условиях (во время гололеда, дождя, снега);

- концентрация внимания и правильная оценка обстановки вокруг автомобиля;
- соблюдение дистанции между соседними автомобилями (как двигающимися по сторонам, так и впереди идущими);
- скорость реакции при оценке вероятности ДТП и правильный выход из аварийной обстановки;
- знание правил по перевозке пассажиров, а также умение правильно транспортировать различные грузы.

Помимо тестирования профессиональных водительских компетенций проводится психологическое тестирование, которое оценивает следующие неблагоприятные свойства личности:

- склонность к неоправданному риску;
- потеря концентрации внимания во время вождения, быстрая отвлекаемость;
- агрессивность по отношению к другим участникам дорожного движения;
- неумение объективно оценивать ситуацию на дороге.

Порядок тестирования уровня профессионального мастерства водителя.

Первичная проверка знаний Правил дорожного движения проводится до зачисления водителя в штат автотранспортной организации работниками службы БДД по экзаменационным билетам, разработанным ГУ ГИБДД МВД России.

Результаты проверок знаний заносятся в личную карточку водителя, которые при использовании компьютерных программ или других контрольно-экзаменационных электронных устройств могут оформляться отдельным протоколом.

Если при первичной проверке знаний Правил дорожного движения водитель получил неудовлетворительные оценки, то он на работу не принимается. Ему предоставляются три дня для подготовки и назначается повторно (не более трех попыток) первичная проверка знаний. При не прохождении первичной проверки водитель на работу в АТО не принимается.

Повторная (периодическая) проверка знаний Правил дорожного движения проводится ежегодно комиссией под председательством руководителя службы БДД. В состав комиссии назначаются руководители автоколонн, цеха, участка, специалисты по БДД, представители отдела эксплуатации и др. Состав комиссии и график проверки знаний Правил дорожного движения утверждается приказом по предприятию.

С графиком проверки знаний водители должны быть ознакомлены за две недели до начала проверки под подпись.

Повторная проверка знаний Правил дорожного движения проводится в том же порядке, что и первичная проверка с оформлением протокола.

Водители, показавшие при повторной проверке неудовлетворительные знания Правил дорожного движения, обязаны после самоподготовки и получения консультаций в службе БДД в течение одной недели пройти повторную проверку знаний правил. Если водитель при повторной проверке вновь показал неудовлетворительные знания, то администрация АТО может перевести его на другие работы, в случае получения письменного согласия данного водителя.

После проведения теоретического тестирования проводится контрольный (стажировочный) проезд с водителем – наставником (специалистом по БДД), после чего составляется отзыв, подписанный лицом, ответственным за обеспечение безопасности движения. В случае положительного решения о приеме на работу водителя, отзыв прилагается к личному делу водителя.

Организация стажировки водителей в автотранспортной организации

Стажировка водителей проводится с целью их адаптации к конкретным условиям работы в автотранспортной организации.

Обязательная часть стажировки предусмотрена требованиями Приказа Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7 (приложение 2, п. 1.3) - субъект транспортной деятельности обеспечивает проведение стажировок водителей транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта при переводе на новый маршрут или при переводе на новый тип (модель) транспортного средства.

Рекомендуется проводить стажировку следующих категорий водителей:

- все водители автомобилей, вновь принимаемые на работу, связанную с перевозками пассажиров в АТО;
- водители, переводимые на другой тип (модель) транспортных средств;
- водители автобусов, переводимые на новый маршрут пассажирских перевозок;
- водители автомобилей, переводимые на перевозку опасных грузов;
- водители, переводимые на перевозку пассажиров;
- водители, имеющие перерыв в работе более одного года;
- при совершении водителем ДТП по своей вине.

Ранее подробные требования к стажировке содержались в руководящем документе РД-200-РСФСР-12-0071-86-12 «Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей», утвержденном Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 января 1986 года, и в отмененном приказе Минтранса РФ от 9 марта 1995г. № 27.

В настоящий момент субъект транспортной деятельности самостоятельно разрабатывает положение о стажировке водителей (или приказ), в котором указываются сроки стажировки водителей в зависимости от типа транспортного средства, стажа, класса и категории вождения водителя.

Положение о проведении стажировок, а также порядок их проведения на данный момент должным образом не утверждены. Вместе с тем, с целью реализации данного требования возможно использования руководящего документа Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 20.01.1986г. РД-200-РСФСР-12-0071-86-12.

Приведём **типовую** схему организации процедуры стажировки для водителей автобусов. Стажировка водителей автобусов состоит из двух частей: предмаршрутной и маршрутной.

Предмаршрутная стажировка складывается из теоретических и практических занятий, проводимых на учебных площадках или тестовых маршрутах. Продолжительность предмаршрутной стажировки может быть сокращена в соответствии с результатами проверки знаний и контрольной поездки, но не более чем наполовину. Решение о сокращении объемов предмаршрутной стажировки принимается комиссией в составе специалиста по безопасности дорожного движения АТО, начальника службы эксплуатации, колонны и др.

Теоретические занятия проводятся специалистами, ответственными за обеспечение безопасности дорожного движения в АТО, и (или) водителями-наставниками. Практические занятия предмаршрутной стажировки проводятся водителем-наставником.

Каждый этап предмаршрутной стажировки завершается контрольной проверкой. Контрольная проверка теоретических знаний стажера проводится по пяти тестовым вопросам, отражающим содержание программы. Прошедшим контрольную проверку считается стажер, правильно ответивший на все вопросы. Контрольная проверка технических навыков и умений управления транспортным средством соответствующих типов осуществляется с помощью тестовых упражнений.

Маршрутная стажировка заключается в самостоятельном управлении автобусом водителем-стажером под контролем водителя-наставника. Длительность стажировки не может превышать 8 часов в день.

Целью маршрутной стажировки является подготовка к самостоятельной работе на конкретном маршруте(ах), транспортном средстве, информирование о скоростных нормативах, местах остановок, опасных участках, местах концентрации дорожно-транспортных происшествий, ранее возникших на данном маршруте(ах), опасных дорожно-транспортных ситуациях и действиях, необходимых для их предотвращения; закрепление знаний, умений и навыков безопасного управления транспортным средством.

При осуществлении маршрутной стажировки используется только тот тип подвижного состава, на котором предполагается дальнейшая работа водителя.

Маршрутная стажировка включает движение по маршруту без пассажиров и движение с пассажирами по расписанию.

Стажировка водителей завершается контрольной поездкой и собеседованием. В ходе контрольной поездки по маршруту, выбранному водителем-наставником и специалистом по безопасности дорожного движения, фиксируются ошибки (нарушение скоростного режима, дистанции и интервала и др.), допущенные стажером в ходе этой поездки. Количество и характер допущенных ошибок является основанием для принятия решения об успешности прохождения маршрутной стажировки. Такое решение принимается комиссией, в состав которой входят водитель-наставник, специалист по безопасности дорожного движения, начальник службы эксплуатации колонны, иные лица, деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения.

Успешное прохождение контрольных проверок является основанием для допуска водителей к самостоятельной работе. Обязательным является указание марки автобуса и маршрута(ов), на которых водитель может осуществлять перевозки. Заключение и допуск водителя к самостоятельной работе оформляется в карточке (листочке) стажирования. Если водитель-стажер неудовлетворительно оценивается хотя бы по одному из этапов стажировки (предмаршрутному или маршрутному), к самостоятельной работе он не допускается. При получении отрицательной оценки по результатам стажировки повторная оценка может проводиться только по тем разделам, по которым отмечены основные недостатки, приведшие к отказу. Сроки проведения повторной стажировки по укороченной программе устанавливаются по согласованию с администрацией АТО. При получении повторной отрицательной оценки дальнейшая стажировка проводится по полной первоначальной программе. В карточке (листочке) стажирования оформляется мотивированный отказ в выдаче допуска.

В случае отрицательной итоговой оценки после стажировки водителя - индивидуального предпринимателя мотивированный отказ составляется в 2 экземплярах, один из которых передается стажирuемому лицу, а другой хранится в архиве организации, производившей стажировку, в течение 3 лет. На последнем экземпляре должна стоять подпись водителя, подтверждающая получение им мотивированного отказа.

Водителю, не получившему допуск к управлению транспортным средством, в АТО может быть предложена другая работа (при ее необходимости), либо он подлежит увольнению в соответствии с действующим законодательством о труде. Опротестование отрицательной оценки по результатам стажировки производится в соответствии с действующим законодательством.

Выявленные в процессе стажировки недостатки и замечания к водителю должны в дальнейшем учитываться при проведении инструктажей, ежегодных занятий с водительским составом.

Водители-наставники. Водитель автобуса в период стажировки обязан выполнять указания водителя-наставника. Водители-наставники назначаются приказом по АТО из числа наиболее опытных, дисциплинированных водителей, не имевших дорожно-транспортных происшествий по их вине в течение 3 последних лет, не имевших в течение года до назначения нарушений ПДД и трудовой дисциплины, способных к деятельности по наставничеству, стаж работы на автобусе - не менее 5 лет. Водитель-наставник проходит обучение по программе и учебному плану в образовательных организациях, имеющих лицензию на подготовку водителей, и получает свидетельство установленного образца.

Основной задачей водителя-наставника является руководство стажировкой водителей, подготовка их к самостоятельной работе в конкретных организациях (подразделениях), осуществляющих перевозки пассажиров и багажа, на конкретных маршрутах, транспортных средствах, а также закрепление и совершенствование умений и навыков, обеспечивающих безопасное управление транспортным средством. Водитель-наставник осуществляет информирование водителей-стажеров об опасных участках маршрута, опасных ситуациях, возникающих при их проезде, и действиях по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Водитель-наставник, предоставляя стажеру максимум самостоятельности, указывает ему на ошибки, анализирует их, особое внимание уделяет соблюдению правил дорожного движения, обеспечению безопасности пассажиров и других участников дорожного движения.

Водитель-наставник должен контролировать прохождение стажером предрейсового медицинского осмотра и получение путевой документации.

В первый день стажировка на маршруте осуществляется в межпиковое время (с наименьшей интенсивностью движения транспортного потока).

В случае если водитель будет осуществлять перевозки в ночное время (темное время суток), стажировка должна проводиться в тех же условиях. Управление автобусом в темное время суток проводится после проведения не менее 1/3 стажировочного времени в дневное время.

Водитель-наставник имеет право ходатайствовать перед руководством АТО о наказании водителей-стажеров за нарушения дисциплины, невыполнение порученных обязанностей, о продлении в случае необходимости срока стажировки, а также о сокращении срока стажировки в случае, если водитель-стажер показал достаточные навыки в управлении транспортным средством, знание маршрута и иные необходимые для обеспечения безопасности дорожного движения знания, умения и навыки.

Водитель-наставник, как правило, подчиняется начальнику службы эксплуатации, работает в тесном взаимодействии со специалистами службы (инженером) безопасности движения.

Требования к подвижному составу. Подвижной состав, выделенный для проведения стажировки, должен быть исправен, соответствовать техническим нормативам, иметь сиденье, обеспечивающее водителю-наставнику непосредственный контакт со стажером и видимость проезжей части, возможность лично вмешиваться в управление автобусом в случаях возникновения опасной ситуации.

Ситуационное обучение водителей действиям в критических ситуациях. Методы экономичного вождения.

Как уже отмечалось ранее в разделе 5.1, необходимо обучить водителя раннему распознаванию опасных ситуаций, знанию признаков их возникновения, прогнозированию развития ситуации, и, в завершение, выполнению правильных действий, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Успешному решению этой задачи может способствовать метод ситуационного обучения, используемый в рамках повышения квалификации водителей в АТО. Анализ большого числа дорожно-транспортных ситуаций (ДТС) показал определенную общность в механизме их развития, позволил типизировать как сами ДТС, так и действия водителей.

Распознавание ситуации и выбор правильных действий в зонах повышенной опасности должны быть доведены у водителя до автоматизма, так чтобы для их осуществления не требовалось лишних затрат внимания и сил.

В процессе реальной профессиональной деятельности водитель постоянно наблюдает различные дорожные ситуации. Таким образом, происходит индивидуальное, стихийное формирование навыков безопасного управления автомобилем, являющееся, по существу, вариантом метода проб и ошибок, который принято называть процессом естественного самообучения водителя. У этого метода обучения есть одно важное свойство: ошибки водителя, как правило, сопровождаются тяжелым эмоционально отрицательным опытом. При этом сильные эмоциональные переживания, связанные с прогнозированием реальной угрозы жизни и здоровью, обеспечивают автоматизм прочного запоминания опасной ситуации и особенностей ее ранних стадий.

При ситуационном обучении происходит замена естественного процесса накопления опыта прогнозирования опасности искусственным, что компенсирует недостатки стихийного обучения.

Основное содержание ситуационного подхода применительно к деятельности водителя состоит из следующих последовательных элементов:

- 1 - анализ и описание дорожно-транспортных ситуаций, завершающихся ДТП;
- 2 - систематизация данных о действиях водителей, совершивших ДТП в разрезе типичных ДТП;
- 3 - подготовка и наглядное оформление обучающих материалов для водителей.

Ситуационный анализ является приемом, заключающимся в накоплении опыта по изучению опасных ситуаций, в которых уже оказывался кто-то другой. Задача заключается в том, чтобы при разборе типичной ситуации проследить во всех подробностях ее развитие, закончившееся происшествием, чтобы водитель мог представить себя на месте участника ситуации.

Анализировать происшествие необходимо со следующих позиций: что побудило участников движения неправильно оценить обстановку; что мог сделать каждый из них для предотвращения ДТП; что в данном конкретном примере типично и может часто повторяться в других местах с другими водителями; как следует поступать для предотвращения аналогичных ситуаций.

По достаточно часто встречающимся опасным ситуациям, в которых ошибки водителей наиболее характерны, приводится по несколько примеров, достаточно близких между собой, подчеркивая общность причин и механизмов развития ситуации.

Обучение на основе ситуационных характеристик типичных участков повышенной опасности преследует цель дать водителю систематизированные знания о ситуациях, характерных для того или иного конкретного случая, что поможет ему правильно оценивать обстановку в подобных случаях, прогнозировать их развитие, предотвращая ДТП. Проведение обучения должно содержать общую характеристику опасности участка; условия, при которых участки данного типа становятся наиболее опасными; описание типичных ошибок водителей, а также действий, обеспечивающих безопасность при проезде участка.

Водитель, ознакомленный с материалом по представленной схеме, при приближении к типичному опасному участку дороги должен правильно оценить степень опасности и определить меры для обеспечения безопасного проезда этого участка.

Обучение на основе ситуационных характеристик маршрутов движения автотранспорта предполагает его изучение в обычных и сложных погодных условиях. Сама характеристика состоит из общего описания маршрута, в зависимости от степени опасности которого либо приводится краткая характеристика участков повышенной опасности, либо развернутое ситуационное описание для особо опасных участков. Последнее дается по схеме: причины опасности участка; факторы, повышающие опасность; причины происшествий на участке; рекомендации по безопасному проезду данного участка. Характеристики маршрутов движения составляются по данным опроса работников службы БДД, опытных водителей, хорошо знакомых с особенностями движения на маршруте, сведений ГИБДД и др.

В современных условиях, при постоянном повышении цен на топливо, стиль вождения водителя является действенным способом экономии материальных и финансовых ресурсов.

В профильной литературе содержится немало предложений и советов по этой теме причем все они сводятся к освоению разумного стиля вождения. Необходимо учитывать несколько общих рекомендаций.

Современные автомобили не нуждаются в прогреве двигателя, и начинать движение можно, как только мотор устойчиво заработал.

Экономичный стиль при разгоне требует ранних переключений на повышающие передачи. Самый экономичный диапазон работы двигателя лежит в пределах от 1500 до 2000 оборотов.

Динамичная езда может рассматриваться, как экономичный альтернативный стиль, если соблюдать ряд условий. Например, плавные ускорения на минимально возможных оборотах заменяются короткими, энергичными разгонами. Потом следует длительный «выбег» практически без нажатия на педаль газа.

Крайне желательно попадать в ритм движения потока транспорта и избегать необоснованных резких ускорений и торможений. Отметим, что движение со скоростью потока также является и самым безопасным.

Для поездок на большие расстояния актуален выбор среднего диапазона скоростей (точные цифры определяются техническими характеристиками ТС, но в среднем, около 90 км/час, разумеется, с учетом требований ПДД).

Ездить с выключенным двигателем нельзя, это может привести к аварии. Большинство систем безопасности и различных агрегатов современного ТС работают только при включенном моторе.

Большое влияние на расход топлива оказывает техническое состояние ТС, наличие внешних элементов аэродинамического сопротивления, давление воздуха в шинах и др.

Для перехода на качественно новый, современный уровень экономии топлива в автотранспортной организации необходимо использование спутниковых навигационных систем и контроль при их помощи движения подвижного состава.

Спутниковый мониторинг транспорта - технология, применяемая в диспетчерских службах на транспорте, а также для решения задач транспортной логистики в системах управления перевозками (англ. TMS, Transportation management system) и автоматизированных системах управления автопарком (англ. FMS, Fleet Management System) для контроля фактических маршрутов транспортных средств при помощи спутников систем ГЛОНАСС/GPS.

В транспортное средство устанавливается ГЛОНАСС/GPS терминал (регистратор), а также при необходимости дополнительные датчики (например, датчики уровня топлива, тревожная кнопка, голосовая связь, камера и др.)

Принцип работы заключается в отслеживании и анализе пространственных и временных координат транспортного средства. Существует два варианта мониторинга:

- **offline** - информация считывается по прибытию на диспетчерский пункт.

- **online** - с дистанционной передачей координатной информации

В **offline** варианте дистанционная передача данных отсутствует. Это позволяет использовать более дешевые мобильные модули и отказаться от услуг операторов мобильной связи. Приборы способны отслеживать действия водителя, направленные на причинение помех процессу контроля, запоминая моменты пропадания и восстановления питающего напряжения и сигналов позиционирования. ГЛОНАСС/GPS-регистратор предназначен для контроля параметров произве-

дённому транспортным средством рейса (рейсов), таких как: пробег; маршрут; время/дата начала работы; время/дата окончания работы; скорость на маршруте. По окончании рейса, либо отчётного периода (например, раз в неделю) водитель отключает GPS регистратор и сдаёт его диспетчеру. При подключении прибора к компьютеру GPS-регистратор автоматически передаёт данные о рейсе и сохраняет их, после чего память прибора автоматически очищается.

При **online** технологии на транспортном средстве устанавливается мобильный модуль, состоящий из следующих частей: приемник спутниковых сигналов, модули хранения и передачи координатных данных. Программное обеспечение мобильного модуля получает координатные данные от приемника сигналов, записывает их в модуль хранения и, по возможности, передает посредством модуля передачи. Модуль передачи позволяет передавать данные, используя беспроводные сети операторов мобильной связи, либо выделенные радиоканалы. Полученные данные анализируются и выдаются диспетчеру в текстовом виде или с использованием картографической информации.

Использование систем спутникового мониторинга повышает качество и эффективность работы корпоративного транспорта, и в среднем на 20-25% снижают расходы на топливо и содержание автопарка. Внедрение подобных систем даёт возможность глобального управления транспортными потоками в реальном масштабе времени, а субъекты транспортной деятельности могут экономить время, материальные ресурсы и оптимально планировать маршруты перевозок.

6.3 Контроль соблюдения требований безопасности при организации специальных перевозок.

6.3.1 Контроль соблюдения требований безопасности при организации специальных перевозок. Контроль выполнения требований инструкции водителем и должностными лицами. Контроль правильности оснащения и оформления транспортного средства.

Одним из новых системообразующих документов в сфере безопасности перевозок пассажиров и грузов является Приказ Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7, которым утверждены «Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом и перечень мероприятий по подготовке работников, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе, а транспортных средств - к безопасной эксплуатации» (далее - Правила).

В соответствии с п. 5 Правил при организации работы, направленной на обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов,

субъект транспортной деятельности осуществляет выполнение и контроль соблюдения требований, установленных пунктом 5 настоящих Правил, а также мероприятий, перечень которых указан в Приложении 2 к Правилам.

Приведем данный «Перечень мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» практически полностью, с комментариями.

1. Мероприятия по подготовке работников, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - работники субъекта транспортной деятельности), к безопасной работе.

1.1. Обеспечение прохождения профессионального отбора и профессиональной подготовки работников субъекта транспортной деятельности, замещающих должности, перечисленные в разделе I Перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств (утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 2008 г. №16) и иных работников, непосредственно связанных с движением транспортных средств.

Для водителей перевозящих опасные грузы необходимо соблюдение следующих требований:

- наличие национального водительского удостоверения соответствующей категории, выданного в Российской Федерации (пункт 2 статьи 20 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»);

- наличие свидетельства о подготовке водителя автотранспортного средства, перевозящего опасные грузы, выданного в соответствии с приказом Минтранса России от 09.07.2012 г. №202 «Об утверждении Порядка выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки» (зарегистрирован в Минюсте России 07.09.2012г. № 25404);

- отсутствие медицинских противопоказаний;

- успешное прохождение собеседования.

Для диспетчера необходимо наличие образования не ниже среднего профессионального, подтвержденного дипломом о среднем профессиональном образовании по направлению подготовки, входящему в укрупненную группу «Техника и технология наземного транспорта».

1.2. Обеспечение подготовки работников субъекта транспортной деятельности в соответствии с профессиональными и квалификационными требованиями к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Обеспечивается на основании требований профессиональных стандартов к работникам (профессиям и должностям) юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. В случае отсутствия соответствующего профессионального стандарта следует руководствоваться требованиями Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и других служащих (утвержден Постановлением Минтруда РФ от 21.08.1998г. № 37).

1.3. Проведение стажировок водителей транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта при переводе на новый маршрут или при переводе на новый тип (модель) транспортного средства.

Положение о проведении стажировок, а также порядок их проведения на данный момент должным образом не утверждены. Вместе с тем с целью реализации данного требования возможно использования руководящего документа Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 20.01.1986г. РД-200-РСФСР-12-0071-86-12.

1.4. Обеспечение водителей транспортных средств оперативной информацией по обеспечению безопасной перевозки путем проведения соответствующих инструктажей (организацию и содержание инструктажей см. далее в п. 6.3.2).

1.5. Обеспечение проведения обязательных медицинских осмотров водителей.

Медицинские осмотры проводятся в соответствии со статьей 23 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», их содержание и порядок рассматриваются далее в разделе 7 настоящего Пособия.

1.6. Мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

Мероприятия, направленные на совершенствование водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим, заключаются в теоретических и практических занятиях, проводимых в рамках повышения квалификации водителей с периодичностью, определенной законодательством, их содержание и порядок рассматриваются далее в разделе 7 настоящего Пособия.

1.7. Соблюдение условий работы водителей в соответствии с режимами труда и отдыха, установленными законодательством Российской Федерации, а также контроль за соблюдением указанных условий.

Соблюдение условий работы водителей в соответствии с режимом труда и отдыха достигается по средствам осуществления контроля как с применением технических средств измерения (тахографов) так и без таковых (диспетчеризация) согласно требованиям приказа Минтранса России от 13.02.2013г. № 36.

2. Мероприятия по подготовке транспортных средств к безопасной эксплуатации.

2.1. Проверка соответствия транспортных средств по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и грузов.

2.2. Проверка наличия действующей разрешительной документации, необходимой для допуска к участию транспортного средства в дорожном движении в соответствии с законодательством Российской Федерации (свидетельство о регистрации транспортного средства, страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, лицензия на осуществление пассажирских перевозок, путевой лист, а также иные документы, необходимые для осуществления конкретных видов перевозок в соответствии с законодательством Российской Федерации).

2.3. Поддержание транспортных средств в технически исправном состоянии в соответствии с инструкцией по эксплуатации изготовителя транспортного средства.

Достигается за счет соблюдения инструкции по эксплуатации изготовителя транспортного средства, в том числе требований, относящихся к специализированному подвижному составу и дополнительному оборудованию ТС.

2.4. Проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств в порядке и объемах, определяемых технической и эксплуатационной документацией изготовителей транспортных средств.

В соответствии с пунктом 27 Правил субъект транспортной деятельности обязан обеспечить организацию технического обслуживания и ремонта используемых транспортных средств в соответствии с предписаниями изготовителя.

Транспортное средство, техническое состояние которого не соответствует требованиям безопасности, установленным «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности до-

рожного движения», утвержденными постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993г. № 1090, не может допускаться к выполнению перевозок пассажиров и грузов без устранения выявленных несоответствий и повторного контроля технического состояния.

2.5. Проведение ежедневного контроля технического состояния транспортных средств перед выездом на линию с места стоянки и по возвращении к месту стоянки с соответствующей отметкой о технической исправности (неисправности) транспортных средств в путевом листе.

В соответствии с пунктами 28 и 29 Правил субъект транспортной деятельности обязан обеспечить проведение предрейсового контроля технического состояния транспортного средства.

Запрещается выпуск на линию транспортных средств, не прошедших предрейсовый контроль технического состояния.

Сведения о проведенном контроле технического состояния транспортного средства и месте его проведения фиксируются в путевых листах. Контроль технического состояния транспортных средств при выпуске на линию (возврате с линии) обеспечивается работником субъекта транспортной деятельности, осуществляющим допуск транспортных средств к эксплуатации.

2.6. Обеспечение стоянки (хранения) транспортных средств, исключающее доступ к ним посторонних лиц, а также самовольное их использование водителями субъектов транспортной деятельности.

Субъект транспортной деятельности или уполномоченное им лицо проводит проверки соблюдения мероприятий, указанных в подпунктах 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 Перечня, в отношении должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, по мере необходимости, но не реже одного раза в квартал.

Субъект транспортной деятельности или уполномоченное им лицо проводит проверки соблюдения мероприятий, указанных в подпунктах 1.1, 1.2, 1.7, в отношении должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, по мере необходимости, но не реже одного раза в шесть месяцев.

6.3.2 Организация инструктажей водителей. Контроль знаний водителя, относящихся к перевозке

Согласно требованиям Приказа Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7, утвердившим «Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», п.16:

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить водителей следующей **информацией**:

- 1) о погодных условиях движения на маршруте;
- 2) о местах организации отдыха и приема пищи, размещении объектов санитарно-бытового обслуживания;
- 3) о местах стоянки транспортных средств;
- 4) о телефонах дежурных частей подразделений Госавтоинспекции МВД России по маршруту движения;
- 5) об особенностях обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий;
- 6) о причинах и обстоятельствах возникновения ДТП, нарушений Правил дорожного движения, правил технической эксплуатации транспортных средств и других требований и норм безопасности дорожного движения, произошедших с участием водителей субъекта транспортной деятельности;
- 7) о расположении пунктов медицинской и технической помощи, диспетчерских пунктов управления движением транспортными средствами и о порядке связи с этими пунктами;
- 8) о действиях водителя в ситуациях, связанных с несоблюдением графика движения транспортного средства по независящим от него причинам;
- 9) о маршруте движения транспортного средства, перевозящего пассажиров, условиях и режимах движения на маршруте, местах концентрации ДТП на маршрутах регулярных перевозок пассажиров;
- 10) о порядке определения полной и осевой массы транспортного средства, о правилах загрузки транспортных средств и проведения весового и габаритного контроля при перевозке грузов.

Данная информация, указанная в п.16 Правил, должна доводиться до водителей путем проведения вводного, предрейсового, сезонного, специального инструктажей.

Вводный инструктаж проводится со всеми водителями при приеме их на работу независимо от уровня квалификации и стажа работы. В тематику вводного инструктажа включаются следующие вопросы:

общие сведения о субъекте транспортной деятельности (размер и структура парка транспортных средств, виды осуществляемых перевозок);

требования по организации и безопасной эксплуатации транспортных средств, предъявляемые к водителю, осуществляющему деятельность у данного субъекта транспортной деятельности;

правила внутреннего трудового распорядка;
порядок прохождения предрейсового и послерейсового медицинских осмотров;
порядок прохождения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства;
нормы загрузки транспортных средств (для пассажирских перевозок - пассажировместимость);
особенности обслуживания лиц с ограниченными возможностями здоровья или инвалидов с нарушениями функций опорно-двигательного аппарата, зрения, слуха (для пассажирских перевозок);
основные данные об аварийности на маршрутной сети, обстоятельствах и причинах преобладающих видов ДТП;
документы, необходимые для осуществления перевозок пассажиров и (или) грузов.

Предрейсовый инструктаж проводится:

при отправлении водителя по маршруту движения впервые;
при перевозке детей;
при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.
В тематику предрейсового инструктажа включаются следующие вопросы:

протяженность маршрута, дорожные условия, наличие опасных участков и мест концентрации ДТП, особенности организации дорожного движения;

конечные, промежуточные пункты маршрута, места отдыха, приема пищи, смены водителей (при необходимости), стоянки транспортных средств;

расположение на маршруте пунктов медицинской и технической помощи, постов Госавтоинспекции МВД России, диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций;

условия работы водителя при увеличении интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков;

безопасность движения в период каникул учащихся;

информация об изменениях в организации перевозок, об особенностях проезда железнодорожных переездов, путепроводов и других искусственных сооружений, пользования паромными переправами и наплавными мостами;

меры предосторожности при преодолении затяжных спусков и подъемов;

действия водителя в ситуациях, связанных с несоблюдением графика движения транспортного средства по независящим от него причинам (при перевозке пассажиров по регулярным маршрутам);

особенности посадки, высадки и перевозки лиц с ограниченными возможностями здоровья или инвалидов с нарушениями функций опорно-двигательного аппарата, зрения, слуха, применительно к конкретному маршруту движения (при перевозке пассажиров);

особенности подачи автобуса к месту посадки пассажиров (при перевозке детей);

особенности посадки и высадки детей, их перевозки, взаимодействия водителя с лицами, сопровождающими детей (при перевозке детей).

Сезонные инструктажи проводятся со всеми водителями два раза в год - в весенне-летний и осенне-зимний периоды.

В тематику сезонных инструктажей включаются вопросы, определяющие особенности эксплуатации и управления транспортных средств в весенне-летний и осенне-зимний периоды, а также связанные с обеспечением безопасности дорожного движения в сложных погодных и дорожных условиях.

Специальный инструктаж проводится со всеми водителями при необходимости срочного доведения до них информации в случаях:

вступления в силу нормативных правовых актов, положения которых влияют на профессиональную деятельность водителей;

изменения маршрута движения и условий движения, влияющих на безопасность дорожного движения;

получения информации о ДТП с человеческими жертвами, значительным материальным и экологическим ущербом;

совершения и (или) угрозы совершения террористических актов.

При проведении инструктажа дается оценка сложившейся ситуации и порядок необходимых действий водителя.

Субъекту транспортной деятельности запрещается допускать водителей к работе, связанной с управлением транспортными средствами, без прохождения ими соответствующих инструктажей.

Субъектом транспортной деятельности осуществляется документальный учет сведений о лицах (фамилия, имя, отчество, занимаемая должность), проходивших и проводивших инструктаж, виде инструктажа и дате его проведения. Результаты этого учета хранятся субъектом транспортной деятельности в течение не менее трех лет.

6.3.3 Перевозка опасных грузов.

Согласно определению из ПДД РФ (утв. постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993г. № 1090), п.1.2:

«Опасный груз» - вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им

свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (**ДОПОГ**) было разработано в Женеве 30 сентября 1957 года под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и вступило в силу 29 января 1968 года.

Аббревиатура ДОПОГ употребляется в русскоязычных документах, и составлена из сокращенных слов названия «Дорожная Перевозка Опасных Грузов».

В европейских странах употребляется аббревиатура «ADR», в основе которой лежит название документа на английском языке – «European Agreement on Transport of Dangerous Goods on Road» (дословно: Европейский договор о транспортировке опасных грузов по дорогам).

В настоящее время Договаривающимися сторонами Соглашения являются: Австрия, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Испания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, **Российская Федерация**, Румыния, Словакия, Словения, Соединённое Королевство, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Эстония, Югославия.

ДОПОГ (ADR) применяется к перевозкам опасных грузов, осуществляемых через территорию **по крайней мере двух** из вышеперечисленных Договаривающихся сторон.

ДОПОГ представляет собой Соглашение между государствами и не предусматривает наличие какого-либо общего органа для обеспечения соблюдения его положений.

На практике проверки на автомагистралях осуществляются договаривающимися сторонами, и несоблюдение положений Соглашения может привести к возбуждению национальными органами иска против нарушителей в соответствии с их внутригосударственным законодательством.

В самом Соглашении ДОПОГ не предусматривается в этой связи никаких санкций.

В нашей стране, на основе положений и требований международного Соглашения ДОПОГ, Приказом Министерства транспорта РФ от 8 августа 1995г. № 73 утверждены «Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» (**ПОГАТ**), требования которых действительны только на территории России.

В соответствии с ДОПОГ «Опасные грузы» (далее- ОГ) означают вещества и изделия, которые не допускаются к перевозке согласно ДОПОГ или допускаются к ней только с соблюдением предписанных в ДОПОГ условий (гл. 1.2 ДОПОГ).

Документом, регламентирующим классификацию опасных грузов в РФ, является Государственный стандарт «Грузы опасные, Классификация и маркировка» (ГОСТ 19433-88). Критерием для классификации опасных грузов являются вид и степень опасности груза, которые определяются по показателям, установленным стандартом.

Класс груза определяется основным (единственным и приоритетным, выявленным по таблице) видом опасности.

Отнесение к подклассам проводится по критериям, определенным ГОСТом для каждого класса. Категории определяются наличием или отсутствием дополнительных видов опасности, группы – физическими свойствами (2 класса), категорией упаковки (7 класс) и др.

Фактически в Российской Федерации применяется две классификации ОГ - по ДОПОГ и по ГОСТ 19433-88. Так как международный документ, ратифицированный Российской Федерацией, является приоритетным по отношению к внутреннему документу, предпочтение в классификации опасных грузов (как минимум в части транспортировки автомобильным транспортом) отдается ДОПОГ.

Действующий в настоящее время порядок, разделяет перевозки ОГ на два вида - для собственных нужд предприятий и по договору. В первом случае применяются требования ПОГАТ, во втором - требования ДОПОГ. Порядок осуществления перевозок опасных грузов, предусмотренный этими нормативными актами отличается, в том числе и классами.

Согласно ПОГАТ различают 9 классов опасности с подклассами, по ДОПОГ - 13 классов, на подклассы разделён лишь 1-й класс.

В соответствии с ДОПОГ предусматриваются следующие классы опасных грузов:

1. класс 1 Взрывчатые вещества и изделия;
2. класс 2 Газы;
3. класс 3 Легковоспламеняющиеся жидкости;
4. класс 4.1 Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества;
5. класс 4.2 Вещества, способные к самовозгоранию;
6. класс 4.3 Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой;
7. класс 5.1 Окисляющие вещества;

8. класс 5.2 Органические пероксиды;
9. класс 6.1 Токсичные вещества;
10. класс 6.2 Инфекционные вещества;
11. класс 7 Радиоактивные вещества;
12. класс 8 Коррозионные вещества;
13. класс 9 Прочие опасные вещества и изделия.

Каждой позиции в различных классах присвоен номер ООН (Организация Объединенных Наций) вещества. Присвоение номеров ООН веществ осуществляется в соответствии с Типовыми правилами, утвержденными ООН и реализованными в качестве Международных соглашений, в том числе ДОПОГ.

Из-за большого объема справочной информации в данном Пособии *не приводятся* классификационные коды ОГ, определения классов и подклассов ОГ, требования к упаковке, маркировке ОГ, требования к транспортным средствам и др.

Найти данные сведения можно в соответствующем пособии, либо в профильной литературе. Рекомендуется также посетить интернет-портал «Опасный груз» - объединение участников рынка опасных веществ и изделий по адресу <http://www.pogt.ru/>, где можно найти актуальную информацию, сведения об обучении и соответствующие сервисы.

Общие требования к дорожной перевозке опасных грузов. В соответствии с пунктом 3 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272, перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными приложениями А и В ДОПОГ. Вместе с тем, требования ПОГАТ применяются только в части, не противоречащей приложениям А и В ДОПОГ.

Необходимо учитывать, что при осуществлении перевозок опасных грузов во внутригосударственном и международном сообщении ряд положений ДОПОГ по отдельным их видам могут не применяться.

Кратко перечислим **перевозки опасных грузов, при осуществлении которых положения ДОПОГ не применяются** (полный перечень таких перевозок приведен в разделе 1.1.3 «Изъятия» главы 1.1 Приложения А ДОПОГ):

- перевозки, осуществляемые частными лицами, когда опасные грузы упакованы для розничной продажи и предназначены для их личного потребления, использования в быту, досуга или спорта, при условии что приняты меры для предотвращения любой утечки содержимого в обычных условиях перевозки;

- перевозки, осуществляемые компетентными органами для проведения аварийно-спасательных работ (или под надзором этих органов), в частности автомобилями техпомощи, перевозящими потерпевшие аварию или неисправные транспортные средства, содержащие опасные грузы;

- перевозки машин и механизмов, содержащих опасные грузы в их внутреннем или эксплуатационном оборудовании;

- перевозки, осуществляемые предприятиями в дополнении к их основной деятельности (например, доставка грузов на строительные, инженерно-технические объекты и др.), в количестве не более 450 литров на единицу тары и без превышения максимальных количеств, указанных в подразделе 1.1.3.6 Приложения А ДОПОГ. Это условие не распространяется на перевозки, осуществляемые предприятиями для собственного снабжения либо для внутреннего или внешнего распределения;

- срочные перевозки, осуществляемые с целью спасения людей или защиты окружающей среды, при условии, что приняты все меры для обеспечения полной безопасности таких перевозок;

- перевозки газов, содержащихся в топливных баках транспортного средства, осуществляющего транспортную операцию, и предназначенных для обеспечения тяги или для функционирования любого оборудования транспортного средства (например, холодильного);

- перевозки топлива, содержащегося в топливных баках транспортного средства, осуществляющего транспортную операцию, и предназначенного для обеспечения тяги или для функционирования любого оборудования транспортного средства и др.

Требования ДОПОГ не распространяются также на перевозки **ограниченного количества** опасных веществ и изделий на одной транспортной единице (в ДОПОГ - Максимальное общее количество на транспортную единицу), при условии принятия необходимых мер по обеспечению безопасности таких перевозок. Пороговые значения этого показателя могут быть установлены с учетом вида опасных веществ и изделий и условий их перевозки.

Например, при перевозках наиболее распространенных опасных грузов, таких как дизельное топливо (№ ООН 2102), керосин (№ ООН 1223), относящихся к транспортной категории 3, максимальное количество на одну транспортную единицу составляет 1000 литров, а при перевозках бензина моторного (№ ООН 1203, транспортная категория 2) максимальное количество на одну транспортную единицу составляет 333 литра.

Согласно Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств (Постановление Правительства РФ № 720 от 10.09.2009 г.) **конструкция ТС с опасным грузом** должна соответ-

ствовать требований Правил ЕЭК № 105 (см. Приложение №6 п.2.6 Техрегламента или ДОПОГ часть 9).

На каждом транспортном средстве, перевозящем ОГ, должны быть размещены **информационные табло** (знаки опасности и таблички) и соответствующая маркировка.

Табло должны соответствовать предписанным знакам опасности и должны удовлетворять установленным техническим требованиям.

Каждое транспортное средство, перевозящее опасные грузы, должно быть снабжено предметами снаряжения для общей и индивидуальной защиты. **Предметы снаряжения** выбираются в соответствии с номером знака опасности перевозимого груза. Номера знаков указаны в транспортном документе на груз.

Для перевозки опасных грузов требуется обязательное использование определенного типа **транспортного оборудования** в соответствии с положениями глав 7 и 8 ДОПОГ.

При **размещении груза** на транспортном средстве должны соблюдаться значения весовых и габаритных параметров, установленных Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, а также обеспечиваться условия равномерного распределения массы груза по всей площади платформы или кузова транспортного средства, контейнера.

Транспортно-сопроводительная документация.

На транспортном средстве у водителя, осуществляющего перевозку опасных грузов, должны находиться следующие документы:

1. Транспортная накладная. Введена для различных грузов, в том числе опасных, согласно Правилам перевозки грузов автомобильным транспортом. При осуществлении международных перевозок применяется Международная товарно-транспортная накладная CMR. Транспортная накладная заполняется грузоотправителем в соответствии с требованиями раздела 5.4.1 Приложения А ДОПОГ.

2. Письменная инструкция, которая определяет порядок действия водителя (иных членов экипажа) в случае аварии, а также меры, принимаемые в чрезвычайной ситуации. Документ предусмотрен ДОПОГ, предоставляется перевозчиком до начала рейса, является обязательными и должен находиться в легкодоступном месте.

3. Удостоверение личности каждого члена экипажа транспортного средства, с фотографией. Например, паспорт гражданина РФ или заграничный паспорт (в случае международных перевозок).

4. Свидетельство ДОПОГ о подготовке водителя (ДОПОГ-свидетельство).

Выдается в порядке определенном приказом Минтранса России от 09.07.2012г. № 202. ДОПОГ-свидетельство выдается по положи-

тельным результатам аттестации в экзаменационных комиссиях, созданных Минтрансом России, которому предшествовало обучение в образовательных учреждениях, имеющих допуск Ространснадзора к данному виду деятельности. ДОПОГ-свидетельства выдаются в территориальных органах Ространснадзора (УГАДН) сроком на пять лет.

5. Свидетельство о допусчении транспортного средства к перевозкам некоторых опасных грузов.

Указанное свидетельство выдается на транспортные средства ЕХ/II, ЕХ/III, FL, OX, AT, MEMU органами ГИБДД МВД России в соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 г. № 3 «О Полиции» и приказом МВД России от 07.12.2000 г. № 1240. Срок действия этого документа - до истечения срока действительности талона о техническом осмотре, но не более чем 1 год.

6. Водительское удостоверение на право управления транспортным средством выданное в Российской Федерации.

7. Регистрационные документы на данное транспортное средство.

8. Документ, подтверждающий право владения или пользования или распоряжения данным транспортным средством (в случае управления транспортным средством в отсутствие его владельца).

9. Страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности (ОСАГО) владельца транспортного средства, выданного в соответствии с требованиями Федерального закона от 25.04.2002 г. № 40.

10. Путевой лист с отметкой «Опасный груз», выполненной красным цветом в верхнем левом углу, и указанием в графе «особые отметки» номера опасного груза (№ ООН). Путевой лист должен соответствовать требованиям приказа Минтранса России от 18.09.2008г. № 152.

11. **Специальное разрешение** на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов.

О последнем – подробнее. Главой 1.10 ДОПОГ вводится понятие «**грузы повышенной опасности**», перевозка которых требует обеспечения дополнительных мер безопасности. Следует обратить внимание на различие используемых терминов «грузы повышенной опасности» в ДОПОГ и «особо опасные грузы» в ПОГАТ - это абсолютно различные понятия и не могут быть использованы как синонимы.

Согласно ДОПОГ грузами повышенной опасности являются грузы, которые могут быть использованы не по назначению, а в террористических целях, и, следовательно, привести к серьезным последствиям, таким как многочисленные людские жертвы, массовые разрушения или, особенно в случае грузов класса 7, массовые социально-эконо-

мические потрясения. Перечень грузов повышенной опасности их количество, за исключением класса 7, приводится в таблице 1.10.3.1.2 ДОПОГ. При перевозке «грузов повышенной опасности» должны применяться устройства, оборудование или системы защиты от угона автотранспортного средства, хищения его груза, а также приниматься меры для обеспечения того, чтобы эти устройства, оборудование или системы всегда находились в исправном и рабочем состоянии. Применение этих мер защиты не должно ставить под угрозу проведение аварийных мероприятий.

Перевозчики, грузоотправители и другие участники перевозки грузов повышенной опасности или радиоактивных материалов повышенной опасности, должны принимать, применять и соблюдать определённый **план обеспечения безопасности**.

В соответствии со ст. 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» и Приказа Минтранса РФ от 04.07.2011г. № 179 при перевозке ОГ, относящихся к грузам повышенной опасности, необходимо получить **специальное разрешение**.

Специальное разрешение выдается на срок, не превышающий одного года.

6.3.4 Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Требования к организации движения транспортных средств, перевозящих крупногабаритные и тяжеловесные грузы, устанавливаются «Правилами обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом...» введенными приказом Минтранса России от 15.01.2014 г. № 7.

Перевозка крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов возможна в случаях, когда груз не может быть разделен на части без риска его повреждения.

Не допускается движение транспортных средств, перевозящих крупногабаритные грузы, организованными колоннами.

Для перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов используются транспортные средства (в том числе составы транспортных средств), оснащенные системой автоматического (аварийного) торможения, которые соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании.

Для обеспечения безопасности при перевозке крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов и информирования других участников дорожного движения о его габаритах, перечисленных в таблице, необходимо использование автомобилей прикрытия.

Автомобиль прикрытия должен двигаться:

1) перед транспортным средством:

на безопасном для движения расстоянии (с учетом установленной скорости движения), уступом с левой стороны по отношению к транспортному средству, перевозящему крупногабаритный и (или) тяжеловесный груз, таким образом, чтобы его габарит по ширине выступал за габарит сопровождаемого транспортного средства с информационным светоотражающим или световым табло, указанным в пункте 56 Правил, обращенным вперед;

с развернутым устройством для определения высоты искусственных сооружений и других инженерных коммуникаций при высоте транспортного средства с грузом или без груза свыше 4,5 метра;

2) позади транспортного средства с информационным светоотражающим или с внутренним освещением табло, указанным в пункте 54 настоящих Правил, обращенным назад.

Использование автомобиля прикрытия позади транспортного средства необходимо также в случаях, когда свес груза за задний габарит транспортного средства составляет более четырех метров независимо от прочих параметров транспортного средства с грузом.

В случаях, когда ширина транспортного средства превышает пять метров или длина транспортного средства превышает 35 метров, или когда на двухполосных дорогах при движении крупногабаритного транспортного средства ширина проезжей части для встречного движения составляет менее трех метров, необходима разработка **проекта организации дорожного движения** по маршруту или участку маршрута.

Указанный проект должен содержать следующие сведения:

- схема и описание маршрута движения;
- характеристики и параметры транспортных средств, участвующих в движении;
- схема(ы) размещения и крепления груза;
- график движения по маршруту с учетом интенсивности дорожного движения;
- схемы организации движения и прикрытия на участках, имеющих ограниченную видимость, и места, указанные в графе «Особые условия» специального разрешения, утвержденного приказом Минтранса России от 24.07.2012г. № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов», с указанием расположения автомобилей прикрытия, схемы изменения организации дорожного движения;

- порядок проезда наиболее сложных участков маршрута (поворотов, перекрестков, железнодорожных переездов, сужений проезжей части, участков с выездом на полосу встречного направления движения и с ограниченной видимостью) с нанесенной на схему траекторией движения;

- места осуществления контрольных промеров габаритов искусственных сооружений и коммуникаций в процессе перевозки;

- информация о необходимости полного или частичного перекрытия движения на участках дороги;

- места остановок и стоянок для отдыха и пропуска попутных (встречных) транспортных средств.

Изложенные в проекте сведения должны подтверждаться фотоматериалами, отражающими реальное состояние объектов дорожной инфраструктуры.

Проект организации дорожного движения подается субъектом транспортной деятельности в уполномоченный орган по выдаче специального разрешения в порядке, определенном приказом Минтранса России от 24.07.2012г. № 258. При необходимости выполнения специального проекта на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов проект организации дорожного движения включается составной частью в специальный проект. Уполномоченный орган по выдаче специального разрешения представляет данный проект в подразделение Госавтоинспекции МВД России, осуществляющее согласование специального разрешения.

Размещение и крепление крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза на транспортном средстве должно соответствовать схеме крепления груза, разработанной его производителем.

Крайние точки габаритов груза (длина, ширина) и (или) транспортного средства должны обозначаться опознавательным знаком «Крупногабаритный груз» и мигающими фонарями (сигналами) желтого или оранжевого цвета.

Скорость движения крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, транспортных средств, перевозящих крупногабаритные и (или) тяжеловесные грузы, устанавливается с учетом дорожных условий в порядке, определенном приказом Минтранса России от 24.07.2012г. № 258.

Во время перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов запрещается:

- отклоняться от установленного в специальном разрешении маршрута;

- превышать указанную в разрешении скорость движения;

- осуществлять движение во время гололеда, снегопада, а также при метеорологической видимости менее 100 метров;
- осуществлять движение по обочине дороги, если такой порядок не определен условиями перевозки;
- останавливаться вне специально обозначенных стоянок, расположенных за пределами проезжей части;
- продолжать перевозку при возникновении технической неисправности транспортного средства, угрожающей безопасности движения, а также при смещении груза либо ослаблении его крепления.

В случае если во время движения возникли обстоятельства, требующие изменения маршрута движения, субъект транспортной деятельности обязан получить специальное разрешение по новому маршруту в установленном порядке.

6.3.5 Перевозка пассажиров. Особенности обеспечения безопасности движения на регулярных междугородных, городских, пригородных маршрутах, при разовой перевозке пассажиров; при перевозке детей.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек подлежат обязательному лицензированию.

Лицензирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом регулируется:

- Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ (в ред. от 14.10.2014 г. № 307-ФЗ) «О лицензировании отдельных видов деятельности»;

- Положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), утв. Постановлением Правительства РФ от 02.04.2012 № 280, с изм. и дополнениями от 26 ноября 2013 г.;

- Приказом Минтранса России от 29.04.2013 № 144 (в ред. от 23.07.2014). «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек...».

Соответствующие нормативные требования, порядок получения лицензии, который включает несколько этапов, рассмотрены в разделе 2.2 настоящего Пособия.

Перевозка пассажиров автобусами на территории Российской Федерации регламентируется:

- Федеральным законом от 08.11.2007г. № 259-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

- Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 г. № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (с изменениями и дополнениями от 09.06.2014 № 528)

Обеспечение безопасных условий организации **регулярных перевозок** пассажиров (на междугородных, городских, пригородных маршрутах) осуществляется согласно требованиям «Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом...», введенных приказом Минтранса России от 15.01.2014 г. № 7. Классификация автобусных маршрутов устанавливается согласно «Уставу автомобильного транспорта...».

В соответствии с п. 5 Правил при организации работы, направленной на обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов, субъект транспортной деятельности осуществляет выполнение и контроль соблюдения требований, установленных пунктом 5 настоящих Правил, а также мероприятий, перечень которых указан в Приложении 2 к Правилам (рассмотрены в п. 6.3.1 настоящего Пособия).

Разовая перевозка пассажиров проводится согласно требованиям раздела 3 «Перевозка пассажиров и багажа по заказу» Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Обеспечение безопасности перевозок пассажиров в особых условиях

К особым условиям перевозок пассажиров относятся:

1) перевозки по зимникам, в условиях бездорожья, переправам через водные преграды;

2) перевозки по маршрутам, проходящим в горной местности, с резкими изменениями направлений в плане и затяжными продольными уклонами и имеющие в совокупности следующие особенности:

продольные уклоны величиной более 60% и протяженностью 2 км и более;

кривые с радиусами в плане менее 100 метров в количестве шести и более на 1 км;

выпуклые кривые продольного профиля с радиусами менее 1500 метров и вогнутые кривые с радиусами менее 1200 метров;

расстояние видимости поверхности дороги менее 60 метров и встречного автомобиля - менее 120 метров;

3) маршруты, проходящие по трудным участкам пересеченной местности.

Перевозки пассажиров по маршрутам, проходящим по зимникам, в условиях бездорожья, переправам через водные преграды (переправные сооружения некапитального типа: паромные переправы и наплавные мосты; природные объекты, обустроенные для переправы транспортных средств и пешеходов: ледовые переправы, переправы вброд), осуществляются только при условии уведомления организаций, осуществляющих эксплуатацию зимников, переправ, по которым предполагается осуществить перевозку.

Водители, осуществляющие переправу через водные преграды и движение по зимникам, обязаны выполнять указания работников, ответственных за эксплуатацию этих переправ и зимников, сделанные в пределах их компетенции.

Переправа транспортных средств через водные преграды должна производиться в соответствии с требованиями нормативных правовых и нормативно-технических актов, устанавливающих порядок и правила безопасности при эксплуатации водных преград.

Перевозка пассажиров через ледовые переправы запрещается, за исключением районов, расположенных в 1-ой дорожно-климатической зоне, при условии массы-брутто транспортного средства в три раза меньше допустимой нагрузки на лед и температуре воздуха ниже минус 20 по Цельсию. Решения о пропуске транспортных средств по ледовой переправе, моменте открытия (закрытия) движения принимаются эксплуатирующей ее организацией. Решение о пропуске (об отказе в пропуске) автобусов принимает руководитель эксплуатирующей организации.

Технические требования к наплавным мостам, в том числе эксплуатируемым в период ледостава, определяются в соответствии с законодательством о техническом регулировании.

Решение о движении по наплавному мосту транспортных средств, перевозящих группы людей, принимается органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, в ведении которых находится автомобильная дорога и которыми принято решение об открытии наплавного моста.

В темное время суток (промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек) въезды (выезды) на переправах через водные преграды, границы трассы переправы, места посадки-высадки пассажиров должны иметь искусственное освещение (для ледовых переправ допускается установка вех со светоотражающей маркировкой). При отсутствии надлежащего освещения переправ движение транспортных средств в темное время суток по переправе запрещается.

Переправы через водные преграды должны быть оборудованы площадками для высадки и посадки пассажиров с заездными местными уширениями проезжей части для транспортных средств, шлагбаумами, техническими средствами организации дорожного движения в соответствии с действующими правилами эксплуатации этих переправ.

Перед каждым въездом на переправу через водную преграду должны быть размещены доступные для обозрения информационные материалы с указанием правил пользования переправой, ее технических характеристик и режима работы, наименованием, адресом и номером телефона организации, эксплуатирующей переправу.

Транспортные средства, выполняющие перевозки пассажиров по маршрутам регулярных перевозок, осуществляют движение по переправе через водную преграду без очереди в соответствии с расписанием их движения.

Расписание движения на маршрутах регулярных перевозок, осуществляемых с использованием переправ через водные преграды, должно быть увязано с режимом работы этих переправ и предусматривать достаточное время на осуществление переправы, включая высадку и посадку пассажиров.

Движение по переправам через водные преграды осуществляется в соответствии с правилами пользования переправой, установленными эксплуатирующей организацией.

Перевозка пассажиров на участках маршрута с особыми условиями движения допускается при условии соответствия параметров геометрических элементов и транспортно-эксплуатационных показателей участков автомобильных дорог, их конструктивных элементов, защитных дорожных сооружений, искусственных дорожных сооружений и элементов обустройства, параметров их ремонта требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании и законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

По маршрутам, проходящим в горной местности, запрещается эксплуатация сочлененных транспортных средств.

Перевозка организованной группы детей автобусами. Основным нормативным актом, устанавливающим требования по обеспечению безопасности перевозок организованных групп детей, в том числе детей-инвалидов (далее - группа детей), автобусами в городском, пригородном или междугородном сообщении является Постановление Правительства РФ от 17.12.2013 № 1177 (ред. от 23.06.2014) «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами»

Для осуществления организованной перевозки группы детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен в установленном порядке к участию в дорожном движении и оснащен в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.¹

Для осуществления организованной перевозки группы детей необходимо наличие ряда документов, оригиналы которых хранятся затем в АТО в течение 3 лет после осуществления каждой организованной перевозки группы детей. Руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, обеспечивает наличие и передачу не позднее, чем за 1 рабочий день до начала перевозки ответственному (старшему ответственному) за организованную перевозку группы детей копий документов, предусмотренных Правилами организованной перевозки группы детей автобусами».

Руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения:

за 2 рабочих дня до организованной перевозки группы детей обеспечивает передачу водителю (водителям) утвержденные руководителем или должностным лицом субъекта транспортной деятельности, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения, копии графика движения и схемы маршрута;

за 1 рабочий день до организованной перевозки группы детей обеспечивает передачу водителю (водителям) копий документов, предусмотренных Правилами организованной перевозки группы детей автобусами». При осуществлении перевозки 2-мя и более автобусами каждому водителю также передаются копии списка назначенных сопровождающих (с указанием фамилии, имени, отчества каждого сопровождающего, его телефона), списка детей (с указанием фамилии, имени, отчества и возраста каждого ребенка (для автобуса, которым он управляет), и сведения о нумерации автобусов при движении.

К управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории «D» или «D1» не менее 1 года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права

¹ Постановлением Правительства РФ от 23.06.2014 № 579, срок вступления в силу данного требования установлен с 1 июля 2015 года

управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения.

Руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, обеспечивает в установленном порядке подачу заявки на сопровождение автобусов автомобилями подразделения Госавтоинспекции.

В ночное время (с 23 часов до 6 часов) допускается организованная перевозка группы детей к железнодорожным вокзалам, аэропортам и от них, а также завершение организованной перевозки группы детей (доставка до конечного пункта назначения, определенного графиком движения, или до места ночлега) при незапланированном отклонении от графика движения (при задержке в пути). При этом после 23 часов расстояние перевозки не должно превышать 50 километров.

При организованной перевозке группы детей в междугородном сообщении организованной транспортной колонной в течение более 3 часов согласно графику движения руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, обеспечивает сопровождение такой группы детей медицинским работником.

При неблагоприятном изменении дорожных условий (ограничение движения, появление временных препятствий и др.) и (или) иных обстоятельствах, влекущих изменение времени отправления, руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, обеспечивает принятие мер по своевременному оповещению родителей (законных представителей) детей, сопровождающих, медицинского работника (при наличии медицинского сопровождения) и соответствующее подразделение Госавтоинспекции (при сопровождении автомобилем (автомобилями) подразделения Госавтоинспекции).

Руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, обеспечивает назначение в каждый автобус, осуществляющий перевозку детей, сопровождающих, которые сопровождают детей при перевозке до места назначения.

Количество сопровождающих на 1 автобус назначается из расчета их нахождения у каждой двери автобуса, при этом один из сопровождающих является ответственным за организованную перевозку группы детей по соответствующему автобусу и осуществляет координацию действий водителя (водителей) и других сопровождающих в указанном автобусе.

В случае если для осуществления организованной перевозки группы детей используется 2 и более автобуса, руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, назначает старшего ответственного за организованную перевозку группы детей и координацию действий водителей и ответственных по автобусам, осуществляющим такую перевозку.

Нумерация автобусов при движении присваивается руководителем или должностным лицом субъекта транспортной деятельности, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения.

Медицинский работник и старший ответственный за организованную перевозку группы детей должны находиться в автобусе, замыкающем колонну.

В случае нахождения детей в пути следования согласно графику движения более 3 часов в каждом автобусе руководитель или должностное лицо, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, организации, а при организованной перевозке группы детей по договору фрахтования - фрахтователь или фрахтовщик (по взаимной договоренности) обеспечивает наличие наборов пищевых продуктов (сухих пайков, бутилированной воды) из ассортимента, установленного Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека или ее территориальным управлением.

6.4 Требования к транспортному средству.

Согласно требованиям статьи 16 Федерального Закона от 10.12.95 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства.

Согласно требованиям статьи 20 того же Федерального Закона, к обязанностям юридических лиц и индивидуальных предпринимателей относятся «обеспечение соответствия технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и обязанность не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения».

«Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» утверждены Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090.

Согласно п. 11 Основных положений запрещается эксплуатация в том числе:

- автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов и других самоходных машин, если их техническое состояние и оборудование не отвечают требованиям Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств;

- троллейбусов и трамваев при наличии хотя бы одной неисправности по соответствующим Правилам технической эксплуатации;

- транспортных средств, не прошедших в установленном порядке государственный технический осмотр или технический осмотр.

Должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения, или не зарегистрированные в установленном порядке, или не прошедшие государственный технический осмотр или технический осмотр.

Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, устанавливает неисправности автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов, других самоходных машин и условия, при которых запрещается их эксплуатация.

За осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств установлена административная ответственность ч. 3 ст. 12.31.1 КоАП РФ.

Раздел IV «Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом...», введенных приказом Минтранса России от 15.01.2014 г. № 7, устанавливает следующие **требования по обеспечению безопасности эксплуатируемых транспортных средств:**

1. Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить безопасность транспортных средств, используемых для выполнения перевозок пассажиров и грузов в процессе эксплуатации.

2. Для выполнения перевозок пассажиров и грузов необходимо использовать транспортные средства, допущенные к эксплуатации в установленном порядке.

3. Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить защиту транспортных средств от актов незаконного вмешательства в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности.

4. Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить организацию технического обслуживания и ремонта используемых

транспортных средств в соответствии с предписаниями изготовителя. Транспортное средство, техническое состояние которого не соответствует требованиям безопасности, установленным «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации...» не может допускаться к выполнению перевозок пассажиров и грузов без устранения выявленных несоответствий и повторного контроля технического состояния.

5. Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить проведение предрейсового контроля технического состояния транспортного средства. Запрещается выпуск на линию транспортных средств, не прошедших предрейсовый контроль технического состояния.

6. Сведения о проведенном контроле технического состояния транспортного средства и месте его проведения фиксируются в путевых листах. Контроль технического состояния транспортных средств при выпуске на линию (возврате с линии) обеспечивается работником субъекта транспортной деятельности, осуществляющим допуск транспортных средств к эксплуатации.

7. Для перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов используются транспортные средства (в том числе составы транспортных средств), оснащенные системой автоматического (аварийного) торможения, которые соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании.

8. При перевозке крупногабаритных грузов должны соблюдаться установленные условия видимости в зеркалах заднего вида с обеих сторон, которые обеспечивают водителю достаточный обзор как при прямолинейном, так и при криволинейном движении с учетом габаритов транспортного средства и перевозимого груза.

Применение тахографов. Статьей 20 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлена обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств, по оснащению транспортных средств техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств (тахографами).

Тахограф - это контрольное устройство для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя.

Постановлением Правительства РФ от 23 ноября 2012 г. № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их

работы» установлено, что требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, правила их использования, обслуживания и контроля их работы утверждаются Министерством транспорта РФ по согласованию с Федеральной службой безопасности РФ и Министерством внутренних дел РФ. Порядок оснащения транспортных средств тахографами устанавливается Министерством транспорта РФ.

Тахографами оснащаются следующие категории и виды транспортных средств, выпускаемые в обращение и находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации:

- транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 тонн (категория М2);
- транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 тонн (категория М3);
- транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу свыше 3,5 тонн, но не более 12 тонн (категория №2);
- транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу более 12 тонн (категория №3);

за исключением:

- транспортных средств категории М2, М3, осуществляющих городские и пригородные регулярные перевозки в соответствии Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112;
- транспортных средств, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок в соответствии с карточкой допуска на автотранспортное средство (приказ Минтранса России от 22.11.2004 г. № 36 «Об утверждении форм бланков лицензий, лицензионных карточек, удостоверений допуска и карточек допуска»), оснащаемых контрольными устройствами в соответствии с требованиями Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 1 июля 1970 г.).

Использование технических средств контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха, установленных на транспортные средства до 1 апреля 2013 г., допускается до даты очередной калибровки (проверки) указанных технических средств, но не позднее 1 апреля 2015 г.

В состав тахографа входит бортовое устройство и следующие внешние компоненты:

- карты тахографа (далее - карты);
- датчик движения;
- антенна для приема сигналов глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и GPS (далее - ГНСС);
- антенна для приема и передачи сигналов GSM/GPRS (в случае включения в состав бортового устройства связного модуля);
- комплект монтажных частей для соединения компонентов тахографа и их установки на транспортном средстве.

Использование тахографов осуществляется:

- водителями - в целях регистрации и учета режимов труда и отдыха;
- транспортными предприятиями - в целях контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха;
- контролерами - в целях контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха.

В тахографе используются карты водителя, мастерской, предприятия, контролеров, соответствующие Требованиям к тахографам, устанавливаемым на транспортное средство, сведения о которых включены ФБУ «Росавтотранс» в перечне сведений о моделях карт. Водителю передается одна карта водителя.

Водители транспортных средств обязаны:

- перед началом движения транспортного средства (в начале смены, рабочего дня) вставить карту водителя в левый слот тахографа и ввести PIN-код карты (в случае экипажа второй водитель вставляет карту водителя в правый слот тахографа и вводит PIN-код своей карты после идентификации карты первого водителя);
- осуществить по запросу тахографа ручной ввод данных о своей деятельности с указанием названия места, в котором начинается ежедневный период работы, или проигнорировать данный запрос тахографа (при игнорировании указанного запроса тахографа вид деятельности водителя (второго водителя - в случае экипажа) и место, в котором начинается ежедневный период работы, определяются и регистрируются автоматически);
- изъять карту водителя из слота тахографа при завершении ежедневного периода работы (окончание смены, рабочего дня) после запроса тахографа о завершении соответствующего периода работы и о подтверждении или вводе названия места, в котором завершился ежедневный период работы;
- по требованию представителей контрольных органов предоставлять доступ к тахографу и карте водителя, а также осуществлять

по их требованию вывод на печать информации в виде соответствующих распечаток;

- осуществлять вывод на печать информации;
- не использовать загрязненную либо поврежденную карту водителя;
- не извлекать карту во время движения транспортного средства;
- не использовать карту водителя по истечении срока ее действия;
- обеспечить эксплуатацию тахографа в соответствии с Правилами использования тахографов, установленных на транспортных средствах, и руководством по эксплуатации организации-изготовителя тахографа.

Субъекты транспортной деятельности:

- осуществляют работы по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту устанавливаемых на транспортные средства тахографов в мастерских, сведения о которых учтены ФБУ «Росавтотранс» в перечне мастерских;
- обеспечивают эксплуатацию тахографа в соответствии с требованиями руководства по эксплуатации тахографа, утвержденного организацией-изготовителем тахографа;
- обеспечивают своевременное техническое обслуживание тахографа и проверку его функционирования;
- обеспечивают водителя необходимыми расходными материалами (бумага для принтера);
- выгружают данные с карты водителя каждые 28 дней;
- хранят данные, выгруженные с карты водителя, в базах данных предприятия в течение одного года и обеспечивать их доступность для проверки;
- при выводе тахографа из эксплуатации обеспечивают хранение снятого блока СКЗИ тахографа в течение года;
- направляют неисправный или функционирующий со сбоями тахограф на ремонт в мастерскую, сведения о которой учтены ФБУ «Росавтотранс» в перечне мастерских;
- направляют в ФБУ «Росавтотранс» данные об утилизированных тахографах и блоках СКЗИ тахографов;
- обеспечивают перед утилизацией тахографа запись в базу данных транспортного предприятия сохраненной в тахографе информации и ее хранение в течение одного года;
- обеспечивают наличие в транспортном средстве руководства по эксплуатации тахографа.

Установка и обслуживание тахографов выполняются в соответствии с приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 (Приложение №4).

ТЕМА 7. ПОДДЕРЖАНИЕ И КОНТРОЛЬ СОСТОЯНИЯ ЗДОРОВЬЯ ВОДИТЕЛЕЙ.

7.1. Формы и методы организации работы в предприятии по поддержанию здоровья и работоспособности водителей. Медицинское освидетельствование: порядок и сроки прохождения. Предрейсовые медосмотры. Взаимодействие медицинских работников и специалистов по БДД.

7.2. Организация постоянного контроля за состоянием здоровья водителей групп риска (пожилые водители, водители с хроническими заболеваниями, водители, склонные к употреблению алкоголя, и др.). Профессиональные и профессионально обусловленные заболевания водителей.

7.3. Первая помощь пострадавшим в ДТП.

Система медицинского обеспечения БДД в субъекте транспортной деятельности включает комплекс мероприятий, направленных на определение состояния здоровья водителей ТС и их соответствия выполняемой работе, своевременную профилактику заболеваний.

Нормативные основы организации и содержания медицинского обеспечения безопасности дорожного движения регламентированы статьями 20, 23 и 23.1 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» следует учитывать, что конкретные нормы в перечисленных вопросах установлены подзаконными актами, в основном ведомственными.

Согласно «Правилам обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом...», введенным приказом Минтранса России от 15.01.2014 г. № 7, **субъект транспортной деятельности обязан:**

- обеспечить контроль состояния здоровья водителей транспортных средств, не допускать к управлению транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического);
- в соответствии со статьей 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» организовывать проведение обязательных медицинских осмотров водителей;
- осуществлять контроль соблюдения сроков прохождения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров водителей, а также направлять их на очередной медицинский осмотр. Проводятся данные осмотры на основании Приказа Минздравсоцразвития России от 12 апреля 2011 г. № 302н, регламентирующего «Организацию и проведение предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых

на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда» (с изменениями, внесенными приказом Минздрава России от 15 мая 2013 г. № 296н).

Субъект транспортной деятельности имеет право в случае обнаружения признаков ухудшения состояния здоровья водителя, угрожающего безопасности движения, направить его на внеочередное обязательное медицинское освидетельствование.

Субъект транспортной деятельности обеспечивает документальный учет и анализ результатов всех видов обязательных медицинских осмотров водителей с целью выявления работников, склонных к злоупотреблению алкогольными напитками, употреблению наркотических или иных средств, страдающих хроническими заболеваниями, влияющими на выполнение трудовых функций.

Обязательные предварительные медицинские осмотры проводятся в отношении лиц, принимаемых на работу в СТД в качестве водителей ТС. Водителя без данного обследования не имеют право оформить на работу. Целью обязательного медицинского осмотра (обследования) является определение наличия (отсутствия) у водителей ТС медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению ТС.

В Приложении №2 к приказу Минздравсоцразвития России от 12 апреля 2011 г. № 302н указан перечень работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования) работников. В пункте 27 Приложения указан список категорий следующих транспортных средств, водители которых должны пройти данные обследования: автомототранспортные средства категорий А, А1, В, В1, ВЕ, С1, СЕ, Д, Д1, Д1Е, трамваев и троллейбусов, тракторов и самоходных машин, мини-трактора, мотоблоков, автопогрузчиков, электрокара.

Предварительные и периодические осмотры проводятся медицинскими организациями любой формы собственности, имеющими право на проведение предварительных и периодических осмотров, а также на экспертизу профессиональной пригодности в соответствии с действующими нормативными правовыми актами (далее - медицинские организации).

Для проведения предварительного или периодического осмотра медицинской организацией формируется постоянно действующая врачебная комиссия.

В состав врачебной комиссии включаются врач-профпатолог, терапевт, невропатолог, хирург, окулист, отоларинголог (женщины также освидетельствуются акушером-гинекологом). Врачи других специ-

альностей привлекаются по показаниям, причем обследование врачом-психиатром и врачом наркологом является обязательным для всех категорий обследуемых. Возглавляет врачебную комиссию врач-профпатолог.

Перечни медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению ТС устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Основные **медицинские противопоказания** к выдаче медицинской справки водителям:

1. Врожденные аномалии органов с выраженной недостаточностью функций;
2. Органические заболевания центральной нервной системы;
3. Хронические психические заболевания;
4. Наркомании, токсикомании, алкоголизм;
5. Болезни эндокринной системы с выраженными нарушениями функций;
6. Злокачественные новообразования;
7. Гипертоническая болезнь III стадии;
8. Бронхиальная астма тяжелого течения;
9. Болезни сердца с недостаточностью кровообращения;
10. Язвенная болезнь с склонностью к кровотечениям;
11. Беременность и период лактации;
12. Глаукома декомпенсированная.

Обязательное предварительное медицинское освидетельствование проводится за счет средств водителей ТС.

Обязанности по организации проведения предварительных и периодических осмотров работников возлагаются на работодателя.

Обязательные периодические медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в субъекте транспортной деятельности в качестве водителя ТС. Все категории водителей, перечисленные в пункте 27 Приложения №2 Приказа № 302н, в соответствии с данным приказом проходят периодические медицинские осмотры 1 раз в 2 года. Водители в возрасте до 21 года проходят периодический медицинский осмотр ежегодно. Обязательные периодические медицинские осмотры проводятся за счет средств субъекта транспортной деятельности. За нарушение установленных правил организации обязательных медицинских осмотров установлена ответственность согласно Статье 11.32 КоАП РФ.

Медицинское заключение дает каждый врач-специалист - член комиссии. Общее заключение в виде медицинской справки о пригодности к управлению транспортными средствами выносится и подписывается

вается председателем и секретарем комиссии. Водитель должен быть предупрежден, что, если он стал виновником ДТП и у него отсутствует медицинская справка, которую он получил при прохождении периодического медицинского осмотра, то это может быть квалифицировано как ДТП, совершенное без права управления.

Субъект транспортной деятельности обязан осуществлять контроль соблюдения сроков прохождения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров водителей, и вовремя направлять их на очередной медицинский осмотр. С этой целью кадровая служба субъекта транспортной деятельности составляет график периодических медицинских осмотров для всех водителей предприятия на следующий год. Контроль своевременного прохождения водителями данного субъекта транспортной деятельности периодических медицинских осмотров возлагается на начальников автоколонн, а также этот контроль осуществляют территориальные органы ГИБДД во время ежегодного технического осмотра автомобилей и выборочно.

Периодические медицинские осмотры проводятся за счет средств субъекта транспортной деятельности. За нарушение установленных правил организации обязательных медицинских осмотров установлена ответственность согласно Статье 11.32 КоАП РФ.

Обязательные предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры.

Организация предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств регламентируется Методическими рекомендациями, утвержденными Письмом Минздрава РФ «О предрейсовых медицинских осмотрах водителей транспортных средств» от 21 августа 2003г. № 2510/9468-03-32 Приложения № 2,3,4,5.

Согласно указанным Методическим рекомендациям предрейсовые медицинские осмотры проводятся прошедшими специальное обучение медицинскими работниками (врачами, фельдшерами, медицинскими сестрами).

Обязательные **предрейсовые** медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в СТД в качестве водителя ТС.

Обязательные **послерейсовые** медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в СТД в качестве водителя ТС, если такая работа связана с перевозками пассажиров или опасных грузов, а также, если водитель входит в «группу риска». Отметка о проведении послерейсового осмотра является обязательным реквизитом путевого листа.

Обязательные предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей ТС проводятся либо привлекаемыми медицинскими

работниками, либо в порядке и на условиях, предусмотренных частью 4 статьи 24 Федерального закона «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации». Время, потраченное водителем на прохождение предрейсового и послерейсового осмотров входит в рабочее время водителя.

Основной задачей предрейсовых медицинских осмотров является выявление у водителей:

- признаков различных заболеваний;
- признаков употребления алкоголя, наркотиков, запрещенных лекарственных препаратов, остаточных явлений алкогольной интоксикации (похмельного синдрома);
- признаков утомления.

В случае выявления указанных признаков водители не допускаются к управлению транспортными средствами.

Предрейсовый медицинский осмотр производится перед началом рабочей смены водителей. Для их осуществления администрацией организации должно быть выделено специальное помещение, оборудованное в соответствии с перечнем, приведенным в приложении № 2 к Методическим указаниям.

Организация предрейсового медицинского осмотра водителей находится под контролем администрации организации и методическим руководством территориального или ведомственного лечебно-профилактического учреждения. Субъект транспортной деятельности **вправе вводить в штат** должности медицинских работников и создавать подразделения (кабинет врача, здравпункт, медицинский кабинет, медицинскую часть и другие подразделения), оказывающие медицинскую помощь работникам организации. Порядок организации деятельности таких подразделений и медицинских работников устанавливается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти.

Работы и услуги по проведению предрейсовых медицинских осмотров водителей относятся к лицензируемым видам деятельности.

Водители автотранспортных средств должны явиться на предрейсовый медицинский осмотр с путевым листом. При предрейсовом медицинском осмотре проводится:

- сбор анамнеза, т.е. выявление жалоб путем опроса;
- определение артериального давления и пульса;
- определение наличия алкоголя и других психотропных веществ в выдыхаемом воздухе или биологических субстратах одним из официально признанных методов;

- при наличии показаний – любые другие разрешенные медицинские исследования, необходимые для решения вопроса о допуске к работе.

При отстранении водителя от рейса, медработник не ставит в путевом листе штамп «Допущен к рейсу». Основаниями для отстранения от работы водителей автотранспортных средств являются следующие отклонения в состоянии здоровья:

Основаниями для отстранения от работы водителей автотранспортных средств являются следующие отклонения в состоянии здоровья:

- наличие симптомов острого заболевания или обострения хронического заболевания (повышение температуры тела свыше 37 град. С, жалобы на плохое самочувствие, общую слабость, головную боль и зубную боль, острые заболевания глаз, боли в области уха, грудной или брюшной полости и т.п.);

- повышение или урежение частоты сердечных сокращений и изменения артериального давления выше или ниже уровней, характерных для осматриваемого водителя;

- нахождение под действием спиртных напитков или других средств (наркотических и психотропных препаратов или токсикантов), нарушающих функциональное состояние. В этом случае медицинский работник, проводящий предрейсовый медицинский осмотр, обязан провести контроль трезвости водителя.

Отстраненные от работы по состоянию здоровья водители направляются в дневное время к дежурному врачу поликлиники, а в вечернее или ночное время получает справку о временной нетрудоспособности от медработника.

При отсутствии жалоб, объективных признаков заболеваний, нарушений функционального состояния организма, признаков употребления спиртных напитков, наркотических и других психоактивных веществ, нарушений режима труда и отдыха водитель допускается к работе. В этом случае медицинский работник ставит штамп в путевом листе. В штампе должны быть указаны дата и точное время прохождения медицинского осмотра, фамилия, инициалы и подпись медицинского работника, проводившего обследование.

Медицинский работник обязан провести водителю **контроль трезвости**, если во время проведения предрейсового медицинского осмотра (при отсутствии воспалительных заболеваний, а также данных о предыдущем повышении или понижении артериального давления) у водителя выявляются:

- отклонения в работе сердечно-сосудистой системы (артериальное давление и иные);

- характерные изменения окраски (покраснение) кожных покровов, слизистых глаз, склер;
- узкие или широкие зрачки (неадекватные освещению);
- отклонения в поведении, нарушение походки и речи, тремор пальцев рук, век, запах алкоголя изо рта.

При проведении контроля трезвости для определения состояния здоровья осматриваемый водитель в обязательном порядке должен быть подвергнут клиническому обследованию и должна быть проведена лабораторная диагностика биологических сред водителя (выдыхаемый воздух и моча). Забор крови категорически запрещен.

Медицинский работник, проводящий контроль трезвости, в обязательном порядке составляет протокол контроля трезвости установленной формы (приложение № 3 к Методическим рекомендациям) в двух экземплярах, четко и конкретно заполняя каждый пункт документа. Один экземпляр протокола оставляется у медработника. Второй экземпляр протокола выдается руководителю организации.

Каждый случай контроля трезвости должен быть зарегистрирован в специальном пронумерованном, прошнурованном журнале, скрепленном печатью организации.

При наличии резко выраженных признаков опьянения, а также отказа обследуемого лица от освидетельствования, аппаратного либо тестового исследования администрацией организации составляется акт о появлении работника на рабочем месте в нетрезвом состоянии.

При неясной или неполной клинической картине опьянения, сомнительных результатах лабораторного исследования, противоречивости данных клинического и лабораторного обследования, а также несогласии испытуемого с заключением проведенного контроля трезвости, медицинский работник обязан подготовить руководителю организации представление для направления его в территориальное лечебно-профилактическое учреждение для проведения врачебного медицинского освидетельствования

Взаимодействие медицинских работников и специалистов по БДД.

Медицинский работник ежемесячно подводит итоги предрейсовых медицинских осмотров с анализом причин отстранения от работы водителей, и результаты доводит до сведения руководителя организации.

Медицинские работники осуществляют контроль состояния здоровья водителей, анализируют причины отстранения водителей от работы, ведут учет результатов осмотров, участвуют в анализе причин ДТП с целью выявления причин, зависящих от состояния здоровья водителя, совершившего ДТП. Они работают в тесном контакте с руко-

водителем организации и специалистами по безопасности дорожного движения. На основе анализа причин отстранения водителей от работы по состоянию здоровья медработники и специалисты по БДД формируют так называемые «*группы риска*», куда включаются водители, склонные к злоупотреблению алкоголем и психоактивными веществами, а также длительно и часто болеющие (страдающие хроническими заболеваниями) и водители старше 55 лет.

Профессиональными заболеваниями называются заболевания, возникающие при воздействии профессиональных вредностей. **Профессиональные вредности** – факторы трудового и производственно-го процессов, а также санитарной обстановки труда. Эти факторы могут неблагоприятно воздействовать на работоспособность и здоровье работающих.

Примерный перечень профессиональных вредностей водителей автомобилей:

1. Высокая эмоциональная нагрузка из-за продолжительных воздействий стрессовых ситуаций. Каждый водитель за 8-часовую рабочую смену должен увидеть, услышать, прочувствовать, понять свыше 1600 сигналов, быстро на них отреагировать и принять решение. К этому добавляется ответственность за свою жизнь и людей, находящихся в машине, за перевозимый груз, а также иногда работа в ночную смену;

2. Длительное вынужденное однообразное положение тела, сидячее положение и малоподвижный образ жизни;

3. Неполноценное и нерегулярное питание в рабочее время;

4. Вибрация и шум, превышающие допустимые санитарные нормативы;

5. Загазованность воздуха городских и загородных магистралей с плотным движением автомобильного потока выхлопными газами, содержащими диоксид углерода (угарный газ), оксид азота, серы, углеводороды, канцерогенные и другие продукты.

Профессиональные и профессионально обусловленные заболевания водителей.

1. Болезни, связанные с продолжительным воздействием стрессов. У 3% водителей причиной выхода на инвалидность являются заболевания нервно-психической сферы. Около 40% водителей получают инвалидность по сердечно-сосудистой патологии в возрасте до 50 лет.

2. Болезни, вызванные продолжительным нахождением в сидячем положении. К этой группе относится большинство заболеваний костно-суставной системы – остеоартрозы, остеохондрозы, радикулит и др.

3. Болезни, связанные с неполноценным и нерегулярным питанием в рабочее время. К ним причисляют: гастрит – воспаление слизистой желудка; язвенную болезнь - образование язв слизистой оболочке желудка или 12-перстной кишки; холецистит – воспаление желчного пузыря печени и др.

4. Заболевания, обусловленные малоподвижным образом жизни и нарушениями обмена веществ. Это - сахарный диабет (нарушение усвоения клетками тканей организма углеводов) и ожирение.

5. Аллергические и онкологические заболевания. К ним относят заболевания вызванные контактом с вредными химическими веществами (выхлопные газы, дизельное топливо, бензин, смазочные масла) например, бронхиальная астма – удушье, возникающее приступами (аллергическое заболевание) и др.

Диагноз профессионального заболевания имеют право устанавливать только специализированные лечебно-профилактические учреждения - центры профпатологии, имеющие соответствующую лицензию.

Первая помощь пострадавшим в ДТП. Согласно статистике ФГУ «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.», на месте происшествия и по дороге в больницу, погибает 45–65% пострадавших в ДТП россиян.

Доказано, что люди чаще умирают не от травм, полученных в аварии, а из-за отсутствия первой помощи. По статистике, если первую помощь пострадавшему в ДТП начать оказывать в течение первых 9 минут после травмы, то в 90% случаев пострадавшему удастся спасти жизнь.

Федеральным законом № 323-ФЗ от 21 ноября 2011 года «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» из обихода изъят термин «Первая медицинская помощь» и заменен термином «Первая помощь». Целью первой помощи является сохранение жизни пострадавшему всеми возможными методами. Целью медицинской помощи является сохранение жизни и сохранение здоровья пострадавшему, предотвращая развитие у него тяжелых посттравматических осложнений, используя весь арсенал возможностей бригады «скорой медицинской помощи».

Согласно ст. 31 Закона первая помощь до оказания медицинской помощи оказывается гражданам при несчастных случаях, травмах, отравлениях и других состояниях и заболеваниях, угрожающих их жизни и здоровью, лицами, обязанными оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальным правилом и имеющими соответствующую подготовку, в том числе сотрудниками органов внутренних дел Российской Федерации, сотрудниками, во-

еннослужащими и работниками Государственной противопожарной службы, спасателями аварийно-спасательных формирований и аварийно-спасательных служб.

Водители транспортных средств и другие лица вправе оказывать первую помощь при наличии соответствующей подготовки и (или) навыков.

Первая помощь оказывается на месте происшествия участниками ДТП в порядке самопомощи или взаимопомощи, используя содержимое автомобильной аптечки, без применения лекарственных средств.

Приказом Минздравсоцразвития РФ от 4 мая 2012 г. № 477н (ред. от 07.11.2012) утверждены:

- Перечень состояний, при которых оказывается первая помощь;
- Перечень мероприятий по оказанию первой помощи.

Согласно этому документу первая помощь оказывается в следующих случаях:

1. Отсутствие сознания.
2. Остановка дыхания и кровообращения.
3. Наружные кровотечения.
4. Инородные тела верхних дыхательных путей.
5. Травмы различных областей тела.
6. Ожоги, эффекты воздействия высоких температур, теплового излучения.
7. Отморожение и другие эффекты воздействия низких температур.
8. Отравления.

Перечень мероприятий по оказанию первой помощи.

1. Мероприятия по оценке обстановки и обеспечению безопасных условий для оказания первой помощи:

- 1) определение угрожающих факторов для собственной жизни и здоровья;
- 2) определение угрожающих факторов для жизни и здоровья пострадавшего;
- 3) устранение угрожающих факторов для жизни и здоровья;
- 4) прекращение действия повреждающих факторов на пострадавшего;
- 5) оценка количества пострадавших;
- 6) извлечение пострадавшего из транспортного средства или других труднодоступных мест;
- 7) перемещение пострадавшего.

2. Вызов скорой медицинской помощи, других специальных служб, сотрудники которых обязаны оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальным правилом.

3. Определение наличия сознания у пострадавшего.

4. Мероприятия по восстановлению проходимости дыхательных путей и определению признаков жизни у пострадавшего:

1) запрокидывание головы с подъемом подбородка;

2) выдвигание нижней челюсти;

3) определение наличия дыхания с помощью слуха, зрения и осязания;

4) определение наличия кровообращения, проверка пульса на магистральных артериях.

5. Мероприятия по проведению сердечно-легочной реанимации до появления признаков жизни:

1) давление руками на грудину пострадавшего;

2) искусственное дыхание «Рот ко рту»;

3) искусственное дыхание «Рот к носу»;

4) искусственное дыхание с использованием устройства для искусственного дыхания; *

6. Мероприятия по поддержанию проходимости дыхательных путей:

1) придание устойчивого бокового положения;

2) запрокидывание головы с подъемом подбородка;

3) выдвигание нижней челюсти.

7. Мероприятия по обзорному осмотру пострадавшего и временной остановке наружного кровотечения:

1) обзорный осмотр пострадавшего на наличие кровотечений;

2) пальцевое прижатие артерии;

3) наложение жгута;

4) максимальное сгибание конечности в суставе;

5) прямое давление на рану;

6) наложение давящей повязки.

8. Мероприятия по подробному осмотру пострадавшего в целях выявления признаков травм, отравлений и других состояний, угрожающих его жизни и здоровью, и по оказанию первой помощи в случае выявления указанных состояний:

1) проведение осмотра головы;

2) проведение осмотра шеи;

3) проведение осмотра груди;

4) проведение осмотра спины;

5) проведение осмотра живота и таза;

6) проведение осмотра конечностей;

7) наложение повязок при травмах различных областей тела, в том числе окклюзионной (герметизирующей) при ранении грудной клетки;

8) проведение иммобилизации (с помощью подручных средств, аутоиммобилизация, с использованием изделий медицинского назначения); *

9) фиксация шейного отдела позвоночника (вручную, подручными средствами, с использованием изделий медицинского назначения); *

10) прекращение воздействия опасных химических веществ на пострадавшего (промывание желудка путем приема воды и вызывания рвоты, удаление с поврежденной поверхности и промывание поврежденной поверхности проточной водой);

11) местное охлаждение при травмах, термических ожогах и иных воздействиях высоких температур или теплового излучения;

12) термоизоляция при отморожениях и других эффектах воздействия низких температур.

9. Придание пострадавшему оптимального положения тела.

10. Контроль состояния пострадавшего (сознание, дыхание, кровообращение) и оказание психологической поддержки.

11. Передача пострадавшего бригаде скорой медицинской помощи, другим специальным службам, сотрудники которых обязаны оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальным правилом.

<*> В соответствии с утвержденными требованиями к комплектации медицинскими изделиями аптек (укладок, наборов, комплектов) для оказания первой помощи.

ТЕМА 8. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ, ОХРАНА ТРУДА И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА ТРАНСПОРТЕ.

8.1 Требования к техническому состоянию подвижного состава.

Статья 17 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» закрепляет обязательное прохождение технического осмотра транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории Российской Федерации.

Основным законодательным актом, регламентирующим осуществление деятельности по проведению технического осмотра, является Федеральный Закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Согласно данному Закону - **технический осмотр транспортных средств** - это проверка технического состояния транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности транспортных средств в целях допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, также за ее пределами

Периодичность проведения технического осмотра установлена ст. 15 Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ, согласно которой транспортные средства подлежат техническому осмотру со следующей периодичностью:

1) каждые шесть месяцев - в отношении следующих транспортных средств:

- легковые такси;
- автобусы;
- грузовые автомобили, предназначенные и оборудованные для перевозок пассажиров, с числом мест для сидения более чем восемь (за исключением места для водителя);
- специализированные транспортные средства и прицепы к ним, предназначенные и оборудованные для перевозок опасных грузов;

2) каждые двенадцать месяцев - в отношении следующих транспортных средств, с года выпуска в обращение которых прошло более чем семь лет, включая год их выпуска, указанный в паспорте транспортного средства и (или) свидетельстве о регистрации транспортного средства (за исключением транспортных средств, указанных в пп. 1 и 3):

- легковые автомобили;
- грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех тонн пятисот килограмм;

- прицепы и полуприцепы, за исключением прицепов к транспортным средствам, принадлежащим физическим лицам и имеющим разрешенную максимальную массу до трех тонн пятисот килограмм;

- мототранспортные средства;

3) каждые двенадцать месяцев - в отношении следующих транспортных средств (за исключением транспортных средств, указанных в п. 1):

- грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет более трех тонн пятисот килограмм;

- транспортные средства, оборудованные в соответствии с законодательством Российской Федерации устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

- транспортные средства, предназначенные для обучения управлению транспортными средствами;

4) каждые двадцать четыре месяца - в отношении следующих транспортных средств, с года выпуска которых прошло от трех до семи лет, включая год их выпуска (за исключением транспортных средств, указанных в пп. 1 и 3):

- легковые автомобили;

- грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех тонн пятисот килограмм;

- прицепы и полуприцепы, за исключением прицепов к транспортным средствам, принадлежащим физическим лицам и имеющим разрешенную максимальную массу до трех тонн пятисот килограмм, не подлежащую техническому осмотру с 1 января 2012 г.;

- мототранспортные средства.

Не требуется проведение технического осмотра в первые три года, включая год выпуска, в отношении следующих транспортных средств (за исключением транспортных средств, для которых установлена шестимесячная и двенадцатимесячная периодичность прохождения техосмотра):

- легковые автомобили;

- грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех тонн пятисот килограмм;

- прицепы и полуприцепы;

- мототранспортные средства.

Владелец транспортного средства обязан представить его для проведения технического осмотра в течение срока действия диагностической карты.

Технический осмотр проводится по выбору владельца транспортного средства или его представителя любым оператором технического осмотра в любом пункте технического осмотра вне зависимости от места регистрации транспортного средства.

Техническое диагностирование осуществляется техническими экспертами, ответственными за его проведение и принимающими решение о выдаче диагностической карты, содержащей сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

После проведения технического осмотра оператором технического осмотра выдается **диагностическая карта**, содержащая сведения о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств. Диагностическая карта - это документ, оформленный по результатам проведения технического осмотра транспортного средства (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования), содержащий сведения о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

Диагностическая карта **подтверждает допуск** транспортного средства к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации также за ее пределами.

Согласно ст. 19 Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ диагностическая карта содержит заключение о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств:

- диагностическая карта, содержащая заключение о возможности эксплуатации транспортного средства, содержит срок ее действия;
- диагностическая карта, содержащая заключение о невозможности эксплуатации транспортного средства, содержит перечень не соответствующих обязательным требованиям безопасности транспортных средств выявленных неисправностей.

Форма диагностической карты и **Правила проведения технического осмотра** утверждены Постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2011 г. № 1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств» (ред. от 13.11.2013 № 1013), а Правила заполнения диагностической карты - Приказом Минтранса России от 19 декабря 2011 г. № 320.

Правила проведения технического осмотра **не применяются** к отношениям, связанным с проведением технического осмотра:

- транспортных средств городского наземного электрического транспорта;
- транспортных средств, зарегистрированных военными автомобильными инспекциями или автомобильными службами федеральных органов исполнительной власти, в которых федеральным законом предусмотрена военная служба;

- транспортных средств органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность;

- тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин, которые имеют двигатель внутреннего сгорания объемом более 50 кубических сантиметров или электродвигатель максимальной мощностью более 4 киловатт, прицепов к ним и которые зарегистрированы органами, осуществляющими государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники.

Требования (включая параметры), предъявляемые при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, приведены в приложении № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств.

Технический осмотр проводится:

- операторами технического осмотра, аккредитованными в установленном порядке для проведения технического осмотра в области аккредитации, соответствующей категориям транспортных средств, предусмотренным приложениями № 1 и 2 к Правилам;

Техническое диагностирование проводится методами визуального, органолептического контроля и (или) с использованием средств технического диагностирования, в том числе передвижных средств.

Основные технические характеристики и перечни средств технического диагностирования утверждены Приказом Министерства промышленности и торговли РФ от 6 декабря 2011 г. № 1677.

Проведение технического осмотра осуществляется **на платной основе** в соответствии с договором о проведении технического осмотра, заключаемым владельцем транспортного средства или его представителем, в том числе представителем, действующим на основании доверенности, оформленной в простой письменной форме, и оператором технического осмотра по типовой форме указанного договора, утвержденной Приказом Министерства экономического развития РФ от 14 октября 2011 г. № 573 (ред. от 27.09.2012).

Размер платы за проведение технического осмотра и размер платы за проведение повторного технического осмотра, который определяется объемом выполненных работ, устанавливаются оператором технического осмотра и не могут превышать предельный размер, установленный высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации в соответствии с Методикой расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра, утвержденной Приказом Федеральной службой по тарифам от 18 октября 2011 г. № 642-а (ред. от 26.11.2012).

8.2 Понятие о содержании вредных веществ в отработавших газах автомобиля и методах их контроля.

В соответствии с п. 1 ст. 17, п. 2 ст. 30 Федерального закона от 04.05.1999 № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха» (в ред. от 23.07.2013; далее — Федеральный закон № 96-ФЗ), ст. 45 Федерального закона от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (в ред. от 28.12.2013) запрещается производство и эксплуатация транспортных и иных передвижных средств, содержание вредных (загрязняющих) веществ в выбросах которых превышает установленные технические нормативы выбросов.

Нормативные требования к содержанию выбросов вредных (загрязняющих) веществ в отработавших газах от автотранспорта (далее — выбросы) содержатся в п. 4.1 Требований к выпускаемым в обращение единичным транспортным средствам (Приложение № 5 к Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, утв. Постановлением Правительства РФ от 10.09.2009 № 720; в ред. от 22.12.2012) (далее — Технический регламент).

Отметим, что с января 2015 г. должен вступить в силу новый технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 87 (в ред. от 30.01.2013). Положения национальных регламентов не должны будут противоречить указанному регламенту Таможенного союза.

В п. 3 Российского Технического регламента содержится определение понятия «**выбросы**» — это выбросы вредных (загрязняющих) веществ, которыми являются отработанные газы двигателей внутреннего сгорания и испарения топлива автомобильной техники, содержащие вредные (загрязняющие) вещества (оксид углерода (CO), углеводороды $C_m H_n$, оксиды азота (NO_x) и дисперсные частицы). В зависимости от уровня выбросов автомобильной технике и двигателю внутреннего сгорания присваивается соответствующий экологический класс — классификационный код. При этом согласно п. 14 Технического регламента введение в действие технических нормативов выбросов в отношении автомобильной техники, выпускаемой в обращении на территории Российской Федерации, и двигателей внутреннего сгорания осуществляется в следующие сроки:

- экологического класса 2 — с 21.04.2006 (т.е. с даты вступления в силу Технического регламента);
- экологического класса 3 — с 01.01.2008;
- экологического класса 4 — с 01.01.2010;
- экологического класса 5 — с 01.01.2014.

Кроме того, нормы и методы контроля выбросов содержатся в ряде национальных стандартов Российской Федерации. Рассмотрим подробнее некоторые из них.

1. ГОСТ Р 52033-2003 «Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния» (далее — ГОСТ Р 52033-2003).

ГОСТ распространяется на находящиеся в эксплуатации автотранспортные средства (далее — автомобили) с бензиновыми двигателями категорий M_1 , M_2 , M_3 , Nb_1 , Nb_2 , Nb_3 , оснащенные или не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов (исключение составляют автомобили, чья полная масса составляет менее 400 кг или максимальная скорость не превышает 50 км/ч).

Стандарт устанавливает нормативные значения содержания в отработавших газах автомобилей оксида углерода и углеводородов, нормативное значение коэффициента избытка воздуха и методы контроля при оценке технического состояния систем автомобиля и двигателя.

Проверки автомобилей на соответствие требованиям данного стандарта могут проводиться в следующих случаях:

- на предприятиях, изготавливающих двигатели и автомобили, при приемочных, периодических и контрольных испытаниях серийной продукции;
- при сертификационных испытаниях;
- при контроле технического состояния находящихся в эксплуатации автомобилей в порядке, установленном специально уполномоченными органами;
- на предприятиях, эксплуатирующих и обслуживающих автомобили, при техническом обслуживании, ремонте и регулировке агрегатов, узлов и систем, влияющих на изменение содержания нормируемых компонентов в отработавших газах;
- на предприятиях, осуществляющих капитальный ремонт автомобилей.

Кроме того, в Изменении № 1 от 01.07.2012 к стандарту содержится рекомендуемая форма журнала записи результатов проверок автомобилей на содержание оксида углерода и углеводородов в отработавших газах и состав рабочей смеси двигателя (см. таблицу).

ЖУРНАЛ ЗАПИСИ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРОВЕРОК АВТОМОБИЛЕЙ НА СОДЕРЖАНИЕ ОКСИДА УГЛЕРОДА И УГЛЕВОДОРОДОВ В ОТРАБОТАВШИХ ГАЗАХ И СОСТАВ РАБОЧЕЙ СМЕСИ ДВИГАТЕЛЯ

Дата проверки	Модель автомобиля, экологический класс	Государственный регистрационный знак	Дата выпуска	Объемная доля в отработавших газах оксида углерода, %, углеводородов, млн ⁻¹ и значение λ .											Подпись проводившего проверку	Заключение
				Нормативные требования					Результаты измерения							
				CO		CH		λ	CO		CH		λ			
				$n_{мин}$	$n_{пов}$	$n_{мин}$	$n_{пов}$	$n_{пов}$	$n_{мин}$	$n_{пов}$	$n_{мин}$	$n_{пов}$	$n_{пов}$			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	

Примечание. Измеренные концентрации CO и CH в отработавших газах автомобилей, а также значения коэффициента λ фиксируются в графах 10–14. Если эти значения не превышают установленные нормы, то в графе 16 делается запись — «норма». При превышении любого из указанных нормативов в графе 16 делается запись «не соответствует» и автомобиль должен быть подвергнут регулировке или ремонту для устранения неисправностей, вызывающих повышенные выбросы.

2. ГОСТ Р 52160-2003 «Автотранспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния».

ГОСТ устанавливает нормы и методы измерения видимых загрязняющих веществ отработавших газов (дымности) в режиме свободного ускорения для автомобилей категорий M_1 , M_2 , M_3 , N_0_1 , N_0_2 , N_0_3 , находящихся в эксплуатации, которые оснащены двигателями с воспламенением от сжатия.

3. ГОСТ Р 41.24-2003 «Единообразные предписания, касающиеся: I. Сертификации двигателей с воспламенением от сжатия в отношении дымности; II. Сертификации автотранспортных средств в отношении установки на них двигателей с воспламенением от сжатия, сертифицированных по типу конструкции; III. Сертификации автотранспортных средств с двигателями с воспламенением от сжатия в отношении дымности; IV. Измерения мощности двигателей» (далее — ГОСТ Р 41.24-2003).

Стандарт устанавливает следующие требования:

часть I — к выбросу видимых загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия (далее — дизели), предназначенными для установки на автотранспортных средствах;

часть II — к установке на автотранспортных средствах дизелей, сертифицированных по типу конструкции в соответствии с ч. I данного стандарта;

часть III — к выбросу видимых загрязняющих веществ автотран-

спортными средствами, дизели которых не имеют отдельного сертификата по типу конструкции в соответствии с ч. I данного стандарта.

4. ГОСТ Р 54942-2012 «Газобаллонные автомобили с искровыми двигателями. Выбросы вредных (загрязняющих) веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния» (далее — ГОСТ Р 54942-2012).

ГОСТ распространяется на находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации транспортные средства категорий *M* и *M₂* с искровыми двигателями:

- монотопливные, работающие на сжиженном нефтяном газе (СНГ), компримированном природном газе (КПГ) или сжиженном природном газе (СПГ);
- многотопливные, работающие на СНГ, КПГ или СПГ, а также допускающие работу на бензине.

Стандарт устанавливает нормативные значения содержания загрязняющих веществ в отработавших газах автомобилей (оксида углерода и углеводородов), коэффициента избытка воздуха, требования к техническому состоянию систем двигателя, а также методы контроля при оценке технического состояния.

Необходимо отметить, что начиная с 30.06.2003, т.е. с даты вступления в силу Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», **национальные стандарты носят рекомендательный характер** и применяются на добровольной основе, а в соответствии с п. 4 ст. 17 Федерального закона № 96-ФЗ транспортные и иные передвижные средства, выбросы которых оказывают вредное воздействие на атмосферный воздух, подлежат регулярной проверке на соответствие таких выбросов техническим нормативам выбросов в порядке, определенном уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

Для реализации данного пункта Правительством Российской Федерации было принято соответствующее Постановление от 06.02.2002 № 83 «О проведении регулярных проверок транспортных и иных передвижных средств на соответствие техническим нормативам выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух», которое действует и в настоящее время, правда, в редакции от 05.12.2011. В частности, согласно подп. «а» п. 2 данного Постановления **проверки автотранспортных средств должны осуществляться во время их государственного технического осмотра.**

Так, например, в соответствии с п. 32 Приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 05.12.2011 № 1008 (в ред.

от 13.11.2013), при проведении технического осмотра к двигателю и его системе предъявляется требование о том, что содержание загрязняющих веществ в отработавших газах транспортных средств должно соответствовать следующим требованиям:

- для транспортных средств с бензиновыми двигателями — ГОСТ Р 52033-2003;
- для газобаллонных транспортных средств — ГОСТ Р 17.2.2.06-99 «Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения содержания оксида углерода и углеводородов в отработавших газах газобаллонных автомобилей» (заменен на ГОСТ Р 54942-2012);
- для транспортных средств с дизелями уровень дымности отработавших газов в режиме свободного ускорения не должен превышать значение коэффициента поглощения света, указанного в документах, удостоверяющих соответствие транспортного средства Правилам ЕЭК ООН № 24-03 (соответствуют ГОСТ Р 41.24-2003), или на знаке официального утверждения, нанесенном на двигатель или транспортное средство, или установленных изготовителем, а при отсутствии выше указанных сведений не должен превышать $2,5 \text{ м}^{-1}$ — для двигателей без наддува, 3 м^{-1} — для двигателей с наддувом.

Итоги технического осмотра фиксируются в диагностической карте.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что у природопользователя (субъекта транспортной деятельности) нет обязанности по осуществлению самостоятельного или с привлечением специализированной аккредитованной лаборатории экологического контроля за содержанием выбросов автотранспорта. На законодательном уровне его проведение предусмотрено во время осуществления технического осмотра транспортных средств. Однако стоит учитывать, что в случае обнаружения при осуществлении государственного экологического контроля в отношении природопользователя превышения указанных нормативов у выпущенного на линию автотранспорта на должностное лицо, ответственное за выпуск, могут быть наложены штрафные санкции в соответствии со ст. 8.22 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях:

Извлечение из Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях

Статья 8.22. Выпуск в эксплуатацию механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума

Допуск к полету воздушного судна, выпуск в плавание морского судна, судна внутреннего водного плавания или маломерного судна

либо выпуск в рейс автомобиля или другого механического транспортного средства, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах либо уровень шума, производимого ими при работе, превышает нормативы, установленные государственными стандартами Российской Федерации, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятисот до одной тысячи рублей.

Снижение негативного влияния автомобильного транспорта возможно по нескольким направлениям.

Первое направление заключается в организации и осуществлении контроля за составом и нормативным значением компонентов отработавших газов автотранспортных средств. Уменьшение количества вредных веществ, попадающих в окружающую среду с отработавшими газами, может быть достигнуто за счет улучшения технического состояния подвижного состава.

Повышение профессионального мастерства водителей, применение рациональных приемов управления автомобилем позволяет добиться снижения расхода топлива на 5-10 % и сокращения выброса вредных веществ. Существенное снижение вредных выбросов за счет уменьшения времени прогрева автомобиля перед выездом на линию дает оснащение организаций автомобильного транспорта системами подогрева двигателей автомобилей и наличие теплых стоянок. Расчеты показывают, что за счет рационального управления скоростным режимом на дорогах, повышения равномерности режимов движения, снижения разброса скоростей в транспортном потоке и задержек у светофоров, можно добиться уменьшения выбросов вредных веществ от автомобилей на 15-20 %. Уменьшают вредное влияние на окружающую среду рационально спланированные маршруты перевозок грузов и пассажиров, правильный подбор по грузоподъемности (пассажировместимости) подвижного состава, рациональное размещение автотранспортных организаций и их подразделений, сокращение непроизводительных пробегов.

Второе направление требует улучшения качества традиционных моторных топлив, например, применение малосернистых топлив. Существенное снижение загрязнения окружающей среды может дать совершенствование топливной аппаратуры и режимов работы ДВС. В значительной степени снизить содержание вредных веществ в отработавших газах можно за счет применения нейтрализаторов.

Для защиты от прямого негативного воздействия на окружающую среду и человека шума работающего ДВС применяют: звукоизолирующие кожухи-капоты, кабины (от шума механического происхождения), глушители (от аэродинамического шума при впуске воздуха и при выпуске отработавших газов).

Третье направление предполагает замену традиционных нефтяных топлив, так называемыми альтернативными видами моторных топлив, в первую очередь, газовым топливом. В этом плане практическое применение нашли сжиженные пропан-бутановые газы и сжатый природный газ. По экспериментальным оценкам, использование газового топлива снижает выбросы окиси углерода в 2-4 раза, окислов азота - в 1,1-1,5 и суммарных углеводородов - в 1,4-2 раза.

8.3 Охрана труда на предприятиях автомобильного транспорта.

Охрана труда - система сохранения жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности, включающая в себя правовые, социально-экономические, организационно-технические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия.

Вредный производственный фактор приводит к заболеванию, опасный производственный фактор – к травме.

Опасные и вредные производственные факторы классифицированы ГОСТ 12.0.003-74. По природе действия они подразделяются на физические, химические, биологические и психофизиологические. На предприятиях автомобильного транспорта существуют все группы факторов, кроме биологических.

Основным понятием охраны труда является гигиенический норматив условий труда.

Гигиенические нормативы условий труда (ПДУ, ПДК) – уровни вредных производственных факторов, которые при ежедневной (кроме выходных дней) работе, но не более 40 часов в неделю, не должны вызывать заболеваний или отклонений в состоянии здоровья, обнаруживаемых современными методами исследований в процессе работы или в отдаленные сроки жизни настоящего или последующего поколений.

Это понятие основа для гигиенического нормирования в охране труда.

На предприятиях автомобильного транспорта существуют и нормируются следующие факторы физической группы:

- факторы, характеризующие микроклимат производственных помещений (пониженные и повышенные температуры, влажность и подвижность воздуха рабочей зоны);
- факторы виброакустической группы (повышенные уровни вибрации, шума, инфразвука, ультразвука);
- освещенность рабочей зоны и пульсация светового потока источников искусственного освещения;
- повышенное значение напряжения в электрической цепи, за-

мыкание которой может произойти через тело человека; повышенный уровень электромагнитных излучений.

Источниками химических опасных и вредных факторов являются отработавшие газы автомобильного транспорта и технологические процессы на предприятиях автомобильного транспорта.

Нормируются также 16 показателей тяжести и 23 показателя напряженности трудового процесса (психофизиологические факторы).

Основные направления государственной политики в области охраны труда приведены в статье 210 Трудового Кодекса РФ.

Основные требования к организации и содержанию мероприятий в области охраны труда содержатся в действующих законодательных, нормативных и рекомендательных документах:

раздел X «Охрана Труда» Трудового кодекса РФ (Федеральный Закон от 30.12.2001 № 197-ФЗ, действующая редакция от 04.11.2014);

Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (с изменениями и дополнениями);

Федеральный закон «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ (ред. от 23.06.2014 № 160-ФЗ);

Постановление Правительства РФ от 27 декабря 2010 г. № 1160 «Об утверждении Положения о разработке, утверждении и изменении нормативных правовых актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда»

Положение о Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (Роспотребнадзор), утв. Постановлением Правительства РФ от 30 июня 2004 г. № 322;

Положение о Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор), утв. Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 401;

Приказ Минтруда РФ от 24.01.2014 № 33 н «Об утверждении Методики проведения специальной оценки условий труда, классификатора вредных и опасных факторов производственной среды и трудового процесса, формы отчета комиссии по проведению специальной оценки условий труда.

Перечень видов нормативных правовых актов, содержащие государственные нормативные требования охраны труда приведен в таблице:

Вид нормативного документа	Федеральный орган исполнительной власти, утверждающий документ
Межотраслевые правила по охране труда (ПОТ РМ), межотраслевые типовые инструкции по охране труда (ТИ РМ)	Минтруд РФ
Отраслевые правила по охране труда (ПОТ РО), типовые инструкции по охране труда (ТИ РО)	Федеральные органы исполнительной власти, ведомства
Правила безопасности (ПБ), правила устройства и безопасной эксплуатации (ПУБЭ), инструкции по безопасности (ИБ), руководство (Р), руководящий документ (РД), методические указания (МУ)	Органы надзора (Ростехнадзор)
Государственные стандарты ГОСТ Р 12. Системы стандартов безопасности труда (ССБТ) Со сквозной нумерацией (не системный) ГОСТ 52 993-2003.	Госстандарт Ростехрегулирование
Строительные нормы и правила (СНиП).	Госстрой, Минстрой
Санитарные правила (СП), гигиенические нормативы (ГН), санитарные нормы (СН), санитарные правила и нормы (СанПин), руководство (Р), руководящие документы (РД), методические указания (МУ)	Минздрав Санэпиднадзор Роспотребнадзор
Технический регламент	Федеральный закон, Указ президента, постановление Правительства

Перечислим основные документы, содержащие государственные нормативные требования охраны труда на автомобильном транспорте.

Обязанности работодателя по обеспечению безопасности условий и охраны труда приведены в статье 212 ТК РФ. Обязанности работника в области охраны труда приведены в статье 214 ТК РФ.

Постановление Минтруда РФ от 12.05.2003 № 28 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 19.06.2003 № 4734) В соответствии с Общероссийским строительным каталогом настоящим Межотраслевым правилам присвоен шифр ПОТ РМ-027-2003;

Обучение по охране труда и проверка знаний требований охраны труда работников организаций проходит в соответствии с Порядком обучения, утв. Постановлением Минтруда РФ и Минобразования РФ от 13 января 2003 г. № 1/29.

Специальная оценка условий труда в соответствии с Федеральным законом «О специальной оценке условий труда от 28.12.2013 № 426 – ФЗ выполняется по методике, утвержденной приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации (Минтруда России) от 24.01.2014 № 33 н.

Учет и расследование несчастных случаев на производстве выполняется в соответствии со статьями ТК РФ 227-231 ТК РФ, постановлением Минтруда и социального развития РФ от 24.10.2002 № 73 и приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 15.04.2005 № 275.

Учет и расследование профессиональных заболеваний выполняется в соответствии с положением, утвержденным Правительством РФ 15.12.2000 № 967 и Приказом Министерства здравоохранения РФ от 28.05.2001 № 176 в ред. от 15.08.2011.

7.4 Требования техники безопасности при эксплуатации газобаллонных автомобилей.

Извлечение из Руководства по организации эксплуатации газобаллонных автомобилей, работающих на сжиженном нефтяном газе РД 03112194-1094-03.

10.1 Общие требования.

К эксплуатации и техническому обслуживанию автомобилей на ГСН (газ сжиженный нефтяной) допускается персонал, прошедший специальное обучение и сдавший экзамен. После сдачи экзамена водитель получает удостоверение на право вождения газобаллонных автомобилей на ГСН, а слесари и механики - на право выполнения работ по техническому обслуживанию (ТО) и техническому ремонту (ТР) газовой аппаратуры. Обучение организуется администрацией предприятия-автовладельца.

Должностные лица, нарушающие указанные правила, несут ответственность независимо от того, привело ли это нарушение к аварии или несчастному случаю и могут быть привлечены к дисциплинарной, а также иной ответственности, предусмотренной действующим законодательством, в зависимости от характера нарушения и тяжести его последствий.

Обо всех авариях и несчастных случаях, связанных с использованием сжиженного нефтяного газа, а также сжатого воздуха администрация предприятия (автовладелец) обязаны немедленно сообщать местному органу Ростехнадзора РФ.

Расследование аварий и несчастных случаев должно проводиться в соответствии с Положением о расследовании и учете несчастных случаев.

На основе «Правил по технике безопасности на автомобильном транспорте» администрация предприятия должна разработать инструкцию по охране труда для каждой отдельной профессии (вида работы) с учетом специфики производства, оборудования и утвердить руководством данного предприятия по согласованию с профсоюзными организациями.

10.2. Требования техники безопасности для водителей газобаллонных автомобилей

К управлению газобаллонным автомобилем допускаются водители, прошедшие специальную подготовку и сдавшие экзамен по программе технического минимума в объеме 40 ч. Программа предусматривает доведение до обучаемых необходимых сведений и данных об устройстве газобаллонных автомобилей, правил по охране труда и технике безопасности.

Водитель обязан:

- перед выездом на линию произвести осмотр автомобиля с целью обнаружения возможных неисправностей и утечек газа, проверить крепления газовой аппаратуры и баллонов;

- при обнаружении утечки газа закрыть расходный и магистральный вентиль и откатить автомобиль в безопасное для людей место;

- при появлении запаха во время движения остановить автомобиль, устранить, если возможно, неисправность или сообщить о происшедшем на АТП;

- производить слив газа на специальной площадке при неработающем двигателе и отключенной бортовой электросети (масса); категорически запрещается сливать газ в помещениях, в непосредственной близости от места стоянки автомобилей или вблизи от источников огня и места нахождения людей;

- обеспечить въезд и перемещение в помещении для ТО и ТР газобаллонного автомобиля только на бензине;

- пуск двигателя на ГСН после длительной стоянки (более 3-х суток) производить при открытом капоте;

- отогревать газовую аппаратуру в зимнее время только горячей водой, паром, горячим воздухом или с применением инфракрасных беспламенных горелок; применение открытого огня недопустимо;

- в случае пожара, на автомобиле выключить зажигание, закрыть расходный вентиль; тушить пожар огнетушителем, песком или струей распыленной воды; во избежание взрыва во время пожара газовой баллон следует интенсивно охлаждать холодной водой, не допуская повышения давления в нем; автомобиль должен быть оборудован огнетушителем, кошмой и специнструментом.

Водитель не должен:

- эксплуатировать автомобиль, у которого истек срок очередного освидетельствования газового баллона;
- стоять около наполнительного шланга или баллонов во время наполнения баллонов газом, наклоняться к наполнительному вентилю, отсоединять наполнительный шланг, находящийся под давлением;
- подтягивать гайки или соединения, стучать металлическими предметами по аппаратуре и газопроводам, находящимися под давлением;
- производить какой - либо текущий ремонт или регулировку газовой системы питания на территории АГЗС или вблизи газозаправщика.

Запрещается:

- хранить автомобиль с неисправной газовой аппаратурой на открытых стоянках с газом в баллонах;
- переставлять и заменять баллон на автомобиле без разрешения лица, ответственного за эксплуатацию транспортного средства;
- оставлять автомобиль на длительную стоянку с открытым вентилем на баллоне;

Автомобиль должен быть оборудован огнетушителем, кошмой, специнструментом.

ТЕМА 9. СТРАХОВАНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ.

9.1 **Общее представление о страховании на транспорте. Классификация видов страхования и виды страхового возмещения. Виды страхования (страхование жизни, гражданской ответственности, грузов и пассажиров, транспортных средств и т.д., полное, частичное, комбинированное и т.д.). Ответственность перевозчиков.**

Страхование на автомобильном транспорте, которое принято называть также автотранспортным страхованием (или автострахованием), по сути, является комплексом страховых услуг, состоящим из нескольких видов страхования, но объединенных в принципе одним классом страховых рисков - **автотранспортных рисков**, связанных с эксплуатацией транспортных средств и с процессом их движения по дорогам и улицам и представляющим страховую защиту участникам дорожного движения, участникам перевозочного процесса, владельцам транспортных средств, иным пострадавшим лицам в результате эксплуатации транспортных средств.

Дорожное движение, или даже просто факт обладания транспортным средством, как личным имуществом, неизбежно сопровождается возможностью или вероятностью наступления различных негативных событий, которые могут самым печальным образом отразиться на материальном положении владельца ТС или на состоянии его здоровья. Как уже отмечалось, вероятность ДТП и соответствующих повреждений ТС или причинения вреда жизни и здоровью на дорогах России существенно (в 3 – 8 раз) выше, чем в других странах. Кроме ДТП эксплуатация ТС сопряжена и с иными рисками.

В общем случае эксплуатация ТС может причинить вред следующим объектам:

- транспортному средству владельца («свое» транспортное средство);
- транспортному средству другого участника дорожного движения («чужое» транспортное средство);
- имуществу, принадлежащему третьим лицам (строения, инженерная инфраструктура дорог, перевозимые грузы и т. п.);
- жизни и здоровью водителя и пассажиров «своего» транспортного средства;
- жизни и здоровью водителя и пассажиров «чужого» транспортного средства;
- жизни и здоровью пешеходов.

Вне связи с дорожным движением существует риск не повреждения, а потери или утраты «своего» транспортного средства в результате противоправных действий третьих лиц. Примером этого могут быть столь распространенные хищения ТС.

В страховании риски группируются не по признаку «свое – чужое» или «повреждение имущества – повреждение здоровья», а по так называемым видам страхования: страхование имущества, страхование ответственности, личное страхование. Применительно к автотранспортному страхованию это будут **следующие виды** страхования:

- страхование транспортного средства. Этот вид страхования покрывает риски, связанные с повреждением или утратой «своего» транспортного средства;

- страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Этот вид страхования защищает владельца ТС от компенсации вреда, причиненного как транспортному средству другого участника движения и его жизни и здоровью, так и жизни и здоровью иных водителей и пешеходов, их имуществу;

- страхование водителя и пассажиров от несчастного случая в результате ДТП. Этот вид страхования обеспечивает страховую защиту жизни и здоровья водителя и пассажиров «своего» АТС.

В результате отсутствия специализированного законодательства по вопросам проведения автотранспортного страхования, за исключением обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – ОСАГО) и обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, заключение договоров страхования осуществляется в добровольном порядке. Это обуславливает возможность различий в условиях страхования и объемах страховых услуг по автотранспортным видам страхования в различных страховых компаниях, включая перечень страховых рисков и случаев, размеры страховых тарифов и страховых выплат.

Основные понятия в области страхования.

Договор страхования – это письменное соглашение между страхователем и страховщиком. Согласно договору страховщик берет на себя обязательство при наступлении страхового случая выплатить страховую сумму или возместить причиненный убыток в пределах страховой суммы страхователю или другому лицу, определенному страхователем, в пользу которого заключен договор страхования. Страхователь обязуется оплачивать страховые платежи (страховую премию) и выполнять условия договора.

Субъекты страхования:

1) **страхователь** – физическое или юридическое лицо (собственник имущества или ответственный за имущество), страхующее свой интерес в имуществе от определенных рисков (опасностей) и заинтересованное в его сохранности;

2) **страховщик** – страховая компания, осуществляющая страхование на основе лицензии, полученной в установленном порядке;

3) **застрахованное лицо** – лицо, чья ответственность застрахована, если такое лицо не названо, то считается застрахованным риск ответственности самого Страхователя, при обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика застрахованными являются лица, признаваемые пассажирами транспортными уставами или кодексами;

4) **выгодоприобретатель** по договору страхования - это лицо, в пользу которого заключен договор страхования. Т.е. это то лицо, которое будет получать страховое возмещение при наступлении страхового случая.

5) **объект страхования** – при страховании ТС от угона или повреждения объектами страхования являются ТС. При страховании автогражданской ответственности объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с обязанностью в порядке и размере, установленном гражданским законодательством, возместить вред жизни, здоровью или имуществу пострадавших третьих лиц. При страховании от несчастного случая в результате ДТП объектами страхования фактически являются жизнь и здоровье пассажиров и водителя ТТС.

Страховая премия – плата за страхование, которую страхователь обязан уплатить страховщику в порядке и в сроки, предусмотренные договором страхования.

Страховая стоимость – фактическая стоимость страхуемого интереса. Для имущества - его действительная стоимость в месте его нахождения в день заключения договора страхования.

Страховой полис – документ, выдаваемый страховщиком или от имени страховщика и свидетельствующий о принятии риска страховщиком. Страховой полис содержит данные, характеризующие объект страхования, условия ответственности страховщика и страховую сумму.

Франшиза – доля убытка, не подлежащая оплате страховщиком. Франшиза исчисляется от страховой суммы всего груза или отдельной его части.

Форс-мажорные обстоятельства – различные виды стихийных бедствий (землетрясения, наводнения), пожары, решения государственных и правительственных органов, военные действия, гражданские волнения, забастовки, бандитские и пиратские действия, возникновение которых нельзя предугадать заранее.

Страхование транспортных средств

Статистика свидетельствует, что в среднем каждый водитель при вождении автомобиля в течение 10 лет один раз должен попасть в ДТП. Кроме ДТП, каждый владелец ТС подвержен и иным рискам, начиная

от воздействия стихийных бедствий, заканчивая противоправным деянием в виде хищения, принадлежащего ему автомобиля. Убытки в результате этих событий, как правило, достаточно высоки и зачастую равны стоимости самого автотранспортного средства. Согласно гражданскому законодательству, риск случайной гибели или повреждения имущества несет сам собственник имущества и никто иной.

Риск противоправных действий по отношению к транспортному средству также весьма велик. В России ежегодно угоняется несколько десятков тысяч автомобилей (89 105 в 2013 году). До 250 автомобилей в день. Угоняется практически каждый тридцатый новый легковой автомобиль. Многие тысячи транспортных средств числятся в розыске.

При страховании ТС, как правило, *страховыми случаями* являются: повреждение, уничтожение или утрата транспортного средства или его частей.

При этом каждый страховой случай может произойти по разным причинам, перечень которых также входит в предлагаемый набор услуг конкретной страховой компании и в состав формулировки конкретных страховых случаев. Так, наиболее распространенными причинами (страховыми рисками) повреждения, уничтожения или утраты ТС являются:

а) дорожно-транспортное происшествие (столкновение, опрокидывание, наезд и т.п.);

б) пожар, самовозгорание, взрыв;

в) стихийные бедствия (например, наводнение, ураган, землетрясение и т.д.);

г) противоправные действия третьих лиц (например, хищение автомобиля или его деталей, бой стекол и т.п.).

В практике отечественного страхования наиболее распространенными рисками, по которым могут быть застрахованы ТС и его оборудование, в большинстве страховых компаний являются: «Угон», «Ущерб», «Дополнительное оборудование».

«Ущерб» – это повреждение (гибель) ТС по различным причинам (перечень причин может несколько отличаться в различных страховых компаниях).

«Угон» – утрата ТС, происшедшая в результате угона или хищения.

«Дополнительное оборудование» - повреждение или хищение дополнительного (не входящего в комплектацию автомобиля согласно документам завода - изготовителя) оборудования.

ТС могут быть застрахованы как по всем рискам, так и в отдельности по любому из них. В настоящее время некоторые страховые компании не принимают на страхование ТС только по одному риску

«Угон» и осуществляют страхование по этому риску только совместно со страхованием как минимум еще и по риску «Ущерб».

Страхование и от ущерба и от угона одновременно с назначением одной общей страховой суммы в большинстве страховых компаний называется «Автокаско» («Каско», «Полное каско»). Риск «**Частичное каско**» означает практически синоним риска «Ущерб».

В договор страхования может быть также включено страхование дополнительного оборудования, установленного владельцем после приобретения автомобиля (самое распространенное дополнительное оборудование – это системы навигации, акустические системы, парктроники). В некоторых случаях как дополнительное оборудование могут быть застрахованы нестандартные элементы кузова автомобиля (после тюнинга) и аэрография (рисунки на кузове автомобиля).

Добровольное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (страхование автогражданской ответственности).

Эксплуатация транспортных средств опасна не только возможностью причинения вреда жизни и здоровью лица, осуществляющего управление ТС, не только ущербом или потерей своего собственного ТС в результате ДТП или иных негативных событий, но и причинением вреда случайным другим лицам, например, пешеходам, водителям и пассажирам других транспортных средств и т.д.

Этих «случайных других лиц» в страховании называют «третьими», т.к. первыми и вторыми лицами являются страхователь и страховщик. Таким образом, «третьи лица» - это все остальные лица, не являющиеся стороной по договору страхования.

В соответствии с ГК РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Полный объем возмещения может представлять собой весьма значительную сумму. Ведь сюда кроме компенсации за прямой материальный ущерб входит и возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью граждан. А это означает, что возмещению подлежит и утраченный потерпевшим доход, который он имел или мог бы иметь, расходы на лечение, дополнительное питание, уход, и другие расходы. Более того, владельцы источника повышенной опасности (а к таковым законодательство относит и транспортные средства) обязаны возместить вред, причиненный этим источником (транспортным средством) независимо от своей вины и вины пострадавшего, если не докажут, что этот вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. В случае, если даже виновником ДТП признан

пострадавший, то все равно ему должны быть произведены выплаты, возмещающие его ущерб, но в этом случае они могут быть существенно уменьшены судом. И лишь в том случае, если ДТП произошло в результате умышленных действий самого пострадавшего, ему может быть судом отказано в возмещении ущерба.

Если для обеспечения гарантии компенсации ущерба своему здоровью существует, например, личное страхование от несчастных случаев, для обеспечения гарантии компенсации ущерба своему ТС - существует страхование ТС, то для случая компенсации ущерба третьим лицам существует страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Суть данного вида страхования заключается в том, что страховая компания берет на себя обязательства перед страхователем (владельцем ТС) возмещать вместо него суммы третьим лицам, которые владелец ТС оплатил или должен уплатить им в силу своей ответственности перед ними в соответствии с гражданским законодательством.

Данный вид страхования защищает не только владельцев ТС или(и) лиц эксплуатирующих ТС, но и всех других участников дорожного движения - пешеходов, иных водителей, да и всех граждан, т.к. благодаря такому страхованию любой пострадавший в результате эксплуатации ТС получит возмещение ущерба от страховой компании. Пострадавшему не придется обращаться к причинителю вреда или в суд, чтобы получить компенсацию. Т.е. механизм возмещения ущерба при данном виде страхования работает значительно эффективнее, чем по нормам гражданского законодательства.

Страховым случаем является уже совершившееся событие (чаще всего - ДТП), с наступлением которого возникает юридическая обязанность владельца транспортного средства в соответствии с гражданским законодательством возместить ущерб третьим лицам, причиненный в результате эксплуатации транспортного средства страхователя.

В практике автострахования к **страховым случаям** относятся:

- травма или смерть пострадавших третьих лиц в результате эксплуатации транспортного средства страхователя (вред, причиненный жизни и здоровью);

- уничтожение или повреждение имущества, принадлежащего третьим лицам, в результате эксплуатации транспортного средства страхователя (ущерб имуществу).

Соответственно, и договор добровольного страхования гражданской ответственности может быть заключен:

- а) с ответственностью за вред, причиненный жизни и здоровью третьих лиц (страховая компания компенсирует только вред жизни и здоровью);

б) с ответственностью за ущерб, причиненный имуществу третьих лиц (страховая компания компенсирует только ущерб имуществу);

в) с ответственностью за все риски (страхуется вред, причиненный как жизни и здоровью, так и ущерб имуществу третьих лиц).

В настоящее время большинство страховых компаний заключают договоры добровольного страхования гражданской ответственности с ответственностью за все риски, при этом ответственность страховщика начинается в случае, если денежных сумм, предусмотренных законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) недостаточно для компенсации убытков, возникших в результате крупного ДТП.

Обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО).

Правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств установлены Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами.

Согласно ст. 1 указанного Закона владелец транспортного средства - это:

- собственник транспортного средства;

- лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и тому подобное).

Не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства.

Согласно ст. 4 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ владельцы транспортных средств обязаны страховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств.

Обязанность по страхованию гражданской ответственности распространяется на владельцев всех используемых на территории Российской Федерации транспортных средств, за исключением владельцев:

- транспортных средств, максимальная конструктивная скорость которых составляет не более 20 км/ч;

- транспортных средств, на которые по их техническим характеристикам не распространяются положения законодательства Российской Федерации о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации;

- транспортных средств Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов, в которых предусмотрена военная служба, за исключением автобусов, легковых автомобилей и прицепов к ним, иных транспортных средств, используемых для обеспечения хозяйственной деятельности Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов;

- транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, если гражданская ответственность владельцев таких транспортных средств застрахована в рамках международных систем страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, участником которых является профессиональное объединение страховщиков (международные системы страхования);

- транспортных средств, принадлежащих гражданам прицепов к легковым автомобилям;

- транспортного средства, риск ответственности которого застрахован иным лицом (страхователем).

При возникновении права владения транспортным средством (приобретении его в собственность, получении в хозяйственное ведение или оперативное управление и тому подобном) владелец транспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность до регистрации транспортного средства, но не позднее чем через десять дней после возникновения права владения им.

Постановлением Правительства РФ от 7 мая 2003 г. № 263 утверждены **Правила обязательного страхования гражданской ответственности** владельцев транспортных средств, которые определяют типовые условия, в соответствии с которыми заключается договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

При осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств страховщик обязуется за обусловленную договором обязательного страхования плату (страховую премию) при наступлении страхового случая осуществить страховую выплату потерпевшему (третьему лицу) в целях возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевшего, в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

Объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации.

Страховым случаем признается наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховую выплату.

Договор обязательного страхования заключается в отношении:

- владельца транспортного средства;
- лиц, указанных им в договоре обязательного страхования;
- в отношении неограниченного числа лиц, допущенных владельцем к управлению транспортным средством в соответствии с договором обязательного страхования;
- иных лиц, использующих транспортное средство на законном основании.

Договор обязательного страхования заключается на 1 год, за исключением следующих случаев:

1) владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации, заключают договор обязательного страхования на весь срок временного использования таких транспортных средств, но не менее чем на 5 дней.

2) владелец транспортного средства при отсутствии диагностической карты, содержащей сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств вправе заключить договор обязательного страхования на срок до 20 дней в случаях:

- приобретения транспортного средства (покупки, наследования, принятия в дар и др.) для следования к месту регистрации транспортного средства. При этом владелец транспортного средства до его регистрации обязан заключить договор обязательного страхования на 1 год в соответствии с положениями абзаца первого настоящего пункта;
- следования к месту проведения технического осмотра транспортного средства и повторного технического осмотра транспортного средства.

Владелец транспортного средства имеет право на свободный выбор страховщика, осуществляющего обязательное страхование.

Страховщик не вправе отказать в заключении договора обязательного страхования владельцу транспортного средства, обратившемуся к нему с заявлением о заключении договора обязательного страхования и представившему документы в соответствии с настоящими Правилами.

Продление договора обязательного страхования осуществляется путем заключения договора обязательного страхования по истечении срока его действия на новый срок со страховщиком, с которым был заключен предыдущий договор страхования.

При заключении договора обязательного страхования страховщик вручает страхователю страховой полис, являющийся документом, удостоверяющим осуществление обязательного страхования, а также вносит сведения, указанные в заявлении о заключении договора обязательного страхования и (или) представленные при заключении этого договора, в автоматизированную информационную систему обязательного страхования.

Приказом Министерства финансов РФ от 1 июля 2009 г. № 67н установлены:

- форма заявления о заключении договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- форма страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- форма документа, содержащего сведения о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств по договору обязательного страхования.

В соответствии со ст. 32 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ **контроль за исполнением владельцами транспортных средств обязанности по страхованию** осуществляется:

- полицией;
- таможенными органами.

Полицией данный контроль осуществляется при регистрации и осуществлении иных своих полномочий в области контроля за соблюдением Правил дорожного движения, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Водитель транспортного средства обязан иметь при себе страховой полис обязательного страхования и передавать его для проверки сотрудникам полиции, уполномоченным на то в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Таможенные органы осуществляют контроль за исполнением владельцами транспортных средств обязанности по страхованию своей гражданской ответственности при въезде транспортных средств в

Российскую Федерацию, а также при выезде транспортных средств из Российской Федерации в другие государства, в которых применяются международные системы страхования.

На территории Российской Федерации запрещается использование транспортных средств, владельцы которых не исполнили обязанность по страхованию своей гражданской ответственности. Регистрация указанных транспортных средств не проводится.

Лица, нарушившие требования об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Так, ч. 2 ст. 12.3 КоАП РФ установлена административная ответственность за управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства.

Далее, ч. 1 ст. 12.37 КоАП РФ предусмотрена ответственность за управление транспортным средством:

- в период его использования, не предусмотренный страховым полисом обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства;
- с нарушением предусмотренного данным страховым полисом условия управления этим транспортным средством только указанными в данном страховом полисе водителями.

Частью 2 указанной статьи ответственность предусмотрена за неисполнение владельцем транспортного средства обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно управление транспортным средством, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует.

Страхование жизни и здоровья водителей и пассажиров от несчастного случая в результате ДТП.

Как уже отмечалось ранее, участие в дорожном движении по определению относится к высокорисковым мероприятиям. И хотя вероятность получения в результате ДТП травмы, инвалидности, потери здоровья и работы все же меньше, чем вероятность получения повреждений транспортного средства за счет того, что водитель как бы защищен, находясь внутри корпуса транспортного средства, тяжесть последствий для человека будет несопоставима больше.

Жизнь и здоровье водителей и пассажиров автотранспортных средств могут быть застрахованы в добровольном порядке от несчастных случаев, произошедших в результате ДТП. Как правило, это страхование бывает дополнительным к страхованию транспортного

средства. По договору добровольного страхования водителей и пассажиров автотранспортных средств от несчастных случаев в результате ДТП Страховщик обязуется за уплачиваемую Страхователем определенную договором плату (страховую премию) выплатить при наступлении страховых случаев Застрахованному лицу страховое обеспечение полностью или частично независимо от сумм, причитающихся ему по социальному страхованию и обеспечению или в порядке возмещения вреда.

Страхователем по данному виду страхования может быть в принципе любое лицо, заключившее договор страхования, но чаще им выступает владелец транспортного средства или иное лицо, пользующееся или распоряжающееся транспортным средством на законных основаниях и заключающее договор страхования транспортного средства. Так владелец транспортного средства может застраховать свою жизнь и здоровье или жизнь и здоровье пассажиров, перевозимых на его транспортном средстве. Страхователем может выступить и автотранспортное предприятие или иное юридическое лицо, заключив договор страхования жизни и здоровья своих водителей, работающих в предприятии по найму и (или) лиц, перевозимых ими в качестве пассажиров.

Это страхование осуществляется применительно к конкретному транспортному средству, т.е. страховая защита распространяется на страховые случаи, происшедшие только с транспортным средством, указанным в страховом полисе (договоре страхования).

Застраховать можно жизнь и здоровье отдельно водителя, отдельно любого количества пассажиров, а также и водителя и пассажиров. Существуют разные схемы страхования. Иногда страхуются пассажирские места в определенном количестве, иногда - без указания числа мест.

Таким образом, застрахованными лицами являются сам страхователь и (или) другие лица, находившиеся в момент ДТП в салоне застрахованного транспортного средства в качестве водителя и (или) пассажиров.

Страховыми случаями являются совершившиеся события, предусмотренные договором страхования, с наступлением которых возникает обязанность страховщика произвести выплату страхового обеспечения застрахованному лицу. Как правило, страховыми случаями являются:

- временная потеря застрахованным лицом общей трудоспособности;
- постоянная потеря застрахованным лицом общей трудоспособности;
- смерть застрахованного лица.

Эти события являются страховыми случаями, если они явились

следствием ДТП, происшедшего в период действия договора страхования, и произошли не позднее установленного договором срока со дня его наступления (например, один год).

Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров.

Для обеспечения возмещения вреда, причиненного при перевозках жизни, здоровью, имуществу пассажиров независимо от вида транспорта и вида перевозок, создания единых условий возмещения причиненного вреда за счет обязательного страхования, а также установления процедуры получения потерпевшими возмещения вреда принят Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном». Данный закон устанавливает обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках любыми видами транспорта, в отношении которых действуют транспортные уставы или кодексы, при перевозках внеуличным транспортом (за исключением перевозок метрополитеном), а также устанавливает порядок возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном.

Независимо от вида транспорта (за исключением метрополитена) перевозчик обязан страховать свою гражданскую ответственность за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров в порядке и на условиях, установленных законом. Запрещается осуществление перевозок пассажиров перевозчиком, гражданская ответственность которого не застрахована.

9.2 Возмещение убытков по страхованию, причиненных в результате аварии. Порядок оформления необходимой документации. Регрессные иски о возмещении убытков.

Для получения страхового возмещения Страховщик в договоре страхования (Правилах страхования) устанавливает определенные условия и действия, которые должен совершить Страхователь.

а) Обязанности Страхователя при наступлении страхового случая.

При наступлении страхового случая, предусмотренного договором страхования (например - ДТП с повреждением другого ТС), владелец застрахованного ТС, должен выполнить ряд действий и обязанностей, которые должны быть установлены в договоре страхования.

Основными из них являются следующие:

- принять доступные в сложившейся обстановке меры по предотвращению и (или) уменьшению ущерба своему ТС, жизни, здоровью и имуществу потерпевших лиц;

- обратиться в соответствующие правоохранительные, надзорные или иные органы (милиция, ГИБДД, пожарный надзор, органы здравоохранения и иные), уполномоченные проводить расследование обстоятельств наступления страхового случая, для регистрации факта страхового случая;

- в установленный договором страхования срок сообщить в страховую компанию о факте страхового случая;

- обеспечить Страховщику возможность осмотра поврежденного ТС или имущества третьих лиц и согласовать с ним дальнейшие действия по урегулированию претензий потерпевших;

- передать страховой компании все необходимые документы для осуществления регресса к виновным лицам.

б) Состав необходимых документов.

Страхователь, как правило, самостоятельно собирает документы, необходимые для выплаты страхового возмещения страховщику. Состав документов, необходимых для предоставления Страховщику, может включать документы из следующего перечня:

- заявление Страхователя (потерпевшего) о выплате страхового возмещения;

- паспорт транспортного средства, свидетельство о регистрации транспортного средства или технический паспорт;

- водительское удостоверение;

- путевой лист, доверенность или иной документ на право пользования или распоряжения ТС;

- диагностическую карту;

- документы, справки из компетентных органов, подтверждающих факт страхового события, его причины и степень виновности страхователя и иных лиц, причастных к происшествию;

- материалы судебного дела, решения судебных органов;

- документы, подтверждающие размер причиненного убытка;

- документы из лечебных учреждений или заключения ВТЭК в случае причинения ущерба жизни и здоровью;

- документы, подтверждающие уже произведенные выплаты Страхователю;

- иные документы по требованию Страховщика.

в) Размер страхового возмещения.

В случае хищения, угона или полной гибели ТС (как правило, под полной гибелью понимаются случаи, когда стоимость восстанови-

тельного ремонта составляет более 70 - 80 % действительной стоимости ТС) величина причиненного убытка признается равной страховой стоимости ТС, а страховое возмещение выплачивается в размере страховой суммы.

В случае, если похищенное ТС будет найдено и возвращено страхователю, последний обязан вернуть страховщику полученную сумму страхового возмещения за вычетом стоимости утраченных агрегатов, узлов, деталей или же оформить прекращение права собственности на обнаруженное ТС в пользу страховщика. При выплате страхового возмещения по полной гибели право собственности на поврежденное автотранспортное средство переходит к страховой компании.

В случае повреждения ТС или его отдельных частей величина причиненного ущерба определяется стоимостью ремонтно-восстановительных работ, которая определяется на основании составленного страховщиком акта осмотра ТС и калькуляции расходов, учитывающей оплату запасных частей, расходных материалов, ремонтных работ. При этом если страхование осуществлялось на условии “с учетом износа”, то расходы по оплате запчастей уменьшаются на процент износа ТС. Калькуляция составляется на основании действующих на день страхового случая прейскурантов цен на запасные части, детали и принадлежности к ТС и ремонтные работы.

В страховое возмещение не включаются:

- стоимость ремонта ТС, не связанного с данным страховым случаем;
- стоимость работ, связанных с техническим обслуживанием, гарантийным ремонтом или переоборудованием ТС;
- стоимость ремонта или замены отдельных узлов и деталей АТС, вследствие их изношенности, технического брака, поломки и т.д.

Следует иметь в виду, что при обнаружении в процессе ремонта транспортного средства скрытых дефектов, которые явились последствиями страхового случая, страхователь может обратиться в страховую компанию с заявлением о выплате дополнительного страхового возмещения за обнаруженные скрытые дефекты.

Причинённый ущерб подлежит возмещению полностью, если страховая сумма была равна страховой стоимости. Если же страховая сумма меньше страховой стоимости, то возмещается только часть причиненного ущерба пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Кроме так называемого «прямого материального ущерба», как правило, страховая компания выплачивает расходы по транспортировке поврежденного автотранспортного средства с места ДТП, а также це-

лесообразные расходы, понесенные страхователем по спасению ТС и (или) направленные на уменьшение возможных убытков.

Из суммы страхового возмещения вычитается франшиза (если она была установлена).

При добровольном страховании автогражданской ответственности страховая компания обязана произвести выплату, компенсирующую причиненный ущерб третьим лицам в размере, установленном решением суда или соглашением между страховщиком и лицом, которому причинен вред.

В случае причинения вреда жизни и здоровью третьих лиц размер выплат зависит от степени тяжести этого вреда: нанесение травмы, получение инвалидности или смерть пострадавшего. Во всех этих случаях выплаты будут разными, и тем больше, чем выше степень тяжести.

В случае уничтожения и повреждения имущества, принадлежащего третьим лицам, выплачивается страховое возмещение за реальный материальный ущерб.

Однако, как отмечалось ранее, страховщик оговаривает со страхователем страховую сумму, т.е. тот предел своей ответственности, выше которого он освобождается от выплат. В случае, если размер ущерба превышает страховую сумму, то выплаты производятся в размере этой суммы. Если же размер ущерба меньше, чем страховая сумма, то страховая компания делает выплату, равную размеру причиненного ущерба. В этом случае страховая сумма по договору страхования уменьшается на величину выплаченного страхового возмещения.

При страховании жизни и здоровья водителей и пассажиров от несчастного случая в результате ДТП, как уже отмечалось ранее, в случае страхования “по системе мест”, страховое обеспечение выплачивается каждому пострадавшему в пределах конкретной страховой суммы, установленной на одно застрахованное место. В случае страхования по “паушальной системе”, страховое обеспечение выплачивается каждому пострадавшему в пределах индивидуального лимита ответственности, определяемого как отношение страховой суммы, установленной на салон, к количеству пострадавших или иногда по более сложной схеме, если пострадавших менее трех человек.

Страховое обеспечение при наступлении страхового случая выплачивается в зависимости от степени тяжести последствий и может определяться в процентах от соответствующей страховой суммы (лимита ответственности) на одно пострадавшее Застрахованное лицо. Так, например, при постоянной утрате Застрахованным лицом общей трудоспособности с установлением 1-ой группы инвалидности – 80-90 %; 2 группы инвалидности - 60-80 %; 3 группы - 50-65 %; в случае смерти

застрахованного лица - 100%. При временной утрате Застрахованным лицом общей трудоспособности Страховщик выплачивает страховое обеспечение в размере 0,2-0,5 % за каждый день нетрудоспособности.

г) Способы и процедуры выплат.

Выплаты страхового возмещения осуществляются страховой компанией, как правило, в срок до 15-20 дней после получения всех необходимых документов.

При страховании транспортного средства от повреждений возмещение убытков возможно в различных формах, что заранее оговаривается в договоре страхования. Страховщик может составить калькуляцию и выплатить денежное страховое возмещение, либо организовать и оплатить ремонт повреждённого АТС на технической станции. И, наконец, страхователь может за свой счет отремонтировать АТС на технической станции по своему выбору, а страховщик оплатит ему стоимость проведенного ремонта.

д) Отказ в выплате страхового возмещения.

В практике автотранспортного страхования существуют специально оговоренные условия, при которых выплата страхового возмещения не производится. Основания для этого хотя и отличаются у различных страховщиков, тем не менее, в основной массе примерно одинаковы. Так, не признаются страховыми случаями и не возмещаются убытки, если эти события произошли в следствие:

- умысла Страхователя или лица, осуществляющего эксплуатацию АТС;
- управления транспортным средством лицами в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения;
- использования транспортного средства при наличии неисправностей, при которых его эксплуатация запрещена;
- управления АТС лицом, не имеющим необходимых документов на право пользования и (или) управления;
- использования АТС вне территории страхования (маршрута перегона), указанной в страховом полисе.

Страховщик вправе не выплачивать страховое возмещение, если:

- страхователь не уведомил в установленном договором страхования порядке о наступлении страхового случая страховую компанию, в связи с чем невозможно определить обстоятельства, причины и размер ущерба;
- страхователь не предъявил страховой компании поврежденное транспортное средство или его остатки, за исключением случаев, когда они могли быть уничтожены;
- ущерб полностью возмещен лицом, причинившим его. Если

ущерб возмещен менее причитавшегося страхового возмещения, то оно выплачивается за минусом полученной суммы;

- страхователь при заключении договора страхования сообщил страховой компании заведомо ложные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков от его наступления;

- на дату наступления страхового случая срок действия водительского удостоверения или срок действия диагностической карты истек (в настоящее время данные обстоятельства всё реже используются в качестве оснований для отказа в выплате страхового возмещения, но в некоторых страховых компаниях применяются);

- Страхователь отказался после наступления страхового случая предоставить АТС для осмотра Страховщику;

- если застрахованное автотранспортное средство использовалось в целях обучения вождению или в спортивных соревнованиях;

- Страхователь не обеспечил суброгацию. Если договором страхования не предусмотрено иное, то к страховой компании, выплатившей страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь (Выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за причинение вреда, возмещённого в результате страхования. В страховании это называется суброгацией.

Не возмещается ущерб, причиненный имуществу водителя или (и) пассажиров, находившихся в автотранспортном средстве во время страхового случая, а также различные косвенные расходы (моральный ущерб, потеря дохода, упущенная выгода, различные штрафы).

Как и в любых других видах имущественного страхования, страховая компания освобождается от выплаты страхового возмещения, когда страховой случай произошел вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации, радиоактивного заражения; военных действий, маневров, иных военных мероприятий; гражданской войны, народных волнений, забастовок или когда убытки произошли вследствие изъятия, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения застрахованного автотранспортного средства по распоряжению государственных органов.

Однако, в конкретном договоре страхования перечень причин, по которым не возмещаются убытки, может быть сокращен или дополнен.

Регресс и суброгация в страховании.

Понятие суброгации. **Суброгация** – основанная законодательно передача права требования взыскания задолженности с виновного за причиненные убытки от страхователя к страховщику.

Сумма суброгации Автокаско не может превышать размер выпла-

ченного страхователю ущерба. Когда наступает страховой случай Каско, суброгация становится своего рода правовой защитой страховых компаний от различного рода непредвиденных обстоятельств, в т.ч. и от мошенничества.

Нередко страхователь (выгодоприобретатель) получив возмещение, тем более, когда сумма покрывает понесенные убытки, теряет всякий интерес к дальнейшему. И виновник наступившего страхового случая может остаться безнаказанным. Суброгация обеспечивает взыскание причиненного ущерба с виновного, таким образом, облегчая бремя ответственности страховщика.

Понятие суброгации довольно новое, ранее не использовавшееся в нашем законодательстве. Поэтому его применение сопряжено с определенными трудностями. Однако институт суброгации защищает права, как страховщика, так и страхователя.

Последний получает причитающееся ему возмещение ущерба, когда имеет место страховой случай каско и освобождается от всех хлопот по улаживанию взаимоотношений с виновным в аварии. Страховщик при помощи суброгации сохраняет свои страховые резервы, которые используются на выплату страхователям.

Понятие регресса. *Регресс* в Автокаска – юридически обоснованное право обратного требования страховой компании (страховщика), осуществившей возмещение ущерба, к виновнику причиненного вреда.

То есть, хотя виновные лица и освобождаются перед потерпевшими от обязанности возмещать им урон в пределах выплаченной суммы, тем не менее, у них возникает другая обязанность – погасить понесенные страховщиком расходы.

Право регрессного требования устанавливается, когда:

- виновным был умышленно нанесен вред здоровью и жизни страхователя, а также причинен имущественный ущерб;
- виновный нанес убыток, управляя автомобилем в нетрезвом или наркотическом состоянии;
- виновное лицо не имело прав на управление автомобилем, при эксплуатации которого и был причинен страхователю вред;
- виновный в ДТП скрылся с места аварии;
- виновный в причинении ущерба не был указан в страховом договоре как лицо, допущенное к управлению автомобилем;
- страховой случай каско наступил при использовании автомобиля в период времени не предусмотренным соглашением обязательного страхования.

Различия суброгации и регресса.

Суброгацию нередко считают разновидностью регрессных требований. Однако это не так. Разница между этими понятиями принципиальна и главное отличие в том, что регресс предполагает наличие 2-х обязательств.

Первое (ключевое), выполняемое третьим лицом, и второе (регрессное), производное от первого. Т.е. регрессное обязательство возникает уже после выполнения какого-либо иного обязательства.

Суброгация предусматривает выполнение одного действия, суть которого в перемене лиц в обязательстве. При суброгации наблюдается правопреемство, а при регрессе появление нового права.

Кроме того отличия наблюдаются и в разных сроках исковой давности, установленной законодательно для этих институтов.

Так в соответствии со ст.200 ГК РФ п.3 течение исковой давности по регрессным обязательствам наступает в момент исполнения ключевого обязательства. А согласно ст.201 ГК РФ перемена собственников в обязательстве (что характерно для суброгации) не является точкой отсчета для срока исковой давности.

9.3 Ответственность сторон в договоре о международной перевозке грузов автомобильным транспортом. Медицинское страхование водителей.

Страховой полис «зеленая» карта.

Согласно международным требованиям, транспортные средства как источники повышенной опасности должны иметь страхование гражданской ответственности владельцев автотранспорта («зеленая карта»).

«Зелёная карта» – международный договор (полис) страхования автогражданской ответственности, а также соглашение о взаимном признании странами-членами Соглашения страхового полиса по страхованию ответственности владельцев средств автотранспорта. Система введена в действие с 1 января 1953 г.

Отметим, что в мире существует несколько систем международного автострахования, основанных на региональном принципе. По принципу «Зеленой карты» были созданы и другие системы международного автострахования: «Оранжевая карта», «Синяя карта», «Розовая карта», «Коричневая карта», «Желтая карта» и «Белая карта».

Все эти системы основаны на едином принципе: застраховать ответственность владельца автомобиля за ущерб, который он может нанести имуществу, здоровью и жизни физических или юридических третьих лиц.

Система «зеленых карт» действует следующим образом. Страховщики автогражданской ответственности создают национальное бюро по «зеленым картам». Национальные бюро объединены в Совет бюро с местонахождением в г. Брюсселе, который координирует работу бюро, разрабатывает общую документацию, представляет интересы страховщиков в международных организациях. Учитывая требование безусловности платежей, бюро создают гарантийные фонды, из которых производятся платежи по ущербам, причиненным владельцами «зеленых карт» и не оплаченным их страховщиками по любой причине.

Для принятия страховщиков страны в систему «зеленых карт» существуют стандартные требования:

- необходимо, чтобы в стране действовал закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;
- страховщики автогражданской ответственности образуют бюро, которое должно быть официально признано правительством страны;
- правительство страны должно дать гарантию, что оно не будет принимать меры, препятствующие бюро выполнять свои финансовые обязательства.

На данный момент в систему «зеленая карта» входят 45 стран из Европы, Азии и Африки – все страны Европы, включая Россию (с 1 января 2009 г.), а также Турция, Израиль, Марокко, Тунис и Иран. На территории РФ российская «зеленая карта» не действует, так как не заменяет внутренний страховой полис ОСАГО.

Страхование ответственности автоперевозчика (страхование CMR).

Для тех, кто занимается перевозками грузов, страхование ответственности автоперевозчика (страхование CMR) является практически обязательным. Данный вид страхования покрывает законодательную ответственность за гибель или повреждение груза, перевозимого перевозчиком по Конвенции КДПГ/CMR, 1975 г.

К страховым рискам относятся:

1) ответственность по закону перед владельцами грузов, принятых к перевозке, за полную гибель или повреждение груза. В отношении экспедиторов это распространяется на груз, принятый к экспедированию на основании договора экспедиции, но при условии, что экспедитор не является перевозчиком груза;

2) ответственность по закону перед третьими лицами (убыткам, связанным с нанесением вреда грузом и/или транспортным средством третьему лицу в процессе транспортировки);

3) ответственность за уплату таможенных платежей, штрафов и других взысканий, которые могут налагаться в соответствии с тамо-

женными законами и правилами соответствующих стран за нарушения, связанные с проведением внешнеэкономических операций, в т.ч. с соблюдением процедуры перевозки грузов с применением книжки МДП, установленной Конвенцией МДП 1975 г.

Так как страхование CMR – страхование гражданско-правовой ответственности, то возмещение получает только пострадавшая сторона – владелец груза.

Страхование грузов предусматривает получение страховой выплаты в случае, если произошёл страховой случай, который был предусмотрен в договоре. Порядок действий в том случае, если что-то случилось с грузом: поставить в известность страховую компанию, написать письменное заявление с требованием выплатить страховое возмещение. Копию этого письма направить перевозчику; кроме того, необходимо в письменном виде составить претензию. Претензия должна быть подана в течение 5 дней.

Преимущества страхования CMR:

- ответственность перевозчика (экспедитора) перекладывается на страховую компанию;
- четкость и прозрачность трактовки ответственности перевозчика;
- возможность регулирования страхования ответственности (подбор пакета рисков клиентом с учетом конкретного финансового положения и уровня убыточности);
- снятие проблемы законодательного запрета на страхование ответственности перевозчика (экспедитора).

Медицинское страхование водителей.

Кроме перечисленных видов страхования при международных перевозках в последнее время все более широкую практику получает страхование профессиональных водителей автотранспортных средств на период краткосрочных загранпоездок (медицинское страхование).

Наличие медицинского страхового полиса позволяет получить неотложную медицинскую помощь для лечения травм, полученных в результате несчастных случаев, а также при внезапном заболевании. При этом страховщик оплачивает амбулаторные услуги, лекарства и медицинские препараты, помещение в стационар (палата и питание), проведение операций, лабораторные услуги, медицинскую эвакуацию, возвращение останков на родину, услуги наземной скорой помощи. Страхователь вносит сам лишь сумму, причитающуюся за предоставление дополнительных услуг, не предусмотренных договором страхования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.12.2013) «О безопасности дорожного движения»;
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;
3. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 21.07.2014) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;
4. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 28.06.2014);
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 21.07.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2014);
6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП) от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 21.07.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2015);
7. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «О транспортной безопасности»;
8. Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ (ред. от 23.06.2014) «О техническом регулировании»;
9. Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ (ред. от 21.07.2014) «Об охране окружающей среды»;
10. Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ (ред. от 28.12.2013, с изм. от 04.06.2014) «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
11. Федеральный закон от 29.12.2012г. №273-ФЗ (ред. от 04.06.2014, с изм. от 04.06.2014) «Об образовании в Российской Федерации»;
12. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 27.05.2014);
13. Федеральный закон от 21.11.2011 № 323-ФЗ (ред. от 21.07.2014) «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации»;
14. Указ президента Российской Федерации от 17 мая 2007г. № 638 «Об использовании глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС в интересах социально-экономического развития Российской Федерации»;

15. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993г. №1080 «Правила дорожного движения Российской Федерации» и «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»;

16. Постановление Правительства РФ от 02.04.2012 № 280 (ред. от 26.11.2013) «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»;

17. Постановление Правительства РФ от 23.04.1994 № 372 (ред. от 16.03.1997) «О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом»;

18. Постановление Правительства РФ от 19.01.2008г. №16 «Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств»;

19. Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 (ред. от 09.06.2014) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;

20. Постановление Правительства РФ от 17.12.2013 № 1177 (ред. от 23.06.2014) «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами»;

21. Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. от 30.12.2011) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»;

22. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий»;

23. Постановление Правительства РФ от 10.09.2009 № 720 (ред. от 22.12.2012, с изм. от 08.04.2014) «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств»;

24. Постановление Правительства РФ от 05.12.2011 № 1008 (ред. от 13.11.2013) «О проведении технического осмотра транспортных средств»;

25. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» (с изменениями и дополнениями);

26. Приказ Минтранса России от 15.01.2014 № 7 «Об утверждении

нии Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» (Зарегистрировано в Минюсте России 05.06.2014 № 32585);

27. Приказ Минтранса России от 20.08.2004 № 15 (ред. от 24.12.2013) «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» (Зарегистрировано в Минюсте России 01.11.2004 № 6094);

28. Приказ Минтранса РФ от 02.04.1996 № 22 «О форме учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств»;

29. Приказ Минтранса РФ, Минтруда РФ от 11.03.1994г. №13/11 (ред. от 11.05.2000г.) «Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 18.04.1994г. № 548);

30. Приказ Минтранса РФ от 22.06.1998г. №75 «Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 22.07.1998г. №1563);

31. Приказ Минтранса РФ от 23.07.1998г. №91 (ред. от 18.07.2014г.) «Об утверждении типовых программ квалификационной подготовки специалистов юридических лиц и предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте»;

32. Приказ Минтранса РФ от 27.07.2005г. № 89 «Об организации разработки и утверждения профессиональных образовательных программ подготовки специалистов для транспортного комплекса»;

33. Приказ Минтранса РФ от 06.12.1994 № 92 (ред. от 02.07.1997) «Об организации подготовки водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов»;

34. Приказ Минтранса России от 24 июля 2012 г. № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов» (зарегистрирован Минюстом России 11 октября 2012 г., регистрационный № 25656);

35. Приказ Минздравсоцразвития России от 12.04.2011г. №302н (ред. от 15.05.2013г.) «Об утверждении Перечней вредных и опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные медицинские осмотры (обследования) и порядка проведения обязательных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда» (рег. №22111 Минюста РФ от 21.10.2011г. с изм., вносимыми приказом Минздравом России от 15 мая 2013г. № 296н.);

36. Свод правил СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85» (утв. Приказом Минрегиона России от 30 июня 2012 г. № 266));

37. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 87 (в ред. от 30.01.2013);

38. Программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных предприятий. РД-26127100-1070-01 (утв. Минтранс РФ 02.10.2001);

39. Письмо Минздрава РФ от 21.08.2003 № 2510/9468-03-32 «О предрейсовых медицинских осмотрах водителей транспортных средств» (включая Методические рекомендации утв. 29.01.2002 «Об организации проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств»);

40. Письмо Росздравнадзора от 12.03.2014 № 01И-271/14 «О медицинском обеспечении безопасности дорожного движения»;

41. Московская декларация первой всемирной министерской конференция по безопасности дорожного движения: «Время действовать». Москва, 19-20 ноября 2009 г.;

42. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020гг. Издание Всемирной организации здравоохранения;

43. Донченко В.В., Степанов А.А., Ибраев К.А., Петрова А.П. Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения в автотранспортных предприятиях различных форм собственности: Учебное пособие. – М.:ГУУ, 2009.-77с.;

44. Клебельсберг Д. Транспортная психология. – М.: Транспорт, 1987г.;

45. Котик М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения. – Изд. 2-е, испр. и дополн. – М.: Транспорт, 1990г.;

46. Лаврухина О.Н. Экологический контроль автотранспорта. - «Справочник эколога» №3 2014;

47. Методическое пособие по курсу подготовки специалистов по безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте. – М.: НПСТ «Трансконсалтинг», 2000;
48. Пугачёв И.Н. Организация и безопасность дорожного движения: учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / И.Н. Пугачёв, А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. - М.: Издательский центр «Академия», 2009. - 272 с.;
49. Чмырев С.Н., Артемьев Е.В., Богатырева Н.В. Комментарий к Федеральному Закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
50. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>;
51. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики (Росстат). Основные показатели транспортной деятельности в России.
URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_55/Main.htm;
52. Справочно-правовая система Консультант Плюс <http://www.consultant.ru/>

Подписано в печать 10.11.2014. Формат 62x94. Бумага офсетная. Гарнитура «Литературная». Печать офсетная. Первый завод. Тираж 100 шт. Заказ № 07/2014. ООО «Полиграф». Москва, ул. Героев Панфиловцев, д. 24