

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

**ОРГАНИЗАЦИЯ
ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ
НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ**

**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 по модульному принципу и содержит три основных учебных модуля: «Общие принципы обеспечения безопасного функционирования автомобильного транспорта»; «Обеспечение безопасности при организации перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом»; «Обеспечение безопасности при организации перевозок крупногабаритных, тяжеловесных, и опасных грузов».

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 перевозочной деятельности автомобильным транспортом.

Положения нормативных правовых актов, приведенные в настоящем Пособии, актуальны по состоянию на сентябрь 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 А.В. Колика.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Введение	6
1. МОДУЛЬ 1. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ БЕЗОПАСНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	14
1.1. Общие требования к организации и осуществлению деятельности по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов	14
1.1.1 Обеспечение безопасности движения – обязанность субъекта автотранспортной деятельности	14
1.1.2 Коммерческая выгода и безопасность автотранспортной деятельности	16
1.1.3 Правила обеспечения безопасности перевозок	17
1.1.4 Особые требования к организациям, выполняющим перевозки	18
1.1.5 Ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения. Служба безопасности дорожного движения	19
1.1.6 Учет, анализ и расследование дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил обеспечения БДД	23
1.1.7 Планирование, контроль и надзор деятельности по обеспечению БДД	26
контрольные вопросы к п.1.1	31
1.2. Обеспечение профессиональной компетентности и профессиональной пригодности работников автомобильного транспорта с позиций обеспечения безопасности перевозочного процесса	33
1.2.1 Общие положения	33
1.2.2 Допуск к управлению транспортным средством. Профессиональный отбор и профессиональная подготовка	34
1.2.3 Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Контроль состояния здоровья водителей . . .	36
1.2.4 Соблюдение режимов труда и отдыха водителей	39
1.2.5 Стажировка водителей	40
1.2.6 Инструктаж водителей по обеспечению безопасности перевозок	43
1.2.7 Обучение водителей	46
контрольные вопросы к п.1.2	47

1.3. Обеспечение безопасности эксплуатируемых автотранспортных средств	49
1.3.1 Общие положения	49
1.3.2 Ответственность за обеспечение технического состояния автотранспортных средств	49
1.3.3 Регистрация автотранспортных средств	50
1.3.4 Организация технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств	51
1.3.5 Предрейсовый и послерейсовый контроль технического состояния автотранспортных средств	51
1.3.6 Защита автотранспортных средств от актов незаконного вмешательства	52
контрольные вопросы к п.1.3	53
2. МОДУЛЬ 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И ГрузОВ Автомобильным транспортом	54
2.1. Обеспечение безопасности при перевозках пассажиров	54
2.1.1 Общие положения	54
2.1.2 Лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров	55
2.1.3 Обеспечение безопасности при организации и выполнении регулярных перевозок пассажиров	59
2.1.4 Обеспечение безопасности при организации и выполнении перевозок пассажиров по заказам и организованных перевозках детей	62
2.1.5 Обеспечение безопасности при организации и выполнении перевозок пассажиров легковыми такси	64
контрольные вопросы к п.2.1	66
2.2. Обеспечение безопасности при перевозках грузов	67
2.2.1 Общие положения	67
2.2.2 Обеспечение соблюдения разрешенных весовых и габаритных параметров автотранспортных средств	68
2.2.3 Безопасное размещение и крепление перевозимых грузов	72
контрольные вопросы к п.2.2	77
2.3. Обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов в особых условиях	78
контрольные вопросы к п.2.3	80

3. МОДУЛЬ 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК КРУПНОГАБАРИТНЫХ, ТЯЖЕЛО-ВЕСНЫХ И ОПАСНЫХ ГРУЗОВ	81
3.1. Обеспечение безопасности при организации перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов	81
3.1.1 Общие положения	81
3.1.2 Нормативная правовая база, регламентирующая перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов	83
3.1.3 Порядок получения специальных разрешений для пере- возки крупногабаритных и тяжеловесных грузов	84
3.1.4 Организация перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов	91
контрольные вопросы к п.3.1	96
3.2. Обеспечение безопасности при организации перевозок опасных грузов	97
3.2.1 Общие положения	97
3.2.2 Нормативная правовая база, регламентирующая перевозки опасных грузов	98
3.2.3 Основные сведения об опасных грузах	99
3.2.4 Маркировка при перевозке опасных грузов	105
3.2.5 Грузы повышенной опасности	106
3.2.6 Порядок получения специальных разрешений для перевозки грузов повышенной опасности	110
3.2.7 Подвижной состав для перевозки опасных грузов	111
3.2.8 Организация перевозки опасных грузов	117
3.2.9 Консультант по вопросам безопасной перевозки опасных грузов	119
3.2.10 Подготовка водителей для перевозки опасных грузов	123
контрольные вопросы к п.3.2	125
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	126
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	129
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	130
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	131
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	132
ПРИЛОЖЕНИЕ 6	133
ПРИЛОЖЕНИЕ 7	136
ПРИЛОЖЕНИЕ 8	138
ПРИЛОЖЕНИЕ 9	140
Литература	148

ВВЕДЕНИЕ

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте признана в Российской Федерации одной из задач, стоящих перед обществом и государством и имеющей важнейшее социальное, экономическое и демографическое значение.

Ежегодно в России происходит более 200 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых порядка 27 тысяч человек погибает и до 250 тысяч получают ранения.

Аварийность наносит огромный моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети - невосполнимый потенциал общества. Несет прямые и косвенные потери экономика страны. Ежегодный суммарный социально-экономический ущерб от последствий дорожно-транспортных происшествий оценивается примерно в 1 триллион рублей в год.

Ситуация выглядит особенно тревожной при сравнении России с наиболее развитыми странами. В частности, из расчета на 100 тысяч жителей в дорожно-транспортных происшествиях в России гибнет почти в пять раз больше людей, чем в Нидерландах, и в два раза больше, чем в Чехии, - при том, что уровень автомобилизации в этих странах в разы выше российского.

Решению проблемы дорожной безопасности в России уделяется постоянное внимание. В основе этой работы лежит программно-целевой подход.

В настоящее время на федеральном уровне действует федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». На ее реализацию из различных источников предполагается выделить более 30 миллиардов рублей. Соответствующие программы реализуются также на уровне субъектов Российской Федерации.

Обеспечение безопасности дорожного движения (ОБДД) представляет собой сложный и масштабный комплекс мероприятий, которые осуществляются на различных уровнях управления автомобильным транспортом.

ОБДД обеспечивается скоординированными действиями федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц.

Деятельность по ОБДД ведется по целому ряду направлений, в частности:

- разработка и совершенствование системы нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;
- организация дорожного движения;
- материальное и финансовое обеспечение мероприятий по безопасности дорожного движения;
- организация подготовки водителей транспортных средств и обучение граждан правилам и требованиям безопасности движения;
- проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
- осуществление обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;
- лицензирование отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте;
- проведение социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;
- осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Основная роль в этой работе принадлежит органам государственного управления. Закон¹ устанавливает приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

Однако это не означает, что к субъектам транспортной деятельности не предъявляются требования по обеспечению безопасного функционирования автомобильного транспорта и что они не несут ответственности за выполнение этих требований. Задачей субъектов транспортной деятельности является обеспечение безопасности перевозок, которая представляет собой неотъемлемую составную часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Автомобильный транспорт является наиболее массовым видом транспорта. В этой подотрасли в настоящее время действуют сотни тысяч субъектов транспортной деятельности – юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность, связанную с эксплуатацией автотранспортных средств, предназначенных для перевозок пассажиров и грузов.

¹ Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»

В силу особенностей процесса приватизации и развития рынка автомобильных перевозок в России, в отрасль пришло и продолжает приходить большое количество предпринимателей, руководителей и работников различного профиля, не имеющих достаточного уровня профессиональной подготовки. Отсутствие у них необходимых опыта, знаний и навыков особенно сильно сказывается на выполнении субъектами транспортной деятельности требований по обеспечению безопасности дорожного движения.

В силу изложенного, одной из важных задач комплекса ОБДД, является непрерывное повышение квалификации руководителей и специалистов, ответственных за безопасное функционирование автомобильного транспорта.

Настоящее учебно-методическое пособие предназначено для использования при повышении квалификации руководителей и специалистов, ответственных за безопасное функционирование автомобильного транспорта при организации образовательного процесса, как и в традиционной, очной форме, так и с использованием технологий дистанционного обучения при предоставлении образовательных услуг.

Пособие построено по модульному принципу и включает следующие учебные модули:

- модуль 1 - общие принципы обеспечения безопасного функционирования автомобильного транспорта;
- модуль 2 - обеспечение безопасности при организации перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом;
- модуль 3 - обеспечение безопасности при организации перевозок крупногабаритных, тяжеловесных, и опасных грузов.

Каждый учебный модуль включает:

- общую характеристику деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и перевозок в соответствующем сегменте автотранспортной деятельности;
- основные требования к соответствующему аспекту обеспечения безопасности перевозок;
- указание на нормативные правовые акты, регламентирующие ОБДД в соответствующем сегменте автотранспортной деятельности;
- основные знания и умения, которые требуются от специалистов, ответственных за обеспечение безопасного функционирования автомобильного транспорта в субъектах транспортной деятельности;
- элементы «хорошей практики» ОБДД в соответствующем сегменте автотранспортной деятельности;
- вопросы для самопроверки.

Материалы пособия относятся к организации перевозок на территории Российской Федерации.

Необходимо учитывать, что система регулирования автотранспортной деятельности в Российской Федерации постоянно совершенствуется. В частности, вводятся в действие новые и корректируются действующие нормативные правовые акты.

В таблице 1 перечислены нормативные правовые акты, на которые имеются ссылки в данном пособии, и указаны их сокращенные наименования, используемые в тексте.

Положения нормативных правовых актов, приведенные в настоящем пособии, актуальны по состоянию на сентябрь 2014 года.

Составной частью настоящего пособия является презентация в формате PowerPoint, в которой содержатся:

- принципиальные основы данного курса, данные в сжатой форме для облегчения изучения и повторения материала;
- иллюстративные материалы, раскрывающие и дополняющие содержание текстовой части пособия.

**Нормативные правовые акты,
регламентирующие обеспечение безопасности дорожного
движения и безопасные условия перевозок**

Нормативный правовой акт	Сокращенное обозначение в Пособии
Международные договоры Российской Федерации	
Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов	ДОПОГ
Федеральные законы Российской Федерации	
Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»	ФЗ-БДД
Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»	ФЗ-Л
Федеральный закон от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации»	ФЗ-ООЗ
Федеральный закон от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля»	ФЗ-ЗПК
Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».	ФЗ-УАТ
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»	ФЗ-АД
Федеральный закон от 30.12.2001 № 197-ФЗ «Трудовой кодекс Российской Федерации»	ТК РФ
Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (принят Государственной думой 20 декабря 2001 года)	КОАП
Постановления Правительства Российской Федерации	
«Правила учета дорожно-транспортных происшествий» (утв. Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647)	УДТП
«Положение 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 Российской Федерации от 2 апреля 2012 г. № 280)	ЛПП

«Перечень 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)	ПРП
«Требования к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы» (утв. Постановлением Правительства России от 23 ноября 2012 г. № 1213)	ТТК
Правила дорожного движения. Утв. постановлением Совета Министров - Правительства РФ № 1090 от 23.10.1993	ПДД
«Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112)	ППП
«Правила перевозок грузов автомобильным транспортом» (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272)	ППГ
«Правила организованной перевозки группы детей автобусами» (утв. Постановлением Правительства России от 17 декабря 2013 г. № 1177)	ПОПД
Постановление Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2009 г. № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжелых грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации»	ВВТ
Приказы, распоряжения, другие ведомственные документы	
«Требования к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категории и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правила использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» (Утв. Приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36)	ТТГ
«Порядок оснащения транспортных средств тахографами» (утв. Приказом Минтранса России от 21 августа 2013 г. № 273)	ОТГ
«Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утв. приказом Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7)	ПОБ
«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» (утв. приказом Минтранса России) от 15 января 2014 г. № 7)	ПМП

«Об утверждении типовых программ квалификационной подготовки специалистов юридических лиц и предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте». Приказ Минтранса России от 23.07.1998 № 91	УТП
«Квалификационные требования к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом» (утв. приказом Минтранса РФ от 22 июня 1998 г. № 75)	КТС
«Положение о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта» (утв. Приказом Минтранса России и Минтруда России от 11 марта 1994 года № 13/11)	ППА
Приказ Минздравсоцразвития РФ от 12 апреля 2011 года № 302н «Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда»	ПВОП
Методические рекомендации «Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Организация и порядок проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств» (утв. Минздравом России и Минтрансом России 29 января 2002 г.)	МОБД
«Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» (утв. приказом Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15)	ПРВ
«Порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» (Утв. Приказом Минтранса России от 14 августа 2003 г. № 178)	ПФС
«Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов» (утв. Приказом Минтранса России от 24 июля 2012 г. № 258)	ПВС-КТГ
Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом (Утв. Приказом Минтранса России от 08.08.1995г. №73)	ПОГАТ
«Порядок обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций» (утв. Постановлением Минтруда России и Минобразования России от 13 января 2003 г. № 1/29).	ПООТ

«Требования к средствам навигации, функционирующим с использованием навигационных сигналов системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и предназначенным для обязательного оснащения транспортных средств категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов» (утв. Приказом Минтранса России от 31 июля 2012 г. № 285)	ТСН
«Инструкция по порядку оформления и выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы» (утв. Приказом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 3 сентября 2013 г. № АК-966фс)	ИПС
«Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей» (РД-200-РСФСР-12-0071-86-12, утв. Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 января 1986 г.)	ПППМ
Программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных организаций (РД-26127100-1070-01). (Утв. Минтрансом России 2 октября 2001 года.)	ПЗВ
Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации (утв. Минтрансом России 27 мая 1996 г.)	ИКТГ
Распоряжение Росавтодора от 15.02.2013 № 161-р «Об организации предоставления государственной услуги по выдаче 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 автомобильных дорог или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации или в международном сообщении»	РРА
Приказ Минтранса России от 27 апреля 2011 г. № 125 «Об утверждении порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств»	ПВГК
«Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов» утв. Приказом Минтранса РФ от 4 июля 2011 г. № 179.	ПВС-ОГ

МОДУЛЬ 1. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

В результате изучения данного модуля обучаемый должен:

Знать:

- общие требования к организации и осуществлению деятельности по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов, действующие в Российской Федерации;
- общие требования к организации и осуществлению деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;
- обязанности лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения;
- основы планирования деятельности по ОБДД;
- принципиальные положения обеспечения профессиональной компетентности и профессиональной пригодности работников автомобильного транспорта с позиции ОБДД;
- основы организации безопасной эксплуатации автотранспорта.

Уметь:

- разрабатывать и вести документацию по ОБДД в организации;
- организовывать работу по допуску к управлению транспортными средствами;
- организовывать обучение водителей в организации;
- организовывать техническое обслуживание транспортных средств;
- вести учет и анализ ДТП и нарушений ПДД в организации;
- планировать стажировку и инструктаж водителей.

Владеть:

- положениями правил обеспечения безопасности перевозок;
- основными принципами профессионального отбора водителей;
- методами проведения стажировок и инструктажей водителей по безопасности перевозок;
- принципами организации предрейсового и послерейсового контроля технического состояния транспортных средств.

1.1. Общие требования к организации и осуществлению деятельности по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов

1.1.1. Обеспечение безопасности движения – обязанность субъекта транспортной деятельности.

Одной из установленных законом обязанностей субъектов транспортной деятельности² является организация и осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Соответствующие требования сформулированы в статье 20 ФЗ БДД. В соответствии с ней, юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны:

- соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;
- организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;
- соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей;
- создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения;
- анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;
- организовывать проведение обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях³;
- обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;
- обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

² Субъект транспортной деятельности - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющий на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, предназначенных для перевозок пассажиров и грузов.

³ В соответствии с требованиями ФЗ - БДД, а также ФЗ-ОФЗ.

- оснащать транспортные средства тахографами - техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств.

Перечисленные обязанности направлены, в первую очередь, на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий, что и составляет предмет ОБДД.

1.1.2. Коммерческая выгода и безопасность автотранспортной деятельности.

Существует мнение, что реализация мер по обеспечению безопасности, как правило, находится в противоречии с коммерческими интересами субъекта транспортной деятельности. Любые мероприятия по ОБДД требуют затрат средств и времени; сотрудники отвлекаются от «производительной» работы. Водители, строго выполняющие все требования по обеспечению безопасности, приносят предприятию меньше доходов чем те, которые «ездят быстро» и не соблюдают режимов труда и отдыха.

Многолетняя отечественная и мировая практика опровергает эту точку зрения. Действительно, экономия на безопасности и рискованное вождение могут дать сиюминутную выгоду. Однако в долгосрочном аспекте предприятие с высоким уровнем безопасности имеет и более высокую рыночную репутацию, которая более всего ценится потребителями транспортных услуг. Такое предприятие также избегает штрафов и платежей, связанных с возмещением собственного и чужого ущерба, наносимого ДТП. Кроме того, высокая дисциплина и требовательность в отношении требований по обеспечению безопасности заставляет персонал быть более дисциплинированным также и в производственной и коммерческой деятельности.

Закон однозначно разрешает противоречие между безопасностью и коммерческой выгодой в пользу безопасности, декларируя приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности⁴. При этом он запрещает юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям в какой бы то ни было форме понуждать водителей к нарушению ими требований безопасности дорожного движения или поощрять за такое нарушение.

⁴ Ст. 3 ФЗ - БДД

1.1.3. Правила обеспечения безопасности перевозок.

Законом установлено, что субъекты транспортной деятельности обязаны соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Таковыми правилами являются, в частности, «Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утв. приказом Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7, далее – ПОБ).

ПОБ является наиболее актуальным документом, регламентирующим обязанности субъектов транспортной деятельности в части ОБДД. Содержащиеся в этом документе требования разбиты на три группы:

- 1) обеспечение профессиональной компетентности и профессиональной пригодности работников субъекта транспортной деятельности;
- 2) обеспечение соответствия транспортных средств, используемых в процессе эксплуатации, требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании;
- 3) обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов, включая перевозки в особых условиях.

Вопросы обеспечения профессиональной компетентности и профессиональной пригодности работников субъекта транспортной деятельности, а также обеспечения соответствия транспортных средств, используемых в процессе эксплуатации, требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании рассмотрены в настоящем учебном модуле.

Методы обеспечения безопасных условий перевозок пассажиров и грузов, включая перевозки в особых условиях, рассмотрены в модуле 2.

Модуль 3 посвящен вопросам обеспечения безопасности при перевозках автомобильным транспортом крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов.

Наряду с ПОБ, в отрасли действует значительное число нормативных правовых актов, регламентирующих различные аспекты ОБДД. К их числу относятся как документы, разработанные в последние годы, так и нормативные правовые акты, которые были введены в действие еще в советский период, однако не отменены и не утратили своей юридической силы.

Первоочередной задачей работников, связанных с ОБДД, является постоянное изучение содержания нормативных правовых актов с тем, чтобы они могли достаточно свободно ориентироваться в их положениях и использовать их в своей деятельности.

1.1.4. Особые требования к организациям, выполняющим перевозки.

В зависимости от характера эксплуатации автотранспортных средств, все субъекты транспортной деятельности подразделяются на две категории:

- субъекты, эксплуатирующие транспортные средства для удовлетворения **собственных нужд**;
- субъекты, выполняющие **перевозки**, т.е. оказывающие третьим лицам возмездные транспортные услуги, перевозя пассажиров или грузы на основе соответствующих договоров перевозки.

Принадлежность организации к той или иной группе определяется, прежде всего, видами деятельности, указанными в ее уставе, в частности – наличием или отсутствием в уставе понятия «перевозка» в том или ином сочетании.

Закон устанавливает к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, **осуществляющим перевозки** автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, дополнительные требования по сравнению с прочими субъектами транспортной деятельности. Эти требования сформулированы в п. п. 3 и 4 ст. 20 ФЗ-БДД.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, должны:

- обеспечивать наличие в организации должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения и прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;
- обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок и установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, если иное не устанавливается федеральным законом;
- обеспечивать наличие помещений и оборудования, позволяющих осуществлять стоянку, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, или заключение договоров со специализированными организациями о стоянке, техническом обслуживании и ремонте транспортных средств;
- организовывать и проводить предрейсовый контроль технического состояния транспортных средств.

Кроме того, юридические лица, осуществляющие перевозки автомобильным и наземным городским электрическим транспортом (это положение не относится к индивидуальным предпринимателям), имеют право устанавливать специальные правила и предъявлять к водителям транспортных средств дополнительные требования для обеспечения безопасности дорожного движения.

Такие правила или требования должны разрабатываться с учетом особенностей выполняемых перевозок и в пределах действующего законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

Необходимо учитывать, что, в соответствии с хорошей практикой, даже в тех организациях, которые осуществляют транспортировку людей и грузов исключительно для собственных нужд, эксплуатируя при этом значительный парк автомобилей, имеет смысл создание системы обеспечения безопасности дорожного движения, аналогичной той, которая обязательна для предприятий, выполняющих перевозки.

1.1.5. Ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения. Служба безопасности дорожного движения.

Важным требованием закона является требование наличия в организации, выполняющей автомобильные перевозки, должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения.

При этом следует иметь в виду, что данное требование не означает обязательного наличия соответствующей должности в штатном расписании организации.

Речь идет о возложении приказом по организации на того или иного сотрудника соответствующих **обязанностей** и об отражении этих обязанностей в его должностной инструкции. Именно эти документы являются объектом проверок, проводимых надзорными органами.

Основными функциями лица, ответственного за безопасность дорожного движения, являются:

- разработка мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, планирование и контроль их выполнения;
- ведение всей необходимой документации, связанной с ОБДД;
- непосредственная работа с персоналом организации, чья деятельность так или иначе влияет на обеспечение безопасности дорожного движения;
- взаимодействие от имени организации с ГАИ, дорожной инспекцией, другими структурами по вопросам ОБДД.

На практике часто возникает вопрос - на какое именно должностное лицо организации должны возлагаться соответствующие обязанности?

Если в штатном расписании организации имеются должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта, связанных с ОБДД и прямо предусмотренные «Положением о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта» (далее – ППА), а именно:

- руководители или заместители руководителей, отвечающие за обеспечение безопасности движения;
- начальники отделов (или иных подразделений) эксплуатации и безопасности дорожного движения, технического контроля, предприятий транспорта, колонн (маршрутов), отрядов;
- диспетчеры, механики отдела технического контроля (ОТК), механики (мастера) колонн, отрядов, -
то целесообразно возложение данных обязанностей на одного из этих руководителей или специалистов.

Если таких должностей в штатном расписании не имеется, то соответствующие обязанности могут быть возложены на любого сотрудника предприятия, чьи функции близки к функциям перечисленных выше категорий работников.

Индивидуальный предприниматель, осуществляющий перевозки, может возложить соответствующие обязанности на одного из своих сотрудников (если таковые имеются), либо поручить их выполнение третьему лицу, оформив такое поручение документально.

В Приложении 1 приведена примерная должностная инструкция для работника, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения.

Требование наличия в организации ответственного за ОБДД, является минимальным. В организациях с большим количеством водителей, ответственный за ОБДД, совмещающий эту работу с выполнением иных функций, может просто не справиться со своими обязанностями. В этом случае необходима выделенная штатная единица или специальное подразделение – служба обеспечения безопасности движения.

При решении вопроса о формировании подразделения ОБДД рекомендуется ориентироваться на следующие показатели:

- при численности водителей менее 50 человек допускается работу по обеспечению БДД возложить на сотрудника, совмещающего ее с другими обязанностями;
- при численности водителей 51 – 200 человек необходимо наличие специальной штатной единицы ответственного за ОБДД;
- при численности водителей 201 – 500 человек целесообразно создание службы (отдела) численностью не менее 2 человек;

- при численности водителей свыше 500 человек в службе БД на каждые 250 водителей должна вводиться дополнительная штатная единица.

Лицо, ответственное за обеспечение безопасности движения, должно иметь соответствующую квалификацию и периодически проходить аттестацию.

Это требование относится и к другим работникам, связанным с обеспечением безопасности дорожного движения на предприятии. Оно установлено «Положением о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта» (утв. Приказом Минтранса России и Минтруда России от 11 марта 1994 года № 13/11, далее – ППА).

На основании Приложения 1 к ППА, аттестации подлежат следующие работники предприятия:

- директор или заместитель директора, отвечающий за обеспечение БДД;
- начальник отдела (службы, группы) эксплуатации;
- начальник отдела (службы, группы) БДД, технического контроля;
- начальник отдела (службы, группы) предприятия (подразделения), связанного с эксплуатацией автотранспорта;
- начальник автомобильной (тракторной) колонны;
- диспетчер;
- механик (контрольный мастер, контролер) контрольно-технического пункта, отдела (службы) технического контроля и т.п.;
- механик (мастер) автомобильной (тракторной) колонны.

Аттестация исполнительных руководителей и специалистов организаций, независимо от форм собственности, проводится в аттестационных комиссиях региональных или иных органах государственного управления на транспорте, а в случае их отсутствия в органах, выдающих соответствующие лицензии организациям. Аттестация проводится один раз в пять лет.

Если в организации выявлены грубые нарушения норм и правил, регулирующих безопасную эксплуатацию транспортных средств, или совершаются транспортные происшествия с тяжелыми последствиями, может быть проведена досрочная аттестация.

Аттестация проводится с целью определения пригодности к работе по обеспечению безопасности движения на автомобильном транспорте. В процессе аттестации проверяется уровень знаний нормативно-правовых актов и технических норм по безопасности движения, способность применять эти знания в практической деятельности.

Аттестация проводится, как правило, после прохождения повышения квалификации по направлению «Безопасность дорожного движения», содержательно определяемому приказом Департамента автомобильного транспорта Минтранса РФ от 28.12.1993 № 34 «Об организации специальной подготовки и переподготовки лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий автотранспорта и горэлектротранспорта, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения».

Специалисты юридического лица или индивидуального предпринимателя обязаны пройти квалификационную подготовку по теме «Организация перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации» с получением удостоверения о профессиональной компетенции установленного образца (приказ Минтранса России от 23.07.1998 № 91 «Об утверждении типовых программ квалификационной подготовки специалистов юридических лиц и предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте»).

Срок действия данного удостоверения составляет 5 лет.

Квалификационной подготовке, необходимой для осуществления организационной деятельности по выполнению автомобильных перевозок пассажиров и грузов подлежат:

- специалисты, имеющие, в соответствии с образованием «автомобильного» профиля (Перечень соответствующих специальностей в соответствии с КТС приведен в Приложении 2) - по истечении 5 лет после окончания учебного заведения для повышения квалификации. Длительность – 32 часа;

- специалисты, имеющее высшее, среднее специальное образование «неавтомобильного» профиля, а также лица без специального (автотранспортного) образования – по программе длительностью 82 часа.

Если организация выполняет международные перевозки, подготовка специалистов проводится по особой программе.

Первоочередные действия ответственного за ОБДД. Если организация вновь создана и (или) должность ответственного за ОБДД вводится в ней впервые, то его первоочередными действиями после издания соответствующего приказа должны быть следующие:

- изучение основных документов, регламентирующих деятельность по ОБДД (см. таблицу 1 в введении к настоящему пособию);
- подготовка и утверждение руководителем организации собственной должностной инструкции (см. Приложение 1);
- формирование комплекта документации по ОБДД (см. Приложение 3)

- анализ штата водителей организации. На каждого водителя должна быть заведена личная карточка, в которую вносятся следующие данные: возраст, данные водительского удостоверения, категории транспортных средств, на которых имеет право работать водитель, образование, сведения о переподготовке, стаж работы общий и в данной организации, место жительства, контактные телефоны, данные по медицинскому освидетельствованию, закрепление за транспортным средством, проводимая с водителем предупредительная работа, учет нарушений ПДД, допущенные дорожно-транспортные происшествия. Карточки могут вестись в бумажной или электронной форме. Если учет водителей не ведется, одной из первоочередных задач является его организация;

- изучение структуры, численности, технического состояния и особенностей эксплуатации парка подвижного состава организации;

- организация работы контрольно-технического пункта (см. п. 1.3.5);

- организация проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей (см. п. 1.2.3).

1.1.6. Учет, анализ и расследование ДТП и нарушений правил ОБДД.

Любой субъект транспортной деятельности в соответствии с ФЗ-БДД обязан анализировать и устранять причины ДТП и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств.

Работа по анализу ДТП должна быть основана, прежде всего, на правильно организованном учете аварийности, который ведется в соответствии с УДТП. Существует также единая для всех владельцев автотранспорта «Форма учета ДТП владельцами транспортных средств», утвержденная Приказом Минтранса России от 02 апреля 1996 г. № 22 (см. Приложение 4). В организации, эксплуатирующей автотранспортные средства, должен быть журнал, соответствующий данной форме, куда заносятся данные обо всех ДТП с участием автомобилей организации.

Данные учета и анализа ДТП должны храниться в организации не менее трех лет.

ПОБ устанавливают следующий порядок действий в случае ДТП с участием транспортных средств, принадлежащих субъекту транспортной деятельности.

- 1) в отношении водителя устанавливаются:

- фамилия, имя, отчество, 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 требований ПОБ;

- 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 устанавливаются:

- 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 работник, ответственный 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 устанавливаются:

- фамилия, имя, отчество 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 лица, осуществлявшего инструктаж водителей (в предусмотренных ПОб случаях), соответствие указанного лица квалификационным и профессиональным требованиям, соблюдение требований к проведению инструктажа в соответствии с ПОб;
- фамилия, имя, отчество 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 ПОб;
- меры, принятые субъектом транспортной деятельности к водителям, имеющим административные правонарушения в области дорожного движения.

Учету и анализу, согласно требованию закона, подлежат не только ДТП, но и зафиксированные случаи нарушения правил дорожного движения. Целесообразно вести учет и анализ не только ПДД, но и всего комплекса правил, которые регламентируют работу по ОБДД и находятся в сфере внимания работника, ответственного за ОБДД. Форма для ведения такого учета приведена в Приложении 5.

Учет и анализ ДТП и случаев нарушений правил ОБДД позволяет оценивать эффективность проводимой работы по ОБДД, планировать перспективные мероприятия по ОБДД, оценивать личные качества водителей и выявлять водителей, относящихся к «группе риска», готовить данные для материального поощрения или наказания водителей по показателям аварийности (если в организации существует подобная практика).

Необходимо учитывать, что, в соответствии с УДТП, владельцы автотранспорта должны ежемесячно сверять сведения о ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств с управлением (отделом) органа внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям. Данное требование часто игнорируется на практике, однако его выполнение может быть предметом проверки со стороны надзорных органов.

Рекомендуется проводить сверку, направляя в органы внутренних дел официальный запрос от организации – субъекта транспортной деятельности.

1.1.7. Планирование, контроль и надзор деятельности по ОБДД

Работа по обеспечению БДД, проводимая в организации, должна осуществляться на основе соответствующего плана мероприятий и периодически контролироваться. Помимо внутреннего контроля, эта работа является объектом проверок со стороны надзорных органов.

План мероприятий формируется на ежегодной основе.

Примерная форма и структура плана приведены в Приложении 6.

Перечень обязательных мероприятий по подготовке работников к безопасной работе, а транспортных средств - к безопасной эксплуатации, а также периодичность проведения соответствующих проверок в отношении работника, ответственного за ОБДД, установлен ПОБ (см. таблицу 1.1).

Таблица 1.1

Мероприятия 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.

	Мероприятие	Периодичность проверок в отношении работника, ответственного за ОБДД
1. Мероприятия по подготовке работников 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, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 2008 г. N 16 «Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств»	не реже одного раза в шесть месяцев
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	не реже одного раза в шесть месяцев

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	не реже одного раза в квартал
1.4	Обеспечение водителей транспортных средств оперативной информацией по обеспечению безопасной перевозки путем проведения соответствующих инструктажей	не реже одного раза в квартал
1.5	Обеспечение проведения обязательных медицинских осмотров водителей	не реже одного раза в квартал
1.6	Мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП	не реже одного раза в квартал
1.7	Соблюдение условий работы водителей в соответствии с режимами труда и отдыха, установленными законодательством Российской Федерации, а также контроль за соблюдением указанных условий	не реже одного раза в шесть месяцев
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	не реже одного раза в квартал
2.4	Проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств в порядке и объемах, определяемых технической и эксплуатационной документацией изготовителей транспортных средств	не реже одного раза в квартал

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	не реже одного раза в квартал
2.6	Обеспечение стоянки (хранения) транспортных средств, исключающее доступ к ним посторонних лиц, а также самовольное их использование водителями субъектов транспортной деятельности	не реже одного раза в квартал

Результаты соответствующих проверок, которые проводит в отношении своего сотрудника - лица, ответственного за ОБДД, субъект транспортной деятельности, оформляются документально.

Обеспечение безопасности дорожного движения в организации в соответствии со ст. 30 ФЗ-БДД является предметом **федерального государственного надзора**.

Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения осуществляется уполномоченными федеральными органами исполнительной власти (далее - органы государственного надзора) согласно их компетенции.

К отношениям, связанным с осуществлением федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, организацией и проведением проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, применяются положения Федерального закона от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (далее - ФЗ-ЗПК). Данные положения применяются с учетом следующих особенностей:

1) Предметом проверки является соблюдение субъектами транспортной деятельности при осуществлении своей деятельности **обязательных** требований.

2) Основанием для включения плановой проверки в ежегодный план проведения плановых проверок является истечение одного года со дня:

- государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя;
- окончания проведения последней плановой проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя;
- начала осуществления юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем деятельности в соответствии с представленным в

уполномоченный федеральный орган исполнительной власти по федеральному государственному транспортному надзору уведомлением о начале осуществления следующих видов деятельности:

- предоставления услуг по перевозкам пассажиров и багажа по заказам автомобильным транспортом (за исключением осуществления таких перевозок по маршрутам регулярных перевозок, а также для обеспечения собственных нужд юридических лиц, индивидуальных предпринимателей);

- предоставление услуг по перевозкам грузов транспортными средствами, общая масса которых составляет свыше двух тонн пяти-сот килограммов (за исключением таких перевозок, осуществляемых для обеспечения собственных нужд юридических лиц, индивидуальных предпринимателей)⁵;

3) Основанием для проведения внеплановой проверки является:

- истечение срока исполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем выданного органом государственного надзора предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований;

- поступление в орган государственного надзора обращений и заявлений граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, информации от органов государственной власти (должностных лиц органа государственного надзора), органов местного самоуправления, из средств массовой информации о фактах нарушений обязательных требований, если такие нарушения создают угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, вреда окружающей среде, безопасности государства, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, угрозу возникновения аварий и (или) чрезвычайных ситуаций техногенного характера либо влекут причинение такого вреда, возникновение аварий и (или) чрезвычайных ситуаций техногенного характера;

- наличие приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора о проведении внеплановой проверки, изданного в соответствии с поручением Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации либо на основании требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.

4) Внеплановая выездная проверка на основании наличия указанного в предыдущем пункте соответствующего приказа (распоряжения)

⁵ В соответствии с п.п. 6 и 7 части 2 ст. 8 ФЗ-ЗППК

может быть проведена органом государственного надзора незамедлительно с извещением органа прокуратуры в порядке, установленном частью 12 статьи 10 ФЗ-ЗППК.

5) Предварительное уведомление юридического лица, индивидуального предпринимателя о проведении внеплановой выездной проверки не допускается.

В таблице 1.2. приведены все обязательные требования, предъявляемые к субъектам транспортной деятельности в соответствии со ст. 20 ФЗ-БДД.

Таблица 1.2

**Обязательные требования к субъектам
транспортной деятельности
(в соответствии со ст. 20 ФЗ-БДД)**

Требование	Распространение на субъектов транспортной деятельности:	
	эксплуатирующих автотранспорт для собственных нужд	осуществляющих перевозки пассажиров и грузов
Соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта	Распространяется	Распространяется
Организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения	Распространяется	Распространяется
Соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей	Распространяется	Распространяется
Создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения	Распространяется	Распространяется
Анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств	Распространяется	Распространяется

Организовывать проведение обязательных медицинских осмотров водителей	Распространяется	Распространяется
Организовывать проведение мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП	Распространяется	Распространяется
Обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения	Распространяется	Распространяется
Обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств	Распространяется	Распространяется
Оснащать транспортные средства тахографами	Распространяется	Распространяется
Обеспечивать наличие в организации должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения и прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность	Не распространяется	Распространяется
Обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок	Не распространяется	Распространяется
Обеспечивать наличие помещений и оборудования, позволяющих осуществлять стоянку, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, или заключение договоров со специализированными организациями о стоянке, техническом обслуживании и ремонте транспортных средств	Не распространяется	Распространяется
Организовывать и проводить предрейсовый контроль технического состояния транспортных средств	Не распространяется	Распространяется

Контрольные вопросы к п. 1.1:

1. Каковы основные обязанности субъектов транспортной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, установленные законодательно?
2. Как следует рассматривать соотношение приоритетов коммерческой выгоды и обеспечения безопасности в автотранспортной деятельности?

3. Какими основными нормативными правовыми актами регламентируются требования по обеспечению безопасности перевозок?

4. В чем различие между организациями, осуществляющими перевозки пассажиров и грузов на основании соответствующих договоров с третьими лицами, и транспортировку для собственных нужд?

5. Каковы дополнительные требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки автомобильным транспортом на основании договоров перевозки, по сравнению с прочими субъектами транспортной деятельности?

6. Перечислите основные функции лица, ответственного за безопасность дорожного движения.

7. Кто из работников Вашей организации может выполнять обязанности лица, ответственного за безопасность дорожного движения?

8. При каких условиях в организации целесообразно создание службы обеспечения безопасности движения?

9. На каких работников Вашего предприятия распространяется требование об обязательной периодической аттестации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения?

10. Опишите порядок учета, анализа и расследования ДТП в организации.

11. Какие основные мероприятия по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации включаются в соответствующий план?

12. В каком порядке проводятся органами Федерального государственного надзора проверки соблюдения субъектами транспортной деятельности обязательных требований по ОБДД при осуществлении своей деятельности?

1.2. Обеспечение профессиональной компетентности и профессиональной пригодности работников автомобильного транспорта с позиций обеспечения безопасности перевозок

1.2.1. Общие положения.

Профессиональная компетентность и профессиональная пригодность являются важнейшими характеристиками персонала организаций, эксплуатирующих автотранспортные средства, от которых напрямую зависит уровень безопасности движения и перевозок.

Профессиональная компетентность представляет собой совокупность профессиональных знаний, навыков и умений, которая формируется в результате профессиональной подготовки, переподготовки и накопления практического опыта.

Для успешного выполнения конкретной работы профессиональная компетентность должна быть дополнена профессиональной пригодностью – комплексом профессионально значимых качеств личности и ее психо-физиологических возможностей, включая состояние здоровья на момент выполнения конкретной работы.

Основной акцент в обеспечении профессиональной надежности персонала в организациях, эксплуатирующих автомобильный транспорт, по понятным причинам делается на работу с водителями.

Профессиональная компетентность и профессиональная пригодность **водителей** обеспечиваются на основе следующих мероприятий:

- контроля допуска к работе в качестве водителей только лиц, имеющих соответствующие этой работе документы;
- контроля состояния здоровья водителей в рамках системы обеспечения медицинской безопасности дорожного движения;
- контроля режима труда и отдыха водителей;
- стажировок водителей;
- инструктажей водителей;
- периодического повышения квалификации в рамках прохождения программы обучения;
- периодического информирования водителей путем проведения бесед, собраний, подготовки информационных бюллетеней и листовок, размещения на видных местах информационных табло и т.п.

Профессиональная компетентность и профессиональная пригодность работников, непосредственно связанных с движением транспортных средств (**за исключением водителей**), обеспечивается:

- проведением профессионального отбора и профессиональной подготовки соответствующих категорий работников;
- наличием у субъекта транспортной деятельности должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения и прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность.

1.2.2. Допуск к управлению транспортными средствами. Профессиональный отбор и профессиональная подготовка.

Понятие «водитель». Важно учитывать, что в контексте обеспечения безопасности дорожного движения (в частности – в контексте ст. 20 ФЗ-БДД) водителем считается любое лицо, которое управляет автотранспортным средством, эксплуатируемым данной организацией, независимо от его должности в штатном расписании.

Таким образом, все положения соответствующих нормативных правовых актов относятся не только к сотрудникам, занимающим в организации должности водителей согласно штатному расписанию, но ко всем, кто в силу производственной необходимости и, выполняя свои обязанности, садится за руль автотранспортного средства. В частности, если руководитель организации, совершая деловые поездки, сам управляет принадлежащим организации автомобилем, то он должен проходить медицинские осмотры, инструктажи, а в его должностной инструкции должны быть соответствующие функции. Это относится и к ситуации, когда сотрудник использует для деловых поездок собственный автомобиль, а организация на основании соответствующего договора компенсирует ему эксплуатационные расходы.

Водительское удостоверение. 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;

Управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами, не допускается.

Прием на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств. В соответствии со статьей 328 ТК РФ, работники, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, должны пройти профессиональный отбор и профессиональное обучение в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

В действующем законодательстве отсутствует понятие *«работы, непосредственно связанной с движением транспортных средств»*. Постановлением Правительства России от 19.01.2008 № 16

(далее – ПРП) утвержден перечень работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с *управлением транспортными средствами* или *управлением движением транспортных средств*. Соответствующие работы для автомобильного, городского наземного электрического транспорта, промышленного транспорта и дорожного хозяйства, определенные Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 2008 г. № 16 г. Москва «Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств» (ПРП), приведены в Приложении 7.

В правоприменительной практике принято, что к работам, непосредственно связанным с движением транспортных средств, относятся управление транспортными средствами, их техническое обслуживание и т.п.

Действующее законодательство не устанавливает обязательных требований к системе профессионального отбора водителей в организациях, эксплуатирующих транспортные средства. Вместе с тем, необходимо учитывать, что профессия водителя сопряжена с повышенным риском и потому объективно предъявляет повышенные требования к памяти, вниманию, координации движений, скорости и точности зрительно-двигательных реакций и другим качествам человека. Психологический отбор водителей, чьи индивидуальные качества в наибольшей степени соответствуют указанным требованиям, может существенно уменьшить аварийность в организации, эксплуатирующей автотранспорт.

С учетом этого многие субъекты транспортной деятельности вводят процедуру контроля профессиональных качеств водителей. Такой контроль проводится как при приеме на работу, так и при периодической аттестации водителей. При этом субъекты транспортной деятельности либо пользуются услугами специализированных организаций, либо применяют аппаратно-программные комплексы, разработанные для такого тестирования.

Профессиональный отбор на основе тестирования позволяет:

- оценить степень соответствия профессиональных способностей уровню требований профессии водителя при приеме на работу;
- группировать действующих водителей организации по степени их профессиональной пригодности, в частности, для решения вопроса об использовании водителей в наиболее сложных условиях выполнения перевозок;
- оценивать динамику профессионального роста водителей.

1.2.3. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Контроль состояния здоровья водителей.

Система организации медицинского обеспечения безопасности дорожного движения предусматривает комплекс мероприятий, включающих как медицинскую профилактику дорожно-транспортных происшествий, так и медицинскую помощь при их совершении.

Одним из основополагающих факторов обеспечения безопасности дорожного движения является состояние здоровья водителя. Высокая интенсивность дорожного движения за счет значительного роста количества автотранспортных средств предъявляет к водителям повышенные требования в плане состояния здоровья. Своевременно определить нарушения и отклонения в состоянии здоровья водителей возможно лишь при регулярном прохождении ими медицинских освидетельствований и осмотров.

Важное значение имеет также проведение санитарно-просветительной и методической работы.

В соответствии со ст. 23 ФЗ-БДД, медицинское обеспечение безопасности дорожного движения включает:

- медицинские освидетельствования;
- обязательные предварительные, периодические (не реже одного раза в два года), предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры;
- проведение санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения;
- обучение водителей навыкам оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

Обязательные медицинские освидетельствования проводятся в целях определения наличия (отсутствия) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами.

Обязательные медицинские освидетельствования проводятся в следующих случаях:

- обязательное медицинское освидетельствование кандидатов в водители;
- обязательное медицинское освидетельствование водителей в связи с заменой водительского удостоверения после истечения срока его действия, либо в связи с возвратом водительского удостоверения после истечения срока лишения права на управление транспортными средствами в случае, если прохождение обязательного медицинского освидетельствования требуется в соответствии с законодательством

Российской Федерации об административных правонарушениях, либо в связи с возвратом водительского удостоверения после отбытия наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью (в случае лишения права на управление транспортными средствами);

- внеочередное обязательное медицинское освидетельствование тех водителей, при проведении обязательного периодического медицинского осмотра которых выявлены признаки заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниями, либо ранее не выявлявшимися медицинскими показаниями или медицинскими ограничениями к управлению транспортными средствами и подтвержденных по результатам последующих обследования и лечения.

Обязательное медицинское освидетельствование проводится за счет средств водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств).

Обязательное медицинское освидетельствование проводится в медицинских организациях государственной, муниципальной и частной систем здравоохранения, имеющих соответствующую лицензию. При этом обследование врачом-психиатром, врачом психиатром-наркологом осуществляется только в специализированных медицинских организациях государственной и муниципальной систем здравоохранения по месту жительства либо месту пребывания водителя (кандидата в водители).

По результатам обязательного медицинского освидетельствования медицинскими организациями составляется соответствующее медицинское заключение, которое изготавливается в двух экземплярах. Один экземпляр заключения остается в выдавшей его медицинской организации, а другой выдается водителю (кандидату в водители).

Обязательные медицинские осмотры проводятся в следующих случаях:

- обязательные *предварительные* медицинские осмотры проводятся при приеме водителей на работу;
- обязательные *периодические* медицинские осмотры проводятся в течение всего времени водителя не реже одного раза в два года⁶.

⁶ Периодичность осмотров установлена п. 27 Приложения № 2 к Приказу Минздравсоцразвития РФ от 12 апреля 2011 года № 302н «Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда».

Субъект транспортной деятельности обязан контролировать сроки прохождения водителями периодических медицинских осмотров и своевременно направлять водителей на такие осмотры;

- обязательные *предрейсовые* медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица водителя, за исключением водителей, управляющих транспортными средствами, выезжающими по вызову экстренных оперативных служб;

- обязательные *послереисовые* медицинские осмотры проводятся в течение всего времени водителя, если такая работа связана с перевозками пассажиров или опасных грузов.

Во всех случаях обязательные медицинские осмотры проводятся за счет средств работодателя.

Требование о прохождении обязательных медицинских осмотров распространяется также и на индивидуальных предпринимателей в случае самостоятельного управления ими транспортными средствами, осуществляющими перевозки.

Обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры проводятся в медицинских организациях государственной, муниципальной и частной систем здравоохранения, имеющих соответствующую лицензию.

Медицинское заключение по результатам обязательного предварительного или обязательного периодического медицинского осмотра изготавливается в двух экземплярах, один из которых остается в выдавшей его медицинской организации, а другой выдается водителю транспортного средства для представления работодателю, у которого хранится.

Обязательные предрейсовые и послереисовые медицинские осмотры водителей проводятся как привлекаемыми, так и штатными медицинскими работниками. В последнем случае в организации может быть создано специализированное подразделение (кабинет врача, здравпункт, медицинский кабинет, медицинская часть и др.).⁷

В соответствии с ПОБ, 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.

⁷ См. также Методические рекомендации по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения (МОБД).

1.2.4. Соблюдение режима труда и отдыха водителей.

Согласно ПОб, субъект транспортной деятельности должен обеспечивать контроль соблюдения установленного законодательством Российской Федерации режима рабочего времени и времени отдыха водителей.

Все вопросы организации работы и отдыха водителей, работающих на территории Российской Федерации, регламентируются «Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей», утвержденным приказом Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15 (далее – ПРВ)⁸.

ПРВ устанавливает продолжительность рабочего времени и времени отдыха для различных видов деятельности и условий выполнения перевозок, порядок учета рабочего времени и времени отдыха, порядок организации сверхурочной работы водителей, другие особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей.

Соблюдение в организации режима рабочего времени и времени отдыха водителей является одним из предметов проверок, проводимых надзорными организациями. Непосредственным объектом проверки при этом являются графики работы (сменности) на линии. В соответствии с ПРВ такие графики 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 (междусменного) и еженедельного отдыха.

График работы (сменности) утверждается работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

На междугородных перевозках при направлении водителей в дальние рейсы, при которых водитель за установленную графиком работы (сменности) продолжительность ежедневной работы не может вернуться к постоянному месту работы, работодатель устанавливает водителю задание по времени на движение и стоянку автомобиля с учетом норм ПРВ.

Дополнительным требованием, связанным с контролем соблюдения режимов труда и отдыха водителей, является необходимость оснащения автомобилей определенных категорий тахографами –

⁸ Необходимо иметь в виду, что требования этого документа не распространяются на водителей, занятых на международных перевозках, а также работающих в составе вахтовых бригад при вахтовом методе организации работ.

устройствами, которые обеспечивают непрерывную некорректируемую регистрацию информации о параметрах движения автомобиля, а также о режиме труда и отдыха водителей.

Требования к тахографам, категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, а также правила использования, контроля и обслуживания тахографов установлены Приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» (далее – ТТТ).

Порядок оснащения автомобилей тахографами установлен Приказом Минтранса России от 21 августа 2013 г. № 273 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами» (далее – ОТТ).

Обязательное применение тахографов на автомобильном транспорте в России (за исключением международных перевозок) началось относительно недавно. Поэтому предусмотрено последовательное оснащение парка автомобилей тахографами по категориям автотранспортных средств, которое должно быть завершено в период до 2018 года (см. Приложение 8).

1.2.5. Стажировка водителей.

Необходимость проведения стажировки водителей определяется Постановлением Минтруда России и Минобразования России от 13 января 2003 г. № 1/29 «Об утверждении Порядка обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций» (далее – ПООТ). В соответствии с этим документом, работодатель обеспечивает обучение лиц, принимаемых на работу с вредными и/или опасными условиями труда, безопасным методам и приемам выполнения работ со стажировкой на рабочем месте.

Управление транспортными средствами относятся к работам с вредными и/или опасными условиями труда. Таким образом, стажировка водителей необходима для любого субъекта транспортной деятельности, независимо от характера использования транспортных средств.

При организации и проведении стажировки на практике целесообразно руководствоваться «Положением о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей» (РД-200-РСФСР-12-0071-86-12, далее - ПППМ).

Основной задачей стажировки является обеспечение профессиональной надёжности водительского состава и повышение мастерства путём адаптации водителя к условиям работы на конкретном маршру-

те и конкретной марке автомобиля, а также закрепление и совершенствование их знаний, умений и навыков, обеспечивающих безопасное управление транспортным средством при перевозке грузов и обслуживании пассажиров.

Стажировка должна проводиться:

- перед началом работы по окончании обучения;
- при приеме на работу на новое предприятие (независимо от имеющихся категорий, стажа на предыдущем месте работы и т.п.);
- при перерыве в работе в качестве водителя более 12 месяцев;
- при переводе на новый тип транспортного средства или новый маршрут;
- перед началом работы на горных маршрутах.

Допуск водителя к работе на транспортном средстве любой модели без предварительной стажировки запрещён.

Стажировка должна осуществляться на автомобилях того типа и марки, и на тех маршрутах, на которых водители будут в дальнейшем самостоятельно работать.

Стажировка должна осуществляться под руководством опытных водителей-наставников, которые назначаются приказом по предприятию. Водители-наставники подбираются из числа наиболее опытных и дисциплинированных водителей, имеющих стаж работы на автобусах не менее пяти лет, шасси грузовых автомобилей не менее трёх лет и не допустивших за указанный период нарушений Правил дорожного движения и дорожно-транспортных происшествий по своей вине.

Стажировка включает обычно следующие этапы:

- проверка знания стажером ПДД;
- внутрипарковая работа (изучение транспортного средства, приобретение и закрепление навыков работы с органами управления, маневрирование на закрытых площадках и внутрипроизводственных территориях, изучение требований охраны труда, пожарной безопасности и т.д.);
- работа на линии (изучение расположения транспортного средства на проезжей части в различных условиях, обгона, встречного разъезда, способов парковки, работы с грузом или с пассажирами и т.д.);
- контрольная поездка.

Стажировка оформляется стажировочным листом, который заводится на каждого стажера. В стажировочный лист вносятся следующие данные:

- Ф.И.О. и личные данные стажера (должность, номер водительского удостоверения, стаж работы водителем);
- вид и объем стажировки;

- Ф.И.О. наставника;
- отметки о прохождении этапов стажировки и подписи лиц, проводивших соответствующие этапы;
- замечания о работе стажера и заключение о результатах стажировки.

Стажировочный лист при его оформлении подписывается сотрудником кадрового подразделения, а по завершении стажировки – водителем-наставником и стажером. Заполненные стажировочные листы передаются в кадровое подразделение для учета соответствующих данных в личных делах водителей.

Контроль на линии. Контроль за работой транспортных средств на маршрутах и объектах работ (контроль на линии) проводится с целью предупреждения дорожно-транспортных происшествий и нарушений водителями правил дорожного движения. Для осуществления такого контроля привлекается руководящий и инженерно-технический состав организации.

Контроль на линии осуществляется в соответствии с графиком, который составляется ежемесячно и утверждается лицом, ответственным за БДД на предприятии. Контроль осуществляется, как правило, на автомобиле службы безопасности движения, а при его отсутствии для этого выделяется другое транспортное средство.

При проведении контроля на линии проверяется:

- наличие у водителя удостоверения на право управления транспортом, путевых документов, правильность их оформления;
- соблюдение водителем правил дорожного движения и установленного маршрута движения;
- состояние здоровья водителя;
- укомплектованность автомобиля в соответствии с требованиями правил дорожного движения, а также снаряжением и оборудованием, предназначенным для данного вида транспортных средств;
- при перевозках грузов - правильность размещения и укладки груза;
- при перевозке пассажиров - соблюдение правил перевозки пассажиров;
- техническое состояние транспортного средства (наличие люфта рулевого колеса, состояние рулевых тяг и шарнирных сочленений, крепление поворотных рычагов и рулевой сошки, состояние и герметичность тормозной системы, наличие и правильность установки зеркал заднего вида, исправность замков дверей кабины, состояние и крепление дисков колес, давление воздуха и состояние шин, работоспособность приборов освещения и сигнализации, исправность спидометра, тахографа и наличие пломб).

В ходе осуществления линейного контроля может проверяться также выполнение водителем дополнительных требований по ОБДД, установленных данной организацией.

По результатам контроля составляется акт. Если контроль на линии выявил упущения или нарушения со стороны водителя или лиц, ответственных за выпуск автомобиля на линию, на основании акта к ним могут быть применены соответствующие дисциплинарные меры.

1.2.6. Инструктаж водителей по безопасности перевозок.

Целью инструктажа водителей является обеспечение их информацией, необходимой, прежде всего, для безопасного выполнения перевозок.

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 не зависящим 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.

В зависимости от периодичности проведения инструктажа и характера сообщаемой водителям информации различают вводный, пред рейсовый, сезонный и специальный инструктаж.

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 в данной организации;
- 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 - пассажироместимость);
- 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 данному маршруту движения впервые, при перевозке детей, а также 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;
- особые меры по обеспечению безопасности 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 не зависящим 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).

Сезонный инструктаж проводится 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.

Проведение инструктажей является обязательным требованием! Субъекту транспортной деятельности запрещается допускать водителей к работе, связанной с управлением транспортными средствами, без прохождения ими соответствующих инструктажей.

Для правильной организации и проведения инструктажей субъектом транспортной деятельности разрабатываются соответствующие плано-распорядительные документы. Обычно к их числу относятся:

- приказ об организации инструктажей водителей. Этим приказом определяются общие цели проведения инструктажей, назначаются ответственные за проведение различных видов инструктажей, а также ответственный за организацию и контроль проведения инструктажей всех видов (обычно эта обязанность возлагается на должностное лицо, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения). Приказом утверждается также положение о проведении инструктажей и программа проведения инструктажей;

- положение об организации инструктажей определяет виды инструктажей, обозначает их цели и содержание инструктажей различных видов, периодичность и порядок их проведения, нормативные документы (правила, инструкции и т.п.), используемые при проведении инструктажей. Положением определяется также порядок контроля периодичности и качества проведения инструктажей, а также порядок документального учета проведения инструктажей;

- программа проведения инструктажей (могут разрабатываться отдельные программы для разных видов инструктажей). Программа определяет основные вопросы, освещаемые в ходе инструктажа, используемые при этом положения нормативных правовых актов, инструкций и других документов, а также время, отводимое на инструктаж по каждому вопросу;

- журналы регистрации инструктажей, в которых фиксируется вид инструктажа, дата его проведения, а также фамилии имена, отчества и должности лиц, проходивших и проводивших инструктаж. Журнал регистрации инструктажей может быть единым (для небольшой организации) или вестись по каждому виду инструктажа и/или по каждому подразделению субъекта транспортной деятельности, где проводится инструктаж.

1.2.7. Обучение водителей.

ФЗ-БДД требует от субъектов транспортной деятельности создавать условия для повышения квалификации водителей.

В соответствии с ПОБ, повышение профессионального мастерства водителей осуществляется путем организации занятий необходимых для обеспечения безопасности дорожного движения с периодичностью не реже одного раза в год, по соответствующим учебным планам и программам ежегодных занятий с водителями.

Реализация этого положения проводится на основе разработанного Минтрансом России документа «Учебно-тематический план и программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных организаций» (РД-26127100-1070-01, далее – ПЗВ). Эта так называемая «двадцатичасовая программа» является в настоящее время методиче-

ской основой для проведения периодического обучения водителей и в транспортных предприятиях, и в специализированных организациях, осуществляющих подготовку водителей. Ею пользуется абсолютное большинство субъектов транспортной деятельности и учебных организаций, несмотря на то, что подзаконный акт, которым она была введена в действие, был отменен⁹. Необходимо учитывать также, что конкретная транспортная организация имеет право увеличивать объем часов или корректировать программу обучения в соответствии с особенностями выполняемых перевозок.

В крупных транспортных организациях обучение по двадцатичасовой программе организуется на месте, для чего привлекаются специалисты по подготовке водителей, инженеры по безопасности дорожного движения, наиболее опытные технические работники автотранспортных организаций, водители-наставники и водители-инструкторы, медицинские работники, а также, по необходимости, специалисты других организаций.

Небольшие транспортные предприятия для обучения водителей пользуются услугами специализированных учебных и учебно-методических центров, имеющих соответствующую аккредитацию.

Учебные группы при проведении занятий формируется численностью до 30 человек. Продолжительность учебного часа теоретических занятий - 45 минут, при проведении практических занятий - до 60 минут, включая время на подведение итогов, оформление документации и смену обучаемых. По окончании занятий по пяти разделам проводится общий итоговый зачет. Сведения об обучении и результаты итогового зачета заносятся в личное дело водителя.

Контрольные вопросы к п. 1.2

1. Как можно определить понятия профессиональной компетентности и профессиональной пригодности?
2. Какие мероприятия обеспечивают компетентность и профессиональную пригодность водителей?
3. Какие мероприятия обеспечивают компетентность и профессиональную пригодность работников, непосредственно связанных с движением транспортных средств (кроме водителей)?
4. Что означает термин «водитель» в контексте обеспечения безопасности дорожного движения в транспортной организации?

⁹ Приказ Минтранса России от 25 января 2011 г. № 18 «О признании утратившим силу приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 9 марта 1995 г. № 27».

5. Как трактуется на практике понятие «работ, непосредственно связанных с движением транспортных средств»?
6. Какие задачи позволяет решать профессиональный отбор водителей на основе тестирования?
7. Что включается в комплекс медицинского обеспечения безопасности дорожного движения?
8. В каких случаях проводятся обязательные медицинские освидетельствования водителей?
9. В каких случаях проводятся обязательные медицинские осмотры водителей?
10. Каким документом регламентируются вопросы организации работы и отдыха водителей, работающих на территории Российской Федерации?
11. Что такое тахограф? Как данные, фиксируемые тахографом, способствуют обеспечению безопасности дорожного движения?
12. Что является основной задачей стажировки водителей?
13. Когда проводится стажировка водителей?
14. С какими целями проводится контроль работы водителей и транспортных средств на линии?
15. Назовите основные разновидности проводимого с водителями инструктажа?
16. Какую информацию должны получать водители в ходе инструктажа?
17. Что такое «двадцатичасовая программа» обучения водителей?

1.3. Обеспечение безопасности эксплуатируемых автотранспортных средств.

1.3.1. Общие положения.

В соответствии с ФЗ-БДД, юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения

Выполнение этого требования обеспечивается комплексом мероприятий организационного и технического характера.

1.3.2. Ответственность за обеспечение технического состояния транспортных средств.

В любой организации, эксплуатирующей автотранспорт, должен быть определен и назначен приказом сотрудник, который отвечает за обеспечение технического состояния транспортных средств и обеспечение их безопасной эксплуатации.

В организациях, эксплуатирующих значительный парк автотранспортных средств и имеющих собственную ремонтно-техническую базу, эти обязанности обычно возлагаются на руководителя технической службы. В небольших организациях их выполняет лицо, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения.

Основными обязанностями сотрудника, ответственного за обеспечение технического состояния транспортных средств и их безопасную эксплуатацию, являются:

- обеспечение безаварийной работы транспортных средств на линии, выпуск их на линию и выявление неисправностей при приеме с линии по окончании работы;
- контроль правильности эксплуатации транспортных средств и надзор за состоянием транспортных средств на линии;
- организация периодических ТО ТС в соответствии с требованиями изготовителей на основе соответствующего плана-графика;
- контроль качества работ по техническому обслуживанию транспортных средств;
- оформление документации, необходимой для ремонта транспортных средств с аварийными повреждениями;
- контроль правильности межсменного хранения транспортных средств;
- организация своевременного проведения технического осмотра транспортных средств;

- организация (и/или непосредственное участие) в ежедневном технический контроле технического состояния транспортных средств, выходящих на линию и возвращающихся на места хранения;
- контроль выполнения условий договора с организацией, которая выполняет техническое обслуживание и ремонт транспортных средств (если ТО и ТР выполняются силами сторонней организации);
- контроль за техническим состоянием спидометров и тахографов.

Сотрудник, ответственный за обеспечение технического состояния транспортных средств и их безопасную эксплуатацию, должен быть наделен следующими полномочиями:

- не выпускать на линию транспортные средства с техническими неисправностями;
- не принимать из ТО и ТР транспортные средства с невыполненным объемом работ или имеющие неисправности;
- запрещать выпуск на линию транспортных средств, не прошедших периодический технический осмотр или не зарегистрированных в установленном порядке.

Указанные обязанности и полномочия должно быть отражены в должностной инструкции сотрудника, ответственного за обеспечение технического состояния транспортных средств и их безопасную эксплуатацию.

1.3.3. Регистрация транспортных средств.

Для выполнения перевозок пассажиров и грузов необходимо использовать транспортные средства, допущенные к эксплуатации в установленном порядке. Это означает следующее:

- транспортные средства должны быть в установленном порядке зарегистрированы и иметь государственные номерные знаки;
- на каждое транспортное средство должен быть оформлен документ, подтверждающий осуществление владельцем обязательного страхования своей гражданской ответственности в соответствии с законом;
- транспортные средства должны проходить периодический технический осмотр в соответствии с требованиями, установленными для данного типа транспортных средств.

Если в конструкцию зарегистрированных транспортных средств, в том числе в конструкцию их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения, вносятся изменения (т.е. производится переоборудование транспортных средств), для допуска автотранспортного средства необходимо проведение предусмотренных законодательством процедур:

- получение разрешения;
- оформление заключения о проведенном переоборудовании;
- внесение изменений в регистрационные документы.

1.3.4. Организация технического обслуживания и ремонта транспортных средств.

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить организацию технического обслуживания и ремонта используемых транспортных средств в соответствии с предписаниями изготовителя.

Документом, на основе которого организуется своевременное техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, является План-график технического обслуживания транспортных средств.

Такой план-график разрабатывается сотрудником, ответственным за обеспечение технического состояния транспортных средств и их безопасную эксплуатацию, согласовывается со службой эксплуатации и утверждается руководителем организации.

1.3.5. Предрейсовый и послерейсовый контроль технического состояния транспортных средств.

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить проведение предрейсового контроля технического состояния транспортного средства. Выпуск на линию транспортных средств, не прошедших предрейсовый контроль технического состояния, запрещается.

Хорошей практикой является также проведение послерейсового контроля подвижного состава при возврате с линии. Его организация позволяет немедленно выявить возникшие неисправности (в том числе, по замечаниям водителя) и в кратчайший срок подготовить транспортное средство к дальнейшей безопасной эксплуатации.

Контроль технического состояния транспортных средств при выпуске на линию и возврате с линии, а также проверка качества выполнения технического обслуживания производится на контрольно-техническом пункте (КТП).

КТП должен иметь следующее основное оборудование:

- смотровая канава (эстакада, подъемник) для осмотра ходовой части, трансмиссии, тормозных систем и рулевого управления;
- приборы для измерения люфта рулевого управления, для проверки и регулировки света фар, для проверки содержания вредных веществ в отработавших газах двигателя автомобиля, для проверки давления в шинах колес;
- комплект слесарного инструмента.

Все измерительные приборы должны иметь свидетельство о государственной поверке и проходить ее ежегодно в уполномоченных органах.

Для эффективного контроля технического состояния целесообразна разработка комплекта технологических карт, которыми должен руководствоваться персонал КТП. Технологические карты разрабатываются для каждого вида контроля, в частности – для контроля при выпуске на линию, для контроля при возврате с линии, по контролю качества выполнения ТО-1 и ТО-2.

При разработке технологических карт следует руководствоваться положениями следующих документов:

- «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» и «Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается выпуск автомобилей на линию (оба документа даны приложением к ПДД);

- ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки».

На КТП должны также иметься контрольно-регулирующие данные для всех типов и марок подвижного состава, эксплуатируемого организацией.

Если проведенный контроль выявил наличие неисправностей, исключающих выпуск автотранспортного средства на линию, необходимо устранение выявленных несоответствий и проведение повторного контроля технического состояния.

Сведения о контроле технического состояния транспортного средства фиксируются в путевых листах.

1.3.6. Защита транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить защиту транспортных средств от актов незаконного вмешательства в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности.

Обеспечение транспортной безопасности является важнейшей задачей, методы решения которой разрабатываются компетентными органами применительно к различным видам предприятий и транспортной деятельности.

Наилучшим вариантом обеспечения защиты транспортных средств от актов незаконного вмешательства является обращение в компетентные органы и организация работы на основе полученных от них рекомендаций.

Контрольные вопросы к п. 1.3

1. Каковы основные обязанности сотрудника ответственного за обеспечение технического состояния транспортных средств и их безопасную эксплуатацию?
2. Что включает понятие «транспортные средства, допущенные к эксплуатации в установленном порядке»?
3. Какие процедуры необходимы для того, чтобы переоборудованное (с внесением изменений в его конструкцию) автотранспортное средство было допущено к дальнейшей эксплуатации?
4. Каким документом обеспечивается организация технического обслуживания и ремонта транспортных средств?
5. В каких целях проводятся предрейсовый и послерейсовый контроль транспортных средств?
6. Что такое контрольно-технический пункт?
7. Какое основное оборудование должен иметь контрольно-технический пункт?
8. Каким целям служат технологические карты, используемые на контрольно-техническом пункте?
9. Как рекомендуется организовать работу по защите транспортных средств от актов незаконного вмешательства?

МОДУЛЬ 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В результате изучения данного модуля обучаемый должен:

Знать:

- общие принципы обеспечения безопасности при перевозках пассажиров и грузов;
- порядок лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров;
- особенности ОБДД при организации и выполнении перевозок пассажиров по заказам и организованных перевозок детей;
- порядок соблюдения разрешенных весовых и габаритных параметров автотранспортных средств;
- требования по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов в особых условиях.

Уметь:

- разрабатывать документы, необходимые для обеспечения безопасности при организации и выполнении различных видов перевозок пассажиров;
- контролировать правильность размещения и закрепления груза на автотранспортных средствах;
- определять предельно допустимые весовые и габаритные параметры при подготовке перевозки по определенному маршруту.

Владеть:

- положениями документов, регламентирующих отдельные виды перевозок пассажиров и грузов;
- методами безопасного размещения и крепления перевозимых грузов;
- принципами организации безопасной работы автомобилей-такси.

2.1. Обеспечение безопасности при перевозках пассажиров.

2.1.1. Общие положения.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом являются важнейшим сектором транспортной отрасли. Ежегодно в городском, пригородном, междугородном и международном сообщении автомобильным транспортом перевозится более 12 миллиардов пассажиров, что составляет почти 60% всего объема пассажирских перевозок в стране. Городские автобусные маршруты являются основой общественного транспорта в большинстве населенных пунктов России.

Вместе с тем, с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения автомобильный пассажирский транспорт является наиболее проблемным сегментом. Причинами являются массовость и высокая

доступность автомобильных перевозок, быстрое развитие сектора индивидуальных предпринимателей, осуществляющих эксплуатацию автобусов и такси. Становление и развитие конкурентной среды на рынке транспортных услуг повлекло за собой дополнительные проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Не случайно автомобильные перевозки пассажиров являются в настоящее время единственным лицензируемым видом автотранспортной деятельности в России.

На дорогах Российской Федерации с участием лицензируемых автотранспортных средств ежегодно происходит более 6,5 тысяч ДТП, при этом почти 40% - по вине водителей этих автотранспортных средств.

Наряду с общими требованиями по обеспечению безопасности, описанными в учебном модуле 1 настоящего пособия, к субъектам транспортной деятельности, осуществляющими перевозки пассажиров, предъявляются:

- набор лицензионных требований (описаны в п. 2.1.2 настоящего учебного модуля);
- дополнительные требования при выполнении регулярных перевозок пассажиров (описаны в п. 2.1.3 настоящего учебного модуля);
- дополнительные требования при перевозках пассажиров по заказам, в частности – организованных перевозок детей (описаны в п. 2.1.4 настоящего учебного модуля);
- дополнительные требования по обеспечению безопасности при выполнении перевозок в особых условиях (описаны в п. 2.3 настоящего учебного модуля).

2.1.2. Лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров.

Одним из важнейших механизмов обеспечения безопасности при перевозках пассажиров является лицензирование соответствующей деятельности.

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

Порядок лицензирования в Российской Федерации установлен Федеральным законом от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности (далее – ФЗ-Л).

Видами деятельности по перевозке пассажиров, подлежащими лицензированию, являются регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении, а также регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении.

Лицензированию подлежат указанные перевозки, если они выполняются транспортными средствами, оборудованными для перевозки более 8 человек.

Необходимо учитывать, что **лицензированию не подлежат:**

- перевозки пассажиров транспортными средствами вместимостью восемь и менее пассажиров (например, легковое такси);
- перевозки пассажиров по заказам. В данном случае необходимо уведомление о начале деятельности в уполномоченный государственный орган;
- перевозки пассажиров для обеспечения собственных нужд организации или индивидуального предпринимателя (например, перевозка собственных работников к месту работы или от него).

Лицензирование перевозок пассажиров осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) и ее территориальными органами.

Лицензия может предоставляться как юридическим лицам, так и индивидуальным предпринимателям. Порядок лицензирования определен Постановлением Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012 г. № 280 «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)» (далее – ЛПП). Соответствующее положение отвечает положениям ФЗ-Л.

Лицензионными требованиями при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров являются:

а) наличие у соискателя лицензии (далее - лицензиата) принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств;

б) наличие у лицензиата водителей, заключивших с ним трудовой договор или договор об оказании услуг и имеющих необходимые квалификацию и стаж работы, а также прошедших медицинское освидетельствование в установленном порядке;

в) наличие у лицензиата специалиста, осуществляющего пред рейсовый медицинский осмотр водителей транспортных средств, имеющего высшее или среднее профессиональное медицинское образование и прошедшего обучение по дополнительной образовательной

программе «Проведение предрейсового осмотра водителей транспортных средств», или наличие договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию;

г) наличие у лицензиата на праве собственности или на ином законном основании необходимых для выполнения лицензируемых перевозок транспортных средств, соответствующих по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении;

д) использование лицензиатом транспортных средств, оснащенных в установленном порядке техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха;

е) использование лицензиатом транспортных средств, оснащенных в установленном порядке аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS;

ж) соблюдение лицензиатом требований, установленных статьей 20 ФЗ-БДД;

з) соблюдение лицензиатом требований, предъявляемых к перевозчику в соответствии с ФЗ-УАТ и ППП.

Таким образом, комплекс лицензионных условий направлен на обеспечение безопасности и включает значительное число требований, общих для всех субъектов транспортной деятельности, выполняющих перевозки.

Для получения лицензии соискатель лицензии направляет или представляет в лицензирующий орган заявление, копии учредительных документов, документ, подтверждающий уплату государственной пошлины за предоставление лицензии, а также:

а) 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, талонов о прохождении технического осмотра транспортных средств;

б) копии документов, подтверждающих наличие у соискателя лицензии принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений, права на которые не зарегистрированы в Едином государственном реестре прав на недвижимое имущество и сделок с ним (в случае, если такие права зарегистрированы в указанном реестре, - сведения об этих помещениях), а также оборудования для осуществления технического

обслуживания и ремонта транспортных средств, либо копия договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств.

Если лицензиат не заключает договор со специализированной организацией и желает осуществлять техническое обслуживание и ремонт транспортных средств самостоятельно, то документом, подтверждающим такую возможность, может быть сертификат соответствия на выполнение данных работ и услуг. При наличии такого сертификата необходимо также представить описание производственной базы по ремонту и техобслуживанию транспортных средств, штатное расписание, где указаны должности работников, занимающихся ремонтом и техобслуживанием, документы о профобразовании, трудовые книжки и т.п.;

в) копию 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 копия договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию на проведение предрейсовых медицинских осмотров;

г) копии документов, подтверждающих квалификацию и стаж работы водителей транспортных средств соискателя лицензии и прохождение ими медицинского освидетельствования.

Лицензирующим органом могут проводиться документарные и внеплановые выездные проверки.

Предметом внеплановой выездной проверки обычно является 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.

Все проверки осуществляются без согласования с органом прокуратуры. Срок проведения каждой из проверок (документальной и выездной) не может превышать 20 рабочих дней. При этом общий срок проверки не может превышать срока, установленного для выдачи лицензии.

Лицензирование осуществляется на платной основе. Выданная лицензия действует бессрочно.

Решение о предоставлении лицензии оформляется приказом (распоряжением) лицензирующего органа, одновременно оформляется сама лицензия.

В приложении к лицензии указываются сведения о транспортных средствах лицензиата, используемых для перевозок пассажиров, в том числе их марки, модели и государственные регистрационные знаки.

В течение 3 рабочих дней после подписания и регистрации лицензии она вручается лицензиату или направляется ему заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении.

Одновременно на каждое транспортное средство, которое заявлялось использовать в перевозках, выдается выписка из документа, подтверждающего наличие лицензии, - лицензионная карточка. Лицензионная карточка должна находиться на транспортном средстве при осуществлении перевозок.

Организация или индивидуальный предприниматель, получившие лицензию, вправе осуществлять лицензируемую деятельность со следующего после принятия решения о предоставлении лицензии дня.

Грубые нарушения лицензионных требований влекут за собой установленную законом ответственность вплоть до аннулирования лицензии.

2.1.3. Обеспечение безопасности при организации и выполнении регулярных перевозок пассажиров.

Регулярные перевозки пассажиров - это перевозки, которые осуществляются по установленным маршрутам и по расписаниям.

Требования безопасности при организации и выполнении регулярных перевозок пассажиров установлены п.п. 61-67 ПОБ. Эти требования сводятся, в основном, к следующему.

Маршруты регулярных перевозок пассажиров организуются с учетом качества дорог. В частности, маршруты регулярных перевозок автобусами организуются на автомобильных дорогах I - IV категорий.

Регулярное автобусное движение на участках дорог V категории может быть организовано в целях осуществления автобусных перевозок на подъездах к сельским населенным пунктам автобусами, относящимися к категории транспортных средств М2¹⁰, при наличии на участках таких дорог твердого дорожного покрытия, а также местных уширенных проезжей части, достаточных для разъезда транспортных средств в зоне видимости с транспортными средствами встречного направления.

Организация автобусного маршрута регулярных перевозок пассажиров, проходящего через нерегулируемый железнодорожный переезд, осуществляется по согласованию с владельцем данного переезда.

¹⁰ Транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров и имеет, помимо места водителя, более 8 мест для сидения, максимальная масса которого не превышает 5 тонн.

Запрещается организация маршрута регулярных перевозок городского наземного электрического транспорта, проходящего через железнодорожные переезды основных магистралей общей сети, а также через электрифицированные внешние и внутренние подъездные пути.

Для обеспечения безопасности регулярных перевозок пассажиров субъекты транспортной деятельности:

- разрабатывают на каждый маршрут регулярных автобусных перевозок паспорт и схему маршрута с указанием опасных участков на нем;
- при разработке графиков движения по маршрутам учитывают безопасные скорости движения на отдельных участках маршрута, а также требования соблюдения режимов труда и отдыха водителей;
- обеспечивают каждого водителя, выполняющего регулярные автобусные перевозки, графиком движения на маршруте с указанием времени и мест остановок в пути на отдых, обед и ночлег, а также схемой маршрута с указанием опасных участков;
- выбирают типы и марки подвижного состава в зависимости от вида перевозок с учетом дорожных и погодно-климатических условий;
- разрабатывают графики выпуска автобусов на линию с учетом колебания пассажиропотоков по дням недели и часам суток в целях обеспечения перевозок пассажиров без нарушения норм вместимости.

Обязанностью субъекта транспортной деятельности является контроль соблюдения расписания (графика) движения, норм предельной вместимости транспортных средств, а также соответствия пути движения транспортных средств установленным маршрутам регулярных перевозок. Кроме того, он обязан допускать в транспортное средство должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных на осуществление проверки выполнения требований по оформлению и оборудованию транспортных средств, предусмотренных ППП.

Водителю запрещается отклонение от установленного схемой маршрута пути следования или осуществление остановок в местах, не предусмотренных схемой маршрута - кроме случаев, когда это вызвано необходимостью обеспечения безопасности перевозок и дорожного движения.

При перевозках пассажиров в междугородном сообщении на маршрутах регулярных перевозок багаж должен размещаться только в багажных отсеках автобусов либо перевозиться отдельно в багажных автомобилях или в специальных прицепах.

Субъекты транспортной деятельности должны проводить контроль выполнения всех рейсов, предусмотренных расписанием движения транспортных средств на обслуживаемых ими маршрутах регулярных перевозок пассажиров, анализировать причины несоблюдения водителем расписания (графика) движения и при необходимости корректировать расписание (график) движения.

Порядок открытия регулярных маршрутов между субъектами Российской Федерации регламентируется Приказом Минтранса России от 14 августа 2003 г. № 178 «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» (далее – ПФС).

Открытие маршрутов производится по согласованию с заинтересованными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Инициаторами открытия регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации могут выступать как юридические, так и физические лица.

К перевозкам пассажиров по регулярным маршрутам между субъектами Российской Федерации допускаются юридические лица и индивидуальные предприниматели, имеющие соответствующие лицензии.

Отправление (прибытие) автобусов регулярных маршрутов между субъектами Российской Федерации должно производиться, как правило, с автовокзалов (пассажирских автостанций), а также с мест, специально отведенных для этих целей исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации и соответствующим образом оборудованных.

Для решения вопроса об открытии маршрута инициатор открытия маршрута готовит следующие документы:

- заявку на открытие маршрута с указанием для юридического лица наименования, организационно-правовой формы, местонахождения, наименования банковского учреждения и номера расчетного счета, для индивидуального предпринимателя - фамилии, имени, отчества, данных документа, удостоверяющего личность;
- копии учредительных документов и копия свидетельства о государственной регистрации юридического лица;
- копию свидетельства о государственной регистрации индивидуального предпринимателя;
- копию лицензии на осуществление перевозки пассажиров автомобильным транспортом;
- документ, содержащий сведения о количестве и типе транспортных средств;
- схему маршрута в виде графического условного изображения, с указанием остановочных пунктов, расстояний между ними, а также характерных ориентиров (развилки дорог, перекрестков, железнодорожных переездов, мостов, тоннелей и т.д.);
- расписание движения автобусов на маршруте в виде таблицы с указанием местного времени прибытия и отправления автобусов по каждому остановочному пункту;
- размер платы за проезд и провоз багажа;

- график работы водителей на маршруте с указанием времени и пунктов внутрисменного и межсменного отдыха.

Компетентным органом по рассмотрению вопросов об открытии регулярных маршрутов между субъектами Российской Федерации является Минтранс России, который привлекает к работе по организации регулярных маршрутов Российский автотранспортный союз (РАС). РАС осуществляет всю практическую работу по приему и рассмотрению заявок на открытие маршрутов.

Представленные инициатором документы регистрируются, по ним проводится экспертиза, и при ее положительном завершении они направляются в орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, с территории которого начинается маршрут, для принятия решения о возможности его открытия. После получения согласия на открытие маршрута от органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации оформляется паспорт маршрута, после чего паспорт маршрута, расписание движения автобуса и ходатайство о согласовании открытия маршрута направляются в субъекты Российской Федерации, по территории которых будет проходить или заканчиваться вновь открываемый маршрут. Согласованные документы на открытие регулярного автобусного маршрута между субъектами Российской Федерации или аргументированный отказ с указанием конкретных причин направляются перевозчику.

На выполнение всех работ, связанных с открытием регулярных маршрутов между субъектами Российской Федерации, отводится, как правило, не более двух месяцев со дня поступления документов от перевозчика.

Один экземпляр паспорта маршрута представляется в Управление автомобильного и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации для включения в общий реестр регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации.

Образец паспорта маршрута приведен в Приложении 9.

2.1.4. Обеспечение безопасности при организации и выполнении перевозок пассажиров по заказам и организованных перевозок детей.

Перевозка пассажиров и багажа по заказу осуществляется транспортным средством, предоставляемым на основании договора фрахтования, условия которого определяются соглашением сторон в соответствии со статьей 27 ФЗ-УАТ.

Договором фрахтования может предусматриваться использование транспортных средств для перевозки определенного круга лиц или неопределенного круга лиц.

Маршрут перевозки пассажиров по заказу определяется по соглашению фрахтовщика с фрахтователем с соблюдением требований к обеспечению безопасности дорожного движения.

Особым с точки зрения обеспечения безопасности перевозок случаем являются организованные перевозки детей – например, школьными автобусами, при выезде в летние лагеря, при посещении культурно-массовых мероприятий и т.п.

Соответствующие требования установлены Постановлением Правительства России от 17 декабря 2013 г. № 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» (далее – ПОПД).

Основные положения ПОПД сводятся к следующему:

1) Для осуществления организованной перевозки группы детей используются автобусы, с года выпуска которых прошло не более 10 лет, которые соответствуют по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущены в установленном порядке к участию в дорожном движении и оснащены в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

2) Для осуществления организованной перевозки группы детей необходимо наличие следующих документов:

- договор фрахтования, заключенный фрахтовщиком и фрахтователем в письменной форме, - в случае осуществления организованной перевозки группы детей по договору фрахтования;

- документ, содержащий сведения о сопровождающем медицинском работнике (фамилия, имя, отчество, должность), копия лицензии на осуществление медицинской деятельности или копия договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию, - в случае, если перевозка выполняется организованной колонной и имеет продолжительность более 3 часов;

- решение о назначении сопровождения автобусов автомобилем (автомобилями) подразделения Госавтоинспекции или уведомление о принятии отрицательного решения по результатам рассмотрения заявки на такое сопровождение;

- список набора пищевых продуктов согласно ассортименту, установленному Роспотребнадзором - в случае, если наличие такого набора необходимо (см. ниже);

- список назначенных сопровождающих (с указанием фамилии, имени, отчества каждого сопровождающего, его телефона), список детей (с указанием фамилии, имени, отчества и возраста каждого ребенка);

- документ, содержащий сведения о водителе (водителях) (с указанием фамилии, имени, отчества водителя, его телефона);

- документ, содержащий порядок посадки детей в автобус, установленный руководителем или должностным лицом, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения, образовательной

организации, организации, осуществляющей обучение, медицинской или иной организации, индивидуальным предпринимателем, осуществляющими организованную перевозку группы детей автобусом, или фрахтователем, за исключением случая, когда указанный порядок посадки детей содержится в договоре фрахтования;

- график движения, включающий в себя расчетное время перевозки с указанием мест и времени остановок для отдыха и питания, и схема маршрута.

Указанные документы разрабатываются фрахтовщиком и фрахтователем и передаются друг другу заблаговременно. Кроме того, они обеспечивают подачу в установленном порядке заявки на сопровождение автобусов автомобилями подразделения Госавтоинспекции.

3) 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.

4) В каждый автобус, осуществляющий перевозку детей, назначаются сопровождающие, которые сопровождают детей при перевозке до места назначения. Количество сопровождающих на 1 автобус назначается из расчета их нахождения у каждой двери автобуса.

5) При организованной перевозке группы детей в междугородном сообщении организованной транспортной колонной в течение более 3 часов согласно графику движения должно быть обеспечено:

- сопровождение такой группы детей медицинским работником;
- наличие набора пищевых продуктов из ассортимента, установленного Роспотребнадзором.

6) Организованная перевозка группы детей в ночное время (с 23 часов до 6 часов) допускается к железнодорожным вокзалам, аэропортам и от них, а также как завершение организованной перевозки группы детей (доставка до конечного пункта назначения, определенного графиком движения, или до места ночлега) при незапланированной задержке в пути. При этом после 23 часов расстояние перевозки не должно превышать 50 километров.

2.1.5. Обеспечение безопасности при организации и выполнении перевозок пассажиров легковыми такси.

ПОБ установлено, что субъект транспортной деятельности обязан обеспечить водителя легкового такси следующей информацией:

- о погодных условиях на улично-дорожной сети;
- о местах организации отдыха и приема пищи, размещении объектов санитарно-бытового обслуживания;
- о местах стоянки транспортных средств;
- о телефонах дежурных частей подразделений Госавтоинспекции МВД России на улично-дорожной сети в зоне работы;
- об особенностях обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий;
- 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;
- о расположении пунктов медицинской и технической помощи, диспетчерских пунктов управления движением транспортными средствами и о порядке связи с этими пунктами.

Действующие нормативные правовые акты не предъявляют каких-либо специфических требований к обеспечению безопасности при перевозках пассажиров автомобилями-такси. Тем не менее, хорошая практика показывает, что при организации перевозок такси целесообразно учитывать следующие факторы:

- работа такси часто осуществляется круглосуточно. Поэтому необходимо проводить специальные инструктажи водителей по обеспечению безопасности движения в темное время суток;
- маршруты перевозок такси не могут устанавливаться заблаговременно. Более того, они часто изменяются уже в ходе поездки по требованию пассажира или в силу обстановки на улично-дорожной сети. Поэтому важен отбор для работы в такси опытных водителей, которые могут сориентироваться в любых условиях и найти оптимальный выход из сложных ситуаций, гарантируя пассажиру своевременное прибытие в пункт назначения;
- водитель такси находится в непосредственном контакте с пассажиром. Такой контакт не всегда благоприятен психологически; возможны и конфликтные ситуации. Поэтому целесообразно проведение профессионального отбора водителей с наиболее устойчивой психикой, а также проведение специальных бесед и тренингов;
- для обеспечения безопасности чрезвычайно важно техническое состояние и внешний вид автомобилей. Доверие пассажира к профессионализму водителя и состоянию его автомобиля являются важными факторами повышения спроса на перевозки со стороны пас-

сажиров, которые ожидают безопасной, быстрой и комфортной поездки. Вместе с тем, «убитые» грязные автомобили часто привлекают таких пассажиров, обслуживание которых сопряжено с повышенными рисками различного рода. Рискованными часто становятся и незапланированные остановки для устранения мелких неисправностей. Поэтому требование безупречного внешнего вида и идеального технического состояния автомобилей такси не является преувеличенным.

Особую ответственность несут водители при перевозке детей. В этом случае важно, чтобы машина была оснащена детским автокреслом. Известно, что дети непоседливы и любопытны, ребенок может пострадать во время быстрого движения автомобиля, если не находится в детском кресле с ремнями безопасности. А в случае аварийной ситуации это гениальное средство безопасности может спасти жизнь ребенка. Об этом должны помнить и родители ребенка, и водители такси, которые выполняют заказы по перевозке семьи с ребенком.

Контрольные вопросы к п. 2.1

1. Какие дополнительные требования предъявляются к субъектам транспортной деятельности, осуществляющим перевозки пассажиров?

2. В каких случаях лицензируются перевозки пассажиров? Какие виды пассажирских перевозок не подлежат лицензированию?

3. Какие требования предъявляются к лицензиату при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров?

4. Что может являться предметом выездных проверок, проводимых лицензирующим органом при перевозках пассажиров?

5. Что называется регулярной перевозкой пассажиров?

6. Каковы основные требования безопасности при выполнении регулярных перевозок пассажиров?

7. Каковы основные положения порядка открытия регулярных автобусных маршрутов в Российской Федерации?

8. Каким нормативным правовым актом установлены требования обеспечения безопасности при организованной перевозке детей автобусами?

9. Какие документы необходимо подготовить для осуществления организованной перевозки детей?

10. Каковы основные требования безопасности при организации перевозок пассажиров такси?

2.2. Обеспечение безопасности при перевозках грузов.

2.2.1. Общие положения.

Грузовой автомобильный транспорт является одним из важнейших элементов транспортного обеспечения рыночной экономики. Он обеспечивает порядка 70% объема грузовых перевозок, и доля его в транспортном балансе постоянно возрастает.

В ходе экономических реформ на автомобильном транспорте была осуществлена широкая приватизация и ликвидирована монополия государственных предприятий. В результате этот сектор практически вышел из сферы государственного предпринимательства.

Одновременно произошло существенное и динамичное перераспределение парка автомобилей между хозяйствующими субъектами, изменение его возрастной структуры и типажа. В настоящее время значительную часть субъектов автотранспортного бизнеса составляют мелкие и средние предприятия, а также индивидуальные предприниматели.

Грузовые перевозки автомобильным транспортом в Российской Федерации в настоящее время не подлежат лицензированию. Часто их осуществляют предприниматели и наемные работники, не имеющие специального образования и знаний, необходимых для безопасной автотранспортной деятельности.

Перечисленные факторы объективно требуют повышенного внимания к обеспечению безопасности при организации и выполнении грузовых перевозок автомобильным транспортом.

Основными направлениями этой работы, проводимой субъектами транспортной деятельности, являются:

- соблюдение общих требований, предъявляемых к организации и осуществлению деятельности по обеспечению безопасности перевозок автомобильным транспортом (описаны в учебном модуле 1);
- соблюдение разрешенных весовых и габаритных характеристик транспортных средств (описаны в п. 2.2.2 настоящего учебного модуля);
- соблюдение правил безопасного размещения и закрепления перевозимых грузов (описаны в п. 2.2.3 настоящего учебного модуля);
- соблюдение требований по обеспечению безопасности при выполнении перевозок в особых условиях (описаны в п. 2.3 настоящего учебного модуля)
- соблюдение требований безопасности при перевозках крупногабаритных и тяжеловесных грузов (описаны в учебном модуле 3);
- соблюдение требований безопасности при перевозках опасных грузов (описаны в учебном модуле 3).

2.2.2. Обеспечение соблюдения разрешенных весовых и габаритных параметров автотранспортных средств.

Ограничение весовых и габаритных параметров автотранспортных средств, которое вводится национальным законодательством во всех странах мира, является одним из важных способов обеспечения безопасности при перевозках грузов¹¹.

Габаритные и весовые ограничения определяются с учетом сложного комплекса технических и экономических факторов и устанавливаются, с учетом соответствующих групп факторов, производителями транспортных средств, органами технической стандартизации, структурами, отвечающими за эксплуатацию дорожной сети, органами управления автомобильным транспортом.

Загрузка транспортного средства, размещение и закрепление на нем груза должны производиться таким образом, чтобы установленные габаритные и весовые ограничения полностью соблюдались. При этом:

- разрешенная максимальная масса транспортного средства и осевая нагрузка не должны превышать предельных значений, указанных в паспорте транспортного средства. Если это условие нарушается, то выполнение перевозки на данном транспортном средстве недопустимо. Следует либо выбрать для перевозки другое транспортное средство, либо разделить партию груза между несколькими транспортными средствами;

- должны соблюдаться значения весовых и габаритных параметров, установленные ППГ;

- должны соблюдаться весовые и габаритные ограничения, которые могут быть установлены для участков дорожной сети, по которым предполагается выполнение перевозки.

Установленные ППГ значения весовых и габаритных параметров автотранспортных средств приведены в таблицах 2.1 – 2.3.

¹¹ Данное ограничение, безусловно, и относится и к перевозкам пассажиров. Однако на практике их нарушение в подавляющем большинстве случаев происходит при грузовых перевозках; по этой причине вопрос соблюдения габаритных и весовых параметров транспортных средств рассматривается применительно к грузовым перевозкам.

Таблица 2.1

Допустимые массы транспортных средств (в соответствии с Приложением № 1 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом)

Тип транспортного средства или комбинации транспортных средств, количество и расположение осей	Допустимая масса транспортного средства, тонна
Одиночные автомобили	
двухосные	18
трехосные	25
четырёхосные	32
пятиосные	35
Автопоезда седельные и прицепные	
трехосные	28
четырёхосные	36
пятиосные	40
шестиосные и более	44

Таблица 2.2

Допустимые осевые нагрузки транспортных средств (в соответствии с Приложением № 2 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом)

	Расстояние между сближенными осями (метров)	Допустимые осевые нагрузки колесных транспортных средств в зависимости от нормативной (расчетной) осевой нагрузки (тонн) и числа колес на оси		
		для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку 6 тонн/ось*	для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку 10 тонн/ось	для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку 11,5 тонн/ось
Одиночные оси	-	5,5 (6)	9 (10)	10,5 (11,5)

Сдвоенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	до 1 (включительно)	8 (9)	10 (11)	11,5 (12,5)
	от 1 до 1,3 (включительно)	90 (10)	13 (14)	14 (16)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	10 (11)	15 (16)	17 (18)
	от 1,8 и более	11 (12)	17 (18)	18 (20)
Строенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	до 1 (включительно)	11 (12)	15 (16,5)	17 (18)
	до 1,3 (включительно)	12 (13,5)	18 (19,5)	20 (21)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	13,5 (15)	21 (22,5**)	23,5 (24)
	от 1,8 и более	15 (16)	22 (23)	25 (26)
Сближенные оси грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей, прицепов и полуприцепов с количеством осей более трех при расстоянии между осями (нагрузка на одну ось)	до 1 (включительно)	3,5 (4)	5 (5,5)	5,5 (6)
	от 1 до 1,3 (включительно)	4 (4,5)	6 (6,5)	6,5 (7)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	4,5 (5)	6,5 (7)	7,5 (8)
	от 1,8 и более	5 (5,5)	7 (7,5)	8,5 (9)
Сближенные оси транспортных средств, имеющих на каждой оси по восемь и более колес (нагрузка на одну ось)	до 1 (включительно)	6	9,5	11
	от 1 до 1,3 (включительно)	6,5	10,5	12
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	7,5	12	14
	от 1,8 и более	8,5	13,5	16

* В случае установления владельцем автомобильной дороги соответствующих дорожных знаков и размещения на его официальном сайте информации о допустимой для автомобильной дороги осевой нагрузке транспортного средства.

** Для транспортных средств с односкатными колесами, оборудованными пневматической и эквивалентной ей подвеской.

Примечания:

1. В скобках приведены значения для двухскатных колес, вне скобок - для односкатных.

2. Оси с односкатными и двухскатными колесами, объединенные в группу сближенных осей, следует рассматривать как сближенные оси с односкатными колесами, за исключением двухосной тележки с разгружаемой осью.

3. Для сдвоенных и строенных осей, конструктивно объединенных в общую тележку, допустимая осевая нагрузка определяется путем деления общей нагрузки на тележку на соответствующее количество осей.

4. Допустимая осевая нагрузка для двухосной тележки с разгружаемой осью принимается равной соотношению 60 процентов от допустимой нагрузки на двухосную тележку для ведущей оси и 40 процентов - для разгружаемой оси.

Таблица 2.3

**Предельно допустимые габариты транспортных средств
(в соответствии с Приложением № 3 к Правилам перевозок
грузов автомобильным транспортом)**

Параметр	Значение, м
Длина	
Одинокое транспортное средство	12
Прицеп	12
Автопоезд	20
Ширина	
Все транспортные средства	2,55
Изотермические кузова транспортных средств	2,6
Высота	
Все транспортные средства	4

Примечание. Предельно допустимые габариты транспортных средств, указанные в таблице, включают в себя размеры съемных кузовов и тары для грузов, включая контейнеры.

Соблюдение установленных весовых и габаритных ограничений достигается:

- выбором подвижного состава (с учетом его грузоподъемности, числа и типа осей, собственной массы и габаритов) для конкретного груза с учетом характеристик участков дорог и мостов на маршруте движения;

- правильным размещением груза на транспортном средстве с учетом распределения нагрузки по осям транспортного средства и соблюдения габаритов транспортного средства с грузом.

Если не удастся обеспечить соблюдения требований по массам, осевым нагрузкам и габаритам транспортного средства, то выполняемая перевозка попадает в категорию перевозки крупногабаритного или тяжеловесного груза (см. п. 3.1).

2.2.3. Безопасное размещение и крепление перевозимых грузов.

Обязанности и ответственность за правильность размещения и крепления грузов. Правильное размещение и закрепление перевозимых грузов является одним из важнейших условий обеспечения безопасности при грузовых перевозках.

Действующие нормативные правовые акты устанавливают порядок, при котором ответственность за погрузку, размещение и крепление грузов, *как правило*, возлагается на грузоотправителя.

Так, согласно п.п. 8-11 ст. 11 ФЗ-УАТ:

- погрузка груза в транспортное средство, контейнер осуществляется грузоотправителем, а выгрузка груза из транспортного средства, контейнера - грузополучателем, если иное не предусмотрено договором перевозки груза;

- погрузка грузов в транспортное средство, контейнер осуществляется таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозок грузов и их сохранность, а также не допустить повреждение транспортного средства, контейнера;

- грузоотправитель по требованию перевозчика обязан устранить нарушения установленного порядка погрузки груза в транспортное средство, контейнер, за исключением случая, если погрузка груза осуществляется перевозчиком. В случае невыполнения грузоотправителем требований об устранении недостатков в погрузке груза перевозчик вправе отказаться от осуществления перевозки.

Указанные требования подтверждены положениями п.п. 48-51 ППГ.

Таким образом, если по соглашению сторон погрузка и крепление груза осуществляется перевозчиком, об этом обязательно должна быть сделана соответствующая запись в накладной.

Но, если погрузку выполняет грузоотправитель, это не означает, что перевозчик (и, в частности, водитель) может уклониться от контроля правильности размещения и крепления груза на транспортном средстве. Такой контроль необходим, поскольку:

а) Правила дорожного движения (п.23.2.и.23.3) прямо указывают, что перед началом и во время движения водитель обязан контро-

лизовать размещение, крепление и состояние груза во избежание его падения, создания помех для движения (п. 23.2) и что перевозка груза допускается при условии, что он:

- не ограничивает водителю обзор;
- не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства;
- не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой;
- не создает шум, не пылит и не загрязняет дорогу и окружающую среду (п.23.3);

б) размещение груза определяет полную массу, осевые нагрузки и габариты груженого транспортного средства, ответственность за соблюдение которых возлагается на перевозчика;

в) многочисленные случаи из судебной практики показывают, что, если происходят ДТП, наносится ущерб грузу или транспортному средству в результате ошибок при погрузке и креплении груза, то перевозчику далеко не всегда удастся доказать, что их причиной послужили ошибки при погрузке и креплении груза, или же взыскать с грузоотправителя возмещение нанесенного ущерба, если даже его вина доказана

Поэтому работники службы эксплуатации и водители должны знать правила безопасного размещения и крепления грузов и во всех случаях проверять их соблюдение. Задача персонала, ответственного за обеспечение безопасности перевозок – наладить соответствующее обучение, инструктаж и контроль.

Требования по безопасному размещению и креплению грузов.

В соответствии с положениями п.п. 35-50 ПОБ, при размещении груза учитываются следующие требования:

- более крупные и тяжелые грузы размещаются в нижней части и ближе к продольной оси симметрии платформы или кузова транспортного средства, контейнера с учетом установления центра тяжести как можно ниже над настилом платформы (кузова) и в середине длины платформы (кузова);
- однородные штучные грузы в кузове транспортного средства, в контейнере необходимо штабелировать с соблюдением одинакового количества ярусов и обеспечением надежного крепления верхнего яруса штабеля;
- грузы с меньшей объемной массой размещаются на грузы с большой объемной массой;
- свободное пространство, зазоры между штабелями груза и стенками кузова заполняются при помощи прокладок, надувных емкостей и других устройств.

При погрузке и размещении на транспортных средствах длинномерных грузов разных размеров, разной длины и толщины следует подбирать их одинаковые габариты в каждом отдельном ряду, более длинные грузы размещать в нижних рядах.

При размещении грузов в кузове транспортного средства или в контейнере допускаются зазоры до 15 см между частями груза, между грузом и боковыми бортами либо боковыми стенками кузова (контейнера), между грузом и задним бортом либо дверью кузова транспортного средства, контейнера.

Грузы в стандартных транспортных пакетах (таре, упаковках) размещаются в кузове транспортного средства, в контейнере в соответствии с установленной схемой размещения для данного типа (модели) транспортного средства, контейнера с учетом технических условий изготовителя соответствующей продукции, предъявленной для перевозки.

При перевозках грузов навалом и насыпью (грунт, глина, гравий и др.) грузоотправитель при погрузке должен равномерно размещать их в кузове автомобиля с таким расчетом, чтобы груз не выступал за верхние кромки открытого кузова. Во избежание выпадения груза из кузова во время движения автомобиля субъект транспортной деятельности должен дооборудовать кузов средством укрытия.

При перевозках жидких грузов в автоцистернах или контейнерах-цистернах субъект транспортной деятельности обязан соблюдать требования изготовителей цистерн по их заполнению.

Не допускается для перевозки грузов использовать кузова, имеющие:

- повреждения настила пола и бортов;
- неисправные стойки, петли и рукоятки запорных устройств;
- внешние и внутренние повреждения, разрывы, перекосы кузова, а в также тента бортовой платформы.

При определении способов крепления груза учитываются следующие силы, действующие на груз во время движения транспортного средства:

- продольные горизонтальные инерционные силы, возникающие в процессе торможения транспортного средства;
- поперечные горизонтальные силы, возникающие при движении транспортного средства на поворотах и на закруглениях дороги;
- вертикальные силы, возникающие при колебаниях движущегося транспортного средства;
- сила трения (сила, действующая за счет трения между грузом и прилегающих поверхностями при движении груза);
- сила тяжести (вес груза).

Величины сил, удерживающих груз от перемещения, должны компенсировать:

- силу, равную 0,8 веса груза, в направлении вперед (продольном горизонтальном по ходу движения транспортного средства);
- силу, равную 0,5 веса груза, в обратном направлении движения и в стороны (влево, вправо) по ходу движения транспортного средства.

Бортовые платформы, грузовые площадки для размещения груза, кузова оборудуются приспособлениями для увязки и крепления груза.

Средства крепления, которые предотвращают движение груза, должны находиться максимально близко к полу кузова транспортного средства и угол между средством крепления и поверхностью пола кузова (платформы) должен составлять не более 60 градусов.

Для устойчивости груза необходимо использовать не менее двух крепежных ремней при креплении к платформе и двух пар крепежных ремней при креплении растяжками в продольном и поперечном направлениях относительно платформы транспортного средства.

Для крепления груза **не применяются:**

- совместно различные средства крепления (ремень с тросом, ремень с цепью и другие);
- механические вспомогательные средства (штанги, рычаги, монтировки и т.п.), не предназначенные для крепления груза;
- завязанные узлом крепежные ремни, цепи, тросы.

Крепежные ремни, цепи, тросы необходимо защищать от выступающих поверхностей груза в целях исключения механических повреждений посредством защитных приспособлений - уголков, подкладок и других приспособлений.

Таблички с маркировкой крепежных ремней, тросов и цепей не должны иметь повреждений, на них должны быть четкие маркировочные надписи.

Крепежные ремни запрещается применять в следующих случаях:

- при образовании разрывов, поперечных трещин или надразов, расслоений, значительных очагов коррозии металлических частей, повреждении зажимных или соединительных элементов;
- при повреждении несущих швов;
- при отсутствии маркировки крепежного ремня.

Крепежные тросы запрещается применять в следующих случаях:

- при износе троса, когда его номинальный диаметр уменьшен более чем на 10%;
- при сплющиваниях, когда трос сдавлен более чем на 15% или если он имеет острый кант.

Крепежные цепи запрещается применять в следующих случаях:

- при уменьшении толщины звеньев в любом месте более чем на 10% номинальной толщины;

- при удлинении звена посредством любой деформации более чем на 5%;
- при наличии надразов.

Водитель обязан проверять исправность крепежных приспособлений на транспортном средстве после приведения их в рабочее состояние, а также во время перевозки груза.

Практика безопасного размещения и крепления грузов. Важность проблемы безопасного размещения и крепления грузов при автомобильных перевозках признана повсеместно в развитых странах и на международном уровне.

В ряде стран существуют национальные стандарты, регламентирующие способы размещения и крепления грузов, применяемую при этом оснастку, методы расчетов, способы контроля и т.д. Так, большинство стран ЕС придерживается стандарта EN 12195:2010 «Средства крепления грузов на дорожных транспортных средствах – безопасность» и стандарта EN 12642 «Крепление груза на дорожных транспортных средствах – конструкция кузова коммерческих транспортных средств – минимальные требования».

Вместе с тем, на территории Европейского Союза не принято единой методики крепления грузов на автомобилях. Например, в Германии применяются более жесткие требования, определенные в рекомендациях объединения немецких инженеров (VDI-Richtlinien 2700 и последующие, EN 12195: 2003).

В Российской Федерации подобный стандарт отсутствует. Его разработка намечена на период 2014-2015 г.г. применительно к перевозкам опасных грузов.

Учитывая это, многие транспортные организации ориентируются в своей практике на европейские руководства, в частности, на «Руководство по укладке грузов в грузовые транспортные единицы ИМО/МОК/ЕЭК ООН» и «Руководство по надлежащей европейской практике укладки грузов» (данное руководство переведено на русский язык).

Подобная практика вполне оправдана, поскольку выбор методов крепления и крепежного оборудования, контроль состояния оснастки, оценка качества средств крепления, определение фактических коэффициентов трения, определение необходимого количества крепежных элементов, выполнение необходимых расчетов – это работа, требующая большого объема знаний и практического опыта.

Рекомендуется провести обучение специалистов по данному вопросу в профильной учебной организации и иметь в транспортной организации методические документы и рекомендации. В сомнительных или сложных случаях рекомендуется использовать услуги квалифицированных специалистов – сюрвейеров.

Контрольные вопросы к п. 2.2

1. Назовите основные направления работы по обеспечению безопасности при организации и выполнении грузовых перевозок автомобильным транспортом.
2. Какие габаритные и весовые ограничения действуют в отношении транспортных средств при перевозках грузов?
3. Чем могут ограничиваться разрешенные габаритные и осевые параметры транспортных средств помимо предельных значений, установленных Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом?
4. В каких случаях грузовая перевозка попадает в категорию перевозки крупногабаритного или тяжеловесного груза?
5. Кто из участников перевозки несет ответственность за правильность размещения и крепления грузов?
6. Почему перевозчик должен в обязательном порядке контролировать размещение и крепление груза?
7. Какие основные правила следует соблюдать для обеспечения безопасного размещения и крепления груза?
8. В каких случаях запрещается применять крепежные ремни?
9. Какими нормативными документами рекомендуется руководствоваться на практике для обеспечения безопасного размещения и крепления груза?

2.3. Обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов в особых условиях.

Особые условия перевозок возникают в случаях, когда параметры участков улиц или дорог требуют принятия дополнительных мер по обеспечению безопасности перевозок. В частности, особыми условиями перевозок пассажиров и грузов являются:

- перевозки по автозимникам;
- перевозки по переправам через водные преграды;
- перевозки по маршрутам, проходящим в горной местности, с резкими изменениями направлений в плане и затяжными продольными уклонами;
- перевозки по маршрутам, проходящим по трудным участкам пересеченной местности и в условиях бездорожья.

Общие требования по обеспечению безопасности при перевозках пассажиров в особых условиях сформулированы в п.п. ПОБ.

Основные принципы обеспечения безопасности при перевозках пассажиров в особых условиях заключаются в следующем:

Взаимодействие с организациями, осуществляющими эксплуатацию участков дорог с особыми условиями. Транспортная организация должна находиться в постоянном контакте с организациями, которые осуществляют эксплуатацию соответствующих дорожных объектов: автозимников, паромных и ледовых переправ, наплавных мостов, переправ вброд, временных дорог и т.д. Взаимодействие налаживается в следующих целях:

- субъект транспортной деятельности должен иметь постоянную оперативную информацию о правилах эксплуатации дорожного объекта, о режиме его эксплуатации, о контактах с ответственными лицами, которыми могут воспользоваться, в частности, водители, использующие данный участок дороги;

- эксплуатирующая организация должна быть уведомлена о характере перевозок по данному дорожному объекту (разовые, регулярные, пассажирские, грузовые), об используемых транспортных средствах и их характеристиках, а также о контактных лицах субъекта транспортной деятельности, которым может быть сообщена срочная информация (например, о временном закрытии дорожного объекта).

Дополнительный инструктаж водителей. Водители, выполняющие перевозки с использованием дорожных объектов с особыми условиями, должны проходить соответствующий инструктаж. В этом инструктаже должно находить отражение следующее:

- водители, выполняющие перевозки с использованием дорожных объектов с особыми условиями, обязаны выполнять указания работников, ответственных за эксплуатацию этих объектов, сделанные в пределах их компетенции;

- водители должны знать правила пользования соответствующими объектами, их технические характеристики и режимы работы, номера телефонов для оперативной связи;

- водители должны знать, какие действия следует предпринимать в экстренных ситуациях.

Особые условия обеспечения безопасности перевозок при перевозках пассажиров. Необходимо учитывать, что:

- 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;

- решение о движении транспортных средств, перевозящих группы людей по наплавным мостам, 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;

- 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.

Регулярная перевозка пассажиров по маршрутам с особыми условиями движения осуществляется при выполнении ряда условий, в частности:

- ширина проезжей части участков автомобильных дорог достаточна для безопасного разъезда транспортных средств встречного направления;

- участки автомобильных дорог, имеющие радиусы в плане менее 2000 метров, обустроены виражами и переходными кривыми;

- горизонтальная и вертикальная дорожная разметка на проезжей части и элементах обустройства автомобильных дорог хорошо различима в любое время суток;

- участки автомобильных дорог обозначены сигнальными столбиками и световозвращателями. Световозвращатели, используемые для оптической ориентации водителей, установлены на кривых радиусом менее 60 метров в сочетании с линиями горизонтальной разметки;

- на серпантинах, участках автомобильных дорог в плане малого радиуса, участках, пересечениях и примыканиях с необеспеченной видимостью установлены сферические зеркала увеличенного размера (диаметром 1000 мм и выше);

- ограничение скоростных режимов осуществлено посредством установки соответствующих дорожных знаков на участках автомобильных дорог в соответствии с проектом организации дорожного движения, утвержденным в установленном порядке;

- имеется дополнительное информационное обеспечение водителей посредством использования дорожных знаков и указателей о величине уклона, протяженности спусков и подъемов, профиле автомобильной дороги, рекомендуемой минимальной дистанции транспортных средств, наличии опасных участков на маршруте.

Оснащение дорог в соответствии с перечисленными требованиями является обязанностью организаций, эксплуатирующих данные участки. Вместе с тем, обязанностью субъекта транспортной деятельности, если он намерен выполнять по данным дорогам регулярные перевозки пассажиров, является проверка их выполнения. Обычно такая проверка проводится в ходе паспортизации маршрута предполагаемой регулярной перевозки.

Контрольные вопросы к п. 2.3

1. Когда возникают так называемые особые условия перевозок пассажиров и грузов?

2. В каких целях организуется взаимодействие транспортной организации с организациями, которые осуществляют эксплуатацию дорожных объектов, действующих в особых условиях?

3. Какая информация сообщается водителям в ходе дополнительного инструктажа при выполнении перевозок в особых условиях?

4. Перечислите особые условия обеспечения безопасности при выполнении перевозок пассажиров в особых условиях.

МОДУЛЬ 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК КРУПНОГАБАРИТНЫХ, ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ, И ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.

В результате изучения данного модуля обучаемый должен:

Знать:

- общие принципы организации безопасной перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;
- состав системы нормативных правовых актов, регламентирующих перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;
- основы разрешительной системы для выполнения перевозок крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;
- основные сведения об опасных грузах и их транспортировке;
- основы маркировки грузов и транспортных средств при перевозке ОГ;
- обязанности консультанта ДОПОГ.

Уметь:

- разрабатывать документы для получения разрешений на транспортировку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;
- формулировать основные требования по обеспечению безопасности в организации при перевозках крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;
- ориентироваться в классификации опасных грузов, перевозимых автомобильным транспортом.

Владеть:

- положениями документов, регламентирующих перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;
- методами составления безопасных маршрутов для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов.

3.1. Обеспечение безопасности при перевозках крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

3.1.1. Общие положения.

Перевозка крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов (далее – КТГ) возникает в случаях, когда при организации перевозки субъекту транспортной деятельности не удается обеспечить соблюдения установленных габаритных или весовых ограничений.

Организация перевозок КТГ представляет собой один из наиболее сложных видов автомобильных перевозок грузов, предъявляющий особые требования к персоналу всех уровней и к состоянию подвижного состава.

Нарушение установленных габаритов может привести к столкновениям с другими транспортными средствами или неподвижными препятствиями при движении или маневрировании, а также снизить устойчивость транспортного средства при движении.

Превышение разрешенной максимальной массы транспортного средства опасно с точки зрения изменения динамических и тормозных характеристик. Одновременно создавая опасность повреждения или разрушения мостов и других искусственных сооружений при проезде по ним автотранспортного средства.

Избыточные осевые нагрузки наносят нерасчетный ущерб дорожным одеждам, влияя также на тягово-сцепные свойства автотранспортного средства и прочность элементов его конструкции.

Сложность организации перевозок КТГ обусловлена тем, что транспортное средство с грузом или без него попадает в категорию негабаритного или тяжеловесного в случаях, когда не соблюдаются ограничения, установленные:

- правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, либо
- решениями о временном ограничении движения транспортных средств по автомобильным дорогам, либо
- дорожными знаками, ограничивающими на отдельных участках дорог полную массу, осевую массу, габаритные размеры транспортных средств, действующие на отдельных участках дорог.

Таким образом, при организации перевозки недостаточно учета требований ППГ. Необходимо также проконтролировать и обеспечить соответствие параметров транспортного средства ограничениям, действующим на отдельных участках дорожной сети по маршруту движения, что невозможно собственными силами субъекта транспортной деятельности. Поэтому организация перевозок КТГ сопряжена с необходимостью согласования маршрута и получения **специального разрешения** на перевозку.

Специальное разрешение на перевозку КТГ обычно является достаточным условием для выполнения перевозки, если параметры транспортного средства с грузом находятся в пределах:

- высота: 4 - 4,2 м;
- ширина: 2,55 - 3,5 м;
- масса: 38 - 44 т.

Если габариты груза с транспортным средством и их масса превышают указанные выше параметры, то дополнительно к разрешению на перевозку негабаритного и тяжеловесного груза разрабатывается **специальный проект перевозки КТГ**, в рамках которого проводится оценка технического состояния автомобильных дорог, их укрепление

или принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог, их участков, а также пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций. В проекте также производится расчет стоимости мероприятий по усилению дорожных конструкций в пути следования, мероприятий по отключению и снятию (либо поднятию) линий связи и электропередач, производится дополнительное согласование перевозки с различными инстанциями.

Кроме того в случаях, когда:

- ширина транспортного средства превышает пять метров, или
- длина транспортного средства превышает 35 метров, или
- 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 (см. п. 3.1.3.).

3.1.2. Нормативная правовая база, регламентирующая перевозки КТГ.

Перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов в городском, пригородном и междугородном сообщениях регулируются целым рядом нормативных правовых актов. К ним, в частности, относятся:

- Федеральный закон Российской Федерации 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» (далее – ФЗ-АД). Статья 31 данного закона трактует вопросы движения по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;

- Правила дорожного движения (далее – ПДД). Этот документ устанавливает общие весовые и габаритные ограничения при движении автотранспортных средств по дорожной сети, а также требования к размещению груза;

- Кодекс об административных правонарушениях (далее – КОАП). Статья 12.21.1 КОАП устанавливает ответственность за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2009 г. № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации» (далее – ВВТ). Данный документ содержит, в частности, порядок расчета размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов;

- ППГ. В приложениях к этому документу установлены весовые и габаритные ограничения, применяемые при автомобильных перевозках грузов;

- Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации (утв. Минтранс России 27 мая 1996 г., далее - ИКТГ). Данный документ, который долгое время был основным нормативным правовым актом в данной сфере, после принятия ППГ претерпел существенные корректировки, но продолжает действовать в части, не противоречащей ППГ;

- ПОБ. Вопросы транспортировки КТГ в этом документе регламентируются пунктами 30, 31, 51-60;

- «Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов» (утв. приказом Минтранса России от 24.07.2012 № 258, далее – ПВС-КТГ);

- Распоряжение Росавтодора от 15.02.2013 № 161-р «Об организации предоставления государственной услуги по выдаче 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 автомобильных дорог или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации или в международном сообщении», далее – РРА);

- Приказ Минтранса России от 27 апреля 2011 г. № 125 «Об утверждении порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств» (далее – ПВГК).

Знание основных положений указанных документов необходимо для безопасной и эффективной организации перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

3.1.3. Порядок получения специальных разрешений для перевозки КТГ.

Общий порядок выдачи специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, перевозящих КТГ, установлен ст. 31 ФЗ-АД. Он конкретизирован Приказом Минтранса России от 24.07.2012 № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов» (далее – ПВС-КТГ).

Для получения специального разрешения требуется:

- 1) согласование маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов,
- 2) возмещение владельцем транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных грузов, вреда, причиняемого таким транспортным средством;
- 3) наличие уведомления о включении транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о присвоенной категории, а также о соответствии субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика требованиям в области транспортной безопасности.

Выдачу специальных разрешений осуществляют уполномоченные на то органы в зависимости от того, по каким именно участкам дорог проходит маршрут перевозки. В частности, заявление на получение специального разрешения подается в уполномоченные органы:

- если маршрут или часть маршрута проходят по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких автомобильных дорог или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации, - в Федеральное дорожное агентство (Росавтодор);

- если маршрут или часть маршрута проходят по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения, участкам таких автомобильных дорог, по автомобильным дорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более муниципальных образований (муниципальных районов, городских округов), при условии, что маршрут проходит в границах такого субъекта Российской Федерации и не проходит по автомобильным дорогам федерального значения - в орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации;

- если маршрут или часть маршрута проходят по автомобильным дорогам местного значения муниципального района, по автомобильным дорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более поселений в границах муниципального района, и не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального значения - в орган местного самоуправления муниципального района;

- если маршрут или часть маршрута проходят по автомобильным дорогам местного значения поселения при условии, что маршрут такого транспортного средства проходит в границах такого поселения и указанные маршрут, часть маршрута не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального, местного значения муниципального района - в орган местного самоуправления поселения;

- если маршрут или часть маршрута проходят по автомобильным дорогам местного значения городского округа и не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального, межмуниципального значения, участкам таких автомобильных дорог, - в орган местного самоуправления городского округа;

- если маршрут или часть маршрута проходят по частной автомобильной дороге, - собственнику автомобильной дороги.

В случаях, если для движения транспортного средства, осуществляющего перевозки КТГ, требуется оценка технического состояния автомобильных дорог, их укрепление или принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог, их участков, а также пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, лица, в интересах которых осуществляются данные перевозки, возмещают владельцам таких автомобильных дорог, сооружений и инженерных коммуникаций расходы на осуществление указанной оценки и принятие указанных мер до получения специального разрешения.

Орган, выдающий специальное разрешение, согласовывает:

- маршрут транспортного средства, осуществляющего перевозки *тяжеловесных грузов* с владельцами автомобильных дорог, по которым проходит такой маршрут,

- маршрут транспортного средства, осуществляющего перевозки *крупногабаритных грузов*, с владельцами автомобильных дорог и с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения.

При согласовании маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки КТГ, владельцами автомобильных дорог по маршруту следования определяется возможность осуществления заявленной перевозки, исходя из грузоподъемности и габаритов искусственных и иных инженерных сооружений, несущей способности дорожных одежд на заявленном маршруте с использованием методов, установленных действующими нормами, на основании сведений автоматизированных баз данных о состоянии дорог и искусственных сооружений, а также материалов оценки технического состояния автомобильных дорог, дополнительных обследований искусственных сооружений.

При согласовании маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных грузов, владельцем автомобильной дороги в адрес уполномоченного органа направляется расчет платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортным средством, осуществляющим перевозку тяжеловесного груза.

В случаях, если для движения транспортного средства, осуществ-

вляющего перевозки КТГ, необходим **проект организации дорожного движения**, то проводятся согласования с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Допускается установление постоянных маршрутов транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов.

Специальное разрешение выдается на одну поездку или на несколько поездок (не более десяти) транспортного средства по определенному маршруту с аналогичным грузом, имеющим одинаковую характеристику (наименование, габариты, масса).

Специальное разрешение выдается на срок до трех месяцев.

Заявление на получение специального разрешения должно включать следующие данные:

- наименование уполномоченного органа;
- наименование и организационно-правовая форма - для юридических лиц;
- фамилия, имя, отчество с указанием статуса индивидуального предпринимателя - для индивидуальных предпринимателей;
- идентификационный номер налогоплательщика и основной государственный регистрационный номер - для российских юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;
- адрес (местонахождение) юридического лица; фамилия, имя, отчество руководителя; телефон; фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, данные документа, удостоверяющего личность, - для физических лиц и индивидуальных предпринимателей;
- банковские реквизиты;
- исходящий номер и дата заявления,
- наименование, адрес и телефон владельца транспортного средства,
- маршрут движения (пункт отправления - пункт назначения с указанием их адресов в населенных пунктах, если маршрут проходит по улично-дорожной сети населенных пунктов),
- вид перевозки (международная, межрегиональная, местная),
- срок перевозки,
- количество поездок,
- характеристика груза (наименование, габариты, масса, делимость),
- сведения о транспортном средстве (автопоезде) (марка и модель транспортного средства (тягача, прицепа (полуприцепа)),

- государственный регистрационный знак транспортного средства (тягача, прицепа (полуприцепа)),
- параметры транспортного средства (автопоезда) (масса транспортного средства (автопоезда) без груза/с грузом: масса тягача, прицепа (полуприцепа)), расстояние между осями, нагрузки на оси, габариты транспортного средства (автопоезда) (длина, ширина, высота), минимальный радиус поворота с грузом,
- необходимость автомобиля сопровождения (прикрытия). При согласовании разрешения на перевозку груза ГИБДД определяет необходимость и вид сопровождения. Сопровождение, в зависимости от категории грузов, может осуществляться:
 - автомобилем прикрытия и (или) тягачом, или
 - патрульным автомобилем ГИБДД;
 - предполагаемая максимальная скорость движения транспортного средства (автопоезда).

К заявлению прилагаются:

- 1) копия документов транспортного средства (паспорт транспортного средства или свидетельство о регистрации транспортного средства), с использованием которого планируется перевозка КТГ;
- 2) схема транспортного средства (автопоезда), с использованием которого планируется перевозка КТГ. На схеме изображается транспортное средство, планируемое к участию в перевозке, количество осей и колес на нем, взаимное расположение осей и колес, распределение нагрузки по осям и в случае неравномерного распределения нагрузки по длине оси - распределение на отдельные колеса;
- 3) сведения о технических требованиях к перевозке заявленного груза в транспортном положении.

Проектная перевозка. В случае, если уполномоченным органом установлено, что по маршруту, предложенному заявителем, для осуществления перевозки КТГ необходима разработка **специального проекта** на перевозку КТГ, уполномоченный орган информирует об этом заявителя.

В случаях, если для движения транспортного средства, осуществляющего перевозки КТГ, требуется оценка технического состояния автомобильных дорог, их укрепление или принятие специальных мер по устройству автомобильных дорог, их участков, а также пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, заявитель должен возместить расходы на осуществление указанной оценки и принятие указанных мер до получения специального разрешения.

Срок проведения оценки технического состояния автомобильных дорог и (или) их участков не должен превышать 30 рабочих дней.

В случае получения отказа заявителя от проведения оценки технического состояния автомобильных дорог или их участков и на оплату расходов уполномоченный орган принимает решение об отказе в оформлении специального разрешения, о чем сообщает заявителю.

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, то, как уже отмечалось, 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, 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.

При необходимости выполнения **специального проекта** на перевозку КТГ **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.

Выдача специального разрешения. Уполномоченный орган при получении необходимых согласований доводит до заявителя размер платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортным средством, осуществляющим перевозку тяжеловесного груза.

Выдача специального разрешения осуществляется уполномоченным органом после представления заявителем копий платежных документов, подтверждающих оплату:

- государственной пошлины за выдачу специального разрешения;
- платежей за возмещение вреда, причиняемого транспортным средством, осуществляющим перевозку тяжеловесных грузов, автомобильным дорогам;
- расходов на укрепление автомобильных дорог или принятия специальных мер по обустройству автомобильных дорог или их участков.

Уполномоченный орган принимает решение об отказе в выдаче специального разрешения в случае, если:

- сведения, предоставленные в заявлении и документах, не соответствуют техническим характеристикам транспортного средства и груза, а также технической возможности осуществления заявленной перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
- установленные требования о перевозке делимого груза не соблюдены;
- при согласовании маршрута установлена невозможность осуществления перевозки по заявленному маршруту транспортным средством с заявленными техническими характеристиками в связи с техническим состоянием автомобильной дороги, искусственного сооружения или инженерных коммуникаций, а также по требованиям безопасности дорожного движения;
- отсутствует согласие заявителя на: проведение оценки технического состояния автомобильной дороги, или на принятие специальных мер по обустройству пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, или на укрепление автомобильных дорог и принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог или их участков, определенных согласно проведенной оценке технического состояния автомобильной дороги;

- заявитель не произвел оплату оценки технического состояния автомобильных дорог, их укрепления в случае, если такие работы были проведены по согласованию с заявителем;
- заявитель не произвел оплату принятия специальных мер по обустройству автомобильных дорог, их участков, а также пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, если такие работы были проведены по согласованию с заявителем;
- заявитель не внес плату в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортным средством, осуществляющим перевозку тяжеловесных грузов;
- заявитель не произвел оплату государственной пошлины за выдачу специального разрешения (кроме международных автомобильных перевозок тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов).

Заявления по экстренному пропуску КТГ, направляемых для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, рассматриваются уполномоченным органом в оперативном порядке в течение одного рабочего дня с возможностью предъявления копий платежных документов, подтверждающих оплату государственной пошлины за выдачу специального разрешения, платежей за возмещение вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, автомобильным дорогам, после выдачи специального разрешения.

На практике согласование маршрута перевозки КТГ составляет от 1 до 14 дней, в зависимости от категории груза и маршрута перевозки. Срок согласования маршрута может увеличиться в случае необходимости урегулирования перевозки с большим количеством инстанций или в случае необходимости разработки проекта перевозки.

Для получения специального разрешения на перевозки КТГ, проведения необходимых согласований, разработки проектов целесообразно пользоваться услугами специализированных организаций.

3.1.4. Организация перевозки КТГ.

Подготовка перевозки. Выбор транспортных средств для перевозки того или иного крупногабаритного или тяжеловесного груза выполняется с учетом особенностей грузов и технических возможностей транспортных средств.

Особенно важен правильный выбор подвижного состава и оборудования при выполнении проектных перевозок КТГ. В этом случае каждая перевозка, как правило уникальна, а ее выполнение требует четкого взаимодействия перевозчика, грузовладельца, органов государственного регулирования.

Выполнению проектной перевозки КТГ предшествует:

- подбор рационального по грузоподъемности, вместимости и стоимости перевозки транспорта;
- разработка схемы крепления и размещения негабаритных и тяжеловесных грузов на автотранспортных средствах;
- подбор и/или изготовление специальных средств крепления груза;
- определение оптимального маршрута перевозки;
- разработка, при необходимости, проектной документации по согласованию маршрута движения транспортного средства;
- оформление специальных разрешений и согласований на перевозку КТГ, организация сопровождения автомобилем прикрытия, патрульным автомобилем ГИБДД, обеспечение наличия в нужных точках маршрута вышек для подъема контактно-кабельной сети, организация и инженерный контроль погрузочно-разгрузочных работ;
- страхование груза.

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.

Движение транспортных средств при перевозке КТГ. Согласно правилам дорожного движения, перевозка негабаритных грузов допускается только в тех случаях, если груз: (п. 23.3. ПДД):

- не ухудшает обзор водителю;
- не оказывает негативного влияния на устойчивость транспортного средства;
- не закрывает светоотражатели, осветительные устройства, опознавательные знаки, не препятствует восприятию сигналов, подаваемых водителю рукой;
- не создает шумов, не поднимает пыль при транспортировке, не вредит дороге и окружающей среде.

Если же одно из этих условий нарушается во время следования, в задачу водителя входит устранить нарушение.

Если груз превосходит габариты транспортного средства и выступает сзади или спереди более чем на 1 метр, либо с боку более чем на 40 сантиметров, он должен быть помечен знаком «Крупногабаритный груз».

Если транспортировка происходит в темное время суток или в условиях недостаточной освещенности, то помимо вышеописанных правил необходимо также соблюдать следующее: прикрепить на груз

впереди световозвращатель белого цвета или фонарь; сзади световозвращатель красного цвета. При несоблюдении этих правил нарушается безопасность движения и может последовать штраф за негабарит.

Перевозка КТГ по населенным пунктам осуществляется в период наименьшей интенсивности движения, а вне населенных пунктов - в светлое время суток. В темное время суток по дорогам вне населенных пунктов, а также при интенсивном движении в светлое время суток перевозка допускается только при условии сопровождения груза.

Не допускается движение транспортных средств, перевозящих крупногабаритные грузы, организованными колоннами.

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.

Использование автомобилей прикрытия. Для обеспечения безопасности при перевозке КТГ и информирования других участников дорожного движения о его габаритах, в ряде случаев необходимо использование автомобилей прикрытия.

Обязательные условия применения автомобилей прикрытия приведены в таблице 3.1. Автомобиль прикрытия должен иметь светоотражающие желто-оранжевые полосы и быть оборудован:

- 1) Двумя проблесковыми маячками желтого или оранжевого цвета (допускается применение проблесковых маячков, конструктивно объединенных в одном корпусе). Проблесковый маячок устанавливается на крыше транспортного средства или над ней. Способы установки проблесковых маячков должны обеспечивать надежность их крепления во всех режимах движения и торможения транспортного средства.

2) Информационным светоотражающим или световым табло желтого цвета размером один метр на 0,5 метра с текстом «БОЛЬШАЯ ШИРИНА», «БОЛЬШАЯ ДЛИНА», выполненным из световозвращающей пленки синего цвета с высотой шрифта 14 см. Информационное светоотражающее или с внутренним освещением табло должно устанавливаться на крыше или над ней автомобиля прикрытия за проблесковым маячком по ходу движения и использоваться в целях дополнительного информирования участников дорожного движения о габаритных параметрах транспортного средства:

- при ширине транспортного средства с крупногабаритным грузом свыше 3,5 метра - «БОЛЬШАЯ ШИРИНА»;
- при длине транспортного средства с крупногабаритным грузом более 25 метров и при одновременной ширине не более 3,5 метра - «БОЛЬШАЯ ДЛИНА»;
- при ширине транспортного средства с крупногабаритным грузом свыше 3,5 метра и одновременной длине более 25 метров на автомобиле прикрытия, следующим впереди, - «БОЛЬШАЯ ШИРИНА», а на автомобиле прикрытия, следующим позади, - «БОЛЬШАЯ ДЛИНА».

3) Устройством для определения высоты искусственных сооружений и других инженерных коммуникаций.

Автомобиль прикрытия должен двигаться:

- 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, 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;
- позади транспортного средства с информационным светоотражающим или с внутренним освещением табло, 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.

Таблица 3.1

Обязательные условия использования автомобилей прикрытия (в соответствии с ПУБ)

		Габариты транспортного средства с грузом												
	Высота более 4,5 м	Ширина, метров												
		Менее 3		3 - 3,5		3,5 - 4		4 - 4,5		4,5 - 5		Более 5		
		Длина, метров												
Число а/м прикрытия:		25-40	Более 40	25-40	Более 40	Менее 25	Более 40	Менее 25	Более 40	25-40	Более 40	Менее 25	Более 40	Любая
	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	2	2	2	Определяется проектом организации дорожного движения
Сзади		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	

Контрольные вопросы к п. 3.1

1. Каковы основные риски, связанные с перевозкой крупногабаритных и тяжеловесных грузов?
2. Какими нормативными правовыми актами регламентируются перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов?
3. При каких параметрах транспортного средства с грузом для выполнения перевозки КТГ достаточно получения специального разрешения?
4. Что требуется для получения специального разрешения на перевозку КТГ?
5. Может ли специальное разрешение на перевозку КТГ быть выдано на несколько поездок по одному и тому же маршруту?
6. Что такое специальный проект перевозки КТГ? Что он включает?
7. Что такое проект организации дорожного движения при перевозке КТГ? При каких условиях необходима его разработка?
8. Каков порядок рассмотрения заявлений на пропуск КТГ, направляемых для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций?
9. Какие мероприятия проводятся перед выполнением проектной перевозки КТГ?
10. Что такое автомобили прикрытия? В каких случаях их применение обязательно?

3.2. Обеспечение безопасности при организации перевозок опасных грузов автомобильным транспортом.

3.2.1. Общие положения.

Опасные грузы – это любые вещества, материалы, изделия или отходы, которые в силу присущих им свойств могут при их перевозке создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей.

Доля опасных грузов в мировом грузообороте в настоящее время достигает, согласно данным ООН, почти 50%. В основном, это нефть и продукты ее переработки. К опасным грузам относятся также взрывчатые, легковоспламеняющиеся, токсичные, коррозионные, радиоактивные и другие вещества. Ужесточение экологических требований и появление на рынке все новых веществ, обладающих опасными свойствами, влечет за собой постоянное расширение номенклатуры опасных грузов.

Проблема обеспечения безопасности при транспортировке опасных грузов носит глобальный характер и решается на международном уровне. Нормативные правовые акты, регламентирующие перевозки опасных грузов, разрабатываются исходя из принципов международного одобрения соответствующих норм, их гармонизации с действующими международными соглашениями, экономической целесообразности устанавливаемых требований, нейтральности в отношении участников рынка, а также возможности применения на различных видах транспорта.

Методической основой для разработки соответствующих международных соглашений и национальных нормативных правовых актов является так называемая «Оранжевая книга ООН» - сборник типовых правил перевозки опасных грузов, разработанный Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций. Этот документ устанавливает классификацию опасных грузов и их перечень, общие положения по обеспечению безопасности, требования к подготовке персонала и ряд других положений.

Нормы «Оранжевой книги» применительно к отдельным видам транспорта конкретизируются в соответствующих международных соглашениях и в национальном законодательстве. Так, правила международных перевозок опасных грузов автомобильным транспортом устанавливаются Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов – ДОПОГ.

Номенклатура опасных грузов насчитывает не менее четырех тысяч наименований, а их объем перевозок на автомобильном транспорте России составляет примерно 400 млн. т в год. На выполнении перевоз-

ок опасных грузов занято не менее 200 тысяч водителей, а также значительное количество иных работников, обеспечивающих безопасное выполнение перевозок. Поэтому обеспечение безопасности при перевозках опасных грузов (далее – ОГ) является важной проблемой для автомобильного транспорта и отраслей, которые им обслуживаются.

Различают следующие способы перевозки опасных грузов:

а) в упаковках – перевозка опасных грузов в упаковках, включая контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов и крупногабаритную тару;

б) в цистернах – перевозка жидких, порошкообразных, гранулированных или газообразных опасных грузов в автоцистернах, съемных цистернах, контейнерах-цистернах, транспортных средствах-батарейках¹², вакуумных цистернах для отходов, переносных цистернах и многоэлементных газовых контейнерах;

в) навалом (насыпью) – перевозка неупакованных твердых веществ и изделий в транспортных средствах или контейнерах.

Перевозки опасных грузов являются специфическим видом транспортной деятельности. Их осуществление предполагает использование специально оборудованных транспортных средств, а также знание персоналом компании-оператора классификации опасных грузов, мер предосторожности при их хранении, погрузке и выгрузке, перевозке, требований к маркировке грузов, правил поведения при авариях и происшествиях.

3.2.2. Нормативная правовая база, регламентирующая перевозки опасных грузов.

Как уже отмечалось, основным документом, в котором обобщен значительный опыт обеспечения безопасности при перевозках ОГ в ряде стран, является Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

Российская Федерация присоединилась к этому Соглашению в 1994 году, что позволило реализовать установленные ДОПОГ предписания при осуществлении перевозок опасных грузов в международном автомобильном сообщении.

В 2011 году с принятием ППГ требования указанного Соглашения были распространены на все перевозки опасных грузов внутри страны, включая в городском, пригородном и междугородном сообщении.

¹² Транспортное средство-батарея: специализированное транспортное средство со стационарно установленным комплектом элементов, соединенных между собой коллектором. Элементами транспортного средства-батареи считаются баллоны, трубки, связи баллонов, барабаны под давлением, а также цистерны, предназначенные для перевозки газов 2-го класса, вместимостью более 0,45 м³ (450 л).

В соответствии с п. 3 ППГ, «Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными приложениями А и В Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ) и настоящими Правилами (т.е. ППГ)».

Поскольку ППГ распространяются на перевозки, связанные с предоставлением транспортных услуг третьим лицам, то и нормы ДОПОГ распространяются только на перевозки опасных грузов, выполняемые в рамках предоставления транспортных услуг.

В отношении транспортировки опасных грузов для собственных нужд продолжают применяться Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом (Утв. Приказом Минтранса России от 08.08.1995г. № 73, далее - ПОГАТ).

3.2.3. Основные сведения об опасных грузах.

Все опасные вещества, подпадающие под действие правил ООН, относятся к одному из девяти классов в зависимости от вида опасности. Некоторые из этих классов подразделяются, в свою очередь, на подклассы (см. табл. 3.2). Каждое из веществ, относящихся к категории опасных грузов, имеет единое международное название и уникальный четырехзначный номер (так называемый «номер ООН»).

Правилами перевозки опасных грузов предусмотрена обязательная их маркировка и включение соответствующей информации в транспортные документы. Это делается для того, чтобы все лица, которые в процессе транспортировки могут так или иначе иметь дело с опасными грузами, были уведомлены об их потенциальной опасности. Знаки опасности в случае аварии позволяют сотрудникам аварийно-спасательных служб, обученным использованию кодированной информации, быстро и с большого расстояния определить виды и степень опасности груза и принять эффективные и адекватные меры.

Таблица 3.2

Классы опасных грузов в соответствии с типовыми правилами ООН и ДОПОГ.

Класс	Вещества, относящиеся к данному типу опасных грузов
1	Взрывчатые вещества и изделия
2	Газы
3	Легковоспламеняющиеся жидкости

4	4.1. Легковоспламеняющиеся твердые вещества, твердые взрывчатые вещества 4.2. Вещества, способные к самовозгоранию 4.3. Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой
5	5.1. Окисляющие вещества 5.2. Органические пероксиды
6	6.1. Токсичные вещества 6.2. Инфекционные вещества
7	Радиоактивные материалы
8	Коррозионные вещества
9	Прочие опасные вещества и изделия

Перечень опасных грузов с присвоенными номерами ООН, классификационными кодами, группами упаковки, знаками опасности, типами транспортных средств, специальными положениями по перевозке и другими данными приведены в таблице А главы 3.2 Приложения А ДОПОГ.

Ниже дана краткая характеристика классов опасных грузов в соответствии с ДОПОГ.

Класс 1 охватывает:

- взрывчатые вещества - твердые или жидкие вещества (или смеси веществ), которые способны к химической реакции с выделением газов при такой температуре, таком давлении и с такой скоростью, что это вызывает повреждение окружающих предметов;
- пиротехнические вещества - вещества или смеси веществ, предназначенные для производства эффекта в виде тепла, света, звука, газа или дыма или их комбинации в результате самоподдерживающихся экзотермических химических реакций, протекающих без детонации;
- взрывчатые изделия - изделия, содержащие одно или несколько взрывчатых или пиротехнических веществ.

К опасным грузам класса 1 относятся, например: № ООН 0030 Детонаторы электрические; № ООН 0072 Гексоген.

Класс 2 охватывает чистые газы, смеси газов, смеси одного или нескольких газов с одним или несколькими другими веществами и изделия, содержащие такие вещества. К опасным грузам класса 2 относятся, например: № ООН 1001 Ацетилен растворенный; № ООН 1057 Зажигалки; № ООН 1072 Кислород сжатый; № ООН 1073 Кислород охлажденный жидкий.

Класс 3 охватывает:

- вещества и изделия, которые являются жидкостями, имеют давление паров при температуре 50°C не более 300 кПа (3 бара) и не являются полностью газообразными при температуре 20°C и нормальном давлении 101,3 кПа, имеют температуру вспышки не выше 60°C;
- жидкие и твердые вещества в расплавленном состоянии с температурой вспышки выше 60°C, которые предъявляются к перевозке или перевозятся в горячем состоянии при температуре, равной их температуре вспышки или превышающей ее.

К опасным грузам класса 3 относятся, например: № ООН 1170 Спирта этилового раствор; № ООН 1202 Топливо дизельное; № ООН 1203 Бензин моторный; № ООН 1230 Метанол; № ООН 1263 Краска.

Класс 4.1 охватывает легковоспламеняющиеся вещества и изделия, твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества и саморективные жидкости или твердые вещества.

К опасным грузам класса 4.1 относятся, например: № ООН 1309 Алюминий порошок покрытый; № ООН 1331 Термоспички; № ООН 1334 Нафталин очищенный.

В **класс 4.2** входят пирофорные вещества и самонагревающиеся вещества и изделия. Пирофорные вещества – это вещества, включая смеси и растворы (жидкие или твердые), которые даже в малых количествах воспламеняются при контакте с воздухом в течение пяти минут. Эти вещества наиболее подвержены самовозгоранию. Самонагревающиеся вещества и изделия - вещества и изделия, включая смеси и растворы, которые при контакте с воздухом без подвода энергии извне способны к самонагреванию. Эти вещества воспламеняются только в больших количествах (килограммы) и лишь через длительные периоды времени (часы или дни).

К опасным грузам класса 4.2 относятся, например: № ООН 1364 Хлопка отходы, пропитанные маслом; № ООН 1855 Кальций пирофорный; № ООН 2002 Целлулоида отходы; № ООН 2447 Фосфор белый расплавленный.

В **класс 4.3** входят вещества, которые при реагировании с водой выделяют легковоспламеняющиеся газы, способные образовывать с воздухом взрывчатые смеси, а также изделия, содержащие такие вещества.

К опасным грузам класса 4.3 относятся, например: № ООН 1402 Кальция карбид; № ООН 1405 Кальция силицид; № ООН 1408 Ферросилиций.

Класс 5.1 охватывает окисляющие вещества, которые, сами по себе необязательно являясь горючими, могут, обычно путем выделения кислорода, вызывать или поддерживать горение других материалов, а также изделия, содержащие такие вещества.

К опасным грузам класса 5.1 относятся, например: № ООН 1490 Калия перманганат; № ООН 1942 Аммония нитрат; № ООН 2014 Водорода пероксида водный раствор.

В **класс 5.2** включены органические пероксиды и составы органических пероксидов. Органические пероксиды - это органические вещества, которые содержат двухвалентную структуру -O-O- и могут рассматриваться в качестве производных продуктов пероксида водорода, в котором один или оба атома водорода замещены органическими радикалами.

К опасным грузам класса 5.2 относятся, например: № ООН 3101 Метилэтилкетона пероксид; № ООН 3102 Кислоты янтарной пероксид.

Класс 6.1 охватывает токсичные вещества, которые могут - при однократном или непродолжительном воздействии и в относительно малых количествах - причинить вред здоровью человека или явиться причиной смерти в случае их вдыхания, всасывания через кожу или проглатывания.

К опасным грузам класса 6.1 относятся, например: № ООН 1565 Бария цианид; № ООН 1654 Никотин; № ООН 1662 Нитробензол.

Класс 6.2 охватывает инфекционные вещества. Инфекционными веществами являются вещества, содержащие патогенные организмы. Патогенные организмы определяются как микроорганизмы (бактерии, вирусы, паразиты, грибки) и другие инфекционные агенты, которые могут вызвать заболевания людей и животных.

К опасным грузам класса 6.2 относятся, например: № ООН 2814 Вирус Эбола; № ООН 2900 Вирус ящура; № ООН 3291 Отходы больницы происхождения.

Класс 7 охватывает радиоактивные материалы - любые материалы, содержащие радионуклиды, в которых концентрация активности, а также полная активность превышают значения, указанные в главе 2.2.7 Приложения А ДОПОГ.

К опасным грузам класса 7 относятся, например: № ООН 2909 Изделия, изготовленные из природного урана; № ООН 2913 Объекты с поверхностным радиоактивным загрязнением.

Класс 8 охватывает вещества и изделия, которые в силу своих химических свойств воздействуют на эпителиальную ткань - кожи или слизистой оболочки - при контакте с ней или которые в случае утечки или просыпания могут вызвать повреждение или разрушение других грузов или транспортных средств.

К опасным грузам класса 8 относятся, например: № ООН 1830 Кислота серная; № ООН 2794 Батареи жидкостные кислотные.

Класс 9 охватывает вещества и изделия, которые во время перевозки представляют опасность, не охваченную названиями других классов.

К опасным грузам класса 9 относятся, например: № ООН 2212 Асбест коричневый; № ООН 2969 Касторовая мука; № ООН 3090 Батареи литий-металлические.

Класс опасности опасного груза указывается в столбце 3а таблицы А главы 3.2 ДОПОГ (перечень опасных грузов в порядке присвоенных им номеров ООН). Критерии отнесения веществ и изделий к классам опасных грузов приведены в главе 2.2 ДОПОГ.

Необходимо учитывать, что порядковый номер класса опасности вовсе не отвечает степени опасности опасного груза.

В тех случаях, когда опасный груз характеризуется более чем одним видом опасности, в ссылках на наиболее значительную из них пользуются термином «Основная опасность», а в отношении прочих видов опасности используют термин «Дополнительная опасность».

Группы упаковки опасных грузов. Для указания на степень опасности груза используются группы упаковки соответствующего вещества.

Группа упаковки - означает группу, к которой могут быть отнесены некоторые опасные вещества в зависимости от степени опасности, которой они характеризуются при их автоперевозке. Группы упаковки опасных грузов обозначаются римскими цифрами и имеют такие значения:

- группа упаковки I: вещества с высокой степенью опасности;
- группа упаковки II: вещества со средней степенью опасности;
- группа упаковки III: вещества с низкой степенью опасности.

Группы упаковки **не назначены** опасным грузам классов опасности 1, 2, 5.2, 6.2 и 7 и самореактивным веществам класса 4.1.

Группа упаковки опасного груза указывается в столбце 4 таблицы А главы 3.2 ДОПОГ (перечень опасных грузов в алфавитном порядке).

Опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах. Перевозка опасных грузов не всегда сопровождается применением полного комплекса требований ДОПОГ. Многие опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, представляют меньшую опасность, и к их перевозке применяются менее жесткие требования. Они могут безопасно перевозиться в упаковках хорошего качества, типы которых указаны в ДОПОГ, но которые не испытывались и не имеют маркировки, указывающей на соответствие тары требованиям ДОПОГ.

Положения, которые применяются к опасным грузам, упакованным в ограниченных количествах, содержатся в главе 3.4 ДОПОГ.

Для каждой позиции Перечня опасных грузов в колонке 7а таблицы 3.4.6 ДОПОГ указано максимальное количество, на перевозку которого распространяется освобождение.

Если другое прямо не указано в таблице 3.4.6 ДОПОГ, максимальная масса брутто комбинированной тары не должна превышать 30 кг,

а для внутренней тары на лотках, обернутых в термоусадочный материал или пленку, она не должна превышать 20 кг.

Для указания на то, что на опасный груз распространяются освобождения, связанные с опасными грузами, упакованными в ограниченных количествах, на упаковки наносится соответствующая маркировка

Освобождения, связанные с опасными грузами, упакованными в ограниченных количествах, **не применяются** к опасным грузам класса 1, классов 3 и 4.1 (только десенсибилизированным взрывчатым веществам), класса 4.2, класса 6.2, класса 7, других классов, для которых в колонке 7а Перечня опасных грузов стоит цифра 0.

Перевозка опасных грузов в освобожденных количествах. Для обеспечения беспрепятственной перевозки опасных грузов в транспортной цепи, включающей любой вид транспорта, в международных соглашениях, регламентирующие перевозку опасных грузов, включены положения по **перевозке опасных грузов в освобожденных количествах**. Они содержатся в главе 3.5 ДОПОГ.

Перевозки опасных грузов в освобожденных количествах (исключение составляют некоторые особо оговоренные виды ОГ) не подпадают под действие положений ДОПОГ, за исключением:

- требований гл. 1.3 ДОПОГ, касающихся подготовки работников;
- процедур классификации и критериев назначения группы упаковки, содержащихся в части 2;
- требований к упаковке, содержащихся в пунктах 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.4 и 4.1.1.6.

Указанные освобождения применяются только к опасным грузам, упакованным в комбинированную тару, состоящую из внутренней, промежуточной и прочной жесткой наружной тары. При этом, внутренняя тара должна надежно укладываться в промежуточную тару с прокладочным материалом таким образом, чтобы в нормальных условиях перевозки не происходило ее разрыва, прокола или утечки ее содержимого. Промежуточная тара должна быть способна вместить все содержимое в случае разрыва или утечки, независимо от положения упаковки. В случае жидкостей промежуточная тара должна содержать достаточное количество абсорбирующего материала для поглощения всего содержимого внутренней тары.

Для целей применения освобождений, связанных с опасными грузами, упакованными в освобожденных количествах, для каждой позиции Перечня опасных грузов в колонке 7b указан буквенно-цифровой код, начинающийся с буквы «Е». В подразделе 3.5.1.2 ДОПОГ каждому такому коду соответствуют максимальные предельные количества, на перевозку которых распространяются освобождения (табл. 1).

Освобождения, связанные с опасными грузами, упакованными в освобожденных количествах, не применяются к опасным грузам, для которых в колонке 7b Перечня опасных грузов указан код «E0».

3.2.4. Маркировка при перевозке опасных грузов.

При предъявлении опасных грузов к перевозке должны быть приняты определенные меры, чтобы все кто в процессе транспортировки соприкасается с опасным содержимым упаковок, были надлежащим образом предупреждены о его потенциальной опасности. Необходимо также обеспечить возможность определения содержимого упаковок и способов безопасного обращения с грузом.

Это делается путем нанесения на упаковки или неупакованные изделия транспортной маркировки и знаков опасности¹³, что позволяет идентифицировать опасный груз, определить сопряженную с содержимым упаковок опасность, обеспечить сохранность груза при выполнении погрузочно-разгрузочных работ и транспортировке, а также дает возможность принять соответствующие меры защиты.

Согласно требованиям ДОПОГ (раздел 5.2.1) на каждую упаковку должна быть нанесена разборчивая и долговечная маркировка, указывающая номер ООН, соответствующий содержащимся в упаковке опасным грузам, с предшествующими ему буквами «UN», которые должны иметь высоту не менее 12 мм, за исключением: упаковок вместимостью не более 30 л или максимальной массой нетто 30 кг и баллонов вместимостью не более 60 л, (когда буквы и номер ООН должны иметь высоту не менее 6 мм); на упаковках вместимостью не более 5 л или массой нетто не более 5 кг высота указанных реквизитов должны быть соотносимого размера.

В случае неупакованных изделий маркировка наносится на само изделие.

Все маркировочные надписи на упаковке должны быть четко видимыми, разборчивыми и выдерживать воздействие любых погодных условий без снижения их качества.

На использовании знаков опасности также основаны требования по допустимости (недопустимости) совместной загрузки различных опасных грузов в транспортное средство, а также меры по разделению опасных грузов и продуктов питания, кормов для животных и предметов потребления.

¹³ Знаки опасности - легко распознаваемые стандартные символы, разработанные для предупреждения об опасных материалах или местах.

Маркировка, нанесенная на упаковки с опасными грузами, как правило, не видна снаружи транспортных средств и контейнеров. Доступ к опасному грузу также может быть ограничен. Поэтому во многих случаях одной только маркировки упаковок с опасными грузами недостаточно. Поэтому, наряду с маркировкой упаковок, для доведения информации о свойствах перевозимого опасного груза используется маркировка транспортных средств, контейнеров и цистерн.

Учитывая, что участники дорожного движения не обучены навыкам использования кодированной информации об опасных свойствах грузов, они могут принимать решения только на основе информации, передаваемой в графической форме. Аварийно-спасательные службы, которые первыми прибывают на место аварии, нуждаются в информации, которую можно различить и истолковать на большом расстоянии. Для этого транспортные средства, контейнеры и цистерны при перевозке опасных грузов маркируются знаками опасности.

Для указания на то, что перевозка груза, загруженного в транспортное средство, осуществляется по специальным правилам, транспортные средства, перевозящие опасные грузы, обозначаются информационными таблицами опасного груза. Таблички оранжевого цвета делают транспортные средства с такими грузами легко распознаваемыми в транспортном потоке.

При перевозке наливных и навалочных грузов маркировка может быть прикреплена только к транспортным средствам, контейнерам или цистернам. Для обеспечения идентификации вещества, загруженного в них, и определения видов его опасности, на цистернах, а также транспортных средствах и контейнерах, в которых перевозится опасный груз навалом, указывается идентификационный номер ООН и номер опасности. Номер опасности позволяет сотрудникам аварийно-спасательных служб, хорошо обученным использованию кодированной информации, быстро и с большого расстояния определить виды и степень опасности груза даже в случае возникновения пожара (порядок маркировки транспортных средств – см. п.3.2.4.).

3.2.5. Грузы повышенной опасности.

К грузам повышенной опасности отнесены грузы, которые могут быть использованы не по назначению, а в террористических целях, и могут привести к многочисленным людским жертвам, массовым разрушениям или, особенно в случае грузов класса 7, массовым социально-экономическим потрясениям.

Перечень грузов повышенной опасности приведен в табл. 3.3.

Наряду с отдельными радиоактивными материалами к указанным грузам отнесены взрывчатые вещества и изделия, легко-воспламеняющиеся жидкости и газы, токсичные и инфекционные вещества определенных групп и категорий и др.

Для многих из них установлены пороговые значения (по количеству перевозимого груза) для отнесения их к грузам повышенной опасности.

В составе опасных грузов класса 7 к радиоактивным материалам повышенной опасности относятся радиоактивные материалы, у которых значение активности на отдельную упаковку равно порогу безопасности для перевозки, приведенному в ДОПОГ. Разрешительная система перевозки таких грузов в соответствии с законодательством устанавливается органами Ростехнадзора.

В соответствии с законодательством Российской Федерации для осуществления перевозок грузов повышенной опасности перевозчик должен получить **специальное разрешение**, выдаваемое органами Ространснадзора сроком на 1 год.

Копия такого документа должна быть у водителя, осуществляющего перевозку указанных грузов.

Таблица 3.3

Грузы повышенной опасности.

Класс	Под-класс	Вещество или изделие	Количество		
			Цистерна (л) ^с	Навалом/насыпью (кг) ^д	Упаковки (кг)
1	1.1	Взрывчатые вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва массой (взрыв массой – это такой взрыв, который практически мгновенно распространяется на весь груз).	a	a	0
	1.2	Взрывчатые вещества и изделия, которые характеризуются опасностью разбрасывания, но не создают опасности взрыва массой.	a	a	0
	1.3	Взрывчатые вещества и изделия, группа совместимости С. Вещества и изделия, которые характеризуются пожарной опасностью, а так же либо незначительной опасностью взрыва, либо незначительной опасностью разбрасывания, либо тем и другим, но не характеризуются опасностью взрыва массой: а) которые при горении, выделяют значительное количество лучистого тепла, или б) которые, загораясь одно за другим, характеризуются незначительным взрывчатым эффектом или разбрасыванием либо тем и другим.	a	a	0
	1.4	Взрывчатые вещества и изделия под №№ ООН 0104 – шнур (запал) детонирующий слабого действия в металлической оболочке, 0237 - заряды кумулятивные гибкие удлиненные, 0255 – детонаторы электрические для взрывных работ, 0267 – детонаторы неэлектрические для взрывных работ, 0289 – шнур детонирующий гибкий, 0361 – детонаторов сборки неэлектрические для взрывных работ, 0365 и 0366 – детонаторы для боеприпасов, 0440 и 0441 – заряды кумулятивные без детонатора, 0455 и 0456 – детонаторы неэлектрические для взрывных работ, 0500 – детонаторов сборки неэлектрические для взрывных работ.	a	a	0
	1.5	Взрывчатые вещества и изделия. Вещества очень низкой чувствительности, которые характеризуются опасностью взрыва массой, но обладают настолько низкой чувствительностью, что существует очень малая вероятность их инициирования или перехода от горения к детонации при нормальных условиях перевозки. В соответствии с минимальным требованием, предъявляемым к этим веществам, они не должны взрываться при испытании на огнестойкость.	0	a	0

2		Воспламеняющиеся газы (классификационные коды, включающие только букву F – легковоспламеняющиеся)	3000	a	b
		Токсичные газы (классификационные коды, включающие буквы): T – токсичные, TF – токсичные, легковоспламеняющиеся, TC – токсичные, коррозионные, TO – токсичные, окисляющие, TFC – токсичные, коррозионные, коррозионные, TOC – токсичные, окисляющие, коррозионные. За исключением аэрозолей.	0	a	0
3		Легковоспламеняющиеся жидкости, группы упаковки I – вещества с высокой степенью опасности и II – вещества со средней степенью опасности	3000	a	b
		Десенсибилизированные взрывчатые вещества	0	a	0
4	4.1	Десенсибилизированные взрывчатые вещества	a	a	0
	4.2	Вещества группы упаковки I – вещества с высокой степенью опасности	3000	a	b
	4.3	Вещества группы упаковки I – вещества с высокой степенью опасности	3000	a	b
5	5.1	Жидкие окисляющие вещества группы упаковки I – вещества с высокой степенью опасности	3000	a	b
		Перхлораты, нитрат аммония, аммиачно-нитратные удобрения и эмульсии, суспензии или гели нитрата аммония	3000	3000	b
6	6.1	Токсичные вещества группа упаковки I – вещества с высокой степенью опасности	0	a	0
	6.2	Инфекционные вещества категории A (№ ООН 2814 – инфекционное вещество, опасное для людей. Инфекционное вещество, опасное для людей, в охлажденном виде. Инфекционное вещество, опасное для людей (только материалы животного происхождения), и 2900 – инфекционное вещество, опасное только для животных (только материалы животного происхождения). Кроме материала животного происхождения).	a	0	0
7		Радиоактивные материалы	0		
8		Коррозионные вещества группы упаковки I – вещества с высокой степенью опасности	3000	a	b

^a Не относится.

^b Положение раздела 1.10.3 не применяются, каким бы было количество.

^c Значение, указанное в этой колонке, применяется только в том случае, если перевозка в цистернах разрешена в соответствии с указаниями в колонках 10 или 12 таблицы А главы 3.2 ДОПОГ. Для веществ, которые не допускаются к перевозке в цистернах, указание в этой колонке не имеет значения.

^b Значение, указанное в этой колонке, применяется только в том случае, если перевозка навалом/насыпью разрешена в соответствии с указаниями в колонках 10 или 17 таблицы А главы 3.2 ДОПОГ. Для веществ, которые не допускаются к перевозке навалом/насыпью, указание в этой колонке не имеет значения.

3.2.6. Порядок получения специальных разрешений для перевозки грузов повышенной опасности.

Получение специального разрешения необходимо в случае перевозки грузов повышенной опасности (см. п. 3.2.5), перечень которых определен п.п. 1.10.3.1 Приложения А к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов ДОПОГ.

Специальные разрешения для перевозки ОГ повышенной опасности выдаются в порядке, установленном Приказом Минтранса РФ от 4 июля 2011 г. № 179 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов» (далее – ПС-ОГ).

Заявление о получении специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов подается перевозчиком или его представителем в уполномоченные органы. Такими органами являются:

- если маршрут, часть маршрута проходят по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких автомобильных дорог или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации - в управление государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по месту государственной регистрации перевозчика или местонахождения его филиала (представительства);

- если маршрут, часть маршрута проходят по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения, участкам таких автомобильных дорог, по автомобильным дорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более муниципальных образований (муниципальных районов, городских округов), при условии, что маршрут такого транспортного средства проходит в границах такого субъекта Российской Федерации и не проходит по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких автомобильных дорог - в орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации;

- если маршрут, часть маршрута проходят по автомобильным дорогам местного значения муниципального района, по автомобильным дорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более поселений в границах муниципального района, и не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального значения, участкам таких автомобильных дорог - в орган местного самоуправления муниципального района;

- если маршрут, часть маршрута проходят по автомобильным дорогам местного значения поселения при условии, что маршрут такого транспортного средства проходит в границах такого поселения и

не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального, местного значения муниципального района, участкам таких автомобильных дорог - в орган местного самоуправления поселения;

- если маршрут, часть маршрута указанного транспортного средства проходят по автомобильным дорогам местного значения городского округа и не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального значения, участкам таких автомобильных дорог - в орган местного самоуправления городского округа;

- если маршрут указанного транспортного средства проходит по частной автомобильной дороге - собственнику автомобильной дороги.

К заявлению прилагаются:

- копия свидетельства о регистрации транспортного средства, предполагаемого к использованию для перевозки опасных грузов, а также документа, подтверждающего право владения таким транспортным средством на законных основаниях, если оно не является собственностью перевозчика;

- копия свидетельства о допуске транспортного средства ЕХ/II, ЕХ/III, FL, OX и АТ и МЕМU к перевозке опасных грузов;

- копия свидетельства о подготовке водителя транспортного средства, перевозящего опасные грузы;

- документы, подтверждающие полномочия представителя, в случае подачи заявления в уполномоченный орган представителем перевозчика.

Решение о выдаче специального разрешения или об отказе в его выдаче принимается уполномоченным органом в течение двух рабочих дней со дня поступления от всех владельцев автомобильных дорог, по которым проходит маршрут транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, согласований такого маршрута или отказа в его согласовании.

Специальное разрешение оформляется уполномоченным органом на самодвижущееся автотранспортное средство (тягач или одиночное транспортное средство, предназначенное для перевозки опасных грузов) в течение одного рабочего дня с момента принятия решения о выдаче специального разрешения.

Передача специального разрешения третьим лицам запрещается.

3.2.7. Подвижной состав для перевозки опасных грузов.

Особые требования к транспортным средствам. Для перевозки опасных грузов могут использоваться транспортные средства, соответствующие общим техническим требованиям и прошедшие в установленном порядке государственный технический осмотр.

Исключение составляют транспортные средства, используемые для перевозки некоторых видов опасных грузов, к которым предъявляются особые требования, изложенные в главах 9.2 - 9.8 Приложения В ДОПОГ.

В соответствии с главой 9.1 Приложения В ДОПОГ, транспортные средства, используемые для перевозок опасных грузов и требующие специального допущения, имеют следующие обозначения:

EX/II или EX/III - транспортное средство, предназначенное для перевозки взрывчатых веществ и изделий (класс 1);

FL - транспортное средство для перевозки жидкостей с температурой вспышки не выше 60°C (для дизельного топлива, газойля и топлива печного - с иной температурой вспышки) и транспортное средство для перевозки легковоспламеняющихся газов во встроенных или съемных цистернах вместимостью более 1 м³ либо в контейнерах-цистернах или переносных цистернах вместимостью более 3 м³, а также транспортное средство-батарея общей вместимостью 1 м³;

OX - транспортное средство, предназначенное для перевозки пероксида водорода или его водного раствора (содержащего более 60% пероксида водорода), во встроенных цистернах или съемных цистернах вместимостью более 1 м³ или в контейнерах-цистернах и переносных цистернах вместимостью более 3 м³;

AT - транспортное средство, кроме EX/III, FL, OX или MEMU, для перевозки опасных грузов во встроенных либо съемных цистернах вместимостью более 1 м³ либо в контейнерах-цистернах, переносных цистернах или МЭГК вместимостью более 3 м³;

MEMU - транспортное средство, отвечающее определению «смесительно-зарядная машина», состоит из различных цистерн и контейнеров, технологического оборудования, насосов и других устройств (раздел 1.2.1 Приложения А ДОПОГ).

Указанные транспортные средства допускаются к перевозке опасных грузов после получения перевозчиком свидетельства о допущении, выдаваемого подразделениями ГИБДД МВД России по месту регистрации транспортного средства после технического осмотра.

Основными требованиями к транспортным средствам, перевозящим ОГ, являются следующие.

Транспортные средства типа EX/III, FL, OX и AT должны быть оборудованы антиблокировочной и износостойкой тормозной системой (АВС) установленного типа. Соответствие этим требованиям является обязательным для механических транспортных средств максимальной массой более 16 т и механических транспортных средств, допущен-

ных к буксировке прицепов и полуприцепов максимальной массой более 10 т, а также для самих прицепов и полуприцепов максимальной массой более 10 т.

Автоцистерны, транспортные средства, перевозящие съемные цистерны, транспортные средства-батареи должны быть оснащены с задней стороны по всей ширине цистерны - защитным устройством. Расстояние между задней стенкой цистерны и задней частью защитного устройства должно составлять не менее 100 мм.

Трубопроводы и вспомогательное оборудование цистерн, установленные в верхней части резервуара, должны быть защищены от повреждений в случае опрокидывания.

Электропроводка рассчитывается таким образом, чтобы полностью предотвратить ее нагревание, должна быть надежно закреплена и хорошо защищена от механических и термических воздействий.

Все электрические цепи (кроме цепей: аккумуляторная батарея - система холодного запуска и остановки двигателя; аккумуляторная батарея - генератор; генератор - блок плавких предохранителей или выключателей; аккумуляторная батарея - стартер двигателя; аккумуляторная батарея - корпус системы включения износостойкой тормозной системы; аккумуляторная батарея - электрический механизм для подъема оси балансира тележки) должны быть защищены плавкими предохранителями или автоматическими выключателями.

Транспортное средство должно иметь выключатель для отсоединения аккумуляторной батареи от электрической цепи, расположенный как можно ближе к аккумуляторной батарее. Один привод выключателя (прямой или дистанционный) должен находиться в кабине водителя, другой - снаружи транспортного средства. Они должны быть легко доступными и четко различимыми. Срабатывание выключателя не должно быть сопряжено с риском возникновения пожара во взрывоопасной среде. Если используется однополюсный выключатель, то он должен быть установлен на проводе питания, а не на проводе заземления.

Выводы аккумуляторной батареи должны быть электроизолированы или закрыты изолирующей крышкой. Если аккумуляторные батареи расположены не под капотом двигателя, то они должны находиться в вентилируемом отсеке.

Электрические соединения между механическими транспортными средствами и прицепами должны быть устроены таким образом, чтобы исключать возможность случайных отсоединений;

Прицеп должен быть оснащен эффективной системой торможения или удерживания в случае разрыва сцепки с буксирующим его транспортным средством;

Топливный бак для подачи горючего в двигатель транспортного средства должен отвечать следующим требованиям:

а) в случае любой утечки топливо должно стекать на землю, не попадая на нагретые части транспортного средства или на груз;

б) топливный бак с бензином должен быть оснащен эффективным пламегасителем, расположенным у заливного отверстия, или устройством, позволяющим герметично закрывать это отверстие.

Двигатель, приводящий транспортное средство в движение, должен быть оборудован и расположен таким образом, чтобы груз не подвергался никакой опасности перегрева или воспламенения. В случае транспортных средств ЕХ/II и ЕХ/III в качестве двигателя должен использоваться двигатель с воспламенением от сжатия.

Система выпуска выхлопных газов, а также выхлопные трубы должны быть расположены или защищены таким образом, чтобы груз не подвергался никакой опасности перегрева или воспламенения. Части выхлопной системы, расположенные непосредственно под топливным баком (дизельное топливо), должны быть удалены от него минимум на 100 мм или отделены от бака теплозащитным экраном.

Транспортные средства, оборудованные агрегатами, нагревающимися при эксплуатации и расположенными за задней стенкой кабины (двигатель, трансмиссия, тормоз-замедлитель), должны быть оснащены надежно закрепленным теплозащитным экраном, установленным между этими агрегатами и цистерной или грузом, позволяющим избежать любого, даже локального, нагрева стенок цистерны или груза. Теплозащитный экран должен защищать указанные агрегаты от любых, даже аварийных утечек или выбросов перевозимого груза.

Топливные обогревательные приборы, установленные в кабине водителя, и их система выпуска выхлопных газов должны быть сконструированы, размещены и защищены таким образом, чтобы исключить любую опасность перегрева или воспламенения груза. Использование топливных обогревательных приборов, работающих на газообразном топливе, а также установка топливных обогревательных приборов в грузовых отделениях запрещается.

Транспортные средства (механические транспортные средства на жесткой раме и тягачи для полуприцепов) максимальной массой более 3,5 т должны быть оборудованы устройством ограничения скорости (УОС) и отрегулировано таким образом, чтобы скорость не могла превышать 90 км/ч.

Номинальное напряжение электрооборудования при перевозках грузов класса I не должно превышать 24 В. Электрооборудование, расположенное в грузовом отделении, должно быть пыленепроницаемым, а в случае перевозки отдельных грузов этого класса - взрывобезопасным.

Дополнительные требования к транспортным средствам для перевозки опасных грузов класса I, опасных грузов в упаковках, опасных грузов навалом/насыпью, опасных грузов, перевозимых при регулируемой температуре, в цистернах и др. приведены в главах 9.3-9.8 Приложения В ДОПОГ.

Маркировка транспортных средств. Транспортные средства, перевозящие опасные грузы, должны иметь маркировку в виде **информационных табло** и табличек оранжевого цвета.

Информационные табло соответствуют знакам опасности (см. п. 3.2.4). Они располагаются на контрастном фоне или обводятся пунктирным или сплошным внешним контуром.

Таблички оранжевого цвета размещаются на транспортных средствах, перевозящих упакованные опасные грузы.

На табличках указан идентификационный номер опасности и номер опасного груза по классификации ООН.

Таблички должны крепиться одна спереди, а другая – сзади, причем обе – перпендикулярно продольной оси транспортного средства.

Таблички оранжевого цвета должны быть светоотражающими и должны иметь 40 см в основании, а их высота должна составлять 30 см; они должны иметь черную окантовку шириной 15 мм.

Таблички оранжевого цвета могут быть разделены посередине горизонтальной линией черного цвета шириной 15 мм.

Идентификационный номер опасности состоит из двух или трех цифр. Как правило, цифры обозначают следующие виды опасности:

- 0 - нет дополнительной опасности
- X - вещество вступает в опасную реакцию с водой
- 2 - Выделение газа в результате давления или химической реакции;
- 3 - Воспламеняемость жидкостей (паров) и газов или самонагревающейся жидкости;
- 4 - Воспламеняемость твердых веществ или самонагревающегося твердого вещества;
- 5 - Окисляющий эффект (эффект интенсификации горения);
- 6 - Токсичность или опасность инфекции;
- 7 - Радиоактивность;
- 8 - Коррозионная активность;
- 9 - Опасность самопроизвольной бурной реакции.

Удвоение цифры обозначает усиление соответствующего вида опасности.

Идентификационные номера опасности приведены в колонке 20 таблицы А главы 3.2 Приложения А ДОПОГ.

Дополнительное оборудование транспортных средств при перевозке ОГ. Согласно разделу 8.1.5 ДОПОГ 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.

На транспортном средстве должно иметься следующее снаряжение.

1. Противооткатный башмак (для каждого транспортного средства) - размер которого должен соответствовать максимальной массе транспортного средства и диаметру колес.

2. Два предупреждающих знака с собственной опорой (знаки аварийной остановки, мигающие фонари или конусы).

3. Жидкость для промывания глаз (не требуется в случае знаков опасности 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 и 2.3).

4. Аварийный жилет (для каждого члена экипажа).

5. Фонарик ручной (для каждого члена экипажа). Он не должны иметь металлических поверхностей, способных приводить к искробразованию.

6. Пара защитных перчаток (для каждого члена экипажа). Материал перчаток не регламентирован.

7. Средство защиты глаз (для каждого члена экипажа). Могут использоваться очки или маска.

8. Лопата (требуется только в случае знаков опасности 3, 4.1, 4.3, 8 и 9). Материал, размеры лопаты не регламентированы.

9. Дренажная ловушка (требуется только в случае знаков опасности 3, 4.1, 4.3, 8 и 9). Размер и материал дренажной ловушки ДОПОГ не регламентированы. Она используется для закрытия дождеприемников при утечке опасного груза и исключения попадания их в канализационную систему.

10. Сборный контейнер (емкость) (требуется только в случае знаков опасности 3, 4.1, 4.3, 8 и 9.). Объем контейнера и материал, из которого он изготовлен, не регламентированы.

11. Маска для аварийного покидания транспортного средства - для каждого члена экипажа транспортного средства, которая должна перевозиться на транспортном средстве в случае знаков опасности 2.3 и 6.1.

12. Огнетушители. Каждое транспортное средство должно быть оснащено, по крайней мере, двумя огнетушителями, минимальная емкость сухого порошка для тушения пожара которых составляет для транспортного средства с максимально допустимой массой:

- до 3,5 т - 4 кг;
- свыше 3,5 т до 7,5 т - 8 кг;
- свыше 7,5 т - 12 кг

13. Медицинская аптечка первой помощи. ДОПОГ не регламентирует содержание медицинской аптечки первой помощи. В нашей стране ее содержание (минимальный перечень медикаментов и материалов) должно соответствовать рекомендациям Минздрава России и приводится в Правилах дорожного движения. Такая аптечка должна быть на каждом транспортном средстве.

14. Проблесковый маячок. Согласно Правилам дорожного движения Российской Федерации при перевозке взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности на транспортном средстве должен быть включен проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета. Включенный проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета не дает преимущества в движении и служит для предупреждения других участников движения об опасности.

Проблесковые маячки устанавливаются на крышу транспортного средства или над ней. Способы крепления должны обеспечивать надежность установки на всех режимах движения транспортного средства. При этом должна быть обеспечена видимость светового сигнала на угол 360 градусов в горизонтальной плоскости, для грузовых автомобилей допускается уменьшение угла видимости проблескового маячка до 180 градусов при условии видимости его со стороны передней части транспортного средства для обеспечения контроля за движением автомобиля и режимом труда и отдыха водителя.

15. Бортовые устройства ГЛОНАСС/GPS. Автотранспортные средства, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны быть оснащены бортовыми устройствами (навигационной аппаратурой) ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, способствующими значительно повышению безопасности перевозок опасных грузов во всех видах автомобильного сообщения, с учетом реализации системы ЭРА ГЛОНАСС (экстренное реагирование при авариях) с использованием глобальной навигационной спутниковой системы.

3.2.8. Организация перевозки опасных грузов.

Подготовка к перевозке. Подготовка к перевозке отправок, содержащих опасные грузы, является обязанностью грузоотправителя. Это обуславливается тем, что грузоотправитель обладает большей информацией о свойствах перевозимых веществ и изделий, а также лучше знает возможные опасности и меры защиты от них. При этом грузоотправитель должен применять и выполнять все предписания, которые в целях безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом были разработаны соответствующими национальными компетентными органами и международными организациями.

Для подготовки к перевозке отправлений, содержащих опасные вещества и изделия, грузоотправитель должен привлекать такой персонал, который знает требования Правил и ДОПОГ к упаковке, маркировке, погрузке, а также другие предписания.

Перед началом перевозки опасных грузов грузоотправитель должен идентифицировать опасный груз и определить его номер ООН, надлежащее отгрузочное наименование, основную и дополнительные виды опасности, а для веществ классов 3, 4.1 (кроме самореактивных веществ), 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 и 9 дополнительно - группу упаковки.

Важно учитывать, что **не все опасные грузы разрешено перевозить автомобильным транспортом**. К перевозке автомобильным транспортом не допускаются опасные грузы, для которых в Перечне опасных грузов указано «ПЕРЕВОЗКА ЗАПРЕЩЕНА», а также грузы, указанные в подразделах с номерами 2.2.x.2 ДОПОГ (где x - номер соответствующего класса). Грузоотправитель должен соблюдать ограничения на отправку и не передавать к перевозке опасные грузы, перевозка которых запрещена в соответствии с положениями ДОПОГ.

Размещение и крепление опасных грузов при перевозке. В подразделе 7.5.7. «Обработка и укладка грузов» Приложения А ДОПОГ указывается, что опасные грузы должны быть закреплены на транспортных средствах в соответствии с европейским стандартом EN 12195-1:2010. Характеристика основных требований этого документа дана в п. 2.2.3.

Сопроводительная документация. На транспортном средстве у водителя, осуществляющего перевозки опасных грузов, должны находиться следующие документы:

1. Транспортная накладная согласно ППГ. Транспортная накладная заполняется грузоотправителем в соответствии с требованиями раздела 5.4.1 Приложения А ДОПОГ. Если автомобильная перевозка опасных грузов в контейнере или любом транспортном средстве предшествует морской перевозке, то водителю должно быть передано также Свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства, заполненное в соответствии с разделом 5.4.2. Приложения А ДОПОГ.

2. Письменная инструкция. Письменная инструкция 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 загранпаспорт.

4. Свидетельство ДОПОГ о подготовке водителя (т.н. ДОПОГ-свидетельство).

5. Свидетельство о допусчении транспортного средства к перевозкам некоторых опасных грузов.

Указанное свидетельство выдается на каждое транспортное средство органами ГИБДД МВД России в соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 г. № 3-ФЗ «О Полиции» и приказом МВД России №1240 от 07.12.2000 г. сроком до 1 года.

6. Водительское удостоверение на право управления транспортным средством выданное в Российской Федерации, а в случае его изъятия - временное разрешение.

7. Регистрационные документы на транспортное средство.

8. Документ, подтверждающий право владения или пользования или распоряжения транспортным средством (в случае управления транспортным средством в отсутствии его владельца).

9. Страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства.

10. Путевой лист с отметкой «Опасный груз», выполненной красным цветом в верхнем левом углу, и указанием в графе «особые отметки» номера опасного груза (№ ООН).

11. Специальное разрешение на транспортировку грузов повышенной опасности, в котором указывается маршрут перевозки соответствующего груза.

Кроме того, в соответствии с Межгосударственным стандартом ГОСТ 30333-2007 перевозчик (водитель) должен быть обеспечен изготовителем или поставщиком химической продукции, относящейся к категории опасных грузов Паспортом безопасности химической продукции. Это предписание не распространяется на ядерные и радиоактивные вещества, а также на химическую продукцию, выпускаемую по закрытой номенклатуре. Является составной частью Рекомендаций ООН.

Помимо перечисленного, водителю рекомендуется иметь при себе: адреса и телефоны должностных лиц автотранспортной организации, грузоотправителя, грузополучателя, ответственных за перевозку, дежурных частей Госавтоинспекции и МЧС России, расположенных по маршруту движения.

3.2.9. Консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

Основные функции. В соответствии с разделом 1.8.3 «Консультант по вопросам безопасности» приложения А к ДОПОГ, каждая организация, деятельность которой включает автомобильную перевозку

опасных грузов или связанные с ней операции по упаковке, погрузке или разгрузке, **обязана** назначить одного или нескольких консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов (т.н. консультанта ДОПОГ).

Главная задача консультанта ДОПОГ состоит в том, чтобы без ущерба для безопасности облегчить деятельность предприятия при обращении с опасными грузами.

На консультанта ДОПОГ возлагается наблюдение за выполнением требований по перевозке опасных грузов, консультирование предприятия по этим вопросам, подготовка ежегодного отчета для администрации предприятия, а в случае необходимости – для местных органов власти - по вопросам, связанным с перевозкой опасных грузов.

Консультант ДОПОГ также составляет отчет, если во время перевозки или погрузочно-разгрузочных операций, выполняемых предприятием, произошла авария, причинившая ущерб людям, имуществу или окружающей среде.

Кроме описанных выше обязанностей, в обязанности консультанта ДОПОГ могут также входить вопросы:

- идентификации перевозимых опасных грузов;
- оборудования и проверки состояния транспортных средств с учетом характера перевозимых опасных грузов;
- проверок оборудования, используемого для перевозки опасных грузов или погрузочно-разгрузочных операций;
- подготовки работников предприятия в части перевозок ОГ и ведения учета такой подготовки;
- применения срочных мер в случае происшествия при обращении с опасными грузами;
- расследования обстоятельств происшествий или серьезных нарушений при обращении с опасными грузами, и принятия превентивных мер во избежание их повторения;
- выбора и использования услуг других организаций, связанных с перевозками или погрузкой (выгрузкой) ОГ;
- проверки наличия у работников, выполняющих перевозку, погрузку или разгрузку опасных грузов, правил выполнения операций и инструкций;
- информирования работников о видах опасности, связанных с перевозкой, погрузкой и разгрузкой опасных грузов;
- проверки наличия на транспортных средствах требуемых документов и оборудования и их соответствие установленным правилам, а также соблюдения требований, касающихся погрузочно-разгрузочных операций;

- разработки плана обеспечения безопасности в случае обращения с грузами повышенной опасности.

Обучение консультанта ДОПОГ. Консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом должен иметь свидетельство о профессиональной подготовке, действительное для автомобильных перевозок, которое выдается компетентным органом после прохождения курса подготовки и сдачи экзамена.

Консультант ДОПОГ должен обладать следующими знаниями:

1) Виды последствий, к которым может привести авария, связанная с опасными грузами, и главные причины аварий;

2) Положения национального законодательства, международных конвенций и международных соглашений, в частности по следующим вопросам:

- классификация опасных грузов (процедура классификации растворов и смесей, структура перечня веществ, классы опасных грузов и принципы их классификации, характер перевозимых опасных грузов, физические, химические и токсикологические свойства опасных грузов);

- общие требования к упаковке, требования к цистернам и контейнерам-цистернам (типы, коды, маркировка, конструкция, первоначальные и периодические проверки и испытания);

- маркировочные надписи и знаки опасности, информационные табло и таблички оранжевого цвета (нанесение маркировки и знаков опасности на упаковки, размещение и снятие информационных табло и табличек оранжевого цвета);

- записи в транспортных документах (требуемые сведения);

- способ отправки и ограничения на отправку (перевозка полной загрузкой, перевозка навалом/насыпью, контейнерные перевозки, перевозка во встроенных или съемных цистернах);

- запрещение совместной погрузки и меры предосторожности, связанные с совместной погрузкой;

- разделение грузов;

- ограничение перевозимых количеств и изъятия в отношении количеств;

- обработка и укладка грузов (погрузка и разгрузка, коэффициенты наполнения, укладка и разделение);

- очистка и/или дегазация перед погрузкой и после разгрузки;

- экипажи, профессиональная подготовка;

- документы, находящиеся на транспортном средстве;

- письменные инструкции;

- требования, касающиеся наблюдения (стоянка);
- правила движения и ограничения, касающиеся движения;
- эксплуатационный выброс или случайная утечка загрязняющих веществ;
- требования, касающиеся транспортного оборудования.

Компетентный орган вправе принять решение о том, чтобы кандидаты экзаменовались только по тем типам грузов, с которыми связана их работа. К таким типам грузов относятся класс 1; класс 2; класс 7; классы 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 и 9; № ООН 1202, 1203, 1223, 3475 и авиационное топливо, отнесенное к № ООН 1268 или 1863.

Срок действия свидетельства о подготовке консультанта составляет пять лет и продлевается каждый раз на пять лет, если его владелец в течение года, предшествовавшего дате истечения срока действия свидетельства, сдал экзамен.

В Российской Федерации выдача свидетельств консультантам ДОПОГ производится в соответствии с Приказом Минтранса России № 203 от 09.07.12 «Об утверждении Порядка проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом».

В соответствии с данным приказом, для получения свидетельства о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом кандидат в консультанты должен пройти курс подготовки консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и успешно сдать экзамен.

Обучение по программе подготовки консультантов по вопросам безопасности перевозок опасных грузов осуществляется в образовательном учреждении дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) специалистов или образовательном подразделении организации, имеющей лицензию на осуществление образовательной деятельности (далее - образовательное учреждение), осуществляющей указанную подготовку в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Услуги профессионального консультанта ДОПОГ. Функции консультанта ДОПОГ могут быть возложены на любое лицо, в том числе не работающее непосредственно на данном предприятии, при условии, что это лицо способно их выполнять, т.е. прошло соответствующее обучение и имеет соответствующее свидетельство.

Небольшие предприятия или компании, которые выполняют перевозки ОГ непостоянно, могут пользоваться услугами таких профессиональных консультантов. Обычный набор их услуг сводится к следующему:

- вводный аудит, который устанавливает положение дел на предприятии. Результатом аудита будут рекомендации по приведению порядка перевозки опасных грузов в соответствие с ДОПОГ;
- подготовка обязательного ежегодного отчета для руководства предприятия и, если потребуется, для органов власти;
- инструктаж работников. Консультант по вопросам перевозки опасных грузов проводит обязательный инструктаж работников предприятия, принимающих участие в перевозках опасных грузов, а также в их погрузке и разгрузке;
- участие в расследовании аварийных ситуаций. В случае аварии консультант выезжает на место, составляет отчет по аварии, дает рекомендации по устранению ее последствий;
- периодические консультации. Консультант по вопросам перевозки опасных грузов оказывает консультационные услуги с выездом на предприятие, по телефону или посредством интернета.

3.2.10. Подготовка водителей для перевозки опасных грузов.

ДОПОГ предусматривает, что для участия в перевозках опасных грузов водитель должен иметь специальный документ - свидетельство ДОПОГ о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы. Для его получения водитель должен пройти специальную подготовку, порядок и программа которой утверждены соответствующим компетентным органом.

Основными целями подготовки водителей являются:

- ознакомление с рисками, связанными с перевозкой опасных грузов;
- ознакомление с базовой информацией, которая необходима для сведения к минимуму вероятности происшествия, а в случае происшествия – для принятия мер, необходимых для обеспечения безопасности водителя, других людей и окружающей среды и для ограничения последствий происшествия.

Подготовка водителей проводится по следующим курсам:

- **«Базовый курс» (обязательный курс для всех водителей)** – водитель получает основополагающие знания и включает в себя изучение характеристик опасных грузов, требования к подвижному составу и дополнительному оборудованию, особенности организации перевозок, меры по предотвращению инцидентов и аварий и ликвидации их последствий. После прохождения обучения и успешной сдачи экзамена по «Базовому курсу» водитель имеет право перевозить опасные грузы в упаковках, за исключением взрывчатых веществ, радиоактивных веществ и ОГ в цистернах;

- **«Специализированный курс подготовки по перевозке опасных грузов в цистернах»** включает в себя изучение специфических вопросов, связанных с особенностями транспортировки опасных грузов в цистернах, динамических характеристик цистерн, способы заливки и слива и т.д. После прохождения обучения и успешной сдачи экзамена по «Основному курсу» водитель имеет право перевозить опасные грузы в цистернах.

Поскольку в цистернах перевозится исключительно широкая номенклатура ОГ, многие из которых имеют свои специфические особенности, могут преподаваться также специализированные курсы подготовки по перевозке в цистернах, охватывающие только отдельные опасные грузы или отдельный класс или классы опасных грузов;

- **«Специализированный курс подготовки по перевозке веществ и изделий класса 1»** включает в себя изучение особенности перевозки опасных грузов класса 1 (Взрывчатые вещества и изделия), физико-химические свойства взрывчатых веществ и их совместная перевозка, требования к транспортным средствам, упаковкам и дополнительному оборудованию транспортных средств. После окончания курса и успешной сдачи экзамена водитель имеет право перевозить опасные груза класса 1;

- **«Специализированный курс подготовки по перевозке радиоактивных материалов класса 7»** изучаются особенности перевозки радиоактивных веществ, их физико-химические свойства, способы радиационной защиты, требования к упаковкам и дополнительному оборудованию транспортных средств. После окончания курса и успешной сдачи экзамена водитель имеет право перевозить опасные грузы класса 7.

Кроме того, могут преподаваться курсы подготовки по перевозке отдельных опасных грузов или отдельных классов опасных грузов.

Организация, направляющая водителя на обучение, выбирает соответствующие курсы в зависимости от специфики выполняемых ею перевозок ОГ.

Порядок оформления и выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, определен

Информация об образовательных учреждениях, допущенных к подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, размещается на официальном сайте Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (www.rostransnadzor.gov.ru).

Свидетельство ДОПОГ после сдачи экзамена выдается водителю в территориальном Управлении Госавтодорнадзора по месту жительства водителя либо по месту его обучения.

Бланки свидетельства (пластиковые карты) изготавливаются централизованно с установленной степенью защиты в соответствии с междуна-

родным образом. Каждое свидетельство идентифицируется по серии и номеру. На свидетельстве размещается фотография водителя, ставится его подпись. Документ действует 5 лет с возможностью продления.

Свидетельство выдается водителю непосредственно на руки. С его письменного согласия документ может быть передан почтовым отправлением наложенным платежом с уведомлением по месту жительства в течение 10 дней с даты оформления протокола экзаменационной комиссии.

Контрольные вопросы к п. 3.2

1. Что называется опасными грузами?
2. Какими способами могут перевозиться опасные грузы?
3. Какими нормативными правовыми актами регламентируется перевозка опасных грузов в Российской Федерации?
4. Сколько существует классов опасных грузов?
5. Соответствует ли номер класса опасного груза степени опасности при его транспортировке?
6. Все ли виды опасных грузов разрешено перевозить автомобильным транспортом?
7. Что такое группы упаковки опасных грузов?
8. Что такое «опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах»?
9. Что такое «опасные грузы, перевозимые в освобожденных количествах»?
10. Что такое знаки опасности и для чего они используются?
11. Какие ОГ относятся к категории грузов повышенной опасности?
12. Перевозка каких категорий опасных грузов, требует получения специального разрешения?
13. Какими транспортными средствами могут перевозиться опасные грузы? В каких случаях к транспортным средствам предъявляются особые требования?
14. Какую маркировку должны иметь транспортные средства, перевозящие опасные грузы?
15. Какое дополнительное оборудование должны иметь транспортные средства, перевозящие опасные грузы?
16. Какая сопроводительная документация должна быть у водителя при перевозке опасных грузов?
17. Какие функции выполняет консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов?
18. Какие курсы могут быть включены в программу обязательной подготовки водителей для перевозки опасных грузов?

ПРИМЕРНАЯ ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ

работника, ответственного за работу по обеспечению безопасности дорожного движения.

1. Общие положения

1.1. Работник, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, назначается приказом руководителя организации.

1.2. Работник, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, подчиняется непосредственно руководителю организации.

1.3. Работник, ответственный за безопасность дорожного движения, руководствуется нормативными правовыми актами Российской Федерации, приказами и распоряжениями Минтранса России и другими нормативными документами, действующими в сфере безопасности дорожного движения, а также нормативными документами организации.

2. Обязанности работника, ответственного за работу по обеспечению безопасности дорожного движения

Работник, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения:

2.1. Разрабатывает мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, планирует и контролирует их выполнение.

2.2. Ведет учет дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения, совершенных водителями организации, анализирует причины их возникновения, в установленном порядке подготавливает отчеты о дорожно-транспортных происшествиях и принятых мерах по их предупреждению.

2.3. Разрабатывает и представляет руководителю организации предложения по предотвращению дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения, разработанные на основе материалов проверок и анализа состояния аварийности.

2.4. Систематически осуществляет сверку данных о дорожно-транспортных происшествиях, в которых участвовал подвижной состав организации, с данными Госавтоинспекции.

2.5. Сообщает в органы Госавтоинспекции о дорожно-транспортных происшествиях с подвижным составом организации, а также о случаях возвращения транспорта с внешними повреждениями.

2.6. Разрабатывает или участвует в разработке проектов приказов, указаний и других документов организации по вопросам обеспечения безопасности движения.

2.7. Систематически информирует руководство организации, инженерно-технических работников, водителей о состоянии аварийности в

организации и регионе, где выполняются перевозки, об обстоятельствах и причинах дорожно-транспортных происшествий.

2.8. Совместно с отделом кадров оформляет и представляет руководству организации материалы о поощрении водителей, имеющих лучшие показатели в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2.9. Принимает участие в установлении обстоятельств и выявлении причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также в выявлении нарушения работниками организации установленных норм и правил по обеспечению безопасности движения.

2.10. Обеспечивает допуск водителей к управлению только теми транспортными средствами, право управления которыми они имеют в соответствии со своими водительскими удостоверениями.

2.11. Осуществляет контроль за прохождением водителями предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров, за соблюдением установленных сроков медицинского переосвидетельствования.

2.12. Осуществляет контроль за организацией проведения службой эксплуатации инструктажа водителей об особенностях эксплуатации транспортных средств с учетом дорожных и климатических условий.

2.13. Осуществляет контроль за использованием транспортных средств, работой водителей на линии, соблюдением режима труда и отдыха водителей.

2.14. Осуществляет контроль за стажировкой водителей.

2.15. Организует ежегодные занятия с водителями по 20-часовой программе.

2.16. Оказывает методическую помощь руководителям служб и подразделений организации в проведении занятий, бесед, инструктажей водителей по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

2.17. Участвует в работе аттестационной комиссии по повышению квалификации водителей и ИТР организации.

2.18. Принимает участие в работе комиссий по обследованию автомобильных дорог и улиц на маршрутах работы транспорта организации.

2.19. Представляет организацию в мероприятиях, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения (смотри безопасности дорожного движения, агитпробеги, конкурсы и т.п.).

2.20. Контролирует выполнение всех условий договоров, на основании которых организации оказываются услуги, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения (техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры и т.д).

2.21. Организует в коллективе организации рассмотрение совершенных водителями дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения и правил технической эксплуатации транспортных средств.

3. Права работника, ответственного за работу по обеспечению безопасности дорожного движения

Работник, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, имеет право:

3.1. Проводить проверки работы служб и подразделений организации в части, относящейся к ОБДД, требовать от соответствующих руководителей и работников организации необходимых материалов, устных и письменных разъяснений по вопросам ОБДД.

3.2. Проверять при необходимости у водителей организации на линии наличие удостоверений на право управления транспортными средствами, талонов к ним, путевых (маршрутных) листов, документов на перевозимый груз, делать записи в путевых (маршрутных) листах при обнаружении нарушений водителями правил дорожного движения, правил эксплуатации транспорта, в необходимых случаях возвращать подвижной состав в предприятие.

3.3. Отстранять в установленном законодательством порядке от работы водителей и других работников ведомственного транспорта, состояние или действия которых угрожают безопасности движения, и требовать от соответствующих руководителей принятия к ним необходимых мер.

3.4. Запрещать выпуск на линию подвижного состава организации или возвращать его с линии при обнаружении технических неисправностей, угрожающих безопасности движения.

3.5. Вносить предложения руководству организации о поощрении руководящих работников служб и подразделений за успехи в работе по обеспечению безопасности дорожного движения транспорта

3.6. Ходатайствовать о привлечении к ответственности должностных лиц, которые не обеспечивают выполнение требований нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

3.7. Рассматривать и давать заключение по проектам документов, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения, подготовленным службами и подразделениями организации.

Положения данной инструкции дополняются и корректируются в соответствии с профилем деятельности организации, для которой она применяется.

Если обязанности работника, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, возлагаются на должностное лицо организации, уже имеющее должностную инструкцию, то последняя дополняется положениями настоящей примерной инструкции.

Перечень специальностей «автомобильного профиля».

(В соответствии с Приказом Минтранса РФ от 22 июня 1998 г. № 75 «Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом»).

Наименование специальностей по диплому об образовании:

Высшее образование:

- Автомобили и автомобильное хозяйство;
- Автомобиле- и тракторостроение;
- Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильном);
- Организация дорожного движения;
- Сервис и техническая эксплуатация транспортных и технологических машин и оборудования (автомобильный транспорт);
- Сельскохозяйственные машины и оборудование;
- Электрооборудование автомобилей и тракторов;
- Экономика и управление на предприятиях транспорта (автомобильный транспорт).

Среднее специальное образование:

- Техническое обслуживание и ремонт автомобилей и двигателей;
- Организация перевозок и управление на транспорте;
- Экономика, бухгалтерский учет и контроль на транспорте (автомобильный транспорт).

Перечень документации по обеспечению безопасности дорожного движения для службы БД и ТК

1. Положение о службе БД и ТК;
2. Должностные инструкции работников службы БД и ТК;
3. Приказы, распоряжения, информационные письма предприятия и вышестоящих организаций;
4. Годовые и квартальные планы работ по БДД;
5. Отчеты по БДД (если таковые имеются);
6. Журнал учета дорожно-транспортных происшествий;
7. Журнал учета нарушений правил дорожного движения;
8. Протоколы заседаний постоянно-действующей комиссии по БДД;
9. Графики и акты контроля (перед выпуском на линию, при работе на линии);
10. График периодического медицинского переосвидетельствования водителей на текущий год;
11. Журнал вводного инструктажа по БДД;
12. Журнал учета посещаемости и приема зачетов у водительского состава по 20-часовой учебной программе;
13. Папка нормативных правовых актов.

Форма учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств
(Утверждена Приказом Минтранса России от 02 апреля 1996 г. № 22 «О реализации положений Федерального закона «Об утверждении формы учета дорожно-транспортных происшествий владельцам 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 ДТП	Время ДТП	Место ДТП	Вид ДТП	Модель, номерной знак транспортного средства	Фамилия, Имя, Отчество водителя	Условия и обстоятельства, способствовавшие возникновению ДТП (погодные условия, состав и действия участников ДТП)	Выявленные причины ДТП	Последствия ДТП		
										погибло человек	ранено человек	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Примерная форма журнала учета нарушений правил дорожного движения, правил технической эксплуатации и других правил ОБДД

№п/п	Ф.И.О. водителя	Модель и гос. № автомобиля	Дата и время нарушения	Характер нарушения	Обстоятельства нарушения	Кем установлено нарушение	Наложено взыскание	Кем и когда наложено взыскание	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Примерный план мероприятий по подготовке работников субъекта транспортной деятельности к безопасной работе и безопасной эксплуатации

№№ п.п.	Мероприятия	Ответственный	Сроки выполнения
	Проведение собраний работников организации, связанных с ОБДД (в крупных организациях – по подразделениям) с информацией о состоянии аварийности за истекший период и плане работы на предстоящий период.	должность, Ф.И.О.	В зависимости от масштабов организации – от одного до четырех раз в год
	Совещание у руководства организации с представителями ГАИ по вопросам ОБДД.	должность, Ф.И.О.	Один раз в год
	Организация профессиональной переподготовки работников организации по вопросам ОБДД (по отдельному плану-графику).	должность, Ф.И.О.	В течение года по отдельному плану-графику
	Организация контроля работы на линии (режимы труда и отдыха, состояние документации и подвижного состава).	должность, Ф.И.О.	В течение года по отдельному плану-графику
	Обследование маршрутов, на которых работает подвижной состав организации, выявление потенциальных очагов ДТП. Разработка или корректировка паспортов маршрутов (если в организации ведется паспортная маршрутов).	должность, Ф.И.О.	Два раза в год

	Обеспечение и контроль проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей.	должность, Ф.И.О.	Ежедневно
	Периодическая проверка соблюдения водителями режимов труда и отдыха	должность, Ф.И.О.	Ежемесячно
	Разработка (корректировка) должностных инструкций персонала в части обеспечения БДД с учетом актуальных нормативных правовых актов	должность, Ф.И.О.	Один раз в год
	Контроль соблюдения периодичности выполнения, объемов и качества технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств	должность, Ф.И.О.	Ежеквартально
	Контроль соответствия характеристик используемых транспортных средств условиям эксплуатации	должность, Ф.И.О.	Два раза в год
	Контроль проведения ежедневных проверок технического состояния подвижного состава при выпуске на линию и возвращении в предприятие	должность, Ф.И.О.	Ежедневно
	Организация занятий по повышению профессионального мастерства водителей	должность, Ф.И.О.	Ежегодно в соответствии с утвержденным Минтрансом РФ учебным планом
	Контроль проведения стажировки водителей при переводе на новые маршруты или типы транспортных средств	должность, Ф.И.О.	Ежеквартально
	Медицинское переосвидетельствование водителей	должность, Ф.И.О.	В течение года по отдельному плану-графику
	Подготовка справки для руководителя организации и проекта приказа о состоянии БДД в организации (статистика, анализ причин ДТП и нарушений транспортной дисциплины, предложения по наказанию и поощрению персонала)	должность, Ф.И.О.	Один-два раза в год

	Контроль наличия у водителей навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП	должность, Ф.И.О.	Один раз в год
	Организация инструктажа водителей (при приеме на работу, первичного, других видов инструктажа по необходимости)	должность, Ф.И.О.	По мере необходимости
	Проверка технического состояния мест хранения подвижного состава и их защищенности от несанкционированного доступа	должность, Ф.И.О.	Два раза в год

План подписывается лицом, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения, и утверждается руководителем организации – субъекта транспортной деятельности.

Работы, профессии и должности, непосредственно связанные с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств

(в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 2008 г. № 16 «Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств»).

Автомобильный, городской наземный электрический транспорт, промышленный транспорт, дорожное хозяйство.

Работы, выполняемые по профессиям и должностям, указанным в настоящем разделе.

Профессии:

- Водитель автомобиля;
- Водитель аэросаней;
- Водитель вездехода;
- Водитель-испытатель;
- Водитель мототранспортных средств;
- Водитель трамвая;
- Водитель транспортно-уборочной машины;
- Водитель троллейбуса;
- Водитель погрузчика;
- Водитель электро- или автотележки;
- Машинист автобетононасоса;
- Машинист автогудронатора;
- Машинист автокомпрессора;
- Машинист бетоносмесителя передвижного;
- Машинист битумировочной машины;
- Машинист бурильно-крановой самоходной машины;
- Машинист дорожно-транспортной машины;
- Машинист катка самоходного и полуприцепного на пневматических шинах;
- Машинист катка самоходного с гладкими вальцами;
- Машинист крана автомобильного;
- Машинист маркировочной машины для разметки автомобильных дорог;
- Машинист машины для нанесения пленкообразующей жидкости;
- Машинист машины для устройства укрепительных полос;

Машинист машины для устройства швов в свежеуложенном бетоне при выполнении дорожных работ;

Машинист смесителя асфальтобетона передвижного;

Машинист укладчика асфальтобетона;

Машинист установки передвижной автоматизированной непрерывного действия для приготовления бетонных смесей;

Тракторист.

Должности:

Диспетчер автомобильного транспорта;

Диспетчер службы движения;

Диспетчер станционный.

Транспортные средства, подлежащие оснащению тахографами
(в соответствии с Приказом Минтранса России от 21 августа 2013 г. N 273 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами»).

Категории транспортных средств	Сроки оснащения
Грузовые автомобили максимальной массой более 3,5 т, перевозящие опасные грузы	До 1 апреля 2014
Транспортные средства для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более 8 мест для сидения	До 1 июля 2014
Грузовые автомобили максимальной массой более 15 т, предназначенных для междугородных перевозок	До 1 июля 2014
Грузовые автомобили максимальной массой более 12 т	До 1 сентября 2014
Грузовые автомобили максимальной массой более 3,5 т	До 1 апреля 2015
Транспортные средства, оснащенные изготовителями до 1 апреля 2014 г. тахографами, соответствующими требованиям Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 1 июля 1970 г.)	До 1 января 2018
Транспортные средства, оснащенные сервисными центрами или мастерскими до 24 февраля 2014 года тахографами, отвечающими требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720	До 1 января 2018

Не подлежат оснащению тахографами следующие категории и виды автотранспортных средств:

- Пассажи́рские и грузовые троллейбусы;
- Автобетононасосы, автобетоносмесители, автогудронаторы, автокраны и транспортные средства, оснащенные кранами-манипуляторами, автомобили скорой медицинской помощи, автоэвакуаторы, пожарные автомобили, транспортные средства для коммунального хозяйства и содержания дорог, для обслуживания нефтяных и газовых скважин, для перевозки денежной выручки и ценных грузов, транспортные средства, оснащенные подъемниками с рабочими платформами, медицинские комплексы на шасси транспортных средств, автолашки, автобусы для ритуальных услуг, автомобили-дома, бронированные

транспортные средства, самоходные сельскохозяйственные машины, передвижные лаборатории и мастерские, передвижные репортажные телевизионные студии;

- Транспортные средства, зарегистрированные военными автомобильными инспекциями или автомобильными службами федеральных органов исполнительной власти, в которых федеральным законом предусмотрена военная служба;

- Транспортные средства органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность;

- Транспортные средства, включенные в перечень видов и категорий колесных транспортных средств, с года выпуска которых прошло 30 и более лет, которые не предназначены для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, имеют оригинальный двигатель, кузов и раму (при наличии), сохранены или отреставрированы до оригинального состояния, и в отношении которых утилизационный сбор не уплачивается;

- транспортные средства, предназначенные для перевозок пассажиров, осуществляющие 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);

- транспортные средства, допущенные к осуществлению международных автомобильных перевозок в соответствии с карточкой допуска на автотранспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров. Такие транспортные средства оснащаются тахографами в соответствии с требованиями Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 1 июля 1970 г.).

Образец паспорта маршрута регулярных пассажирских перевозок автобусами между субъектами Российской Федерации
(в соответствии с Приказом Минтранса России от 14 августа 2003 г. № 178 «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации»).

Внесено в реестр
Минтрансом России

Дата _____
Подпись _____

Паспорт автобусного маршрута № _____

_____ (наименование маршрута)

Лист 1

Администрация _____ области (края, республики)

_____ (полное наименование перевозчика)

«Согласовано»

(министр транспорта,
руководитель департамента,
комитета по транспорту
области, края, республики)

М.П. _____
подпись, Ф.И.О
«__» _____ 20__ г.

«Согласовано»

(министр транспорта,
руководитель департамента,
комитета по транспорту
области, края, республики)

М.П. _____
подпись, Ф.И.О
«__» _____ 20__ г.

«Утверждаю»

(министр транспорта,
руководитель департа-
мента,
комитета по транспорту
области, края, республики)

М.П. _____
подпись, Ф.И.О
«__» _____ 20__ г.

Паспорт автобусного маршрута № _____

_____ (наименование маршрута)

Вид маршрута: межреспубликанский, межкраевой, межобластной.

Составлен по состоянию на.

20__ год

Паспорт маршрута

Протяженность _____
 Сезонность работы (период работы) _____

Дата открытия и основание _____

Дата закрытия и основание _____

Схема маршрута с указанием линейных и дорожных сооружений

Условные обозначения:

Автовокзалы	бензозаправочные пункты
автобусные станции	станции обслуживания
автобусные павильоны	тарифные остановки
билетные кассы	нетарифные остановки
диспетчерские пункты	остановки по требованию
	навесы

Путь следования	Дата изменения	Причина изменения

Акт замера протяженности маршрута

«Утверждаю»

Руководитель организации-перевозчика

М.П. подпись, Ф.И.О

«__» _____ 20__ г.

Комиссия в составе: председателя _____
_____,
членов _____

«__» _____ 20__ г. произвела замер межостановочных расстояний и общей протяженности маршрута _____
(наименование маршрута)

Путем контрольного замера на автомобиле марки _____, госуд. № _____, путевой лист № _____, водитель _____, на стандартной авторезине, а также путем сверки с паспортом дороги комиссия установила:

Общая протяженность маршрута согласно показанию счетчика спидометра (или по километровым столбам там, где они есть) составила _____ км.

Расстояние от места дислокации перевозчика до начального пункта маршрута составило _____ км, а от конечного пункта маршрута до места дислокации перевозчика _____ км.

Расстояния между промежуточными остановками составили:

Туда			Остановочные пункты	Обратно		
Показания спидометра	Расстояние между остановочными пунктами	Расстояние от начального пункта		Показания спидометра	Расстояние между остановочными пунктами	Расстояние от начального пункта

Председатель комиссии

_____ (подпись)

Члены комиссии

_____ (подпись)

Лист 6

Таблица расстояний между остановочными пунктами маршрута и номерами поясов, определяющих стоимость проезда и провоза багажа между остановочными пунктами

«Утверждаю»

Руководитель организации-перевозчика

М.П. _____ подпись, Ф.И.О

«__» _____ 20__ г.

Начальник эксплуатации перевозчика

_____ (подпись)

Старший экономист

_____ (подпись)

Стоимость проезда и провоза багажа

«Утверждаю»

Руководитель организации-
перевозчикаМ.П. _____
подпись, Ф.И.О

«___» _____ 20__ г.

В таблице указана стоимость билетов на проезд в автобусах _____

(в автобусах с мягкими откидными сидениями, в автобусах общего типа)

Страховой сбор _____

Начальник эксплуатации перевозчика _____
(подпись)

Старший экономист _____
(подпись)

Временные изменения на маршруте (укороченные, введение объездов, прекращение движения)	Дата изменения	Причина изменения

Характеристика дороги на маршруте

(название дороги, категория)

Ширина проезжей части, тип покрытия (по участкам, с указанием их протяженности)

Сведения о трассе маршрута

Кем обслуживается дорога	
Наличие мостов (между какими пунктами или на каком километре) и их грузоподъемность	
Наличие железнодорожных переездов (между какими пунктами или на каком километре) и их вид (охраняемые, неохраняемые)	
На каких остановочных пунктах имеются съездные площадки	
Наличие разворотных площадок на конечных пунктах	

Дата заполнения _____

Характеристика автобусных станций, автопавильонов и диспетчерских пунктов

Наименование сооружений	Остановочные пункты, где имеются линейные сооружения	Тип сооружения (деревянный, каменный, кирпичный и т.д.)	Построено по типовому, индивидуальному проекту или помещение приспособленное	Общая полезная площадь, м ²	Наличие помещений для пассажиров, м ²	Количество касс по продаже билетов	Кем производится регистрация рейсов и диспетчерское руководство	Наличие средств связи (телефон, телетайп, радио)	На балансе чьей организации находятся линейные сооружения

Выполнение основных эксплуатационных показателей

Наименование показателей	20__ г.	20__ г.	20__ г.	20__ г.	20__ г.	20__ г.
Среднегодовое количество работавших автобусов						
В том числе автобусов без кондукторов						
Марка автобусов						
Перевезено пассажиров, тыс.						
Выполнено пассажиро-километров, тыс.						
Автомобиле-часы работы						
Эксплуатационная скорость, км/ч						
Общий пробег						
Пробег с пассажирами						

Коэффициент использования вместимости						
Выработка на одно рабочее автостояно: в пассажирах						
в пассажиро-километрах						
Выручка, тыс. руб.						
Количество рейсов: по плану						
- фактически						
- с соблюдением расписания						

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р
2. Курс лекций по предмету «Подготовка специалистов автотранспортных предприятий, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения» в 2 т. – ФАУ «Отраслевой научно-методический центр». – М., 2014.
3. Н.В. Пеньшин. Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте. Изд. ФГБОУ ВПО «ТГТУ». Тамбов, 2013. - 450 с.
4. Грановский, В.А. Безопасность движения на автомобильном транспорте. Ч. II. Организация и безопасность движения при перевозках грузов и пассажиров : учебное пособие/В.А. Грановский, Е.А. Кравченко. – Краснодар: Изд-во КубГТУ, 2004. – 93 с.
5. Домке, Э.Р. Организация и безопасность движения. Введение в профессию: учебное пособие / Э.Р. Домке, В.Ю. Акимова. – Пенза: Изд-во ПГУАС, 2012. – 168 с.
6. Касаткин, Ф.П. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учебное пособие / Ф.П. Касаткин, Э.Ф. Касаткина. – Владимир: Изд-во Владим. гос. ун-та, 2008. – 201 с.
7. Мороз, С.М. Обеспечение безопасности технического состояния автотранспортных средств: учебное пособие / С.М. Мороз. – М.: ИЦ «Академия», 2010. – 208 с
8. Сазонов, С.П. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: учебное пособие / С.П. Сазонов. – Брянск: Изд-во БГТУ, 2006. – 240 с.