МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ

ПО КУРСУ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

МОСКВА 2000

gost.e-ecolog.ru

Учебное пособие по курсу подготовки специалистов, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения в организациях, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров в Российской Федерации представляет новый переработанный и дополненный материал в соответствии с действующей на 01.01.2000 г. законодательной, нормативно-технической и методической базой. Содержание сборника охватывает все направления деятельности в сфере БД, необходимые для осуществления превентивных мероприятий по безопасности дорожного движения в перевозочных структурах. Пособие может быть использовано учебными заведениями при подготовке, повышении квалификации и аттестации специалистов по безопасности дорожного движения, органами государственного контроля и надзора в области БД, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими перевозочную деятельность.

Авторский коллектив:

Абрамов В.А., Белов П.П., Булатов С.А., Евлампиева М.Н., Ибраев К.А., Касьянова И.Т., Коровушкина Н.А., Крутова Т.Н., Лебединец О.Л., Матанцева О.Л., Минаев С.Н., Платонов С.Н., Титов А.Е., Ширяева Е.С., Чебышев А.Е., Чуков В.И., Юров А.П.

Под общей редакцией
директора Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта Венгерова И.А.

РАЗДЕЛ 1 АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ МЕРЫ ПО СНИЖЕНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ В РОССИИ

Состояние безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте Российской Федерации по-прежнему продолжает оставаться серьезной социально-экономической проблемой. Хотя за последние годы и наметилась тенденция снижения абсолютных показателей аварийности, уровень ее остается высоким.

В период с 1995 по 1999 гг. в стране произошло более 800 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых получили ранения 900 тысяч человек и погибло 148663 человек. Только в 1999 году социально-экономический ущерб от гибели и ранения людей в дорожно-транспортных происшествиях превысил 150 миллиардов рублей, что составляет 4–5% валового национального продукта. В большинстве развитых зарубежных стран по оценкам ученых аналогичные ежегодные потери от аварийности на автомобильном транспорте составляют всего 1–2%. Таким образом, размер потерь валового национального продукта от дорожно-транспортной аварийности в России является одним из самых высоких.

По основным показателям аварийности на автомобильном транспорте Россия находится на одном из последних мест среди развитых стран Европы.

Высокие темпы роста автомобильного парка страны создают дополнительные предпосылки ухудшения обстановки на дорогах. В последнее время ежегодный прирост автопарка составляет около 1,3 млн.единиц, в основном за счет его пополнения легковыми автомобилями. Сейчас на тысячу россиян приходится немногим более 100 автомобилей, но Россия вступила в так называемую ста-

дию «взрывного роста», которая будет продолжаться до достижения уровня «насыщения» – примерно 300–400 автомобилей на 1000 человек. Эта стадия характеризуется резким осложнением обстановки с обеспечением безопасности дорожного движения, ростом дорожно-транспортного травматизма. Как показывает анализ динамики дорожной аварийности в зарубежных странах, увеличение количества транспортных средств в стране неизбежно ведет к росту количества ДТП и числа раненых в них.

Проблема гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях продолжает оставаться наиболее серьезной проблемой в области безопасности дорожного движения. Если с 1994 по 1996 год количество погибших в ДТП на российских дорогах по отношению к предыдущему периоду сокращалось, то в 1997 году темпы сокращения замедлились, а в 1998 и 1999 годах произошел рост количества погибших (на 4,9 и 2,4% соответно), что свидетельствует об ухудшении положения с безопасностью дорожного движения в Российской Федерации.

По сравнению с другими странами Россия имеет недопустимо высокие значения относительных показателей, характеризующих уровень опасности дорожного движения, прежде всего показателей количества погибших в ДТП. Основными из них являются следующие:

1. Количество погибших на 100 тысяч населения, отражающее уровень риска для человека погибнуть в ДТП.

   Уровень риска погибнуть в ДТП для жителей России почти на 1/3 превышает уровень аналогичного риска для жителей экономически развитых стран с высокой интенсивностью дорожного движения, таких как США, Германия, Франция.

   Исходя из того, что безопасность дорожного движения в России по этому основному показателю находится в настоящее время на уровне, близком к критическому, следует считать приоритетной задачей в области безопасности дорожного движения – снижение в ближайшие годы количества погибших в ДТП до 14–15 на 100 тыс. населения (что соответствует сохранению жизни 5–7 тыс. человек).
2. Количество погибших на 10 тыс. транспортных средств, характеризующее степень потенциальной опасности для человека транспортных средств, участвующих в дорожном движении.

По своей потенциальной опасности как источника гибели человека транспортные средства России являются одними из самых опасных по сравнению с транспортными средствами в других странах. Так, в 1999 году потенциальная опасность транспортных средств в России была в 4–5 раз выше, чем в США, Германии, Франции и в 5–7 раз выше, чем в небольших странах с социально ориентированной экономикой (Швеция, Финляндия).

3. Количество погибших на 100 пострадавших и количество погибших на 100 ДТП, характеризующие тяжесть последствий ДТП.

Тяжесть последствий ДТП в России, оцениваемая по двум наиболее часто используемым показателям: по количеству погибших на 100 пострадавших в ДТП и по количеству погибших в 100 ДТП, остается одной из самых высоких по сравнению с другими зарубежными странами. Так, количество погибших на 100 пострадавших в России в 5–10 раз больше, чем в развитых зарубежных странах.

Даже с учетом того, что в указанных странах более развита система личного страхования граждан, способствующая более полному учету раненых в ДТП, разница в значениях показателей тяжести последствий ДТП чрезвычайно значительна. Очевидно, что в России в настоящее время деятельность, направленная на защиту человека от последствий ДТП, на спасение людей в случаях уже произошедшего ДТП, значительно отстает от уровня зарубежных стран.

В 1999 году из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств произошло 120197 ДТП, в которых погибло 23857 и ранено 142016 человек. Наибольшее влияние на аварийность, связанную с нарушениями правил дорожного движения, оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам – 72,6% ДТП от общего количества таких ДТП в 1999 году, что позволяет выделить транспорт физических лиц в качестве наиболее проблемной группы по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Наибольшей частотой совершения ДТП характеризуются водители со стажем до 2 лет, на их долю в 1999 году приходится 18,3% ДТП от всех ДТП из-за нарушения правил дорожного движения, причем эта доля в последние годы увеличивается.

Три четверти всех происшествий совершается в первые три часа управления транспортным средством. Случаи управления транспортным средством 13 и более часов не уменьшаются; на транспорте юридических лиц на 9–12 часу работы совершается 5,4% ДТП, после 13 и более часов – 1,3% ДТП.

Доля ДТП по вине нетрезвых водителей на транспорте физических лиц составляет 29% , на транспорте юридических лиц - 24%, количество ДТП по вине нетрезвых водителей на транспорте юридических лиц за период с 1995 по 1998 гг. сократилось, на транспорте физических лиц осталось практически на прежнем уровне.

По инициативе Министерства транспорта Российской Федерации была разработана и утверждена Правительством (Постановление Правительства Российской Федерации от 7 июня 1996 г. № 653) Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в России» на 1996–1998 годы.

Цели программы – сокращение на 10–20% числа погибших в ДТП (сохранение жизни от 3,2 до 6,5 тыс.человек) – предполагалось достичь за 3 года. Запланированные темпы снижения аварийности соответствовали принятым международным стандартам при реализации аналогичных целевых программ (4–8% за год).

Программа включала 4 целевых блока программных мероприятий (проекта):

1. Организация общественной поддержки мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

2. Выявление и устранение участков концентрации ДТП. Совершенствование контроля за скоростными режимами и поведением водителей в местах повышенной опасности.

3. Создание информационной системы обнаружения ДТП.

4. Совершенствование системы спасения и эвакуации пострадавших в ДТП.

К сожалению, программа не была полностью финансирована и реализована в намеченные сроки, ее реализация продлена до 2000 года (Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 1998 года № 667).

Позитивным моментом следует считать, полностью реализованный проект программы «Создание информационной системы

обнаружения ДТП». Минтрансом России и Федеральным дорожным агентством России совместно с рядом субъектов Российской Федерации проведены работы по созданию системы оперативной регистрации радиосигналов о ДТП, организованы центральные и линейные диспетчерские пункты обнаружения ДТП и вызова помощи пострадавшим на федеральных автодорогах Московской, Тверской, Тульской, Новгородской, Нижегородской, Ярославской, Костромской, Ивановской, Владимирской, Ростовской, Самарской, Смоленской, Воронежской областей, Краснодарского края, г. Сочи (всего 91 пункт).

В рамках проекта «Совершенствование системы спасения и эвакуации пострадавших в ДТП»:

- разработан пакет документов, регламентирующих деятельность медицинских учреждений, служб ГИБДД, дорожно-эксплуатационных и транспортных организаций по оказанию помощи пострадавшим в ДТП, их эвакуации и спасению;
- создана система автоматизированного обнаружения ДТП и вызова помощи на место происшествия;
- совместно с МЧС России создаются Центры спасения в Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областях.

В 52 субъектах Российской Федерации разработаны региональные программы повышения безопасности дорожного движения, включающие основные направления федеральной программы. Региональные программы по повышению безопасности дорожного движения направлены на разрешение конкретных, присущих данному региону (субъекту Федерации) проблем дорожно-транспортной аварийности. Министерством транспорта РФ были разработаны «Рекомендации по реализации федеральной целевой программы «Повышение БДД в России на 1996–1998 гг. субъектами Российской Федерации». Представленная в рекомендациях технология разработки и реализации региональных программ, а также методическое обеспечение являются универсальными и могут служить основой как для последующих долгосрочных, так и для среднесрочных программ по повышению безопасности дорожного движения.

В настоящее время накоплен большой опыт управления реализацией федеральной программы, координации деятельности

широкого круга исполнителей, в том числе опыт управления разработкой и реализацией региональных программ повышения безопасности дорожного движения.

Реализация мероприятий Программы в течение 1996–1999 годов способствовала снижению уровня аварийности и сокращению числа пострадавших и погибших в дорожно-транспортных происшествиях по сравнению с 1995 годом: в 1999 году произошло дорожно-транспортных происшествий на 7,5 тысяч меньше, чем в 1995 году, число раненых в дорожно-транспортных происшествиях сократилось на 1,8 тысяч человек, а число погибших – на 3,1 тысяч человек. Тяжесть последствий ДТП уменьшилась за этот период на 7%. В целом, снижение аварийности в 1996–1999 годах по сравнению с 1995 годом позволило сохранить жизни более 15 тысячам человек.

Учитывая, что уровень автомобилизации в России в настоящее время значительно ниже, чем в экономически развитых странах, и далек от «насыщения», численность автомотопарка будет продолжать увеличиваться высокими темпами и к 2003 году может достичь 25 единиц на 100 жителей страны. С ростом уровня автомобилизации существенно изменяются плотность и интенсивность движения на дорогах России, существенно возрастает количество новых, не обладающих достаточным опытом управления транспортным средством, водителей, что оказывает и будет оказывать существенное негативное влияние на состояние аварийности.

Принятие и реализация Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в России на период 2001–2003 г.г.», позволит уменьшить негативные последствия роста уровня автомобилизации.

Цели и задачи России в области безопасности дорожного движения на период реализации данной Программы, определены на основе анализа особенностей состояния безопасности дорожного движения в России, изменений в структуре дорожно-транспортной аварийности в связи с ростом уровня автомобилизации, а также их прогноза.

Основной целью государственной политики в области безопасности дорожного движения, достижение которой позволит России выйти на соответствующий международным стандартам уро-

вень безопасности, является снижение числа погибших в ДТП не менее, чем на 4–6,5 тыс.человек (сокращение после реализации программы количества погибших в ДТП на 15—20%).

Программные мероприятия, направленные на решение задачи повышения безопасности дорожного движения в России, объединены в 5 целевых проектов:

1. Совершенствование государственной системы управления обеспечением безопасности дорожного движения;
2. Совершенствование государственной политики в работе с участниками дорожного движения;
3. Повышение конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств;
4. Совершенствование организации и условий дорожного движения;
5. Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Программа «Повышение безопасности дорожного движения на период 2001–2003 гг.» обеспечивает преемственность с действующей федеральной целевой программой: в ней предполагается дальнейшее развитие важнейших и наиболее перспективных направлений деятельности по повышению безопасности дорожного движения.

При разработке государственной целевой программы по повышению БДД необходима оценка как общих финансовых затрат, необходимых для её реализации, так и отдельных направлений (мероприятий). Исходя из главной цели программы – сокращения числа погибших в ДТП – для определения её экономической эффективности необходима стоимостная оценка ущерба от гибели и ранения человека в дорожно-транспортном происшествии. Методика оценки социально-экономического ущерба от гибели и ранения человека в дорожно-транспортном происшествии была разработана специалистами Научно-исследовательского института автомобильного транспорта. Результаты расчета по указанной методике представлены в таблице 1.

Таблица 1

Стоимостная оценка величины ущерба от гибели и ранения человека в ДТП

Наименование показателя		Величина социально-экономического ущерба, *тыс.руб.*	*тыс.$*
Гибель человека, имевшего семью,	– Н1	1551,9	267,6
Гибель человека, не имевшего семьи,	– Н2	1470,2	253,5
Ранение с получением инвалидности без возможности дальнейшей работы,	– Н3	740,96	127,8
Ранение с получением инвалидности и возможностью частичной работы,	– Н4	447,05	77,1
Ранение без получения инвалидности,	– Н5	15,96	2,75
Гибель ребенка,	– Н6	1759,6	303,4

На основе стоимостной оценки ущерба от гибели и ранения человека в ДТП рассчитан и общий социально-экономический ущерб по Российской Федерации, приведенный в таблице 2.

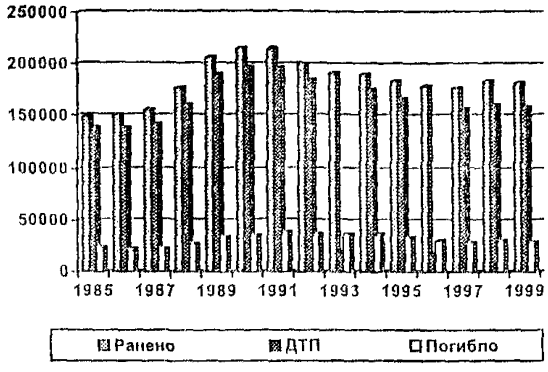
Таблица 2

Величина социально-экономического ущерба от ДТП в Российской Федерации за 1997г.

Наименование показателя	Величина ущерба, *тыс.руб.*
Ущерб от гибели людей, имевших семью	2017956
Ущерб от гибели людей, не имевших семьи	21556072
Ущерб от ранения с получением инвалидности без последующей работы	3968582
Ущерб от ранения с получением инвалидности с последующей работой	3173608
Ущерб от временной нетрудоспособности	2640885
Ущерб от гибели детей	3075781
Итого:	**54594284**

Приложение №1 к разделу «Анализ состояния БДД в России»

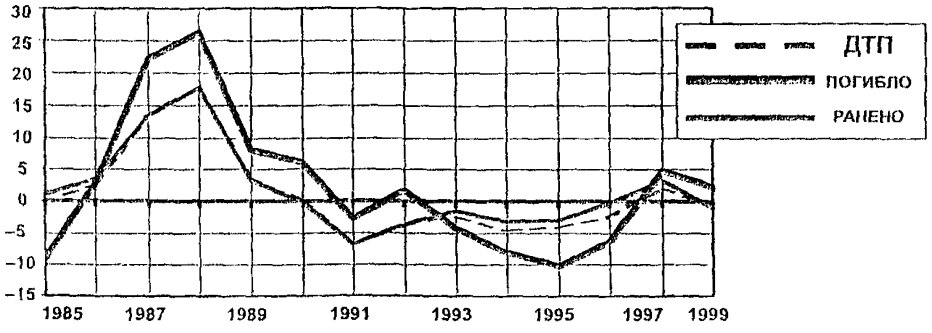
ДИНАМИКА ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ



Годы	ДТП	Погибло	Ранено
1985	139035	22676	148645
1986	138637	20651	150356
1987	142695	21243	155634
1988	161320	25938	176583
1989	189986	32739	207628
1990	197362	35366	214830
1991	197659	37510	214409
1992	184975	36471	200026
1993	178651	37120	192802
1994	174908	35599	189877
1995	167280	32791	183921
1996	16023	29468	178378
1997	156515	27665	177924
1998	160300	29021	183846
1999	158823	28718	182123

Приложение №2 к разделу «Анализ состояния БДД в России»

ИЗМЕНЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ АВАРИЙНОСТИ В РОССИИ ПО ОТНОШЕНИЮ К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ, (%)



Приложение №3 к разделу «Анализ состояния БДД в Росии»

Показатель количества погибших в ДТП на 100 пострадавших в ДТП и его изменение по отношению к предыдущему году.

(приложение 3)



РАЗДЕЛ 2 СИСТЕМА ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

Система государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения находится в стадии формирования, постепенно адаптируясь к социально-экономическим изменениям, происходящим в России. Для этого периода характерно недостаточно оптимальное взаимодействие всех субъектов системы, как в вопросах стратегического характера, так и вопросах текущего (оперативного) управления. Отсутствие закрепленного в законодательной базе четкого разделения задач, функций, полномочий, порядка взаимодействия и, главное, ответственности управленческих органов в области безопасности дорожного движения создает ситуацию, при которой эффективность принимаемых государственных решений, к сожалению, недостаточно высока. В ближайшей перспективе необходима разработка системы оценочных показателей (критериев) деятельности управленческих структур. Однако, имеются значительные позитивные сдвиги в разработке государственных механизмов, направленных на повышение безопасности дорожного движения в России: лицензирование автотранспортной деятельности, сертификация автотранспортных средств, перевозочных и сервисных услуг, применение программно-целевого подхода в разработке федеральных и региональных программ, внедрение различных видов автотранспортного страхования.

Управление обеспечением безопасности дорожного движения в России осуществляется Правительством РФ, федеральными министерствами и ведомствами, администрациями субъектов Российской Федерации. На развитие и функционирование данной системы оказывают влияние научные и общественные организации, занимающиеся вопросами БДД.

В существующей системе управления обеспечением безопасности дорожного движения определены три основных уровня:

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

Высшим уровнем в системе управления, осуществляющим координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения, является Правительственная комиссия Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения. Правительственная комиссия создана по инициативе Минтранса России и МВД России постановлением Правительства Российской Федерации от 24 мая 1994 года № 546.

Правительственная комиссия рассматривает состояние аварийности на автомобильном транспорте и определяет приоритетные направления государственной деятельности по ее снижению в Российской Федерации в целом, в ее субъектах, а также в отраслях народного хозяйства; координирует деятельность федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов РФ в области безопасности дорожного движения; рассматривает ход разработки и реализации федеральных целевых программ по обеспечению безопасности дорожного движения; оказывает содействие органам исполнительной власти субъектов РФ в разработке региональных программ по повышению безопасности дорожного движения, реализации мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий; готовит предложения по совершенствованию законодательства в сфере БДД.

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

Министерство транспорта Российской Федерации;

Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

Министерство здравоохранения Российской Федерации;
Министерство образования Российской Федерации;
Российское дорожное агентство;
Министерство путей сообщения Российской Федерации;
Госстандарт Российской Федерации.

Одной из основных задач Минтранса России является государственное регулирование, управление и контроль, направленные на обеспечение безопасного, эффективного и устойчивого функционирования транспортного комплекса, а также координация деятельности органов, осуществляющих надзорные функции в этой сфере. Минтранс России в соответствии с возложенной задачей осуществляет следующие функции:

– организует и проводит аттестацию работников транспортного комплекса, обеспечивающих безопасность дорожного движения на право занятия ими соответствующих должностей;
– разрабатывает, согласовывает и утверждает в установленном порядке технические требования к транспортным средствам, оборудованию и материалам, используемым в транспортном комплексе, организует в пределах своей компетенции контроль за соблюдением этих требований;
– организует в транспортном комплексе во взаимодействии с Госстандартом России работы по сертификации транспортных средств, оборудования, материалов, работ и услуг, а также по стандартизации и метрологическому обеспечению производства;
– разрабатывает и реализует совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации меры по повышению безопасности дорожного движения, организует в пределах своей компетенции контроль за техническим состоянием автотранспортных средств.

Исходя из общих функций и полномочий Минтранс России решает задачи обеспечения безопасности дорожного движения при организации и осуществлении перевозочного процесса, ремонте и техническом обслуживании автотранспортных средств, подготовке водителей автотранспортных средств.

Основными задачами Минтранса России являются определение государственной политики и осуществление государственных мер

по ее реализации: разработка федеральных программ развития, проектов законодательных и подзаконных актов, стандартов и норм в области функционирования автомобильного транспорта.

К числу функций, связанных с государственным управлением обеспечением безопасности дорожного движения, относятся такие, как:

- разработка и утверждение правил, положений, технических норм, отраслевых стандартов и других нормативных актов по вопросам: перевозок грузов, пассажиров; технической эксплуатации и ремонта транспортных средств;
- осуществление в установленном порядке сертификации транспортных средств, эксплуатационных материалов и оборудования на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве;
- определение требований к уровню профессиональной пригодности кадров на автомобильном транспорте;
- организация и осуществление работы по лицензированию перевозочной, транспортно-экспедиционной деятельности, деятельности, связанной с ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств.

Функции государственного контроля за автотранспортной деятельностью осуществляет Российская транспортная инспекция Министерства транспорта Российской Федерации, созданная в соответствии с постановлением Правительства РСФСР от 26 ноября 1991г. № 20. Главными задачами Российской транспортной инспекции являются:

- осуществление государственного контроля за соблюдением транспортного законодательства, правил безопасности движения при эксплуатации транспорта;
- лицензирование перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД) Министерства внутренних дел Российской Федерации проводит: государственный надзор и контроль за соблюдением установленных правил, нормативов и стандартов в области обеспечения безопасности дорожного движения. Сотрудникам ГИБДД

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

На ГИБДД МВД России возложено осуществление государственного контроля за соблюдением действующих правил дорожного движения, нормативных документов в части БДД при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог и дорожных сооружений, установке и эксплуатации технических средств регулирования движения, к конструкции и техническому состоянию механических транспортных средств, при перевозках тяжеловесных, опасных и негабаритных грузов, а также нормативных актов, устанавливающих требования к подготовке участников дорожного движения, функции по регулированию дорожного движения и осуществлению неотложных действий на месте дорожно-транспортных происшествий, а также учет ДТП, нарушений ПДД и регистрация автомототранспортных средств.

Среди других функций в области обеспечения БДД определены: принятие экзаменов и выдача удостоверений на право управления автомототранспортным средством, регистрация автомототранспортных средств и выдача учетно-регистрационных документов, государственный технический осмотр.

Разграничение задач при осуществлении допуска и контроля за деятельностью юридических лиц и предпринимателей, водителей автотранспортных средств между ГИБДД МВД России и Ространсинспекцией Минтранса России представлены в таблице.

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ГИБДД МВД РОССИИ И РОСТРАНСИНСПЕКЦИИ МИНТРАНСА РОССИИ

ГИБДД	РТИ
Допуск водителей автотранспортных средств к участию в дорожном движении. Выдача паспортов и свидетельств о регистрации транспортных средств, ре-	**Допуск юридических лиц и предпринимателей** к перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности. Выдача лицензионных документов.

гистрационных знаков, талонов о прохождении обязательного государственного технического осмотра. Выдача водительских удостоверений на право управления транспортными средствами.	
Регистрация и учет автотранспортных средств. Организация и регулирование дорожного движения, дорожный надзор.	**Регистрация и учет владельцев лицензий.** Государственное регулирование, направленное на обеспечение безопасного, эффективного и устойчивого функционирования транспортного комплекса, рынка транспортных услуг.
КОНТРОЛЬ:	**КОНТРОЛЬ:**
Соблюдения Правил дорожного движения и иных нормативных актов, устанавливающих права и обязанности участников дорожного движения; за соблюдением норм и законодательства по БДД.	**Соблюдения законов и нормативных правовых актов**, устанавливающих условия для нормального функционирования рынка транспортных и других услуг, связанных с работой транспорта, а также права и обязанности потребителей и производителей транспортных услуг.
Соблюдения правил, нормативов и стандартов при проектировании, строительстве, реконструкции и ремонте дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта в части обеспечения безопасности дорожного движения, нормативных актов, устанавливающих требования безопасности дорожного движения при перевозке тяжеловесных, опасных и негабаритных грузов.	**Соблюдения лицензионных требований**, обеспечивающих безопасную эксплуатацию автотранспортных средств при перевозке грузов и пассажиров. (Правил технической эксплуатации подвижного состава, правил перевозок и др.). В этих целях у заявителей на получение лицензий и владельцев лицензий контролируется наличие и функционирование внутри производственных систем: – медицинского контроля состояния водителей перед выходом на линию;

	– технического обслуживания автотранспортных средств и проверки их при выходе на линию и возвращении; – периодической аттестации исполнительных руководителей и специалистов, замещающих должности, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения; – предупреждения дорожно-транспортных происшествий и соблюдения экологических норм; – режима труда и отдыха водителей; – повышения квалификации персонала. **За осуществлением обязательного страхования** пассажиров в междугородном сообщении; **Соблюдения иностранными и российскими перевозчиками международных договоров в области автомобильного сообщения** в пунктах пропуска через государственную границу, а также на территории Российской Федерации.
Прием экзаменов на право управления транспортными средствами ГИБДД воздействует на водителей транспортных средств, ответственных за соблюдение Правил дорожного движения, на должностных лиц организаций за выпуск неисправных АТС.	**Организация обучения должностных лиц и предпринимателей, ответственных за перевозочную деятельность, подлежащую лицензированию.** РТИ воздействует на должностных лиц, ответственных за деятельность по обеспечению безопасности транспортных услуг.

Одной из основных задач Российского дорожного агентства (РДА) является реализация государственной политики в дорожном хозяйстве, направленной на удовлетворение потребностей населения, экономики и государства в перевозках по автомобильным дорогам, улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования, создание необходимых условий для реализации конституционных прав граждан на свободу перемещения.

В соответствии с основной задачей Российское дорожное агентство: анализирует состояние безопасности дорожного движения и разрабатывает предложения по улучшению дорожных условий на автомобильных дорогах общего пользования; разрабатывает и реализует мероприятия по повышению безопасности дорожного движения за счет улучшения транспортно-эксплуатационного состояния федеральных автомобильных дорог, а также по обустройству их объектами дорожного сервиса. Российское дорожное агентство также участвует в разработке и согласовании программы ликвидации пересечений автомобильных дорог общего пользования и железнодорожных путей в одном уровне, а также разрабатывает правила пропуска по автомобильным дорогам общего пользования транспортных средств со сверхнормативными осевыми нагрузками и габаритами, участвует в разработке правил перевозки по автомобильным дорогам грузов и пассажиров.

Министерство образования Российской Федерации устанавливает федеральные требования к содержанию образования и разработке профессиональных образовательных программ, в том числе по профессиональной подготовке водителей, осуществляет государственный контроль за качеством профессиональной подготовки, обеспечивает разработку на основе государственных образовательных стандартов примерных образовательных программ, учебных планов и программ курсов.

К числу функций, связанных с подготовкой и переподготовкой водителей относятся такие, как:

- установление федеральных требований к содержанию образования и разработке учебных планов и программ;
- обеспечение разработки учебно-методических материалов;
- разработка новых перспективных подходов к организации об-

разовательного процесса в образовательных учреждениях;
– определение требований и порядка лицензирования, аттестации и государственной аккредитации образовательных учреждений, осуществляющих подготовку (переподготовку) водителей различных категорий.

Следует заметить, что ряд функций государственного управления в части подготовки, переподготовки водителей автотранспортных средств закреплены за Министерством транспорта России, а вопросы пропаганды Правил дорожного движения решает также МВД России. В этой связи необходимо более четкое разделение полномочий и функций в этой сфере.

Министерство здравоохранения Российской Федерации разрабатывает и реализует федеральные целевые и государственные научно-технические программы по развитию здравоохранения и оказанию медицинской помощи, в том числе программу создания функциональной подсистемы экстренной медицинской помощи в чрезвычайных ситуациях и осуществление руководства ее деятельностью совместно с Министерством чрезвычайных ситуаций.

Выполнение специальных задач по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения регламентировано рядом нормативных правовых документов по медицинскому освидетельствованию и переосвидетельствованию водителей различных категорий, порядку проведения предрейсовых медицинских осмотров, оказанию первой доврачебной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Сфера полномочий Министерства путей сообщения Российской Федерации лежит в установлении норм строительства и содержания железнодорожных переездов, определении мест пересечения железнодорожных путей с другими сооружениями (автомобильными дорогами).

МПС России устанавливает по согласованию с МВД России и Минтрансом России порядок эксплуатации железнодорожных переездов, их открытие и закрытие, принимает меры по совершенствованию оборудования и повышению безопасности движения на этих переездах.

Госстандарт России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим межотраслевую координацию,

а также функциональное регулирование в области стандартизации, метрологии и сертификации.

Госстандарт России осуществляет свою деятельность непосредственно и через находящиеся в его ведении центры стандартизации, метрологии и сертификации и государственных инспекторов по надзору за государственными стандартами.

Основными задачами Госстандарта России в области обеспечения безопасности дорожного движения является принятие в действие государственных стандартов Российской Федерации, а также установление правил применения в Российской Федерации международных стандартов. К ведению Госстандарта России относятся функции государственного регулирования безопасности дорожного движения при проектировании, изготовлении и реализации автотранспортных средств и технических средств организации дорожного движения, при проведении работ и услуг по автомобильным перевозкам, ремонту и техническому обслуживанию автотранспортных средств.

РАЗДЕЛ 3 НОРМАТИВНОЕ ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Неудовлетворительное положение с безопасностью дорожного движения в значительной степени обусловлено несовершенством правового регулирования деятельности по обеспечению БДД.

Нормативно-правовое регулирование в области обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время осуществляется большим количеством актов различной юридической силы. Они включают документы федерального органа управления (Законы, Постановления Правительства РФ, указы Президента РФ), ведомственные (межведомственные) документы (Положения, приказы, инструкции и т.п.), а также по отдельным вопросам – нормативные документы субъектов РФ.

Имеющаяся правовая база в сфере обеспечения БДД, в которой по-прежнему превалирует ведомственное нормотворчество при отсутствии оптимальных форм взаимодействия между различными Министерствами, не создает условий для эффективного управленческого воздействия на снижение уровня дорожно-транспортной аварийности. Имеет место и множественность нормативных правовых актов по одному и тому же предмету регулирования. Требуют развития и корректировки нормативные акты регламентирующие деятельность по профилактике аварийности в автотранспортных организациях и, особенно, это относится к деятельности физических лиц, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров на коммерческой основе.

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

– создание целостной системы правового регулирования и определение прогноза ее развития;
– повышение уровня правовой регламентации всех рангов управленческих структур;
– унификация основополагающих документов, регулирующих деятельность уполномоченных государственных органов, выделение и конкретизация направлений деятельности в сфере БДД;
– систематизация действующих документов, предусматривающих ликвидацию устаревших актов, их множественности;
– приведение в соответствие российских законодательных и иных нормативных актов с международными правовыми нормами и стандартами

Значительным шагом в создании правовой основы государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения в России явилось принятие Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (Утвержден Президентом РФ 10.12.1995 г., № 196-ФЗ).

Основные принципы провозглашенные законом – принципы демократического общества, базовым из которых является – приоритет интересов личности над государственными интересами. В соответствии с ним закреплены принципы в области обеспечения БДД:
– приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
– приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
– соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Закон создал серьезные предпосылки для перехода от ведомственного к государственному регулированию правоотношений в сфере БД. В статьях Закона нашла отражение проблема разграничения полномочий между Росийской Федерацией и ее субъектами в области обеспечения БДД, что чрезвычайно актуально в настоящий период – период государственного строительства в России.

Статьи Закона закрепили необходимую сферу регламентации: лицензирование деятельности, связанной с обеспечением БДД, основные требования при изготовлении, реализации и эксплуатации транспортных средств, требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки грузов и пассажиров, строительству и содержанию дорог и организации дорожного движения. Нормы Закона адресно устанавливают и ряд других требований, выполнение которых направлено на повышение безопасности дорожного движения в России. Законодательство в области БДД образует основу государственной политики, целого ряда мероприятий, за выполнение которых несут ответственность государственные органы власти. Это касается прежде всего разработки и реализации федеральных, региональных и местных программ, направленных на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, снижения социального и экономического ущерба от аварийности на автомобильном транспорте. Следует отметить, что большинство статей указанного Закона требуют своего дальнейшего развития, принятия ряда законодательных и иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм.

Закон о безопасности дорожного движения является не единственным в перечне актов, которые составляют нормативную основу правового регулирования отношений в сфере дорожного движения.

Указом Президента РФ «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» от 15 июня 1998 г. № 711 установлено принятие мер по установлению единой системы правил, стандартов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также мер по усилению государственного надзора и контроля в этой области и введено в действие «Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации». Положение включает специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции Государственной инспекции безопасности дорожного движения для обеспечения соблюдения действующего законодательства по вопросам БД. Документ отражает структуру системы ГИБДД МВД, полномочия и порядок взаимодействия подразделений в нее входящих, а главное содержит четкое изложе-

ние обязанностей, возлагаемых на данный государственный контрольно-надзорный орган. Приказом МВД РФ от 8 июня 1999 г. № 410 «О совершенствовании нормативно-правового регулирования деятельности службы дорожной инспекции и организации движения ГИБДД МВД РФ» утверждено «Наставление по службе дорожной инспекции и организации движения ГИБДД МВД РФ», регулирующее внутренние аспекты деятельности подразделений ГИБДД, в котором содержится руководство по выполнению конкретных функций, возложенных на ГИБДД МВД, необходимые организационные и правовые условия их реализации в подразделениях различного уровня.

В двух вышеуказанных документах, касающихся деятельности ГИБДД применены общие правовые, а также управомачивающие, рекомендательные и диспозитивные нормы.

Радикальные изменения произошли в отношении государственного технического осмотра транспортных средств после выхода Постановления Правительства РФ от 31 июля 1998 г. № 880 «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в ГИБДД МВД РФ», направленного на снижение числа ДТП из-за технических неисправностей автомобилей. Проверка технического состояния автомототранспортных средств должна осуществляться с использованием средств технического диагностирования (проведение инструментального контроля). Постановление определяет этапность введения инструментального контроля для различных категорий транспортных средств:

а) I этап — транспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров (автобусы; легковые автомобили, используемые для перевозки пассажиров на коммерческой основе; легковые автомобили, принадлежащие юридическим лицам; грузовые автомобили, оборудованные для систематической перевозки людей), специальные и специализированные транспортные средства и прицепы к ним для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;

б) II этап — грузовые транспортные средства и прицепы к ним, а также, изготовленные на базе таких транспортных средств и прицепов, специальные и специализированные транспортные средства;

в) III этап — прочие транспортные средства.

Организация и порядок проведения государственного технического осмотра автотранспортных средств, основные задачи, технология и сроки проведения, отражены в «Положении о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД РФ (утв. 31 июля 1998 г. № 880) и «Правилах проведения государственного технического осмотра транспортных средств в ГИБДД МВД РФ» (утв. приказом МВД России от 15 марта 1999 г. № 190).

С целью повышения профессионально-квалификационного уровня водителей автотранспортных средств Постановлением Правительства от 8 июля 1997 года № 831 введены в действие новые «Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений». Подготовка водителей осуществляется на основе государственных образовательных стандартов и типовых учебных планов и программ, утвержденных Министерством общего и профессионального образования РФ по согласованию с Минтрансом РФ и ГИБДД МВД РФ.

Детализированное изложение требований к деятельности юридических и физических лиц по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации автотранспортных средств представлено в «Положении об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров (Утв. Минтрансом РФ 9 марта 1995 года № 27). Структура документа содержит следующие разделы:

- задачи и основные требования к организации деятельности по БДД в предприятиях, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов;
- обеспечение профессиональной надежности водительского состава;
- обеспечение эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии;
- обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов.

Третий раздел Положения включает условия допуска водителей к осуществлению перевозок, стажировку водителей (в установленных случаях), поддержание и контроль состояния здоро-

вья водителей в процессе их трудовой деятельности, повышение профессионального мастерства водительского состава.

Четвертый раздел отражает обязанности Перевозчика по поддержанию технического состояния автотранспортных средств: проведение своевременного технического осмотра, проведение работы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, обеспечение ежедневного контроля за техническим состоянием автомобилей перед выездом на линию, использование автотранспортных средств, соответствующих виду перевозок, объему и характеру перевозимых грузов.

Заключительный раздел представленного нормативного документа связан с требованиями по обследованию дорожных условий на маршрутах регулярных перевозок, по обеспечению БД при организации пассажирских перевозок, специальными требованиями, отражающими порядок и особенности организации и осуществления перевозок крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов.

«Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров» является одним из основных материалов, используемых при контроле и надзоре за деятельностью Перевозчика органами Российской транспортной инспекции Министерства транспорта РФ. В том случае, когда перевозочные организации, а также водители-предприниматели не обладают необходимой производственно-технической, кадровой, нормативно-методической базой, обеспечивающей выполнение требований и норм по обеспечению безопасности движения указанного Положения, они осуществляют выполнение регламента на основе договоров, заключенных с организациями, обладающими необходимой базой и(или) имеющими лицензию на проведение соответствующих работ. Правовое регулирование обеспечения безопасности перевозок пассажиров автобусами осуществляется рядом нормативных правовых документов, основным из которых является «Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами» (утв. приказом Минтранса России 08.01.97 г. № 2). Действие данного Положения распространяется на всех юридических и физических лиц, перевозящих пассажиров автобусами вне зависимости от регулярности осуществле-

ния (регулярные, перегулярные), территориального признака (городские, пригородные, междугородные, международные), назначения (общего пользования, туристско-экскурсионные, специальные). К деятельности по обеспечению профессиональной надежности водителей автобусов предъявляются дополнительные требования:

1) К управлению автобусами, осуществляющими междугородные, международные перевозки, перевозки детей до 16 лет могут быть допущены водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя автобуса не менее трех последних лет.
2) Обеспечение водителей автобусов информацией об условиях движения и работы на маршруте производится владельцами автобусов, а также автовокзалами и пассажирскими автостанциями.

   При наличии на маршруте железнодорожных переездов владельцы автобусов организуют и проводят инструктажи водителей об обеспечении безопасности дорожного движения через железнодорожные переезды.
3) Владельцы автобусов организуют проведение ежегодных занятий по повышению профессионального мастерства, включая проверку знания Правил дорожного движения, Правил перевозки пассажиров и багажа на автомобильном транспорте, изучение типичных дорожно-транспортных ситуаций повышенной сложности, основ безопасного управления автобусом в сложных дорожных и метеорологических условиях, приемов оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, порядка эвакуации пассажиров при дорожно-транспортном происшествии.

При организации перевозочного процесса, обеспечивающего безопасность перевозки пассажиров автобусами, владельцы автобусов обязаны:

– составить и утвердить на каждый маршрут регулярных автобусных перевозок паспорт и схему маршрута с указанием опасных участков;
– разработать графики (расписания) движения – на основе определения нормативных значений скоростей движения автобусов на маршруте;

– обеспечить каждого водителя, выполняющего регулярные автобусные перевозки, графиком движения на маршруте с указанием времени и мест остановок в пути на отдых, обед, ночлег (для маршрутов большой протяженности);
– выбирать тип и марку подвижного состава в зависимости от вида перевозок с учетом дорожных и природно-климатических условий;
– определить допустимую протяженность автобусных маршрутов, исходя из соблюдения установленных законодательством РФ нормативов рабочего времени водителя с учетом нормативов скоростей движения;
– оборудовать автобусы, осуществляющие перевозки пассажиров автобусами на междугородных маршрутах тахографами для контроля за соблюдением установленных законодательством РФ режимов труда и отдыха, режимов движения;
– обеспечить обязательное личное страхование пассажиров (туристов, экскурсантов) при перевозках в междугородном сообщении.

Нормативные правовые акты, порядок их применения, требования и технология, обеспечивающая их выполнение при лицензировании автотранспортной деятельности, сертификации на автомобильном транспорте, а также документы, касающиеся правил учета дорожно-транспортных происшествий, нормативов режимов труда и отдыха водителей и т.п. подробно изложены в последующих разделах данного методического пособия.

3.1. СЕРТИФИКАЦИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

3.1.1. Общие положения, цели, основные понятия и определения.

Сфера автомобильного транспорта представляет собой отрасль экономики, непосредственно влияющую на безопасность жизни и здоровья граждан, охрану окружающей среды и требует применения специальных методов государственного регулирования и контроля, обеспечивающих требования безопасности.

Как показывает отечественная и зарубежная практика, одним из таких методов, представляющих собой наиболее эффективный

механизм воздействия на деятельность предприятий автомобильного транспорта, является сертификация.

Под сертификацией понимается – процедура подтверждения соответствия, посредством которой независимая от изготовителя (продавца, исполнителя) и потребителя (покупателя) организация удостоверяет в письменной форме, что продукция, услуги или иные объекты соответствуют установленным требованиям.

Проведение сертификации осуществляется в целях:

- создания условий для деятельности организаций и предпринимателей на едином товарном рынке Российской Федерации, а также для участия в международном экономическом, научно-техническом сотрудничестве и международной торговле;
- содействия потребителям в компетентном выборе продукции;
- защиты потребителя от недобросовестности изготовителя (продавца, исполнителя);
- контроля безопасности продукции для окружающей среды, жизни, здоровья и имущества;
- подтверждения показателей качества продукции, заявленных изготовителем.

Как видим продукция (процессы, услуги) сертифицируются по разным причинам. Однако среди них следует выделить две основные цели:

Первая – подтверждение *безопасности* товара для здоровья и жизни человека, его имущества и окружающей природной среды.

Вторая – завоевание рынка, т.е. повышение конкурентоспособности изделия.

Первая цель достигается в большинстве стран путем проведения обязательной сертификации. В России – в случаях, предусмотренных законодательными актами Российской Федерации. В частности, по товарам народного потребления – Законом «О защите прав потребителей». Вторая – с помощью так называемой добровольной сертификации. Свидетельством того, что потенциально опасная продукция прошла обязательную сертификацию и, следовательно, безопасна в потреблении, является наличие у потребителя, поставщика или у исполнителя услуги сертификата, а также проставленный на изделии Знак соответствия.

При этом под сертификатом соответствия понимается документ, выданный по правилам системы сертификации для подтверждения соответствия сертифицированной продукции установленным требованиям. А под знаком соответствия – зарегистрированный в установленном порядке знак, который по правилам, установленным в данной системе сертификации, подтверждает соответствие маркированной им продукции установленным требованиям.

Российский Знак соответствия (имеется в виду обязательная сертификация) представляет собой большую букву «С», означающая «С[тандарт]», в виде скобы, символизирующей измерения, испытания, и малую «Т» – вторая в том же «С[тандарте]» и одновременно – начальная в слове «Т[овар]», который «измеряется» скобой. Помимо того, в «С» вписана стилизованная «Р», указывающая на принадлежность данного знака России.

Знак соответствия проставляется, если это возможно, на несъемной части изделия (например, автомобиля), на упаковке (смазочные, охлаждающие жидкости, автопрепараты), либо в первичной документации (чеки, квитанции, бланки) работы с клиентурой (когда оказываются услуги, например, в автосервисе). В любом случае потребитель вправе ознакомиться с документацией, сопровождающей продукцию.

Реализация процедур сертификации обеспечивается комплексом нормативных правовых документов, принятых в Российской Федерации и создавших необходимые предпосылки формирования систем сертификации на автомобильном транспорте. В их число входят законы РФ «О сертификации продукции и услуг», «О защите прав потребителей», «О безопасности дорожного движения», «Правила по проведению сертификации в Российской Федерации», а также разработанные в их развитие «Правила сертификации работ и услуг в Российской Федерации», «Порядок проведения сертификации продукции в Российской Федерации», «Положение о Системе сертификации ГОСТ Р».

В указанных документах, установлены правовые основы регулирования отношений между потребителями и изготовителями (исполнителями, продавцами) продукции и услуг, определены меры государственной защиты интересов потребителей и государства (в частности, посредством сертификации продукции и

услуг), определены возможные механизмы реализации сертификации (обязательная и добровольная), даны формы документов, подтверждающих соответствие (сертификат, декларация).

Организация и проведение работ по обязательной сертификации в соответствии с Законом «О сертификации продукции и услуг» возложены на специально уполномоченный федеральный орган исполнительной власти в области сертификации, в качестве которого выступает Госстандарт России, а в случаях, предусмотренных законодательными актами Российской Федерации в отношении отдельных видов продукции, также иные федеральные органы исполнительной власти.

Госстандарт России и другие государственные органы в пределах своих полномочий создают системы сертификации отдельных видов однородной продукции и услуг и устанавливают правила процедуры и управления для проведения сертификации в этих системах.

Целью создания и функционирования Системы сертификации на автомобильном транспорте является содействие развитию экономики страны и повышению эффективности работы автомобильного транспорта с учетом требований безопасности его функционирования для окружающей среды, жизни, здоровья и имущества граждан. Эта цель должна быть достигнута путем получения объективной и достоверной оценки соответствия объектов сертификации нормативным документам в сфере транспорта и выдаче на этой основе сертификатов соответствия.

Объектами сертификации на автомобильном транспорте являются: продукция, услуги и иные объекты, которыми могут являться процессы, работы, системы качества и пр.

К продукции относятся: изделия, используемые на автомобильном транспорте в качестве предметов и средств труда: автотранспортные средства и запасные части к ним, эксплуатационные материалы (нефтепродукты и автопрепараты), гаражное оборудование.

К услугам относятся услуги по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств, услуги в области перевозки грузов и пассажиров и др.

Создание и функционирование сертификации на автомобильном транспорте связано с решением следующих задач:

– обеспечение высокого технического уровня техники, материалов и оборудования, поставляемых и используемых на автотранспорте;
– обеспечение регламентируемого технического состояния автомобильной техники и ее безопасной технической эксплуатации;
– обеспечение высокого качества и безопасности услуг в сфере грузовых и пассажирских перевозок;
– обеспечение безопасности иной производственной деятельности предприятий, организаций автомобильного транспорта;
– обеспечение безопасности дорожного движения;
– обеспечение экологической безопасности автотранспортной деятельности.

Система сертификации на автомобильном транспорте строится в соответствии с правилами и процедурами Российской системы сертификации и представляет собой комплекс систем сертификации однородной продукции по различным направлениям деятельности в сфере автомобильного транспорта.

В свою очередь, каждая из упомянутых систем сертификации однородной продукции формируется с учетом следующих факторов:
– наличие аналогичной международной системы;
– общности назначения технических характеристик или способа функционирования объекта;
– общности методов испытаний и области распространения нормативных документов.

Формирование систем сертификации осуществляется поэтапно по мере создания организационных структур, правил и процедур, а также методов и средств по их реализации.

Разработка и внедрение систем сертификации осуществляются по единообразным процедурам. В системе сертификации однородной продукции должны устанавливаться:
– номенклатура объектов, подлежащих сертификации в данной системе;
– нормативные документы, на соответствие которым проводится сертификация, проверяемые требования и используемые методы испытаний;
– структура системы, функции ее участников;
– схемы сертификации, применяемые в данной системе;

– формы сертификата и знака соответствия;
– условия и правила признания протоколов испытаний и сертификатов соответствия, выданных зарубежными организациями;
– порядок проведения инспекционного контроля за соблюдением правил сертификации;
– порядок рассмотрения апелляций.

В настоящее время применительно к продукции и услугам автомобильного транспорта обязательной сертификации в рамках различных действующих систем подлежат следующие объекты:
– механические транспортные средства (включая автобусы, грузовые и легковые автомобили, специальные и специализированные автомобили и др.);
– услуги по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств;
– услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом;
– эксплуатационные материалы (нефтепродукты и автопрепараты);
– гаражное и другое технологическое оборудование автотранспорта.

Ниже приведено описание систем сертификации однородных групп продукции услуг автомобильного транспорта.

3.1.2. Система сертификации механических транспортных средств и прицепов

Система сертификации механических транспортных средств и прицепов (далее – Система) предназначена для проведения обязательной сертификации транспортных средств (автомобилей, автобусов, троллейбусов, электромобилей, мотоциклов, мопедов, прицепного состава), их составных частей и предметов оборудования, запасных частей и принадлежностей на соответствие требованиям безопасности для жизни, здоровья или имущества граждан и охраны окружающей среды.

Система сертификации механических транспортных средств и прицепов была введена в действие с 1 мая 1992 г. С 1 октября 1998 г. действует изменённый вариант Системы «Правила по проведению сертификации в системе сертификации механических транспортных средств и прицепов» утвержденные Постановлением Госстандарта России от 1 апреля 1998 года № 19, зарегистрированы в Минюсте России 15 мая 1998 г.

Организационно-правовые и нормативные документы Системы

Основным организационно-правовым документом национальной Системы, является документ «Правила по проведению работ в системе сертификации механических транспортных средств и прицепов» (утв. Постановлением Госстандарта России от 01.04.1998 г. № 19, зарегистрирован в Минюсте РФ 15.05.1998 г., введен в действие с 01.10.1998 г.). «Правила по проведению работ в системе сертификации механических транспортных средств и прицепов» (далее – Правила) разработаны с учетом положений, устанавливаемых Законами Российской Федерации «О сертификации продукции и услуг», «О безопасности дорожного движения», «Правил по проведению сертификации в Российской Федерации», а также с учетом прав и обязанностей Российской Федерации как страны-участницы «Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний» (Женевское Соглашение 1958 г.).

Правила определяют цели и условия сертификации в Системе, устанавливают структуру и состав участников Системы, функции, права и обязанности участников Системы, устанавливает однозначное толкование используемых специфических терминов.

При проведении сертификации Правила применяются в комплексе с порядками сертификации отдельных объектов. В настоящее время действуют порядки сертификации следующих объектов:

– транспортных средств, составных частей их конструкций и предметов оборудования;
– запасных частей и принадлежностей транспортных средств.

Конкретные требования к указанным объектам регламентируются следующими группами нормативных документов, используемых в Системе:

– Правила Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН);
– Директивы Европейского сообщества (ЕС);
– национальные нормативные документы.

Необходимость применения в национальной Системе Правил ЕЭК ООН, обуславливается участием России в Женевском Соглашении 1958 г.

Указанные виды документов группируются в Системе в виде Перечней технических требований и нормативных документов, которые дифференцированы по категориям транспортных средств и объектам регламентации (агрегатам, узлам, деталям, отдельным свойствам).

Перечни конкретной продукции и технические требования нормативных документов при обязательной сертификации определяются и утверждаются Госстандартом России.

Госстандарт России периодически уточняет Перечни и доводит их до сведения заинтересованных сторон.

Организационная структура Системы.

Организационную структуру Системы образуют следующие участники Системы:

- Национальный орган;
- Центральный орган по сертификации (административный орган – по сертификации по Правилам ЕЭК ООН в рамках Женевского Соглашения 1958 г.) и Совет по сертификации как совещательный орган;
- органы по сертификации (аккредитуются в установленном порядке);
- испытательные лаборатории (центры) (аккредитуются в установленном порядке);
- заявители (производители и продавцы транспортных средств, агрегатов, узлов, деталей, запасных частей).

Основные этапы и виды деятельности при сертификации.

Сертификация в Системе в общем случае предусматривает проведение следующих мероприятий:

- определение путем проведения испытаний соответствия образца продукции требованиям нормативных документов;
- проверку производства сертифицируемой продукции на наличие условий, обеспечивающих стабильный уровень характеристик и показателей, подтверждаемых сертификационными испытаниями;
- признание имеющихся у заявителя сертификатов соответствия;

– выдачу Сертификата соответствия или Одобрения типа транспортного средства;
– инспекционный контроль за соответствием выпускаемой продукции сертифицированным характеристикам и показателям.

При этом весь процесс сертификации механического транспортного средства может быть условно разбит на отдельные этапы, каждый из которых связан с проведением определенных видов деятельности по сертификации, в зависимости от рассматриваемых объектов, в качестве которых могут быть:
– агрегаты, системы, узлы, детали, предназначенные для установки на новый автомобиль;
– отдельные свойства транспортного средства (например – уровень радиопомех, шум);
– механическое транспортное средство в целом (по совокупности свойств, привносимых в него агрегатами, узлами и деталями);
– запасные части и принадлежности к механическим транспортным средствам и прицепам.

Завершение каждого из указанных этапов оформляется документами, удостоверяющими соответствие объекта установленным требованиям. В настоящее время выделяются следующие виды документов, подтверждающих соответствие объекта сертификации установленным требованиям:

– для агрегата, системы, узла, детали или по отдельному свойству: «Сертификат соответствия» (выдается органом по сертификации); «Сообщение касающееся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства» (выдается административным органом);

– для механического транспортного средства в целом – «Одобрение типа транспортного средства» (выдается административным органом);

– для запасных частей и принадлежностей – «Сертификат соответствия» (выдается органом по сертификации).

При этом, под «Сообщением касающемся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства» понимается документ, подтверждающий соответствие транспортных средств, предметов оборудования и частей транспортных средств требованиям конкретных Правил ЕЭК ООН.

Одобрение типа транспортного средства представляет собой процедуру, посредством которой после проведения необходимых проверок, проведенных в соответствии с принципами Женевского Соглашения 1958 г., заявляется, что транспортное средство отвечает перечню требований по безопасности и охране окружающей среды, обязательных при сертификации в России, и в результате которой выдается одноименный документ.

Сертификация агрегатов, систем, узлов, деталей и отдельных свойств механических транспортных средств

Работы по сертификации агрегатов, систем, узлов, деталей и отдельных свойств механических транспортных средств проводятся в соответствии с «Порядком сертификации механических транспортных средств и прицепов, составных частей их конструкции и предметов дополнительного оборудования».

Порядок устанавливает правила подготовки и проведения сертификации механических транспортных средств и прицепов, составных частей их конструкции и предметов дополнительного оборудования, выпускаемых действующими на территории РФ организациями, а также ввозимых на территорию РФ.

В соответствии с «Порядком сертификации механических транспортных средств и прицепов, составных частей их конструкции и предметов дополнительного оборудования» Заявитель подает в орган по сертификации заявку на проведение работ по сертификации.

В заявке приводятся сведения о продукции, указываются нормативные документы, по которым заявитель намерен проводить сертификацию, приводятся сведения о сертификации производства и системы качества или сообщается возможный срок проведения проверки условий производства, указываются предполагаемые сроки предоставления образцов продукции для проведения сертификационных испытаний, либо указываются сведения об уже имеющихся сертификатах соответствия.

Орган по сертификации после получения заявки направляет Заявителю решение, в котором подтверждает или не подтверждает согласие на проведение сертификации продукции или признание сертификатов соответствия.

В процессе подготовки к сертификации продукции изготовителем осуществляются мероприятия по подготовке к проведению

проверки условий производства. Порядок и сроки проверки условий производства согласуются с Органом по сертификации.

На объект испытаний заявителем составляется общее техническое описание объекта сертификации и технические описания в соответствии с требованиями отдельных нормативных документов, которые должны обеспечивать:

– идентификацию объекта испытаний;
– наличие всех данных, необходимых для заполнения Сертификата соответствия или Сообщения, касающегося официального утверждения по типу конструкции транспортного средства.

Сертификационные испытания выполняются соответствующими Испытательными лабораториями, при необходимости, с участием изготовителя сертифицируемой продукции.

По результатам сертификационных испытаний Испытательная лаборатория выдает заявителю протоколы по установленной форме.

При положительных результатах испытаний Испытательная лаборатория передает протоколы испытаний и подготовленные заявителем технические описания в Орган по сертификации.

На основании положительных результатов сертификационных испытаний и экспертизы технических описаний, а также положительных результатов проверки условий производства сертифицируемой продукции Орган по сертификации принимает решение о выдаче Сертификата соответствия.

Орган по сертификации регистрирует Сертификат соответствия в Государственном Реестре, после чего выдает заявителю сертификат и лицензию на применение знака соответствия его.

Сертификация механических транспортных средств по совокупности свойств

Целью сертификации механических транспортных средств по совокупности свойств является получение Одобрения типа транспортного средства.

Сертификация механических транспортных средств по совокупности свойств проводится, как и сертификация агрегатов, систем, узлов, деталей и отдельных свойств механических транспортных средств, в соответствии с «Порядком сертификации механических транспортных средств и прицепов, составных частей их конструкции и предметов дополнительного оборудования»,

который устанавливает правила подготовки и проведения сертификации механических транспортных средств и прицепов, составных частей их конструкции и предметов дополнительного оборудования, выпускаемых действующими на территории РФ организациями, а также ввозимых на территорию РФ.

Подтверждение соответствия требованиям, предъявляемых к данному типу транспортного средства, осуществляется следующим образом.

Для получения Одобрения типа транспортного средства по совокупности свойств, регламентируемых национальными нормативными документами и Правилами ЕЭК ООН, заявитель обращается в Административный орган или в Орган по сертификации с заявкой, в которой сообщаются:

- сведения об «Одобрениях типа транспортного средства», ранее выданных на данный тип транспортного средства;
- перечень имеющихся Сертификатов соответствия на агрегаты, системы, узлы, детали и отдельные свойства данного типа транспортного средства;
- сведения о сертификации производства или систем качества.

К заявке прилагается техническое описание транспортного средства, содержащее сведения, необходимые для оформления Одобрения типа транспортного средства и позволяющие провести идентификацию этого транспортного средства.

При необходимости, представляется образец транспортного средства для экспертизы его конструкции с целью идентификации представленным техническим описаниям и проведения дополнительных испытаний.

Орган по сертификации проводит экспертизу представленных документов и объектов сертификации и выдает заключение о соответствии транспортного средства предъявляемым требованиям. В случае появления необходимости проведения испытаний транспортного средства (его агрегатов, систем, узлов и деталей) или отдельных свойств транспортного средства, Орган по сертификации привлекает к работам Испытательную лабораторию.

Орган по сертификации по результатам экспертизы представленных документов и на основании результатов испытаний, проведенных испытательной лабораторией и оформленных в виде соот-

ветствующих протоколов и актов, принимает решение о выдаче заявителю Одобрения типа транспортного средства, либо о проведении дополнительной технической экспертизы представленного транспортного средства, либо о проведении дополнительных испытаний в соответствующих испытательных лабораториях.

Может быть также принято решение о проверке у изготовителя дополнительно условий производства заявленного для одобрения типа транспортного средства.

Положительные заключения, выданные на базовые модели транспортных средств, учитываются при оформлении «Одобрения типа транспортного средства» на их модификации, включая шасси, поставляемые изготовителем конечной продукции.

В случае принятия Органом по сертификации решения о возможности выдачи «Одобрения типа транспортного средства», орган по сертификации готовит для административного органа соответствующие документы.

«Одобрение типа транспортного средства» выдает административный орган. Сведения о выданных «Одобрениях типа транспортного средства» включаются в Государственный реестр, а также сообщаются в Главное управление ГИБДД МВД России. Копии «Одобрений типа транспортного средства» хранятся в органах по сертификации, готовивших документы для их оформления.

Одобрение типа транспортного средства является основанием для ввоза импортируемых транспортных средств на территорию Российской Федерации.

В случае принятия решения Органом по сертификации о выдаче «Одобрения типа транспортного средства» по минимальному перечню требований, перед выдачей «Одобрения типа транспортного средства» Орган по сертификации имеет право не проводить проверку условий производства и запросить документальное описание условий производства продукции, заявленной для получения «Одобрения типа транспортного средства».

Одобрение типа транспортного средства со сроком действия на 1 год выдается не более 3-х раз на один тип транспортного средства.

«Порядком сертификации механических транспортных средств и прицепов, составных частей их конструкции и предметов до-

полнительного оборудования» предусматриваются также специальные процедуры проведения работ по сертификации:

– механических транспортных средств и прицепов, производимых малыми сериями или ввозимых на территорию РФ малыми партиями;
– сертификации транспортных средств, производимых из сборочных комплектов.

Сертификация запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепам

Сертификация запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепам проводится в соответствии с документом «Порядок сертификации запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепам».

Порядок устанавливает правила подготовки и проведения сертификации запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепам.

При обязательной сертификации запасных частей применяются нормативные документы, содержащие требования, направленные на обеспечение безопасности для жизни, здоровья или имущества граждан и охраны окружающей среды. Нормативные документы, содержащие иные требования, применяются при добровольной сертификации.

Перечень конкретных наименований запасных частей, подлежащих обязательной сертификации, периодически уточняется и утверждается Госстандартом России.

В общем случае, процедура сертификации запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепам включает в себя следующие мероприятия: рассмотрение заявки, испытания сертифицируемой продукции, выдачу и регистрацию Сертификата соответствия, признание сертификатов соответствия, выданных зарубежными органами, осуществление инспекционного контроля за качеством сертифицированной продукции и, при необходимости, проверку условий ее производства.

В заявке приводятся сведения о продукции, указываются нормативные документы, по которым заявитель намерен проводить сертификацию, сообщается возможный срок проверки условий производства, указываются предполагаемые сроки предоставления

образцов продукции для проведения сертификационных испытаний. Заявка на признание имеющихся сертификатов соответствия.

Орган по сертификации направляет заявителю решение, в котором подтверждает согласие на проведение сертификации продукции, указывает Испытательную лабораторию и методику проведения испытаний.

В процессе подготовки к сертификации изготовителем осуществляются мероприятия по подготовке к проведению проверки производства. Порядок и сроки проверки условий производства согласуются с Органом по сертификации.

На объект испытаний изготовителем составляется техническое описание, которое должно обеспечивать:
– идентификацию объекта испытаний;
– наличие всех данных, необходимых для заполнения Сертификата соответствия.

Сертификационные испытания выполняются соответствующими Испытательными лабораториями, при необходимости, с участием изготовителя сертифицируемой продукции, в следующем порядке:
– для проведения испытаний заявитель одновременно представляет Испытательной лаборатории необходимое количество образцов продукции, подлежащей сертификации, и нормативные документы по которым она выпускается, а при их отсутствии – техническое описание на нее;
– наряду с оценкой соответствия требованиям нормативных документов, касающихся непосредственно запасных частей, программы и методики испытаний могут включать проверку воздействия сертифицируемых изделий на регламентируемые показатели комплектного транспортного средства или его составных частей;
– по результатам сертификационных испытаний Испытательная лаборатория выдает заявителю протоколы испытаний по установленной ею форме.

Сертификация запасных частей и принадлежностей проводится по согласованию совместно с представителем предприятия-изготовителя транспортного средства, для которого они предназначены.

При положительных результатах испытаний Испытательная лаборатория передает протоколы испытаний в Орган по сертификации.

На основании положительных результатов сертификационных испытаний, а также проведенной проверки условий производства сертифицируемой продукции Орган по сертификации принимает решение о выдаче Сертификата соответствия.

Зарегистрированный Органом по сертификации Сертификат соответствия выдается заявителю.

Сведения о выданных Сертификатах соответствия с указанием присвоенных им Органом по сертификации номеров сообщаются в Центральный орган по сертификации, Государственный таможенный комитет Российской Федерации и Государственный Реестр Системы сертификации ГОСТ Р для регистрации.

Получение изготовителем Сертификата соответствия на продукцию обязывает его маркировать эту продукцию Знаком соответствия.

Проверка условий производства

Проверка условий производства механических транспортных средств и их составных частей является одним из элементов процедуры сертификации.

Проверка условий производства осуществляется с целью установления возможности и готовности изготовителя производить сертифицируемую продукцию в соответствии с требованиями распространяющихся на нее нормативных документов.

Для проведения проверки условий производства изготовитель сертифицируемой продукции направляет в Орган по сертификации гарантийное письмо.

Проверка условий производства сертифицируемой продукции осуществляется Органом по сертификации совместно со специалистами Испытательной лаборатории и представителями территориального органа Госстандарта России. В проверке также могут участвовать специалисты других организаций, занимающихся сертификацией производства и систем качества.

Орган по сертификации может поручать организацию и проведение проверки условий производства без своего участия представителям Испытательной лаборатории совместно с представителями территориального органа Госстандарта России.

Организационные мероприятия, необходимые для подготовки и проведения проверки условий производства, изготовитель со-

гласует с Органом по сертификации на этапе предоставления образцов продукции на сертификационные испытания.

Признание сертификатов соответствия

В Системе при выдаче одобрения типа транспортного средства признаются в обязательном порядке действующие «сообщения, касающиеся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства, выданные на основании Правил ЕЭК ООН аккредитованными в рамках Женевского соглашения 1958 г. зарубежными административными органами.

Органы по сертификации могут признавать сертификаты соответствия и другие документы, подтверждающие соответствие продукции требованиям, предъявляемым при сертификации, полученные в других системах сертификации (региональных или национальных).

Для признания сертификата соответствия заявитель направляет заявку по установленой в Системе форме.

К заявке должны быть приложены:

заверенные копия оригинала сертификата соответствия, его перевод и другие документы и материалы, установленные правилами международной или региональной системами (соглашениями) по сертификации;

протоколы испытаний, проведенных отечественными или зарубежными испытательными лабораториями, на соответствие техническим требованиям нормативных документов, установленным в Системе к конкретному виду сертифицируемой продукции, не оговоренных в признаваемом сертификате.

В случае недостаточности оснований для признания сертификата соответствия или протоколов испытаний, выданных зарубежными органами, Орган по сертификации может поручить Испытательной лаборатории провести повторные испытания в полном объеме или по некоторым характеристикам для подтверждения соответствия продукции установленным техническим требованиям.

На основе анализа полученных документов и материалов Орган по сертификации принимает решение о признании сертификата соответствия. Сертификат соответствия признается на конкретную продукцию, отвечающую техническим требованиям, установленным в нормативных документах, принятых в Системе.

Инспекционный контроль.

Инспекционный контроль осуществляется с целью удостоверения в том, что выпускаемая продукция соответствует сертифицированному образцу и требованиям соответствующих нормативных документов. Периодичность контроля устанавливается в нормативных документах на сертификацию, а в случаях, когда она не оговорена – *Органом по сертификации.*

Инспекционный контроль осуществляется представителями Органа по сертификации, выдавшего Сертификат соответствия или Одобрение типа транспортного средства, совместно с представителями Испытательной лаборатории, проводившей сертификационные испытания, территориального органа Госстандарта России и, при необходимости, ГИБДД.

Орган по сертификации может поручать организацию и проведение инспекционного контроля без своего участия представителям Испытательной лаборатории совместно с представителями территориального органа Госстандарта России и, при необходимости, Госавтоинспекции.

Основными документами при проведении инспекционного контроля являются технические описания и протоколы сертификационных испытаний, хранящиеся в Органе по сертификации, а также материалы проверки условий производства сертифицируемой продукции и материалы ранее проведенного контроля (если таковой проводился).

Порядок проведения инспекционного контроля за соответствием продукции сертифицированному образцу устанавливается на основании документации, разрабатываемой Органом по сертификации.

Изменение типа транспортного средства и распространение сертификатов соответствия и одобрения типа транспортного средства.

Изменением типа транспортного средства считается внесение существенных различий в отношении характеристик конструкции данной категории транспортного средства, к которым предъявляются требования конкретного нормативного документа.

В соответствующих Правилах ЕЭК ООН приводится перечень таких изменений для транспортных средств, а также их составных частей и предметов оборудования.

Любое изменение конструктивных признаков, характеризующих тип транспортного средства, доводится до сведения Органа по сертификации, который, исходя из анализа документации и, если необходимо, образца, может:

– либо прийти к заключению, что внесенные изменения не будут иметь значительных отрицательных последствий и что данное транспортное средство по-прежнему удовлетворяет требованиям распространяющихся на него нормативных документов;
– либо потребовать заключение испытательной лаборатории.

Испытательная лаборатория на основании представленной документации, результатов ранее проведенных сертификационных испытаний данного типа транспортного средства и имеющихся в ее распоряжении технических описаний этого типа транспортного средства, а также, если необходимо, экспертизы измененного типа транспортного средства, выдает заключение о возможности распространения ранее выданного Сертификата соответствия или Одобрения типа транспортного средства, либо о необходимости проведения новых испытаний измененного типа транспортного средства.

В зависимости от результатов рассмотрения соответствия измененного типа транспортного средства требованиям конкретного нормативного документа или перечню требований, Орган по сертификации оформляет новый Сертификат соответствия или Одобрение типа транспортного средства или отказ от их выдачи по установленной процедуре.

Меры, принимаемые органом по сертификации за несоответствие сертифицированной продукции установленным требованиям

В случае выявления несоответствия выпускаемой продукции сертифицированному образцу, Орган по сертификации, выдавший Сертификат соответствия или Одобрение типа транспортного средства, направляет изготовителю письменное предупреждение о выявленных недостатках и возможной отмене выданных документов.

Основанием для рассмотрения вопроса о признании продукции не соответствующей сертифицированному образцу являются:

– отрицательные результаты инспекционных испытаний при проверке соответствия выпускаемой продукции сертифицированному образцу;

– сообщения Минтранса, МВД, МПР России и других министерств и ведомств Российской Федерации или независимых организаций (общество потребителей, торговая фирма и т.д.) о несоответствии продукции сертифицированному образцу;
– предписания ГИБДД МВД России по результатам расследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий, результатов обобщения данных проведения государственных технических осмотров.

После получения официального письменного предупреждения, изготовитель в 10-ти дневный срок направляет в Орган по сертификации информацию о принятых по восстановлению соответствия продукции мерах.

Если Орган по сертификации признает принятые меры недостаточными, то через 30 дней после направления официального предупреждения отменяет выданные Сертификаты соответствия и одновременно Одобрение типа транспортного средства посредством проставления на копии ранее выданного документа штампа «Отменено». Информация об этом направляется изготовителю и сообщается в Центральный орган по сертификации, Главное управление ГИБДД МВД России, Государственный таможенный комитет России и Государственный Реестр.

Повторное представление на сертификацию продукции, на которую отменен ранее выданный документ, осуществляется по той же процедуре, что и первичное представление.

Оплата работ по сертификации

Оплата работ по сертификации механических транспортных средств, их составных частей и оборудования производится заявителем в порядке, установленном Госстандартом России и органами государственного управления Российской Федерации, на которые законодательными актами Российской Федерации возложены функции по организации и проведению обязательной сертификации, по согласованию с Министерством финансов Российской Федерации.

3.1.3. Система сертификации нефтепродуктов.

Система предназначена для проведения на территории России обязательной сертификации топлив и горюче-смазочных материалов (далее нефтепродукты) на соответствие требованиям безопасности для жизни, здоровья и имущества граждан, а также охраны

окружающей среды, установленным действующими стандартами и другими нормативными документами.

Система сертификации нефтепродуктов учитывает особенности их производства, поставки потребителям, международных требований и соответствующих соглашений на нефтяном рынке, как подсистемы сертификации ГОСТ Р.

По правилам Системы может проводиться также добровольная сертификация продуктов переработки нефти, горюче-смазочных материалов на нефтяной и синтетической основе (топлива, масла, смазки и специальные жидкости), а так же компонентов этих материалов (присадки, загустители, добавки, модификаторы, ингибиторы, депрессаторы).

Номенклатура нефтепродуктов, подлежащих обязательной сертификации, разработана на основе Перечня товаров, подлежащих обязательной сертификации, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. № 1013 и охватывает нефтепродукты народнохозяйственного назначения, включая нефтепродукты, используемые на автомобильном транспорте (бензины автомобильные, дизтопливо, масла моторные, смазки и т.п.).

Основным организационно-правовым документом Системы являются «Правила проведения сертификации нефтепродуктов (утв. Постановлением Госстандарта России от 8 октября 1998 г. № 78, зарегистрирован Минюстом РФ 25 декабря 1998 г. № 1666), который устанавливает правила, процедуры и порядок проведения сертификации нефтепродуктов, проводимой органами по сертификации, аккредитованными в установленном порядке.

Организация работ в Системе

Организацию работ по формированию системы сертификации нефтепродуктов, руководство ею осуществляет соответствующее подразделение специально уполномоченного федерального органа исполнительной власти в области сертификации – Центральный орган по сертификации, функции которого включают:

– координацию деятельности органов по сертификации и испытательных лабораторий, входящих в систему;
– разработку предложений по номенклатуре продукции, сертифицируемой в системе;

– участие в работах по совершенствованию фонда нормативных документов, на соответствие которым проводится сертификация;
– рассмотрение апелляций по поводу действий органов по сертификации и испытательных лабораторий;
– ведение учета органов по сертификации и испытательных лабораторий, входящих в систему, выданных (аннулированных) сертификатов и лицензий на использование знака соответствия, обеспечивает информацией о них, а также о правилах системы.

Нормативные документы для сертификации

Обязательная сертификация продукции осуществляется в соответствии с нормативными документами, устанавливающими обязательные требования, направленные на обеспечение ее безопасности для жизни, здоровья людей и окружающей среды.

К используемым при обязательной сертификации нормативным документам относятся международные договоры Российской Федерации, Федеральные законы, законы Российской Федерации, государственные стандарты (в том числе принятые в Российской Федерации межгосударственные и международные стандарты), санитарные нормы и правила, нормы по безопасности, а так же другие документы, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации устанавливают обязательные требования к продукции.

Методики, используемые при проведении сертификационных испытаний, включенные в стандарты и иные нормативные документы на сертифицируемые нефтепродукты, позволяющие полно и достоверно подтвердить соответствие продукции требованиям нормативных документов, в соответствии со ст. 9 Закона Российской Федерации «Об обеспечении единства измерений» должны быть аттестованы в установленном порядке.

Порядок проведения работ по сертификации

Порядок сертификации нефтепродуктов включает:

– подачу заявки на сертификацию;

принятие решения по заявке, в том числе выбор схемы сертификации;

– отбор, идентификацию образцов и их испытания;

– оценку производства нефтепродуктов (если это предусмотрено схемой сертификации);

– анализ полученных результатов и принятие решения о возможности выдачи сертификата соответствия;

– выдачу сертификата и лицензии на применение знака соответствия;

– осуществление инспекционного контроля за сертифицируемой продукцией (в соответствии со схемой сертификации);

– проведение корректирующих мероприятий при нарушении соответствия продукции установленным требованиям и неправильном применении знака соответствия;

– информацию о результатах сертификации.

Изготовитель (продавец, исполнитель) направляет заявку на сертификацию в орган сертификации по своему выбору, в область аккредитации которого входит данная продукция.

Учитывая специфику нефтепродуктов, каждая марка нефтепродукта сертифицируется отдельно.

Орган по сертификации в 10-дневный срок рассматривает заявку.

В случае положительного решения по результатам рассмотрения заявки, орган по сертификации сообщает заявителю о принятом решении.

В случае принятия отрицательного решения заявителю отправляется обоснованное уведомление о невозможности проведения сертификации представленной продукции.

Оплата работ по обязательной сертификации осуществляется заявителем в соответствии с п.2. ст.16 Закона Российской Федерации «О сертификации продукции и услуг».

Выбор схемы сертификации при обязательной сертификации нефтепродуктов осуществляет орган по сертификации, при добровольной – определяет заявитель и предлагает органу по сертификации.

Системой предусмотрено использование семи схем сертификации, каждая из которых предусматривает этапы «Испытания», «Проверка производства», «Инспекционный контроль». Нумерация, состав и содержание схем, а также правила их применения соответствуют «Порядку проведения сертификации продукции в Российской Федерации» (утвержден Постановлением Госстандарта России от 25 июля 1996 г. № 15, зарегистрирован в Минюсте России 1 августа 1996 г. № 1139).

Пробы нефтепродуктов для сертификационных испытаний отбираются в соответствии с требованиями ГОСТ 2517-85 «Нефть и нефтепродукты. Методы отбора проб». Отбор проб продукции оформляется актом.

Отбор проб для испытаний производится, как правило, аккредитованной испытательной лабораторией (центром) или по ее поручению другой компетентной организацией. В случае проведения испытаний в двух или более испытательных лабораториях отбор образцов может быть осуществлен органом по сертификации (при необходимости с участием испытательных лабораторий).

Испытательная лаборатория (центр), аккредитованная только на техническую компетентность, отбор проб осуществляет в присутствии представителя органа по сертификации или по его поручению, другой компетентной организации.

Отобранные образцы изолируют от основной продукции, упаковывают, пломбируют или опечатывают на месте отбора и отправляют в аккредитованную испытательную лабораторию. Срок хранения, требования к маркировке и учету образцов, порядок их списания устанавливаются органом по сертификации или испытательной лабораторией.

Испытания проводятся в аккредитованных испытательных лабораториях (центрах). Испытания проводятся на образцах, состав и технология которых должны быть такими же, как у продукции, поставляемой потребителю продукции (заказчику).

При отсутствии испытательной лаборатории (центра), аккредитованной на компетентность и независимость, или значительной ее удаленности, что усложняет транспортирование образцов, увеличивает стоимость испытаний и недопустимо удлиняет их сроки, допускается проведение испытаний для целей сертификации в испытательных лабораториях (центрах), аккредитованных только на компетентность, под контролем представителей органа по сертификации конкретной продукции. Объективность таких испытаний наряду с испытательной лабораторией (центром) обеспечивает орган по сертификации, поручивший испытательной лаборатории их проведение. Протокол испытаний в этом случае подписывают уполномоченные специалисты испытательной лаборатории (центра) и органа по сертификации.

По результатам сертификационных испытаний испытательная лаборатория (центр) выдает органу по сертификации протоколы испытаний по установленной форме.

Орган по сертификации проводит анализ результатов испытаний, готовит решение о выдаче или отказе в выдаче сертификата.

Органы по сертификации имеют право переоформления сертификатов соответствия, выданных зарубежными организациями при наличии соответствующих многосторонних или двухсторонних соглашений, участником которых является Российская Федерация.

Орган по сертификации оформляет сертификат по установленной форме, регистрирует в реестре и выдает заявителю.

Срок действия сертификата устанавливает орган по сертификации, но не более чем на три года.

Нефтепродукты, хранящиеся в организациях нефтепродуктообеспечения в таре изготовителя (продавца, исполнителя) и сертификатом организации-поставщика, повторной сертификации при реализации не подлежат.

Организации нефтепродуктообеспечения (нефтебазы, нефтеналивные станции), получающие нефтепродукты в транспортных емкостях или по трубопроводам, сертифицируют нефтепродукты по схемам сертификации, включающим анализ состояния производства.

Сертифицированная продукция должна маркироваться знаком соответствия по ГОСТ Р 50460-92 в порядке, установленном «Правилами применения знака соответствия при обязательной сертификации продукции», утвержденными постановлением Госстандарта России от 25.07.96 г. № 14 и зарегистрированными в Минюсте России 01.08.96 г. под № 1138. Маркирование осуществляется при наличии лицензии, выданной органом сертификации, в соответствии с "Правилами выдачи лицензий на проведение работ по обязательной сертификации и применение знака соответствия", утвержденными постановлением Госстандарта России от 26.05.94 г. № 12 и зарегистрированными в Минюсте России под № 825 от 05.04.95 г.

Органы по сертификации ведут учет выданных ими сертификатов соответствия. Документы и материалы, подтверждающие

сертификацию продукции, находятся на хранении в органе по сертификации не менее чем срок действия сертификата.

Инспекционный контроль

Инспекционный контроль (плановый или внеплановый) за сертифицированной продукцией (если он предусмотрен схемой сертификации) осуществляют органы, проводящие сертификацию этой продукции с привлечением при необходимости других компетентных организаций.

Порядок проведения и периодичность планового инспекционного контроля устанавливаются органом по сертификации в каждом конкретном случае и фиксируются в решении о выдаче сертификата.

Результаты инспекционного контроля оформляются актом.

Акт хранится в органе по сертификации, а его копии направляются заявителю (изготовителю, продавцу) и организациям, принимавшим участие в инспекционном контроле.

По результатам инспекционного контроля, орган по сертификации может приостановить или отменить действие сертификата, а также приостановить действие или аннулировать лицензию на применение знака соответствия.

Решение о приостановке действия или отмене действия сертификата соответствия доводится органом по сертификации до сведения заявителя, потребителей, Госстандарта России и всех заинтересованных участников сертификации продукции.

Внеплановый инспекционный контроль может проводиться в случаях поступления информации о претензиях к качеству продукции от потребителей, торговых организаций, а также органов, осуществляющих общественный контроль за качеством продукции, на которую выдан сертификат соответствия.

Рассмотрение апелляций

При возникновении спорных вопросов по сертификации нефтепродуктов заинтересованная сторона может подать апелляцию в Центральный орган Системы сертификации нефтепродуктов, в апелляционную комиссию специально уполномоченного федерального органа исполнительной власти в области сертификации (в соответствии со ст. 9 и ст.10 Закона Российской Федерации «О сертификации продукции и услуг») и (или) в суд.

3.1.4. Система сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств

Система предназначена для проведения на территории России обязательной сертификации соответствия услуг по ТО и Р автомототранспортных средств (АМТС) требованиям безопасности для жизни, здоровья и имущества граждан, а также охраны окружающей среды, установленным действующими стандартами и другими нормативными документами.

Обязательность проведения сертификации услуг по ТО и Р АМТС определена Законами РФ «О защите прав потребителей», «О безопасности дорожного движения» и закреплена в «Номенклатуре продукции и услуг, подлежащих обязательной сертификации», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 13.08.98 г. № 1013 и Госстандарта России от 23.02.98 г. № 5.

По правилам Системы может проводиться также добровольная сертификация услуг по ТО и ремонту АМТС.

Основные принципы построения и функционирования, общие правила проведения работ по сертификации, принятые в Системе, закреплены ее организационно-правовыми документами и соответствуют принципам и правилам, устанавливаемым законом Российской Федерации «О сертификации продукции и услуг», «Правилами по проведению сертификации в Российской Федерации», «Правилами сертификации работ и услуг в Росийской Федерации», основополагающими документами Системы сертификации ГОСТ Р.

Сертификация услуг по ТО и Р АМТС введена с февраля 1993 г. Постановлением Госстандарта России от 18 ноября 1992 г. № 18. В настоящее время основным организационно-правовым документом Системы является документ «Правила по сертификации. Система сертификации ГОСТ Р. Сертификация услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств» (утвержден Постановлением Госстандарта России от 11 ноября 1994 г. № 21, введен в действие с 1 января 1995 г.), который устанавливает организационную структуру Системы, определяет функции ее участников и порядок проведения сертификации услуг по ТО и Р АМТС.

Поскольку вышеуказанные Постановления Правительства и Госстандарта России определяют лишь укрупненные классифи-

кационные группировки услуг, то при разработке Системы формируется детальный перечень услуг, подлежащих обязательной сертификации. В перечень включаются услуги, требования к которым закреплены в соответствующих нормативных документах и имеют характеристики и показатели (включая методы контроля), влияющие на безопасность жизни, здоровья, имущества граждан и окружающей среды; обеспечение безопасности дорожного движения.

Организационная структура Системы

Организационную структуру Системы сертификации услуг по ТО и ремонту АМТС образуют:

- Национальный орган по сертификации – Госстандарт России;
- Центральный орган по сертификации (Департамент автомобильного транспорта Минтранса России);
- Апелляционная комиссия;
- научно-методический центр (НИИАТ);
- органы по сертификации услуг по ТО и Р АМТС (ОСУ);
- испытательные лаборатории (центры);
- исполнители услуг (заявители).

Нормативные документы для сертификации услуг

В перечне услуг, подлежащих обязательной сертификации, помимо их наименования, непременно должны быть указаны нормативные документы, на соответствие требованиям которых проводится сертификация.

При формировании перечня услуг, подлежащих обязательной сертификации учитывается следующее:

- наименование (а следовательно и технологическое содержание услуги) должно соответствовать общероссийскому классификатору услуг населению ОК 002-93 (ОКУН);
- нормативные документы, используемые при обязательной сертификации услуг, должны содержать:
- требования по безопасности для:
- жизни, здоровья граждан;
- окружающей среды;
- требования к методам проверки (контроля, испытаний) услуг;
- требования к технологическим процессам исполнения услуг;
- требования к мастерству исполнителя услуг.

Проверка, испытания и оценка услуг ведется в соответствии с требованиями технической документации на конкретные виды услуг, которая может быть дифференцирована по маркам, моделям, составным частям, отдельным видам работ, составляющих технологическое содержание услуг.

При добровольной сертификации услуг заявитель сам определяет документы, на соответствие требованиям которых осуществляется сертификация.

Порядок проведения работ по сертификации услуг по ТО и ремонту автомототранспортных средств

Сертификация услуг по ТО и Р в общем случае включает в себя:

– подачу заявки на сертификацию;
– принятие решения по заявке, в том числе – выбор схемы сертификации;
– оценку мастерства исполнителя или процесса оказания услуги, Системы качества;
– проведение сертификационных проверок результата услуги;
– анализ полученных результатов и принятие решения о возможности выдачи сертификата соответствия;
– выдачу сертификата соответствия и лицензии на применение знака соответствия Системы сертификации ГОСТ Р;
– осуществление инспекционного контроля за сертифицированной услугой;
– корректирующие мероприятия при нарушении соответствия услуги установленным требованиям и неправильном применении знака сотвествия;
– публикацию информации о результатах сертификации.

Для проведения сертификации услуг по ТО и Р исполнитель услуги (заявитель) направляет в аккредитованный орган по сертификации заявку на проведение работ по сертификации.

При наличии нескольких органов по сертификации данной услуги заявитель вправе направить заявку в любой из них.

В заявке, в общем случае, сообщается:

– наименование предприятия;
– адрес и банковские реквизиты предприятия;
– фамилия руководителя;

– наименование сертифицируемой услуги (услуг) с кодом ОКУН.

Форма заявки предусматривает также обязательства заявителя по выполнению ряда условий сертификации (в частности оплаты расходов по проведению сертификации со стороны органа).

По требованию органа по сертификации, дополнительно к заявке представляется информация об оборудовании, средствах измерений (в т.ч. о прохождении ими метрологической поверки), квалификации персонала и т.п.

Орган по сертификации рассматривает заявку и сообщает заявителю решение, содержащее следующие условия проведения работ по сертификации:

– принятая схема сертификации;
– перечень нормативных документов, содержащих требования, на соответствие которым будет проводиться сертификация;

Одновременно с решением о проведении работ по сертификации Заявителю направляется проект договора, устанавливающий сроки, объемы и стоимость работ по сертификации.

Правилами Системы предусмотрено использование трех схем сертификации (1-я, 2-я и 5-я), соответствующих «Правилам сертификации работ и услуг в Российской Федерации» (зарегистрированы в Госреестре Госстандарта России РОСС RU.0001.010134 от 18 июня 1998 г., зарегистрированы Министерством юстиции РФ 3 апреля 1998 г. № 1502, введены в действие с 18 июня 1998 г.). Каждая из схем предусматривает последовательное выполнение следующих процедур:

Схема № 1: «Оценку мастерства исполнителя», «Проверку результатов услуги», «Инспекционный контроль».

Схема № 2: «Оценку процесса оказания услуги», «Проверку результатов услуги», «Инспекционный контроль».

Схема № 5: «Сертификацию системы качества», «Проверку результатов услуги», «Инспекционный контроль».

Процедура «Оценки мастерства исполнителя» предусматривает проверку:

– соответствия квалификации руководящего и технического персонала исполнителя требованиям, содержащимся в нормативных и технических документах, оформленных в установленном порядке документов, подтверждающих опыт работы и професси-

ональные характеристики конкретных работников исполнителя, (трудовая книжка, конкурсный диплом, производственная характеристика, свидетельство о присвоении разряда, удостоверение о прохождении специального обучения и т.п.);

– знаний работниками технологической и нормативной документации, метрологического обеспечения производства; навыков оказания услуги (выполнения работы), в т.ч. использования при этом технологического оборудования и оснастки.

Процедура «Оценка процесса оказания услуги (выполнения работы)» предусматривает проверку:

– соответствия технических документов требованиям нормативных документов в части возможности обеспечения результатов услуги сертификационным требованиям (включая проведение экспертизы);
– обеспеченности процесса нормативными и техническими документами;
– обеспеченности процесса необходимыми техническими средствами, оборудованием, оснасткой, средствами измерений (включая их аттестацию и поверку);
– соответствия квалификации, опыта работы и иных профессиональных характеристик персонала требованиям, установленным в нормативных и технических документах.

Процедура «Сертификация системы качества» предусматривает учет и проведение соответствующей экспертизы имеющегося у Заявителя сертификата на систему качества на предмет соответствия требованиям Системы сертификации ГОСТ Р, возможности признания области его действия применительно к заявленной услуге (работе). При этом, процедура сертификации системы качества осуществляется органами, аккредитованными на сертификацию систем качества в соответствии с документами Системы сертификации ГОСТ Р.

Процедура «Проверка результата услуги» предусмотрена во всех схемах сертификации и осуществляется путем контроля условий обслуживания и выборочной проверки отремонтированных или прошедших техническое обслуживание АМТС, отобранных по рабочему плану проведения сертификационной проверки. Сертификационные проверки результатов услуг (работ) осуществля-

ются экспертами по сертификации на месте оказания услуг (выполнения работ) с использованием технологического оборудования и средств измерений Заявителя.

Процедура «Инспекционный контроль» также предусмотрена во всех схемах сертификации и осуществляется с целью подтверждения соответствия услуги (работы) сертификационным требованиям и условиям выдачи (ограничениям на область действия) сертификата соответствия в рамках реализованной схемы сертификации, а также выполнения лицензионных условий на применение знака соответствия.

Орган по сертификации проводит комплекс работ в соответствии с принятой схемой сертификации в сроки, указанные в договоре.

Работы проводятся комиссией, формируемой органом по сертификации из экспертов Системы.

Комиссия проводит работы по сертификации в соответствии с утвержденной руководителем органа программой работ по сертификации, определяющей состав мероприятий, их последовательность и персональную ответственность членов комиссии за конкретное мероприятие.

Результаты работ (будь то проверка технологического процесса, оценка мастерства исполнителя, либо проверка результата оказания услуги) документально оформляются актами, протоколами и др.

Комиссия в обязательном порядке знакомит представителей Заявителя с документами, оформляющими и фиксирующими результаты работ по сертификации. Комиссия предоставляет подлинники документов в орган по сертификации, а копии Заявителю.

Орган по сертификации услуг проводит экспертизу всех материалов (протоколы, акты и другие документы, предусмотренные соответствующими схемами сертификации) и принимает решение о выдаче сертификата соответствия.

При положительных результатах сертификации орган по сертификации оформляет сертификат соответствия, регистрирует его в Государственном Реестре и выдает Заявителю.

При отрицательных результатах сертификационных проверок (испытаний), несоблюдении иных требований, предъявляемых к сертифицируемой услуге, или отказе заявителя от оплаты работ

по сертификации, орган выдает заявителю решение об отказе в выдаче сертификата.

Срок действия сертификата соответствия устанавливает орган по сертификации, с учетом срока действия нормативной документации на сертифицированные услуги, но не более, чем на три года.

Инспекционный контроль

Инспекционный контроль за соблюдением требований к сертифицированным услугам осуществляется органом по сертификации в период действия сертификата на услуги с целью подтверждения соответствия сертифицированной услуги требованиям соответствующей нормативной документации.

Инспекционный контроль в общем случае пред усматривает: проверку результата услуги, проверку стабильности процесса оказания услуги, контроль стабильности функционирования системы качества оказания услуги.

Инспекционный контроль может быть плановым и внеплановым.

Периодичность и объем проведения планового инспекционного контроля определяется органом по сертификации. Период проведения планового инспекционного контроля не может быть менее чем один раз в полгода.

Внеплановый инспекционный контроль проводится в следующих случаях:

- при получении информации от государственных органов (Минтранс России, МВД России, Минэкологии России) и их региональных подразделений, а также общественных организаций о претензиях к качеству сертифицированных услуг;
- при получении информации ГИБДД МВД России по результатам расследования причин дорожных происшествий и аварий АМТС, а также по результатам проведения государственных технических осмотров АМТС, прошедших техническое обслуживание и (или) ремонт на предприятиях или у граждан-предпринимателей, имеющих сертификат соответствия;
- при обращении заявителя с просьбой о проведении инспекционного контроля (в этом случае заявитель заблаговременно извещает орган по сертификации о необходимости проведения инспекционного контроля).

Результаты инспекционного контроля оформляют актом. Акт хранится в органе по сертификации. Копия направляется исполнителю.

Приостановление или аннулирование действия сертификата соответствия

Орган по сертификации может приостановить или аннулировать действие Сертификата соответствия в следующих случаях:

– по результатам инспекционного контроля;
– изменения нормативного документа на услугу или методы испытаний (проверок);
– изменения процесса оказания услуги и условий обслуживания.

Информация о приостановлении действия или аннулировании Сертификата соответствия доводится органом по сертификации, его выдавшего, до сведения заявителя, потребителя услуг и других участников данной Системы сертификации.

Аннулирование Сертификата соответствия вступает в силу с момента исключения его из Государственного реестра.

Повторная выдача сертификата соответствия на оказываемые услуги осуществляется в соответствии с порядком, установленным данной Системой.

Апелляции

В случае несогласия Заявителя с результатами сертификации или инспекционного контроля он имеет право подать апелляцию в апелляционную комиссию при ЦОС.

Если Заявитель неудовлетворен принятым решением, то он может обратиться в Центральную апелляционную комиссию.

Спорные вопросы, возникающие между участниками сертификации, могут быть решены также в порядке, установленном законодательными актами Российской Федерации.

Оплата работ по сертификации

Оплата работ по сертификации производится в порядке установленном документами Системы сертификации ГОСТ Р с учетом условий договора между органом по сертификации и Заявителем.

Все расходы, связанные с проведением сертификации, включая инспекционный контроль оплачивает Заявитель, претендующий на получение сертификата соответствия, независимо от результатов сертификации.

Стоимость работ по сертификации определяется в соответствии с документом Р 50.3.001-96 «Рекомендации по сертификации. Оплата работ по сертификации продукции и услуг» (утверждены Постановлением Госстандарта России от 14 марта 1996 г. № 167, согласованы с Минфином России 24 июля 1996 г.), а также на основе методик, разрабатываемых в его развитие и утверждаемых в установленном порядке.

3.1.5. Сертификация услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом

Сертификация услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом заключается в подтверждении независимой от исполнителя и потребителя услуг организацией соответствия услуг установленным требованиям. Результатом сертификации является выдача изготовителю продукции сертификата соответствия и лицензии на право применения знака соответствия.

Основными целями сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом являются: создание условий для деятельности пассажирских автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей на едином рынке услуг; содействие потребителю в компетентном выборе услуг; защита потребителя услуг от недобросовестности исполнителя услуг; контроль безопасности услуг для окружающей среды, жизни, здоровья и имущества пассажиров; подтверждение показателей качества услуг, заявленных исполнителем услуг.

Сертификация может иметь обязательный и добровольный характер. Обязательная сертификация услуг осуществляется в случаях, предусмотренных законодательными актами Российской Федерации. Добровольная сертификации проводится с целью повышения конкурентоспособности исполнителей на рынке услуг.

Обязательная сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом в Российской Федерации установлена в соответствии с Законами РФ «О защите прав потребителей», «О сертификации продукции и услуг», основополагающими документами Системы сертификации ГОСТ Р, Постановлением Правительства РФ от 13 августа 1997 г. № 1013 «Об утверждении перечня товаров, подлежащих обязательной сертификации, и перечня работ и услуг, подлежащих обязательной сертификации»

и «Номенклатурой продукции и услуг (работ), в отношении которых законодательными актами Российской Федерации предусмотрена их обязательная сертификация» (утверждена Постановлением Госстандарта России от 23 февраля 1998 г. №5).

В настоящее время работы по сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом проводятся на основании документа «Система сертификации ГОСТ Р. Система сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Временный порядок проведения работ» (далее — Временный порядок), утвержденного постановлением Госстандарта РФ и Минтранса РФ от 06.10.95 г. № 230-7/458/ДАТ-376 и зарегистрированного в Государственном реестре за номером РОСС RU.0001.01УС01. Документ определяет организационную структуру, нормативные документы для сертификации, порядок проведения сертификации и инспекционного контроля.

Обязательной сертификации подлежат следующие услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом: услуги по перевозке пассажиров в международном сообщении; услуги по перевозке пассажиров в междугородном сообщении; услуги по перевозке пассажиров в пригородном сообщении; услуги по перевозке пассажиров в городском сообщении; прочие услуги по перевозке пассажиров (туристско-экскурсионные, специальные, разовые автобусами; легковыми таксомоторами; легковыми автомобилями, осуществляющими пассажирские перевозки на коммерческой основе). Классификация услуг устанавливается Общероссийским классификатором услуг населению ОК 002-93 (ОКУН), утвержденным Постановлением Госстандарта России от 28 июня 1993 г. № 163.

Основными функциональными элементами организационной структуры Системы сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом являются: специально уполномоченный федеральный орган исполнительной власти в области сертификации — Госстандарт России, Апелляционная комиссия Госстандарта России, Центральный орган Системы — Департамент автомобильного транспорта Минтранса России, Совет Системы, Методический центр Системы — Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ), органы по

сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, эксперты по сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, исполнители услуг.

Госстандарт России формирует сеть органов по сертификации, утверждает организационно-методические документы Системы, осуществляет контроль за деятельностью Центрального органа Системы, взаимодействует с руководящими органами других систем сертификации и с соответствующими органами других стран и международными органами по вопросам сертификации.

Апелляционная комиссия Госстандарта России формируется для рассмотрения жалоб участников сертификации, связанных с деятельностью органов по сертификации, экспертов и заявителей по вопросам сертификации, инспекционного контроля, применения знака соответствия, выдачи, приостановления и отмены действия сертификатов соответствия и лицензий на применение знака соответствия и пр.

Центральный орган Системы осуществляет руководство Системой; устанавливает порядок сертификации, правила и процедуры управления Системой; регулирует состав, количество и дислокацию органов по сертификации; организует и участвует в работе по аккредитации и инспекционному контролю за деятельностью органов по сертификации; взаимодействует с техническими комитетами по стандартизации; организует работы по актуализации и совершенствованию фонда нормативных и технических документов.

Совет Системы является совещательным органом. В его функции входят: разработка направлений политики в области сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом; подготовка предложений по развитию и совершенствованию Системы; подготовка предложений по совершенствованию нормативных, технических и организационно-методических документов.

Методический центр Системы координирует научно-методические работы, проводимые в Системе; разрабатывает организационно-методические документы по сертификации; формирует, ведет и актуализирует фонд нормативных и технических документов для сертификации; разрабатывает методы и процедуры проверки и оценки услуг; оказывает методическую помощь участникам Системы сертификации.

Сертификация проводится органами по сертификации, область аккредитации которых распространяется на услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Порядок аккредитации органов по сертификации определяется соответствующими документами Системы сертификации. В соответствии со своими функциями органы по сертификации проводят сертификацию услуг по правилам Системы в пределах своей области аккредитации, осуществляет выдачу сертификатов соответствия и лицензий на право применения знака соответствия, осуществляет инспекционный контроль за сертифицированными услугами и т. д.

Непосредственную работу по сертификации проводят специально подготовленные и зарегистрированные в Госстандарте России эксперты по сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом.

Исполнители услуг при проведении сертификации должны: предоставить Органу по сертификации все необходимые условия для проведения сертификационных проверок, предъявить необходимую нормативную, техническую и другую документацию; обеспечить беспрепятственное выполнение своих полномочий должностными лицами органов по сертификации и должностными лицами, осуществляющими контроль за сертифицированными услугами и т. д.

Сертификация услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом включает в себя следующие этапы:

– подачу заявки на сертификацию;
– принятие решения по заявке, в том числе — выбор схемы сертификации;
– оценку процесса оказания услуги или системы качества;
– проведение сертификационных проверок результата услуги;
– анализ полученных результатов и принятие решения о возможности выдачи сертификата соответствия;
– выдачу сертификата соответствия;
– осуществление инспекционного контроля за сертифицированными услугами;
– корректирующие мероприятия при нарушении соответствия услуги установленным требованиям;
– публикацию информации о результатах сертификации.

Заявка на сертификацию подается в установленной форме. При необходимости, по требованию органа по сертификации, дополнительно к заявке может быть затребована дополнительная информация, которая, как правило, включает:

а) копии регистрационных и уставных документов заявителя – Свидетельства о государственной регистрации и Устава заявителя (для индивидуальных предпринимателей – Свидетельства о государственной регистрации). Просмотр данных документов осуществляется на предмет правомочности заявителя оказывать заявляемые услуги;

б) сведения об исполнительных руководителях и специалистах заявителя с указанием данных об их образовании, квалификации и аттестации. К исполнительным руководителям и специалистам относятся: руководители и заместители руководителей; начальники отделов (или иных подразделений) эксплуатации, безопасности дорожного движения и технического контроля, колонн (маршрутов), отрядов; специалисты: диспетчеры, механики ОТК, механики (мастера) колонн, отрядов;

в) сведения о пассажирских автотранспортных средствах с указанием инвентарного и государственного регистрационного номеров, их марок, года выпуска и даты прохождения последнего государственного технического осмотра;

г) сведения о регулярных автобусных маршрутах с указанием конечных остановочных пунктов, протяженности, времени в пути и прочих характеристик маршрута (интервал движения в часы максимального спроса, плановое количество подвижного состава в часы максимального спроса, кольцевой характер движения, наличие полуэкспрессного (скорого) или экспрессного режимов движения и т.п.).

Орган по сертификации рассматривает заявку и сообщает заявителю решение, которое содержит все условия сертификации. Решение по заявке на сертификацию будет положительным, когда установлено, что предприятие (индивидуальный предприниматель) имеет право оказывать услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом на территории Российской Федерации, а сведения об исполнительных руководителях и специалистах, пассажирских автотранспортных средствах и регулярных ав-

тобусных маршрутах говорят о возможности заявителя оказывать заявленные услуги.

Подтверждение соответствия услуг нормативным требованиям производится путем применения так называемых схем сертификации, каждая из которых представляет собой заранее установленный комплекс методов и процедур сертификации. В настоящее время при сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом используются две схемы, одна из которых предусматривает проведение сертификационных проверок путем оценки процесса оказания услуг, а другая – путем оценки системы качества. Помимо основного элемента каждая схема сертификации включает в себя выборочную проверку результата услуг и инспекционный контроль за сертифицированными услугами.

С целью создания условий для работы сертификационной комиссии органа по сертификации и оказания ей необходимого содействия на предприятии заявителя назначаются ответственные должностные лица. Это позволяет ускорить процесс проведения работ, т.к. в процессе сертификационной проверки проверяется деятельность многих служб предприятия: служба эксплуатации, производственно-техническая служба, кадровая служба, медицинская служба, диспетчерская и т.д.

К нормативным документам, используемым при сертификации, относятся документы, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации устанавливают обязательные требования к качеству и безопасности услуг, а также методы их оценки, проверки и контроля: законодательные акты Российской Федерации; правила оказания услуг, утвержденные постановлениями Правительства Российской Федерации; государственные стандарты (в том числе принятые в Российской Федерации межгосударственные и международные стандарты); санитарные нормы и правила, строительные нормы и правила; другие документы, которые в соответствии с законами Российской Федерации устанавливают обязательные требования к услугам, включая действующие отраслевые нормативные документы по автомобильному транспорту.

Нормативные требования к услугам по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, установленные различными доку-

ментами, для удобства их предъявления распределяются по следующим характеристикам:

1) Маршруты движения;
2) Соответствие подвижного состава и его оборудования маршрутам и условиям движения;
3) График (расписание движения);
4) Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава;
5) Характеристики персонала: квалификация водителей, поддержание и контроль состояния здоровья водителей, режим труда и отдыха водителей, предрейсовый инструктаж, квалификация исполнительных руководителей и специалистов;
6) Дополнительные требования при международных перевозках: квалификация водителей; квалификация руководителя; режим труда и отдыха водителя; соответствие подвижного состава и его оборудования маршрутам и условиям движения.

Сертификационные проверки подразделяются на два этапа:

– проверка процесса оказания услуг в предприятии;
– проверка процесса оказания и результата услуги на маршрутах движения (на линии).

Каждый этап проверки оформляется отдельным протоколом.

Проверка характеристики «Маршруты движения» проводится по следующим элементам:

– соблюдение порядка обследования, открытия, изменения и закрытия регулярных автобусных маршрутов;
– соблюдение требований по составлению и оформлению паспортов регулярных автобусных маршрутов;
– своевременность оповещения населения об открытии автобусных маршрутов;
– соблюдение требований по присвоению регулярному автобусному маршруту категории «горный»;
– определение категории автобусных маршрутов по виду сообщения;
– проведение обследований пассажиропотоков;
– соблюдение требований по нормированию скоростей движения подвижного состава на маршрутах;
– соответствие автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, технических средств организации дорожного движения, пересечений автомобильных дорог с железными дорога-

ми и другими коммуникациями, паромных и ледовых переправ установленным требованиям;
– соответствие обустройства и информационного обеспечения автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов установленным требованиям.

Проверка характеристики «Соответствие подвижного состава и его оборудования маршрутам и условиям движения» проводится по следующим элементам:
– соблюдение требований к подвижному составу по осевой нагрузке;
– соответствие полной массы подвижного состава категориям автомобильных дорог, по которым проходит маршрут, и фактической грузоподъемности расположенных на маршруте искусственных сооружений;
– соблюдение требований к подвижному составу для работы на горных и приравненных к ним маршрутах;
– соблюдение требований к опознавательным знакам подвижного состава;
– соответствие информационного обеспечения подвижного состава установленным требованиям.

Проверка характеристики «График (расписание движения)» проводится по следующим элементам:
– соблюдение требований по составлению графиков (расписаний движения);
– диспетчерское управление перевозками;
– правильность действий при изменении дорожных условий;
– соответствие эксплуатационной надежности движения подвижного состава на маршрутах установленным требованиям.

Проверка характеристики «Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава» проводится по следующим элементам:
– прохождение подвижным составом государственного технического осмотра;
– соблюдение порядка выпуска подвижного состава на линию;
– обеспечение технического обслуживания и ремонта подвижного состава;
– учет и анализ сходов подвижного состава с линии по причине технической неисправности.

Характеристики персонала проверяются по следующим элементам:

– соответствие квалификации и опыта работы водителей установленным требованиям;
– соблюдение требований по проведению стажировки водителей
– повышение профессионального мастерства водителей;
– своевременность прохождения водителями медицинского освидетельствования;
– осуществление контроля за состоянием здоровья водителей;
– соответствие режимов труда и отдыха водителей установленным требованиям;
– организация предрейсовых инструктажей водителей;
– соблюдение требований по назначению на должности исполнительных руководителей и специалистов;
– соблюдение требований по аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов;
– информационное обеспечение водителей.

После проведения сертификационных проверок на предприятии и на маршрутах движения орган по сертификации проводит экспертизу всех материалов (протоколы, акты и другие документы, предусмотренные соответствующими схемами сертификации) и принимает решение о выдаче (об отказе в выдаче) сертификата соответствия в срок не более 5-ти дней.

При положительных результатах сертификации орган по сертификации оформляет сертификат соответствия, осуществляет его регистрацию в установленном порядке и выдает сертификат заявителю.

При отрицательных результатах сертификационных проверок, несоблюдении иных требований, предъявляемых к сертифицируемой услуге, орган по сертификации выдает заявителю решение об отказе в выдаче сертификата соответствия по форме, приведенной в Системе

Срок действия сертификата соответствия устанавливает орган по сертификации, с учетом срока действия нормативной документации на сертифицированные услуги, но не более, чем на три года.

В течение срока действия сертификата соответствия орган по сертификации, выдавший сертификат соответствия, не реже од-

ного раза в год проводит инспекционный контроль сертифицированных услуг в форме периодических и внеплановых проверок. Объем и периодичность инспекционного контроля зависят от степени потенциальной опасности услуг, стабильности их качества, объема оказываемых услуг и т. п. Внеплановый инспекционный контроль проводят в случаях поступления информации о претензиях к качеству сертифицированных услуг от потребителей, федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих контроль за качеством и безопасностью услуг, общественных объединений потребителей.

Орган по сертификации может приостановить или отменить действие сертификата соответствия или приостановить право применять Знак соответствия в следующих случаях:

– по результатам инспекционного контроля;
– изменения нормативного документа на услугу или методы проверок;
– изменения процесса оказания услуги и условий обслуживания.

Решение о приостановлении действия сертификата соответствия и лицензии на право применения знака соответствия принимается в том случае, если путем проведения корректирующих мероприятий, согласованных с органом по сертификации, можно устранить обнаруженные причины несоответствия.

Информация о приостановлении действия или отмене сертификата соответствия доводится органом по сертификации, его выдавшего, до сведения заявителя, потребителя услуг и других участников Системы сертификации.

Отмена действия сертификата соответствия вступает в силу с момента исключения его из государственного реестра Системы сертификации ГОСТ Р.

Повторная выдача сертификата соответствия на оказываемые услуги осуществляется в соответствии с порядком, установленным Системой.

В случае несогласия заявителя с результатами сертификации или инспекционного контроля он имеет право подать апелляцию в Апелляционную комиссию при Госстандарте России.

Документ «Система сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Временный порядок прове-

дения работ» был введен впервые в 1996 г. в экспериментальном порядке. В настоящее время подготовлен к утверждению в Госстандарте России новый вариант Системы, учитывающий требования современного законодательства в области сертификации, накопленный опыт работ по сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом.

3.2. ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Правовую систему лицензирования в РФ составляет федеральный Закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 25.10 98 г. № 158-ФЗ.

По лицензированию автотранспортной деятельности в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации, основополагающими правовыми актами в настоящее время являются.

1. Положение о лицензировании перевозок автомобильным транспортом (кроме международных) в Российской Федерации (Утверждено Постановлением Правительства РФ от 14.03.97 г. № 295)

2. Положение о лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах Российской Федерации (Утверждено Постановлением Правительства РФ № 322 от 16.03.97 г.).

3 Положение о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в Российской Федерации (Утверждено Постановлением Правительства РФ от 26.02.92 г. № 118).

Лицензированию подлежит деятельность юридических лиц независимо от их организационно-правовой формы, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, выполняющих:

1) городские, пригородные и междугородные, в том числе межобластные, перевозки пассажиров автобусами;
2) перевозки пассажиров легковыми автомобилями на коммерческой основе,

3) перевозки грузов в международном сообщении;
4) перевозка пассажиров в международном сообщении;
5) перевозки грузов в пределах Российской Федерации (городские, пригородные, междугородные, в том числе межобластные);
6) транспортно-экспедиционное обслуживание (ТЭО) юридических лиц и граждан;
7) техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств на коммерческой основе.

Лицензирование перевозочной деятельности осуществляется в соответствии с 1 и 2 представленными выше Положениями, лицензирование деятельности по транспортно-экспедиционному обслуживанию, техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств по последнему из представленных нормативных актов.

Лицензии на транспортно-экспедиционное обслуживание и сервисные услуги выдаются с указанием видов работ (услуг) по общероссийскому классификатору услуг населению ОК-0002-92, утвержденному Постановлением Госстандарта России от 28.06.93 № 163.

Положениями о лицензировании перевозок введены виды лицензий:

стандартная – на перевозку на коммерческой основе грузов или пассажиров в пределах Российской Федерации;

стандартная международная – на перевозку грузов или пассажиров в международном сообщении;

ограниченная – на перевозку собственных грузов или своих работников для производственных (служебных) целей в пределах Российской Федерации.

Отделения Российской транспортной инспекции кроме лицензий на транспортно-лицензионное обслуживание, ТО и ТР выдают отдельные лицензии на следующие виды деятельности:

Международные перевозки (стандартные лицензии)

- грузов;
- опасных грузов;
- пассажиров.

Указанные лицензии, кроме перевозок по странам СНГ, выдаются по согласованию с Департаментом Ространсинспекции (приказ Минтранса России от 21.02.94 г. №9).

Перевозки по Российской Федерации (стандартные лицензии)

– грузов;

– опасных грузов.

Перевозки по Российской Федерации (ограниченные лицензии)

– грузов;

– опасных грузов.

Лицензионные палаты органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а в большинстве регионов России эти функции выполняют отделения Ространсинспекции по соглашениям между администрациями и Минтрансом России, выдают лицензии:

Стандартные:

– на городские, пригородные и междугородные, в том числе межобластные, перевозки пассажиров автобусами;

– на перевозки пассажиров легковыми автомобилями на коммерческой основе.

Ограниченные – на городские, пригородные и междугородные, в том числе межобластные перевозки пассажиров автобусами.

К лицензии прилагаются лицензионные карточки на каждое автотранспортное средство, учтенное в лицензии, цвет которых по Положениям о лицензировании должен соответствовать виду деятельности:

красный – перевозка грузов или пассажиров на коммерческой основе в пределах Российской Федерации (стандартная лицензия);

синий – перевозка собственных грузов или своих работников для производственных (служебных) целей в пределах Российской Федерации (ограниченная лицензия);

зеленый – перевозка грузов или пассажиров в международном сообщении (стандартная международная лицензия);

голубой с красной диагональю – перевозка опасных грузов в пределах Российской Федерации (стандартная лицензия);

голубой с синей диагональю – перевозка собственных опасных грузов в пределах Российской Федерации (ограниченная лицензия);

голубой с зеленой диагональю – перевозка опасных грузов в международном сообщении (стандартная международная лицензия).

Учитывая фактор «поглощения» одного маршрута другим по признаку территориальности, а также повышенные требования при

получении стандартной лицензии нежели ограниченной, на перевозку опасных грузов нежели обычных, ниже приводятся таблицы видов перевозок, которые имеет право осуществлять владелец стандартной или ограниченной лицензий, введенных постановлением Правительства Российской Федерации от 16.03.97 № 322.

В случае перевозок пассажиров в междугородном сообщении, в том числе межобластном как автобусами, так и легковыми автомобилями на коммерческой основе, у лицензиата должен быть оформлен договор обязательного личного страхования пассажиров.

По стандартным лицензиям:

Владелец стандартной лицензии на перевозку:	Имеет право также осуществлять перевозку:
1. Опасных грузов в международном сообщении	– аналогичных опасных грузов в пределах Российской Федерации как собственных так и на коммерческой основе; – грузов в международном сообщении на коммерческой основе; – грузов в пределах Российской Федерации как собственных, так и на коммерческой основе
2. Грузов (или пассажиров)[1] в международном сообщении	– грузов (или пассажиров) в пределах Российской Федерации как собственных, так и на коммерческой основе
3. Опасных грузов в пределах Российской Федерации	– собственных аналогичных опасных грузов в пределах Российской Федерации; – грузов в пределах Российской Федерации как собственных, так и на коммерческой основе
4. Грузов в пределах Российской Федерации	– собственных грузов в пределах Российской Федерации
5. Опасных грузов в междугородном сообщении (одного субъекта РФ)	– собственных аналогичных опасных грузов в международном сообщении (одного субъекта РФ)

отдельные лицензии (п.2).

	– аналогичных опасных грузов или обычных грузов в городском и пригородном сообщениях как собственных, так и на коммерческой основе
6. Грузов в междугородном сообщении (одного субъекта РФ)	– собственных грузов в международном сообщении (одного субъекта РФ) – грузов в городском и пригородном сообщениях как собственных, так и на коммерческой основе
7. Опасных грузов в пригородном сообщении	– собственных аналогичных опасных грузов в пригородном сообщении – грузов в пригородном сообщении как собственных, так и на коммерческой основе
8. Грузов в пригородном сообщении	– собственных грузов в пригородном сообщении – грузов в городском сообщении как собственных, так и на коммерческой основе
9. Опасных грузов в городском сообщении	– собственных аналогичных опасных грузов в городском сообщении – грузов в городском сообщении как собственных, так и на коммерческой основе
10.Грузов в городском сообщении	– собственных грузов в городском сообщении

В соответствии с положениями о лицензировании для получения стандартной лицензии заявитель представляет в лицензионный орган следующие документы:

а) заявление о выдаче лицензии по форме, утвержденной приказом Минтранса России от 22.06.98 № 74 «О частичном изменении приказа Минтранса России от 25.04.97 № 41»;

б) копию учредительных документов юридического лица в зависимости от его организационно-правовой формы – устав или учредительный договор и устав, или только учредительный договор (если они не заверены нотариусом – с предъявлением оригинала);

По ограниченным лицензиям:

Владелец ограниченной лицензии на перевозку собственных	Имеет право также осуществлять перевозку собственных:
1. Опасных грузов в пределах РФ	– грузов в пределах РФ; – аналогичных опасных грузов в междугородном сообщении (одного субъекта РФ);
2. Опасных грузов в междугородном сообщении (одного субъекта РФ)	– аналогичных опасных грузов в городском и пригородном сообщении; – грузов в междугородном сообщении (одного субъекта РФ);
3. Опасных грузов в пригородном сообщении	– аналогичных опасных грузов в городском сообщении; – грузов в пригородном сообщении,
4. Опасных грузов в городском сообщении	– грузов в городском сообщении;
5. Грузов в пределах РФ	– грузов в городском, пригородном и междугородном сообщении.

в) копию свидетельства о государственной регистрации (если она не заверена нотариусом – с предъявлением оригинала);

г) документ, подтверждающий оплату рассмотрения заявления;

д) справку налогового органа о постановке на учет юридического лица или копию свидетельства о государственной регистрации физического лица в качестве индивидуального предпринимателя со штампом налогового органа;

е) данные об имеющихся автотранспортных средствах, в том числе находящихся в эксплуатации по доверенности или договору аренды. Данные заполняются раздельно по головному предприятию, филиалам, отделениям и представительствам юридического лица.

Сотрудник лицензионного органа, принимающий документы, вправе ознакомиться с указанной доверенностью или договором аренды. Лицензия выдается заявителю если доверенностью или договором аренды предусмотрено право временного владения доверенным или арендованным автотранспортным средством.

Форма 1

Данные об автотранспортных средствах для перевозок по лицензии

№ п/п	Автотранспортное средство		Год выпуска	Рег. №	Дата последнего техосмотра	Территориальность перевозок[2]	Примечание[3]
	Тип[1]	Марка					
1	2	3	4	5	6	7	8	

Наименование головного предприятия (Юридическое лицо, индивид предприниматель)

Наименование филиала,отделения,представительства (Почтовый адрес)

[1] В графе 2 указывается тип автомобиля: легковой, грузовой, грузопассажирский автобус.

[2] В графе 7 указывается:

«Городские» – если перевозка должна осуществляться в пределах городской черты;

«Пригородные» – если перевозка должна осуществляться на расстояние до 50 км (включительно) от городской черты;

«Междугородные» – если перевозка должна осуществляться на расстояние свыше 50 км. от городской черты, в пределах субъекта Российской Федерации;

«Межобластные» – если перевозка должна осуществляться на расстояние свыше 50 км от городской черты, в пределах Российской Федерации.

[3] В примечании (графа 8) указывается дата окончания срока действия имеющихся на автотранспортное средство документов: договора аренды (ДА), доверенности (Д), свидетельства о допуске автотранспортного средства к перевозке опасных грузов определенного класса (СД), разрешения о временном ввозе автотранспортного средства на территорию Российской Федерации (РВ).

Например: ДА – 01.01.99; Д – 31.12.2000; СД – 30.06.98; РВ –15.09.98

При подаче заявления на получение лицензии на перевозку опасных грузов, заполнение настоящей формы не исключает представления копий свидетельств о допуске автотранспортных средств к перевозке опасных грузов.

Руководитель предприятия (организации) _____ подпись _____ Ф.И.О.

Форма 2

Данные об основных фондах, средствах и формах контроля

1. Основные фонды, всего (т.руб.), в том числе активные (т.руб).

2. Наличие производственной базы для выполнения технического обслуживания и ремонта автомобилей.

3. Оснащенность производственной базы оборудованием.

4. Количество автотранспорта на балансе предприятия.

5. Оформление, выдача и прием путевой документации.

6. Соблюдение природоохранных норм при эксплуатации автомобиля.

(Проверка отработавших газов на содержание CO, мойка автомобиля)

7. Организация контроля за соблюдением периодичности ТО-1,2 автомобилей

8. Организация проверки технического состояния автомобилей перед выездом на линию.

9. Организация предрейсового медицинского осмотра водителей.

10. Разрешение органов государственной противопожарной безопасности на эксплуатацию производственной базы (номер, дата документа, кем подписан).

Руководитель
предприятия (организации) _____ подпись _____ Ф.И.О.

Форма 3

Данные о составе и квалификации специалистов

№ п/п	Ф.И.О. должность (занимаемая)	Наименование учебного заведения	№ и дата выдачи диплома (удостоверения)	Специальность	Наименование аттестационной комиссии	№ и дата аттестационного удостоверения	Должность, на которую аттестован	№ и дата удостоверения о прохождении учебы по организации международных перевозок	№ и дата удостоверения о прохождении повышения квалификации
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Примечание:

1. в гр.2 включаются должности указанные в приказах Минтранса России от 11.03.94 № 13/11 и от 27.10.95 № 89/50;
   в гр.3 указывается наименование учебного заведения, в котором получено специальное образование;
   в гр.5 указывается специальность по квалификационному реестру.
2. Графы 3,4,5,10 заполняются в соответствии с приказом Минтранса России от 22.06.98 № 75 «Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом».

Лицензия может быть выдана лишь при наличии регистрации автотранспортных средств в органах ГИБДД МВД России по месту регистрации хозяйствующего субъекта или на территории иного субъекта Российской Федерации.

ж) данные об основных фондах, средствах и формах контроля, обеспечивающих выполнение требований по безопасности дорожного движения и пожарной безопасности.

з) декларация о наличии собственной стоянки или возможности хранения автотранспортных средств в иных разрешенных для этого местах – договор или письменная информация в произвольной форме по этому вопросу, достоверность которой может быть проверена. В случае несоответствия информации фактическому состоянию дел, заявителю может быть отказано в получении лицензии, если несоответствие обнаружилось на стадии рассмотрения документов, представленных с заявлением на лицензию.

и) данные о составе и квалификации специалистов предприятия (юридического лица) по лицензируемому виду деятельности, а также по обеспечению безопасности дорожного движения.

В форму 3 заносятся данные на специалистов предприятия, филиала (отделения, структурного подразделения) юридического лица, предусмотренные в совместных приказах Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства труда Российской Федерации от 11.03.93г. № 13/11 и от 27.10.95г. № 89/50, зарегистрированных Минюстом России соответственно 18.04.94 г. № 548 и 14.05.96 г. № 1084, а именно на:

– руководителя, исполнительного руководителя или заместителя руководителя, отвечающих за организацию лицензируемого вида деятельности, а также за обеспечение безопасности дорожного движения;

– начальников отделов (иных подразделений) эксплуатации и безопасности дорожного движения, технического контроля, кадров, организаций и их подразделений, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов;

– начальников колонн, (маршрутов), отрядов;

– специалистов (диспетчеров, механиков ОТК, механиков (мастеров) колонн, отрядов).

Если у юридического лица ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения является специалист другого юридического лица, то в лицензионный орган предъявляется приказ о возложении на него этих обязанностей и копия трудового соглашения или контракта.

Аттестация лиц на должности исполнительных руководителей и специалистов, связанных с обеспечением безопасности движения, проводится при приеме на работу, а переаттестация не реже одного раза в 5 лет аттестационными комиссиями при учебных заведениях, имеющих аккредитацию Минтранса России, и при участии руководителей и специалистов отделений Российской транспортной инспекции, в состав которых включаются высококвалифицированные специалисты в области безопасности движения, представители органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и учебных организаций, аккредитованных Минтрансом России.

Для получения лицензии на перевозку собственных грузов или работников в лицензионный орган представляются те же документы, что и на стандартную лицензию, за исключением справки налоговой инспекции о постановке на учет, декларации о наличии стоянки для автотранспортного средства, данных о составе и квалификации специалистов предприятия по лицензируемому виду деятельности, договора обязательного личного страхования пассажиров (для международных, в том числе межобластных, перевозок пассажиров автобусами).

Для получения лицензии на осуществление деятельности по перевозке опасных грузов заявитель представляет в лицензионный орган, кроме вышеуказанных документов, копии свидетельств о непрерывном стаже работы водителей автотранспортных средств данной категории (не менее 3 лет) и о прохождении ими специальной подготовки по утвержденным программам для водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также документы, свидетельствующие о технической возможности транспортных средств осуществлять перевозки конкретных видов опасных грузов (с предъявлением подлинников этих документов).

Лицензия на перевозку опасного груза выдается на срок, указанный в заявлении, а лицензионная карточка на автомобиль, осу-

ществляющий эту перевозку, – на срок действия свидетельства о допуске этого транспортного средства к перевозке опасного груза данного класса.

В лицензии на перевозку опасного груза и лицензионной карточке автотранспортного средства указывается класс опасного груза и его аббревиатура, что должно соответствовать записи в свидетельстве о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов.

Лицензия выдается на срок не менее чем 3 года, однако по заявлению обратившегося – на любой срок до 3-х лет. Целесообразность выдачи лицензии на срок более 3-х лет, как правило, рассматривается лицензионным органом в зависимости от конкретных условий развития рынка транспортных услуг, экономической ситуации в регионе, наличия замечаний государственных инспекционных органов по автотранспортной деятельности в предыдущий период, выполнения предписаний, технической оснащенности, жалоб клиентуры.

Положениями о лицензировании перевозок предусмотрено разовое продление срока действия лицензии, которое производится по ходатайству и в порядке, установленном для получения лицензии. Срок продления не ограничивается положением.

Действующим законодательством не запрещается хозяйствующему субъекту иметь лицензии на несколько видов лицензируемой деятельности, если на это нет каких-либо ограничений, установленных в учредительных документах.

В обычных случаях лицензионная карточка выдается на год (по сроку действия оплаты), однако, при использовании автотранспортного средства по договору аренды, доверенности, свидетельству о допуске автомобиля к перевозке опасных грузов, разрешению о временном ввозе автотранспортного средства на территорию Российской Федерации на срок менее года, лицензионная карточка оформляется на срок действия этих документов.

Лицензия на перевозку опасных грузов выдается только на грузы, указанные в поданном заявлении. При подаче заявления на перевозку другого опасного груза – оформляется новая лицензия в установленном Положением порядке.

По истечению срока действия лицензионных карточек заявителю необходимо обратиться в лицензионный орган с ходатайством об

их оформлении. При этом используется ходатайство в произвольной форме или по форме разработанной лицензионным органом.

Переоформление лицензии осуществляется в случае реорганизации, изменения адреса или наименования юридического лица, изменения паспортных данных физического лица, утраты лицензии.

В случае утраты лицензионной карточки или изменения регистрационного знака автотранспортного средства выдача ее дубликата или замена на новую, с прежним регистрационным текущим номером, производится по заявлению владельца лицензии с оплатой стоимости бланка лицензионной карточки.

Причинами для отказа в выдаче лицензии являются:

на перевозочную деятельность:

– наличие в документах, представленных заявителем, недостоверной или искаженной информации;
– отрицательное экспертное заключение, установившее несоответствие условиям, необходимым для осуществления лицензируемого вида деятельности, и условиям безопасности,
– несоответствие автотранспортных средств заявленному виду деятельности,

а на транспортно-экспедиционную деятельность, ремонт и техническое обслуживание автотранспортных средств еще и:

– несоответствие профессиональной подготовки руководителя установленным требованиям;
– производственная база заявителя не отвечает экологическим требованиям или не обеспечивает поддержания транспортных средств в исправном состоянии;
– не выполняются иные условия, необходимые для осуществления этой деятельности.

Для рассмотрения спорных вопросов, возникающих при выдаче лицензий, может проводиться независимая экспертиза.

Решения и действия лицензионных органов могут быть обжалованы в установленном порядке в суде.

Рассмотрение заявления о выдаче лицензии и выдача лицензии осуществляются на платной основе. Размеры этой платы устанавливаются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, исходя из затрат на ведение лицензионной деятельности.

Владелец лицензии обязан:

а) обеспечить соблюдение условий, указанных в лицензии;

б) обеспечить наличие лицензионной карточки у водителя на каждом автотранспортном средстве при работе на линии;

в) представлять лицензионному органу по его требованию сведения о лицензируемой деятельности;

г) выполнять установленные требования по обеспечению безопасности дорожного движения и пассажиров при их перевозке автомобильным транспортом, осуществлять меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Владельцу лицензии запрещается передача лицензии или лицензионной карточки другому юридическому или физическому лицу.

Соблюдение условий, указанных в лицензии, включает в себя выполнение Устава автомобильного транспорта, правил перевозок, правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта, а также особые условия обеспечивающие защиту интересов потребителей автотранспортных услуг, которые вносятся в лицензию лицензионным органом по согласованию с заявителем.

К основным формам государственного контроля, осуществляемого транспортной инспекцией относятся: проверка исполнения, надзор, инспектирование, ревизия.

Проверка исполнения – наиболее распространенная форма контроля. Используется всеми контрольными органами. Является необходимым элементом оперативного руководства и связана с выработкой практических рекомендаций и предложений по своевременному и точному выполнению решений.

Инспектирование – контроль за соблюдением установленных государством правил, стандартов в отдельных сферах деятельности, отраслях экономики. Сопровождается, как правило, инструктажем проверяемых работников.

Ревизия – контроль за соблюдением установленных государством правил хозяйствования. Осуществляется только с точки зрения соответствия поведения подконтрольных объектов существующим правилам и инструкциям.

Надзор – форма контроля, наиболее тяготеющая к государственному правовому регулированию. Используется прежде все-

го для осуществления контроля за соблюдением законов, установленных государством норм, правил, стандартов. В отличие от инспектирования субъекты надзора вправе при соответствующих обстоятельствах применять к объектам надзора меры административного принуждения.

Контроль за выполнением лицензионных условий осуществляет только тот лицензионный орган, который выдал или зарегистрировал лицензию хозяйствующего субъекта. Такой контроль лицензионным органом осуществляется как самостоятельно, так и совместно с другими органами государственного надзора и контроля.

Форма контроля избирается лицензионным органом. До начала проверки руководителю юридического лица, индивидуальному предпринимателю предъявляются служебные удостоверения проверяющих и задание на проверку, напечатанное на бланке лицензионного органа, подписанное руководителем и заверенное гербовой печатью этого органа. В задании указывается перечень проверяемых вопросов, сроки проверки, кто проверяет и их должности.

Результаты контроля оформляются актом, один экземпляр которого передается проверяемому (руководителю юридического лица, индивидуальному предпринимателю). В случае несогласия с выводами по акту, проверяемый вправе свои обоснованные возражения направить в лицензионный орган, руководитель которого в 2-х недельный срок со дня регистрации акта проверки обязан принять решение и довести его до сведения руководителя проверенного юридического лица или индивидуального предпринимателя.

Лицензия может быть аннулирована или действие ее приостановлено в случае:

а) представления лицензиатом соответствующего заявления;

б) обнаружения недостоверных данных в документах, представленных для получения лицензии;

в) нарушения лицензиатом условий действия лицензии и настоящего Положения;

г) невыполнения лицензиатом предписаний или распоряжений государственных органов или приостановления ими в соответствии с законодательством Российской Федерации деятельности юридического лица, а также физического лица, занимаю-

щегося предпринимательской деятельностью без образования юридического лица;

д) ликвидации юридического лица или прекращения действия свидетельства о государственной регистрации физического лица в качестве предпринимателя;

е) поступления представлений главных государственных автомобильных инспекторов о нарушении норм, правил, стандартов по обеспечению безопасности дорожного движения.

Применение административных санкций по аннулированию лицензии или приостановлении ее действия осуществляется в соответствии со статьей 157^3 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях, т.е. после повторного в течение года соответствующего нарушения. Этой же статьей предусмотрен ряд санкций в области лицензируемых видов транспортной деятельности:

1. Осуществление подлежащей лицензированию деятельности на транспорте без лицензии влечет наложение штрафа на граждан и должностных лиц в размере от 2-х до 5 минимальных размеров оплаты труда;
2. Нарушение условий, предусмотренных в лицензии, влечет наложение штрафа на граждан и должностных лиц в размере от 0,5 до 2-х минимальных размеров оплаты труда.

Те же действия, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, влекут наложение штрафа на граждан и должностных лиц в размере 3-х минимальных размеров оплаты труда с приостановлением действия лицензии или ее аннулированием.

Кроме того, осуществление предпринимательской деятельности без регистрации, либо без специального разрешения (лицензии) в случаях, когда такое разрешение (лицензия) обязательно, или с нарушением условий лицензирования, если это деяние причинило крупный ущерб гражданам, организациям или государству, либо сопряжено с извлечением дохода в крупном размере (ст. 171 Уголовного Кодекса РФ)

– наказывается штрафом в размере от трехсот до пятисот минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от трех до пяти месяцев, либо обязательными работами на срок от ста восьмидесяти

до двухсот сорока часов, либо арестом на срок от четырех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до трех лет.

То же деяние, сопряженное с извлечением дохода в особо крупном размере,

– наказывается штрафом в размере от семисот до одной тысячи минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от семи месяцев до одного года, либо лишением свободы на срок до пяти лет со штрафом в размере до пятидесяти минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до одного месяца либо без такового.

Право налагать административные взыскания предоставлено лишь Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации. Иного порядка наложения административного взыскания, нежели изложенный в вышеуказанном приказе, не существует. Поэтому изъятие кем бы то ни было лицензионной карточки у водителя автотранспортного средства на линии является превышением полномочий этих лиц.

При выявлении на линии случаев использования лицензионных карточек не установленного образца, лицензионная карточка у водителя не изымается, рейс не прерывается, оформляется протокол по признаку осуществления подлежащей лицензированию деятельности на транспорте без лицензии, с вручением копии под роспись потерпевшему, который направляется в отделение РТИ по месту выдачи лицензионных карточек для принятия мер:

– к владельцам лицензионных карточек, как к работающим без лицензии;
– к органам, выдавшим лицензионные карточки не установленного образца, для приведения лицензионной деятельности в соответствие действующим нормативным актам по вопросам лицензирования.

РАЗДЕЛ 4 СИСТЕМА СБОРА И ОБРАБОТКИ ИНФОРМАЦИИ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

Непременным условием эффективного управления безопасностью дорожного движения является выявление закономерностей, определяющих влияние различных факторов на возникновение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и тяжесть их последствий.

Закономерности, общие для групп ДТП, но случайные для отдельных ДТП, выявляются на основе анализа статистических данных, для чего и создается в масштабах государства система сбора и обработки информации о ДТП.

Описание системы сбора и обработки информации о ДТП целесообразно начать с определения используемых в ней основных понятий.

4.1. ПОНЯТИЕ О ДТП

Согласно определению, данному в Правилах учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995г. № 847, дорожно-транспортное происшествие – событие, возникающее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

Как следует из приведенного определения, для квалификации происшествия как «дорожно-транспортного», необходимы следующие условия:

Во-первых, участие в событии движущегося транспортного средства независимо от того, приводилось ли транспортное средство в момент ДТП в движение двигателем или, например, двигалось накатом.

Вторым условием является наличие вредных последствий происшествия, к которым относятся гибель людей, причинение им

телесных повреждений, либо нанесение материального ущерба гражданам или организациям.

К погибшим, согласно Правилам учета ДТП относятся лица, погибшие на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершие от его последствий в течение 7 последующих суток.

По определению Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН, погибшим считается лицо, скончавшееся на месте происшествия или умершее от последствий такового в продолжении последующих 30 суток.

В разных странах срок, на протяжении которого смерть пострадавшего в ДТП, относит его к категории погибшего, различен, что затрудняет сравнение статистических данных о последствиях ДТП. Так, в Греции этот срок составляет 3 суток, во Франции – 6, в Италии – 7, в США – 30 суток.

«Раненый» – лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения.

4.2. ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДТП. ПОНЯТИЕ О ПРИЧИНАХ, УСЛОВИЯХ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ ДТП

Согласно приказу МВД России от 18.06.1996 г. № 328 «О мерах по реализации постановления Правительства РФ от 29.06.95 г. № 647» (Приложение № 6) ДТП делятся на:

Столкновение – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

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

Опрокидывание – происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

Наезд на стоящее транспортное средство – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп.

Наезд на препятствие – происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.).

Наезд на пешехода – происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

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

Наезд на велосипедиста – происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

Наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные, или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство.

К этому виду также относится наезд на животное.

Падение пассажира – происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП.

Падение пассажира из недвижущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием.

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

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

Обстоятельства возникновения ДТП – действия (или бездействие) участников дорожного движения, иных причастных к ДТП лиц, а также другие события, имевшие место до момента и в процессе возникновения ДТП. В отличие от условий обстоятельства представляют собой описание механизма возникновения ДТП по времени.

Причины возникновения ДТП можно определить как «совокупность условий и обстоятельств возникновения ДТП, устранение которых сделало бы невозможным возникновение данного ДТП» Приведенное определение соответствует мнению большинства специалистов, считающих, что к ДТП приводит большое число одновременно возникающих факторов, а поскольку число этих факторов и динамика их изменения в цепи событий, ведущих к ДТП, составляет различные комбинации, изучение причинных связей является сложной задачей со множеством неизвестных.

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

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

В работах отдельных авторов и официальных документах, часто не различаются понятия: виды нарушений и причины ДТП. Виды нарушений раскрывают «содержание неправильных, противоречащих требованиям безопасности движения действий или бездействия водителя, пешехода или иного участника движения». Под причинами ДТП понимают явление (или их совокупность), которое порождает нарушение правил безопасности движения». Различные виды нарушений могут быть вызваны одной причиной и наоборот.

4.3. АНАЛИЗ ДТП И АВАРИЙНОСТИ

Основные цели анализа ДТП сводятся, во-первых, к систематическому поиску возможностей предупреждения происшествий,

и, во-вторых, к выявлению вины, определению меры наказания причастных к нему лиц.

Различают следующие виды анализа:

– анализ единичных ДТП (иначе – детерминированный, причинно-следственный, юридический анализ, экспертиза ДТП);
– анализ аварийности, как массового явления (иначе параметрический, вероятностный, статистический анализ).

Первый основан на детальном исследовании причин конкретного ДТП и его последствий, второй – на использовании учетных данных о ДТП и других статистических данных о водителях, транспортных средствах и т.д..

Общая схема причинно-следственного подхода к анализу ДТП – построение модели механизма совершения ДТП. Анализ этой модели и позволяет выявить возможности предупреждения происшествия и реализовать тем самым первую из названных целей анализа ДТП.

Для анализа единичных ДТП с целью установления связи между фактом ДТП и нарушениями норм и правил, регламентирующих БД (юридический анализ, экспертиза ДТП), возможности использования вероятностных оценок причинных связей очень ограничены, т.к. выводы анализа, являясь основанием для привлечения к уголовной ответственности, должны отвечать жестким требованиям высокой степени достоверности.

При анализе сведений о большом количестве происшествий выясняется каковы тенденции изменения показателей, характеризующих аварийность, с какими факторами сопряжен наибольший риск возникновения ДТП и на чем должны быть сконцентрированы усилия по их предупреждению. При этом исходные данные не претендуют на отражение причинно-следственных связей, а только на констатацию фактов. Однако на основе сопоставления различных показателей можно получить важные оценки, т.е., не проникая в механизм совершения ДТП, установить, какие факторы, какие условия повышают вероятность ДТП и насколько.

Полученные выводы могут быть использованы и применительно к отдельным ДТП при обосновании мероприятий по их предупреждению.

В качестве основного метода анализа аварийности применяется метод сопоставления, для использования которого надо четко пред-

ставлять какие объекты, процессы, факторы следует сопоставлять между собой, по каким характеристикам, свойствам, показателям должно проводиться сопоставление, какая конкретная расчетная процедура должна быть положена в основу сопоставления.

Объектами сопоставления являются:

– при решении задачи государственного управления региональным развитием в сфере БДД – субъекты РФ;
– при решении задачи по предупреждению ДТП в транспортном комплексе Российской Федерации – объединения, предприятия, организации, учреждения, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов;
– при решении задачи совершенствования дорожных условий - дороги различного значения и категорий, зоны обслуживания дорожных и коммунальных организаций, конкретные дороги и участки дорог, перекрестки, пересечения и другие очаги аварийности и места концентрации ДТП;
– при решении задачи повышения активной и пассивной безопасности транспортных средств – категории и марки транспортных средств, характеристики их грузоподъемности, вместимости, особенности эксплуатации и др.

Для анализа аварийности используются абсолютные, удельные и относительные показатели аварийности.

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

Набор показателей, характеризующих эти условия, зависит от уровня управления БДД (федеральный, региональный, предприятия, осуществляющего перевозочную деятельность), основными среди них являются:

– характеристики социально-экономического развития региона (территория, численность населения);

– численность, состояние и развитие парка транспортных средств;
– состояние и развитие дорожной сети (протяженность различных дорог, интенсивность движения, в том числе по участкам дорог и в различные промежутки времени);
– наличие и эффективность системы оказания медицинской скорой помощи, контроля соблюдения требований БДД, количество предприятий, осуществляющих различные виды перевозочной деятельности.
– условия деятельности транспортных организаций (численность и структура парка; данные о маршрутах перевозок, численности, стаже, возрасте, квалификации водительского состава, наличие и организация предрейсовых медицинских осмотров и т.д).

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

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

Относительные показатели образуются делением одного абсолютного показателя на другой. Наиболее часто используются такие относительные показатели, как количество ДТП, погибших или раненых на 1 миллион километров пробега транспортных средств, на 10 тысяч транспортных средств, на 10 тысяч водите-

лей, на 100 тысяч населения, на 100 километров автодорог и т.д

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

– по отношению к предшествующему периоду времени (точка точке);
– по отношению к базовому периоду времени;
– по отношению к среднему значению за несколько предшеству ющих лет (точка к среднему);
– по средним показателям, например по средним за 2 пятилетк (средние к среднему).

Результаты анализа представляются в виде таблиц, графичес ких зависимостей, диаграмм, карт.

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

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

При анализе динамики по отношению к базовому году, важное значение имеет выбор точки базы. Если это была точка наивысшего уровня аварийности, то незначительное снижение показателей аварийности в течение ряда лет не может говорить о положительной тенденции в обеспечении БДД.

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

При анализе динамики по принципу «точка к среднему» данные за один последующий период времени сравниваются со средними за несколько (как правило, 3) предшествующих периодов времени. На основе проведения подобного анализа часто очень наглядно можно показать спекулятивность вывода об улучшении деятельности по БДД на основе сравнения показателей по отношению к одному предшествующему периоду времени («точка к точке»).

4.4. ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА УЧЕТА И АНАЛИЗА ДТП. УЧЕТ И АНАЛИЗ ДТП В АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ

Порядок учета и сбора сведений о ДТП установлен «Правилами учета дорожно-транспортных происшествий», действующими с 29 июня 1995 года.

Сведения о ДТП, в которых погибли или получили ранения люди, заносятся в специальную карточку учета ДТП и включаются в государственную статистическую отчетность.

Государственная статистическая отчетность по ДТП ведется органами внутренних дел.

При решении вопроса о включении сведений о ДТП в государственную статистическую отчетность используются уже приведенные определения «погибшего» и «раненого».

В соответствии с Приказом МВД РФ от 18 июля 1996 г. № 328 органы внутренних дел (подразделения ГАИ) на основании поступивших сообщений о пострадавших в ДТП либо транспортных средствах, водители которых пострадали в ДТП, информируют о случившемся родственников пострадавшего или владельцев транспортных средств в срок не более одних суток с момента получения такого сообщения.

Сведения о ДТП с материальным ущербом без пострадавших, а также ДТП, в которых люди получили легкие телесные повреждения и не подпадают под категорию «раненый», в соответствии с действующими правилами включения в государственную ста-

тистическую отчетность, учитываются и анализируются на уров не отдельных городов и районов (в соответствующих отделах и подразделениях ДПС ГИБДД).

Существуют также группы происшествий, которые по формаль ным признакам могут быть квалифицированы как дорожно-транс портные, но сведения о них в государственную статистическую отчетность не включаются, учету как ДТП они не подлежат.

Различают 6 таких случаев:

1) происшествия, возникшие во время проведения мероприятий по автомобильному и мотоциклетному спорту (соревнования тренировки и т.п.), когда пострадали зрители, участники и пер сонал, обслуживающий спортивные мероприятия;
2) происшествия, возникшие при выполнении транспортными средствами технологических производственных операций, не связанных с перевозкой людей или грузов (прокладка траншей, производство сельскохозяйственных работ, лесозаготовка, по грузо-разгрузочные работы, установка мачт, опор и т.п.),
3) происшествия, возникшие в результате стихийных бедствий,
4) происшествия, возникшие вследствие нарушения Правил техники безопасности и эксплуатации транспортных средств (запуск двигателя при включенной передаче, при сцепке-расцепке транспортных средств, механизмов, приспособлений и т.п.);
5) происшествия, возникшие в связи с попыткой покончить жизнь самоубийством или действиями, совершенными в состоянии невменяемости;
6) происшествия, возникшие в результате умышленных посяга тельств на жизнь и здоровье граждан или действий, направленных на причинение имущественного вреда.

Карточка учета ДТП состоит из 7 разделов, содержащих 66 позиций.

В первом разделе отражаются код региона, номер карточки дата и время совершения ДТП.

Во втором разделе помещаются сведения о месте совершения ДТП (название, категория дороги, статус населенного пункта, улица).

Третий раздел включает сведения о виде и схеме ДТП, количе стве транспортных средств и участников ДТП.

В четвертом разделе содержатся сведения о дорожных условиях в месте совершения ДТП (наличие сооружений и инженерных устройств, ширина проезжей части, ширина обочин, тротуара, разделительной полосы, вид покрытия, состояние проезжей части, освещение, состояние погоды, дорожные условия, сопутствующие совершению ДТП).

В пятом разделе помещаются сведения о транспортных средствах, участвовавших в ДТП, в том числе, тип транспортного средства, цвет, наличие технических неисправностей, марка, модель, год выпуска, фактическая пассажировместимость, места наибольшего повреждения транспортного средства, принадлежность.

В шестой раздел вносятся сведения о всех лицах-участниках ДТП, к которым относятся все пострадавшие в ДТП и водители всех транспортных средств, участвовавших в ДТП.

Седьмой раздел посвящен дополнительным сведениям.

Указанная первичная информация из всех регионов собирается в общий государственный банк данных, на основе которых формируется государственная статистическая отчетность о ДТП. Форма госстатотчетности утверждена Постановлением Госкомстата России от 26 декабря 1995 г.

Данные госстатотчетности ДТП поступают в распоряжение федеральных органов управления. Кроме того, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил Государственного учета показателей безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации» от 6 августа 1998 г. № 894 организован учет:

- количества нарушителей Правил дорожного движения;
- количества административных правонарушений и преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта;
- количества граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами;
- количества автомототранспортных средств, зарегистрированных в ГИБДД.

Сведения о ДТП ежегодно обобщаются в выпускаемых МВД России специальных сборниках.

Учет ДТП в Российской Федерации в соответствии с Правилами учета ДТП должен осуществляться также (наряду с государственной системой учета) предприятиями и организациями, экс-

плуатирующими транспортные средства, государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомств, и частных дорог. В медицинских учреждениях подлежат учету все лица, обратившиеся или доставленные для оказания медицинской помощи в связи с ДТП, а также погибшие вследствие дорожно-транспортного происшествия.

В предприятиях и организациях, эксплуатирующих транспортные средства, должен проводиться учет и анализ всех ДТП с участием транспортных средств, владельцами которых они являются, независимо от места возникновения ДТП, его последствий и вины водителей.

Общими задачами учета и анализа ДТП на предприятиях, организациях, учреждениях является оценка состояния безопасности и анализ причин и условий возникновения ДТП с последующей разработкой необходимых профилактических мероприятий.

Учет ДТП в предприятиях, организациях осуществляется работниками службы БДД или иными лицами, назначенными приказом по предприятию или организации.

Предприятия и организации обязаны немедленно сообщать в органы внутренних дел по территориальной принадлежности о всех ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств. Предприятия и организации ежемесячно сверяют с территориальными органами внутренних дел сведения о ДТП с пострадавшими.

При анализе структуры аварийности используются удельные и относительные показатели аварийности, объектами сопоставления при таком анализе могут быть:

– виды ДТП;

– типы и марки транспортных средств;

– группы водителей с различным стажем (общим и в предприятии), возрастом, другими особенностями;

– регулярные маршруты, обслуживаемые предприятием;

– подразделения предприятия (колонны, отряды, бригады) и др. При этом сопоставление производится также со средними значениями соответствующих показателей по отрасли.

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

щихся повышенной частотой совершения ДТП или повышенной тяжестью последствий.

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

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

Для проведения анализа в предприятии необходимо иметь и накапливать не только данные о ДТП, но и данные о последствиях ДТП; данные о парке транспортных средств, о водительском составе (сведения о водителях, как правило, накапливаются и обобщаются в карточках персонального учета водителей); данные о скоростных режимах движения (средних скоростях, заложенных в расписании), данные о нарушениях ПДД и принятых мерах; сведения о реализации запланированных мероприятий по БДД (количество проверок, медосмотров, инструктажей и т.д.).

Целесообразно применять для анализа и оценки профилактической работы по БД «неаварийные» показатели. Их использование обусловлено, во-первых, тем, что часто данных об аварийности недостаточно для анализа и оценки аварийности, а во-вторых, неаварийные показатели позволяют реагировать на симптомы неблагоприятных тенденций до того, как они станут причинами происшествий.

Ниже приводится перечень показателей, разделенных по основным задачам деятельности по предупреждению ДТП.

1. Обеспечение надежности водительского состава.

1.1. Аварийные показатели:

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

1.2. Неаварийные показатели:

- количество выявленных нарушений ПДД водителями на линии по отношению к числу проверок;
- число водителей в «опасном состоянии» (нетрезвом, переутомленном, болезненном), отстраненных после предрейсового медосмотра;
- число нарушений ПДД, количество водителей с неоднократными нарушениями ПДД;

– число водителей, повысивших свою квалификацию;
– число водителей со стажем работы до 1 года.

2. Обеспечение технической исправности транспортны средств в эксплуатации.

2.1. Аварийные показатели:
– количество ДТП по причине технической неисправности тран портных средств;
– удельная тяжесть последствий, связанная с неисправностью ав томобиля.

2.2. Неаварийные показатели:
– количество сходов с линии по технической неисправности;
– количество автомобилей, выявленных на линии с техническ ми неисправностями;
– количество автомобилей, неоснащенных необходимыми прибо рами и оборудованием и др.;
– количество автомобилей со сроками эксплуатации, превышаю щими нормативы.

3. Обеспечение безопасности при организации перевозоч ного процесса.

3.1. Аварийные показатели:
– количество ДТП, совершенных водителями после 8 часов рабо ты водителя на линии;
– количество ДТП, совершенных водителями при использовани автомобиля в личных целях;
– количество ДТП, совершенных неопытными водителями (со ста жем от 1 до 3 лет).

3.2. Неаварийные показатели:
– количество выявленных нарушений режимов труда и отдыха во дителей и иных нарушений Правил перевозки пассажиров и грузов;
– частота проведения линейного контроля;
– процент водителей, неохваченных предрейсовым медосмотром

4. Обеспечение безопасных условий работы водителей на линии.

4.1. Аварийные показатели:
– количество ДТП по причине неудовлетворительных дорожных условий.

4.2. Неаварийные показатели:

- количество маршрутов, на которых не обследовались дорожные условия в установленные сроки;
- количество (процент) маршрутов регулярных перевозок, на которые не составлены паспорта и схемы маршрутов с указанием опасных мест;
- количество сходов с линии из-за неблагоприятных дорожных условий, срывов графиков движения и др.

Увеличение значений аварийных и неаварийных показателей с большой вероятностью свидетельствует о наличии проблем БДД, т.е. отклонений в работе служб предприятия по обеспечению БДД. Эти недостатки можно считать потенциальными носителями причин ДТП.

Итак, на основе анализа аварийности (сопоставительного анализа динамики и структуры аварийности), анализа единичных ДТП (в ходе и по материалам служебных расследований), анализа неаварийных показателей, анализа практики реализации мероприятий по БДД в предприятии, анализа выполнения требований нормативных документов выявляются основные причины ДТП, формируются проблемы («узкие места», недостатки) в деятельности предприятия по БДД, определяются задачи, основные направления деятельности по устранению выявленных причин, проблем. Результаты проведенного комплексного анализа являются базой для формирования плана (программы) конкретных мероприятий по безопасности движения.

4.5. МЕТОДЫ АНАЛИЗА АВАРИЙНОСТИ В МЕСТАХ КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП

В городах и населенных пунктах Российской Федерации совершается более 50% всех дорожно-транспортных происшествий. Исследованиями установлено, что 20—40% всех ДТП концентрируется на опасных участках дорог, очагах аварийности, общая протяженность которых составляет 2—5% от всей улично-дорожной сети.

Местом концентрации ДТП, очагом аварийности, топографическим очагом является однородный и ограниченный по длине участок улично-дорожной сети, представляющий повышенную опасность, обладающий статистически устойчивым и неслучайным уровнем

совершения ДТП. По месту расположения, уровню аварийности и протяженности очаги ДТП делятся на городские и внегородские.

Очагом ДТП в городе является участок дороги, протяженность которого не превышает 400 м и на котором в течение года произошло три и более ДТП (суммарно с пострадавшими и материальным ущербом). Средняя длина участков составляет 100—150 м.

Очагом ДТП на внегородской дороге является участок, не превышающий 1000 м, на котором в течение года произошло два и более ДТП или три и более ДТП за последние два года.

Очагами ДТП могут быть зоны слияния и пересечений автомобильных дорог в одном уровне, зоны пешеходных переходов, места остановок общественного транспорта, участки улиц и дорог, прилегающие к магазинам и культурно-бытовым центрам, места пересечений движения автомобильного и рельсового транспорта, зоны обратных разворотов, левоповоротного и кругового движения и т.д.

Методы анализа сведений о ДТП в местах их концентрации можно разделить на количественные, качественные и топографические.

Количественный анализ обеспечивает получение фактических показателей состояния аварийности, их сравнение (сопоставление) по годам и за другие календарные сроки с целью выявления общих тенденций изменения. Простейшие показатели количественного анализа – это данные об общем числе ДТП, количестве погибших и раненых людей, тяжести последствий ДТП.

Целью качественного анализа материалов ДТП является выявление причинных факторов и установление степени влияния каждого из них на состояние аварийности.

Для выявления очагов ДТП необходимо проведение топографического анализа, который заключается в нанесении на карту или схему изучаемой территории мест совершения ДТП.

Наиболее распространены 3 вида топографического анализа ДТП: с помощью карты, линейного графика и масштабной схемы (ситуационного плана).

Карта ДТП – это карта местности, в соответствующих точках которой по мере регистрации наносят условные обозначения ДТП. Однако, карта не должна быть слишком громоздкой, т.е. крупномасштабной, поэтому при анализе значительной по размерам территории и большой концентрации происшествий на отдельных

участках она не дает возможности точно наметить места ДТП.

Эту задачу позволяет решить линейный график, который составляется для отдельной магистрали или участка дороги и является развитием карты ДТП.

Масштабная схема применяется для топографического анализа в местах концентрации ДТП и является развитием схемы отдельного ДТП, предусмотренной карточкой учета ДТП.

Мероприятия, внедряемые в очагах ДТП, имеют большую эффективность по сокращению аварийности, чем те же мероприятия, внедряемые на менее опасных участках дорог. В очагах аварийности эффективность отдельных мероприятий достигает 60-85%, что при их массовом внедрении определяет гарантированное сокращение ДТП на 30—50%.

Для реализации целевого сокращения аварийности в очагах ДТП НИИАТом разработана технология выявления и устранения очагов, позволяющая использовать на практике дополнительные возможности сокращения аварийности в городах при устранении мест концентрации ДТП инженерными средствами организации дорожного движения. Реальность конечных результатов сокращения ДТП обеспечивается планомерным выявлением очагов аварийности, их последовательным и поэтапным устранением на основе выбора и реализации эффективных комплексов мероприятий.

4.6. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СЛУЖЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП

Одним из важнейших профилактических мероприятий по предупреждению ДТП является выявление их причин и сопутствующих факторов, на основании чего могут быть разработаны конкретные мероприятия по снижению аварийности. Комплексные научно-технические исследования всех аспектов ДТП называют экспертизой ДТП. В зависимости от ведомственной принадлежности организации, анализирующей ДТП, различают служебное расследование и судебную экспертизу. Судебная экспертиза ДТП проводится по поручению следователей и судов в предусмотренном законом порядке.

Служебное расследование проводят работники организаций, которым принадлежат транспортные средства, причастные к ДТП. Рассмотрим некоторые вопросы служебного расследования ДТП.

Оценка возможности предотвращения наезда на неподвижное препятствие

В ходе служебного расследования часто встает вопрос – имел ли водитель техническую возможность предотвратить ДТП?

Если водитель совершил наезд, то в соответствии с ПДД при обнаружении препятствия он должен был, применив экстренное торможение снизить скорость или остановиться. Соответственно, если у водителя была возможность остановить автомобиль, а он ею не воспользовался, то водитель виновен, если такой возможности у него не было, то водитель не виноват в совершении данного ДТП.

Эффективность торможения оценивается величиной остановочного пути — S – пути автомобиля со времени обнаружения опасности до остановки.

$$S_o = S_p + S_{ср} + S_н + S_т$$

где S_p, $S_{ср}$, $S_н$ – путь, проходимый автомобилем соответственно за время реакции водителя, срабатывания тормозов, нарастания замедления; $S_т$ – путь торможения.

Значения слагаемых S_o определяются по формулам:

$$S_p = t_p \cdot U_a; \quad S_{ср} = t_{ср} \cdot U_a; \quad S_{ср} = 0{,}5 \cdot t_н \cdot U_a; \quad S_т = U_a / 2g\varphi$$

где t_p – время реакции водителя, зависит от его возраста, квалификации, состояния здоровья и других факторов, изменяется в достаточно широких пределах пределах от 0,3 до 1,5 с и в среднем для расчета может быть принято 0,6—0,8 с;

$t_{ср}$ – время срабатывания тормозного привода, зависит главным образом от типа привода и его технического состояния и для расчетов может быть принято 0,2—0,3 с;

$t_н$ – время нарастания замедления, зависит от типа тормозного привода, состояния дорожного покрытия, массы автомобиля и для расчетов может быть принято 0,3—0,6 с;

U_a – скорость автомобиля, м/с;

Значения коэффициента сцепления для асфальтобетонного покрытия

Состояние покрытия	Значения
Сухое, чистое	0,7—0,8
Мокрое, чистое	0,4—0,5
Мокрое, покрытое грязью	0,3—0,4
Заснеженное	0,2—0,3
Обледенелое	0,1—0,2

g – ускорение свободного падения, 9,8 м/с^2;

φ – коэффициент сцепления шин с дорогой, выбирается в зависимости от состояния дорожного покрытия (примерные значения приведены в табл. *значений коэффициента сцепления для асфальтобетонного покрытия*).

Итак, значение остановочного пути на горизонтальном участке дороги определяется по формуле, м:

$$S_o = (t_р + t_{ср} + 0{,}5t_и) \cdot U_а^2 + U_а / 2g\varphi;$$

Если значение S_o меньше, чем $S_{св}$ – свободное пространство до препятствия в момент его обнаружения водителем ($S_o < S_{св}$), то из этого следует сделать вывод, что у водителя была техническая возможность предотвратить наезд, если $S_o > S_{св}$, то у водителя технической возможности предотвратить наезд не было.

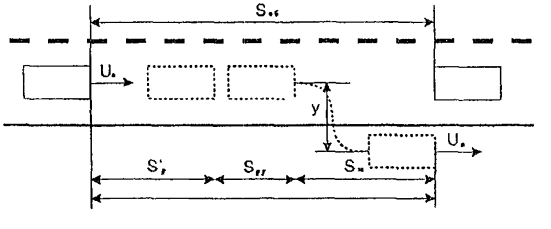
Однако, водители должны знать, что в некоторых случаях для избежания наезда более эффективным чем торможение оказывается объезд препятствия.

Величина пути, необходимого для объезда препятствия $S_{об}$, аналогично рассмотренному варианту торможения определяется:

$$S_{об} = S`_р + S_{ру} + S_м;$$

где $S`_р$, $S_{ру}$ – путь, проходимый автомобилем соответственно за время реакции водителя и за время запаздывания рулевого управления; $S_м$ – путь маневра, например, в соседний ряд, в процессе которого автомобиль двигается с колесами, повернутыми, например, вправо; какое-то время автомобиль движется прямолинейно, затем водитель поворачивает колеса влево, выравнивая автомобиль.

Схема объезда препятствия



Значения слагаемых $S`_р$ и $S_{ру}$ определяются:

$$S`_р = t`_р \cdot U_а; \quad S_{ру} = t_{ру} \cdot U_а;$$

где $t`_р$, $t_{ру}$ – соответственно время реакции водителя и время запаздывания рулевого управления.

С некоторыми упрощениями, однако с достаточной для практических расчетов точностью значение S может быть определено по формуле, м:

$$S_т = \sqrt{(2U_а^2 y)/g\varphi}$$

где у – расстояние смещения автомобиля при объезде препятствия.

Рассмотрим пример.

Определить, имел ли водитель легкового автомобиля техническую возможность предотвратить наезд на стоящий на полосе его движения грузовой автомобиль, если в момент обнаружения водителем препятствия расстояние до него составляло 50 м, приняв следующие исходные данные:

U = 72 км/ч = 20 м/с; φ = 0,5;

$t_р = t`_р$ = 0,8с; $t_{ср} = t_{ру}$ = 0,2с; $t_и$ = 0,4; у = 3 м.

Значение остановочного пути, м:

$S_о$ = (0,8+0,2+0,5x0,4)x20+(20^2x1/2x9,8x0,5) = 24+40,8 = 64,8 м.

Значение пути объезда, м:

S = (0,7+0,3)x20+2x20^2x3/9,8x0,5 = 42,1 м

То есть, применив торможение, водитель не сможет избежать наезда, а применив объезд препятствия, водитель имеет возможность его предотвратить. Следовательно, общий вывод: действуя в соответствии с правилами дорожного движения, водитель не имел технической возможности предотвратить наезд. Однако водитель должен помнить, что ему никто не запрещает применения объезда препятствия. Расчеты и практический опыт показывает, что при скоростях меньших, чем 20—40 км/ч, более эффективным оказывается торможение, при больших скоростях объезд, как правило, более эффективен.

Оценка возможности предотвращения наезда на пешехода

В случае наезда автомобиля на пешехода при пересечении им проезжей части кроме длины остановочного пути автомобиля $S_о$ учитывают путь пройденный по проезжей части пешеходом $S_п$,

скорость пешехода $U_п$, удаление автомобиля от места наезда в момент обнаружения водителем опасности $S_{уд}$.

Оценка данного случая проводится в следующей последовательности:

1. Определяют длину остановочного пути

2. Определяют удаление автомобиля от места наезда в момент обнаружения водителем опасности $S_{уд}$:

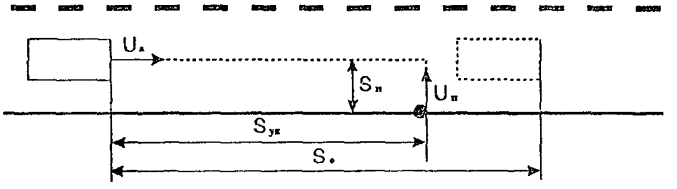


Схема наезда на пешехода

$$S_{уд}=U_а S_и/U_п$$

3. Сравнивают длину остановочного пути $S_о$ с расстоянием удаления автомобиля от места наезда $S_и$. При $S_о<S_и$ можно дать заключение о том, что автомобиль при своевременно принятом интенсивном торможении остановился бы до линии следования пешехода. Следовательно, у водителя имелась техническая возможность предотвратить наезд. При $S_о>S_и$ – можно дать заключение, что у водителя такой возможности не было, хотя существуют методики более точной проверки последней версии.

Рассмотрим пример. Водитель легкового автомобиля двигаясь в населенном пункте сбивает пешехода, переходившего проезжую часть. При следующих исходных данных: $U_а$=60 км/ч =16,6 м/с; φ=0,7; $t_р$= 0,8: $t_{ср}$=0,2; $t_и$=0,4; $U_п$=5 км/ч =1,4 м/с; $S_п$=4 м.

Значение остановочного пути м:

$S_о$ = (0,8+0,2+0,5x0,4)x16,6+16,6²/2x9,8x0,7 = 19,9 + 20,1 = 40 м.

Расстояние удаления автомобиля в момент обнаружения водителем опасности, м:

$S_{уд}$ = 4x16,6/1,4 = 47,4 м.

Так как в данном случае $S_o < S_{уд}$, следовательно у водителя имелась техническая возможность предотвратить наезд.

Определение пути обгона автомобиля

Обгон транспортных средств является одним из наиболее сложных и опасных видов маневра. Во время обгона совершается около 12% всех ДТП, при этом очень велико относительное число погибших и раненых.

Особенно опасны обгоны на дорогах, имеющих две полосы для движения в обе стороны, на этих, часто сравнительно узких дорогах, происходит взаимодействие с попутным транспортом при высокой скорости движения, причем часть маневра осуществляется на встречной полосе, где высока вероятность создания помех встречному транспортному средству и столкновения с ним.

Безопасный обгон может быть гарантирован при выполнении требований ПДД, совершенной технике управления автомобилем, точном расчете водителем маневра на основе устойчивых навыков оценки обстановки и прогнозирования ее развития.

Для этого в первую очередь необходимо знать величину пути обгона в той или иной ситуации и параметры, которые влияют на его изменение.

Рассмотрим обгон с постоянной скоростью, схема которого представлена на рисунке. Автомобиль, движущийся со скоростью U_1, настигает автомобиль, движущийся со скоростью U_2, и совершает его обгон. Для того, чтобы начать обгон, водитель подъез-

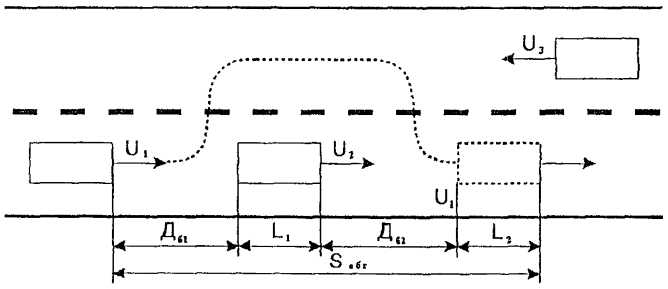


Схема обгона при движении с постоянной скоростью

жает к обгоняемому автомобилю на дистанцию безопасности $Д_{б1}$ м, величину которой можно принять равной величине остановочного пути, плюс какой-то запас S_3, принимаемый обычно 5—6 м. В этом случае, если впереди идущий автомобиль внезапно остановится, то у движущегося за ним водителя будет возможность остановить свой автомобиль.

$Д_{б1} = S_{б1} + S_3 = (t_р + t_{ср} + 0{,}5t_н) x U_1 + U_1^2/2g\varphi + S_3$

Вернувшись после завершения обгона на свою полосу движения, обгоняющий водитель должен обеспечить дистанцию безопасности $Д_{б2}$ м, для автомобиля, которого он обогнал

$Д_{б2} = S_{б1} + S_3 = (t_р + t_{ср} + 0{,}5t_н) x U_1 + U_1^2/2g\varphi + S_3$

Определим дистанцию обгона $Д_{обг}$ — путь, который проходит обгоняющий автомобиль относительно обгоняемого, м

$Д_{обг} = Д_{б1} + Д_{б2} = L_1 + L_2$

где L_1, L_2 – соответственно длина первого и второго автомобилей.

Затем определяем время обгона $t_{обг2}$, с $t_{обг2} = Д_{обг2} / (U_1 - U_2)$

и, наконец, находим путь обгона, м $S_{обг2} = t_{обг2} x U_1$

Пример. Определить путь обгона грузового автомобиля, совершаемого легковым автомобилем, исходя из следующих данных:

U_1=20 м/с; L_1=5 м; U_2= 15 м/с; L_2=7 м;

φ= 0,5; $t_р$ = 0,7 с; $t_{ср}$ = 0,3 с; $t_н$=0,4 с.

Определим $Д_{б1}$;

$L_{б1} = (0{,}7+0{,}3+0{,}5x0{,}4)x20+20^2/2x9{,}8x0{,}5+5=69{,}8$ м;

Определим $Д_{б2}$;

$Д_{б2} = (0{,}7+0{,}3+0{,}5x0{,}4)x15+15^2/2x9{,}8x0{,}5+5=52$ м;

Определим $Д_{обг}$;

$Д_{обг} = 69{,}8+52+5+7=133{,}8$ м;

Определим t;

$t_{обг2} = 133{,}8/20\text{-}15) = 26{,}8$ с;

Определим S;

$S_{обг2} = 26{,}8x20 = 536$ м.

При оценке безопасности обгона следует помнить, что за время, пока водитель совершает обгон (в нашем случае $t_{обг2}$=26,8 с), водитель, двигающийся навстречу, приблизится на расстояние $S_{пр} = t_{обг} x U_3$

Если скорость движения своего и обгоняемого автомобиля водитель определяет достаточно точно, то скорость автомобиля, двигаю-

щегося навстречу $U_з$, ему определить гораздо сложнее, и здесь могут быть значительные ошибки. Приняв $U_з$= 20 м/с, определим, что встречный автомобиль приблизился на расстояние $S_{пр}$ = 26,8x20 = 536 м. Следовательно, безопасным в данной ситуации можно считать обгон при нахождении встречного автомобиля на расстоянии более 1 км от обгоняющего автомобиля.

Определение безопасной скорости ночью

В темное время суток интенсивность движения в несколько раз сокращается, однако в это время происходит почти половина всех ДТП с наибольшим количеством погибших и раненых. Основная причина этого — ухудшение условий видимости и пропорциональное ему уменьшение объема воспринимаемой информации. Фары освещают лишь часть дороги, причем неравномерно. Наиболее эффективной мерой повышения безопасности движения в этих условиях является выбор скорости, соответствующей расстоянию видимости

$$S_в > S_о + S_з$$

то есть, скорость автомобиля должна быть такой, чтобы можно было остановить его на расстоянии меньшем, чем $S_в$.

Расстояние видимости зависит от технического состояния приборов освещения, физиологических качеств водителя, размеров предмета, его фона, расположения относительно поверхности дороги.

При ближнем свете фар $S_в$ можно принять 50–60 м, при дальнем – 140–80 м.

Например, при движении легкового автомобиля с ближним светом фар со скоростью $U_а$ = 60 км/ч = 16,6 м/с при условии φ=0,5, $t_р+t_{ср}+0,5t_н$ = 1 с – величина $S_в$, будет:

$S_о$= 16,6x1 + $16,6^2$/2x9,8x0,5 = 44,7 м.

Приняв $S_з$=5 м, получим $S_в$= 50—60 м > $S_о+S_з$=44,7+5 м.

То есть скорость 60 км/ч в этих условиях можно считать безопасной.

Определение безопасной скорости на повороте

При движении автомобиля на повороте под действием центробежных сил может произойти потеря его устойчивости (способности противостоять заносу и опрокидыванию).

Критические (максимальные) скорости по условию опрокидывания ($U_{опр}$) и заноса ($U_{зан}$) определяются по формулам:

$$U_{опр} = K_д\sqrt{gBR_п/2h_ц}\ ;\ U_з = \sqrt{g\varphi R}$$

где $K_д$ - коэффициент, учитывающий поперечный крен кузова в следствии деформации подвески, К = 0,85–0,95; В – колея автомобиля, м; $R_ц$ – радиус поворота, м; $h_ц$ – высота центра масс автомобиля, м.

Например, величина критических скоростей движения грузового автомобиля на повороте при условии $K_д$ = 0,9; В = 2,2 м; $R_п$ = 50 м; $h_ц$ = 1,4 м будут:

$$U_{опр} = 0{,}9x\sqrt{9{,}8x2{,}2x50/2x1{,}4} = 17{,}6\ м/с;$$

$$U_з = 9{,}8x\sqrt{0{,}5x50} = 15{,}6\ м/с.$$

Следовательно, безопасной в этих условиях будет скорость меньше (15,6х3,6) = 56 км/ч.

Приведенные в данном разделе сведения могут оказать большую помощь водителям в их работе. Ясно, что водителю не хватит времени в критической ситуации произвести расчеты по приведенным формулам, сопоставить результаты тех или иных действий и выбрать наиболее правильное, а зачастую и единственно верное решение, позволяющее избежать ДТП. При возникновении критической ситуации от водителя требуется умение правильно разобраться в обстановке и принять решения, обеспечивающие благоприятный исход. Требуемые навыки действий в критических ситуациях должны отрабатываться в результате теоретических занятий, а также многократных повторений в выполнение специальных упражнений при тренажерной и автодромной подготовке.

В ходе теоретических занятий изучаются причины возникновения критических ситуаций, проводятся расчеты движения автомобиля (оценка его скорости, пути, времени, траектории), проводится анализ дорожных ситуаций с выдачей рекомендаций по предотвращению ДТП. Получение этих знаний предусмотрено «Учебным планом и программой ежегодных занятий с водителями».

Следует отметить, что теоретические занятия не позволяют вырабатывать у обучаемого навыков действий при внезапном возникновении критической обстановки, а дают лишь общее представление о возможных способах выхода из нее.

Для того, чтобы водитель смог воспользоваться полученными знаниями, необходимы практические упражнения на специализи-

рованных тренажерах по их углублению и закреплению. В проце
се упражнений у водителя вырабатывается так называемый «Д
намический стереотип» – автоматизированно выполняемое дей
ствие в той или иной ситуации, представляющее собой элемент с
знательной деятельности человека и обеспечивающее применени
имеющихся знаний и умений без дополнительного обдумывания

И последний этап – тренировочные занятия на автодроме,
процессе которых отрабатываются действия водителя в конкрет
ных критических ситуациях. В настоящее время разработаны ме
тодики, позволяющие добиться прочных навыков управления ав
томобилем в сложных условиях, включая критические дорожно
транспортные ситуации

РАЗДЕЛ 5 РОЛЬ ДОРОЖНОГО ФАКТОРА В СИСТЕМЕ «ВОДИТЕЛЬ–АВТОМОБИЛЬ–ДОРОГА»

5.1. СИСТЕМА «ВОДИТЕЛЬ – АВТОМОБИЛЬ – ДОРОГА», ВИДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ

Специфика и проблематика дорожного движения концентрированно описывается системой «**Водитель–Автомобиль–Дорога**» – (**ВАД**), состоящей из ряда подсистем, функционирующих в определенной среде – **Среде движения**.

При изучении аспектов безопасности системы, особого внимания требуют, в первую очередь, мероприятия и средства, направленные как на уменьшение вероятности возникновения ДТП, так и на снижение тяжести последствий состоявшегося ДТП.

Комплекс средств, включающий элементы конструкции автомобиля, обустройства дорог, организации дорожного движения, применение или использование которого реализуется через *активные действия человека, управляющего транспортным средством*, принято характеризовать как активную составляющую безопасности системы – **«активная безопасность»**, и, собственно, систему мероприятий, *направленную на снижение тяжести последствий ДТП* – пассивной составляющей – **«пассивной безопасностью»**. Логично констатировать, что доминантой активной безопасности системы является **водитель** со стандартным набором функций оператора произвольной системы — *прием и обработка информации, принятие решения и реализация управляющих действий* и сложнейшей спецификой сферы профессиональной деятельности.

При благоприятных дорожных условиях водитель работает в **произвольном** режиме (темпе), он свободен в выборе скорости,

дистанции движения и не ограничен в маневрах. В плотном пото ке темп его деятельности становится **навязанным**. Время для оценки обстановки уменьшается. От водителя требуется **готов ность к действиям в неожиданно меняющейся дорожной об становке.**

Готовность обеспечивается *устойчивостью и высокой интен сивностью внимания*. К важным профессиональным **качества** следует отнести способность водителя прогнозировать дорожную обстановку, а также одновременно с этим следить за дорожными знаками, светофорами, дорожной разметкой, изменением дорог в плане и профиле и т. д. *Длительность пребывания водителя в подобном состоянии определяется персонифицированным* **«запа сом прочности»** – *наиболее распространенной категорией поня тия* **«надежность»**. В свою очередь, надежность обеспечивается такими характеристиками как **пригодность, работоспособность обученность и мотивация**.

Пригодность определяется личностными, психофизиологичес кими качествами водителя, состоянием его здоровья. Используе мая методика – медицинское освидетельствование, в некоторых случаях – психофизиологический отбор, то есть обследование пси хофизиологических качеств претендента и сопоставление их с за ранее заданными (полученными экспериментально) критериями.

Работоспособность зависит от режима труда и отдыха, усло вия на рабочем месте, состояния здоровья, режима питания, об раза жизни и т. д. Устойчиво высокая работоспособность наблю дается в течение первых трёх-четырех часов от начала управле ния транспортным средством, после восьми-девяти часов непре рывного управления работоспособность резко снижается. Она за висит также от употребления алкоголя, наркотических и некото рых лекарственных препаратов.

Обученность водителя определяется наличием у него необхо димого объема знаний и навыков. Отчасти они приобретаются в процессе профессионального обучения, отчасти – в результате самообучения в процессе работы. Особую актуальность приобре тают качество и эффективность учебного процесса, индивидуаль ные особенности обучаемого, свойства нервной системы и лич ностные свойства.

Мотивация выражается в заинтересованности водителя в процессе работы, результатах труда, удовлетворенности работой в целом. Мотивация обеспечивается и поддерживается режимом труда, оплатой труда, условиями работы, состоянием автомобиля, отношениями с администрацией предприятия и коллективом предприятия, многими другими факторами. *Если интересы водителя лежат вне сферы его профессиональной деятельности*, то это затрудняет образование «новых навыков» снижает эффективность его работы, появляются ошибки, отсутствует потребность повышать свою квалификацию и мастерство.

Следующим звеном в системе, имеющим важное значение для обеспечения активной безопасности, является **автомобиль**.

Конструктивной безопасностью автомобиля называется свойство предотвращать ДТП, снижать тяжесть его последствий и не причинять вреда людям и окружающей среде. Конструктивную безопасность делят на **активную, пассивную, послеаварийную и экологическую**.

Активная безопасность – это свойство автомобиля снижать вероятность возникновения ДТП или полностью его предотвращать. Оно проявляется в период, когда в опасной дорожной обстановке водитель еще может изменить характер движения автомобиля. Активная безопасность зависит от компоновочных параметров автомобиля (габаритных и весовых), его динамичности, устойчивости, управляемости и информативности.

Пассивная безопасность – это свойство автомобиля уменьшать тяжесть последствий ДТП, если оно все же случилось. Оно проявляется в период, когда водитель уже не в состоянии управлять автомобилем и изменять характер его движения, т.е. непосредственно при столкновении, наезде, опрокидывании.

Послеаварийная безопасность – это свойство автомобиля уменьшать тяжесть последствий ДТП после остановки и предотвращать возникновение новых аварий. Для этого внедряют противопожарные мероприятия, облегчают эвакуацию пассажиров и водителя из аварийного автомобиля.

Экологическая безопасность – это свойство автомобиля, позволяющее уменьшать вред, наносимый участникам движения и окружающей среде в процессе эксплуатации. Мероприятиями по

уменьшению вредного воздействия автомобилей на окружающу среду следует считать снижение токсичности отработавших г зов и уровня шума.

Сущность основных функций *активной безопасности а томобиля* – отсутствие внезапных отказов конструктивных систе автомобиля ***(отказная безопасность)***, особенно связанных с воз можностью маневра, а также обеспечение возможности водителю уверенно, с комфортом управлять механической подсистемой «Ав томобиль–Дорога» ***(эксплуатационная безопасность)***.

Важной функцией активной безопасности является соответст вие *тяговой и тормозной динамики автомобиля* дорожным усло виям и транспортным ситуациям, а также психофизиологическим особенностям водителя. Возможность осуществления маневра по ходу движения в основном зависит от тяговой и тормозной дина мики автомобиля: тормозная динамика влияет на величину оста новочного пути, который должен быть наименьшим и, кроме того тормозная система должна позволять водителю очень гибко вы бирать необходимую интенсивность торможения; тяговая дина мика в значительной степени влияет на уверенность водителя в таких дорожно-транспортных ситуациях, как обгон, объезд, пе реезд перекрестков и пересечение автомобильных дорог, т.е. при маневрировании в плане. В тех же ситуациях, когда торможение уже невозможно, тяговая динамика имеет первостепенное значе ние для выхода из критических ситуаций.

Основными качествами конструкции автомобиля, влияющими на активную безопасность, являются:

– **компоновка** автомобиля;
– **устойчивость** *(способность автомобиля противостоять заносу и опрокидыванию в различных дорожных условиях при высо ких скоростях движения)*;
– **управляемость** *(эксплуатационные качества автомобиля, позволяющие осуществлять управление при наименьших затра тах механической и физической энергии, при совершении маневров в плане для сохранения или задания направления движения)*,
– **маневренность** *(качество автомобиля, характеризующееся величиной наименьшего радиуса поворота и габаритными раз мерами)*,

стабилизация *(способность элементов системы «ВАД» противостоять неустойчивому движению автомобиля или способность системы сохранить оптимальные положения естественных осей автомобиля при движении)*;
– **тормозная система**;
– **рулевое управление**;
– правильная установка **управляющих колес** автомобиля;
– надежные **шины**;
– **сигнализация и освещение**.

Параметры безопасного автомобиля (*пассивная безопасность*) должны отвечать целям наибольшей защиты водителя, пассажира (*внутренняя пассивная безопасность*), пешехода (*внешняя пассивная безопасность*).

Максимальная защита водителя и пассажира требуется при лобовых столкновениях – она достигается в значительной степени использованием ремней безопасности. Кроме того, количество и тяжесть травм значительно снижается при правильном проектировании передней части автомобиля с позиции энергопоглощающей функции приложенной мгновенной ударной нагрузки. Пассажирское отделение должно удовлетворять всем требованиям безопасности, т.е. должно быть защищено от двигателя в случае его смещения при ударе, рулевое колесо и колонка должны поглощать удар без нанесения травм водителю.

Практикуется конструирование индивидуальных защитных и удерживающих средств на местах размещения пассажиров, детали автомобиля должны быть травмобезопасными и легко деформируемыми; бензобаки не должны перемещаться и их целостность – нарушаться.

Защитная зона вокруг водителя и пассажиров обеспечивается благодаря жесткому каркасу пассажирского салона в сочетании с легко деформирующимися при ударах передней и задней частью кузова

Система пассивной безопасности вступает в действие, если водителю не удалось избежать аварии при помощи рабочих систем автомобиля.

Такая система обеспечивает: уменьшение инерционных нагрузок, действующих на пассажира в момент столкновения, ограни-

чение перемещения водителя и пассажиров в кабине, защиту во дителя и пассажиров от травм, увечий при ударе о внутренни поверхности кабины водителя, устранение возможности выбра сывания пассажиров и водителя из кабины в момент столкнове ния и обеспечения беспрепятственной эвакуации их из аварийно го автомобиля.

Наиболее эффективное средство, обеспечивающее безопасност водителя и пассажиров автомобиля, **ремни безопасности**. Исполь зование ремней уменьшает количество травм на 62—75% по дан ным США и Германии. Резко снижается также тяжесть последстви ДТП. Применяются различные конструкции ремней безопасности

При резких фронтальных ударах пассажиры получают ускоре ние до 40—50g. Если есть надежное амортизирующее средство то подобные ускорения могут быть перенесены без значительны травм. Этой цели служат системы **пневматических подушек** мгновенно надувающихся за промежуток времени, проходящи между ударом автомобиля о препятствие, до момента удара води теля о рулевое колесо или элементы интерьера. Этот промежуто времени составляет 0,03—0,04 сек. Система срабатывает автома тически при ударе без всяких дополнительных условий, не стес няет движений, в надутом состоянии незаметна. При срабаты вании подушек рассеивается до 90% кинетической энергии уда ра. Такая система не предотвращает выбрасывания пассажиров из автомобиля при авариях и не защищает от боковых ударов.

Важный элемент внутреннего обустройства автомобиля – **сиде нья.** Использование сидений специальной конструкции может су щественно повысить безопасность водителя и пассажиров. Су ществуют конструкции сидений различных автомобильных фирм Они применяют амортизаторы, усиление креплений сидений, фик сацию спинок передних сидений защелками, ограничение переме щения головы в момент удара при помощи подголовников. В пос ледние годы серьезное внимание стали уделять надежному креп лению подушки заднего сиденья и его спинки. При фиксации спи нок сидений с помощью защелки пассажиры на заднем сидении не ударяются о детали интерьера передней части салона.

Большое внимание уделяется исследованию влияния **рулевой колонки** на безопасность водителя при ДТП. При хорошо скон

сгруированной и правильно расположенной рулевой колонке опасность травмирования водителя уменьшается на 30—40%. Имеются различные конструкции безопасного рулевого колеса, например, снабженные предохранительной мягкой накладкой, рулевое колесо с гибким ободом, др.

Большое количество травм связано с **ветровым стеклом**. Травмы, наносимые ветровым стеклом, всегда отличаются особенной тяжестью: сотрясение мозга, повреждение черепа, повреждение глаз и др. В разных странах требования к ветровым стеклам различны.

Следующим *важным компонентом активной безопасности системы* являются **дорожные условия и организация дорожного движения**.

Следует также отметить, что трудно разделять влияние дорожных условий и организации дорожного движения на активную и пассивную безопасность. т.е. выделить, какие именно параметры повлияли на вероятность возникновения происшествия и какие – усилили тяжесть последствий. Таким образом, мы рассматриваем *влияние дорожных условий и организации движения как на активную, так и на пассивную безопасность.*

К дорожным условиям, снижающим безопасность относятся следующие факторы:

- несоответствие размеров геометрических элементов дороги (ширины проезжей части, габаритов мостов, путепроводов, радиусов закруглений дорог в плане, уклонов, виражей) фактическим скоростям движения автомобиля;
- неудачное сочетание элементов плана и профиля дороги на соседних участках, способствующих возрастанию, а потом резкому снижению скорости движения (кривые в плане малых радиусов в конце спусков или горизонтальных прямых; короткие горизонтальные прямые на извилистых трассах);
- плохое состояние проезжей части и обочин (недостаточная ровность и шероховатость покрытия, рыхлый грунт неукрепленных обочин, грязь на проезжей части от снега, дождя, камни и другие посторонние предметы);
- неправильное расположение массивных препятствий (опор освещения, дорожных знаков, опор путепроводов, зданий, автобусных павильонов и т. д.);

– недостаточная информация о границах проезжей части, полосах движения, протяженности и форме опасных участков, характере возможной опасности, рекомендуемых действиях по управлению автомобилем и ограничениях в движении, отсутствии заграждений, удерживающих автомобиль от съездов с дороги и пересздов через разделительную полосу);
– плохая видимость ночью; гололед, туман, атмосферные осадки.

Следует помнить, что чем выше технические возможности автомобиля, тем более сильное влияние оказывают дорожные условия на процесс движения.

По оценкам специалистов, плохие дорожные условия повышают стоимость эксплуатации автомобиля в 2,5—4 раза. В частности, срок службы автопокрышек сокращается на 30%, а удельный расход горючего повышается в 1,5—2 раза.

Рекомендации по повышению активной и пассивной безопасности *автомобильных дорог*:
– установка дорожных ограждений *(влияет как на возникновение происшествий вследствие съезда с дороги или выезда на полосу встречного движения, так и на снижение тяжести последствий ДТП)*;
– уменьшение протяженности участков дорог, характеризующихся высокой частотой съездов автомобиля *(влияет на вероятность наступления ДТП и на снижение тяжести последствий)*;
– сокращение длины участков с высокими насыпями за счет длины выемок (при проектировании дорог) *(влияет на вероятность наступления ДТП и на снижение тяжести последствий)*;
– снижение высоты насыпи, в частности, путем устройства дренажей (подсыпка грунта) *(влияет на снижение тяжести последствий)*;
– обустройство широкой разделительной полосы на дорогах I-ой технической категории и выполнение раздельного трассирования земляного полотна для разных направлений движения *(влияет на вероятность наступления ДТП и на снижение тяжести последствий)*;
– проектирование пологих откосов выемок на внешней стороне кривых в плане, уменьшение глубины водоотводных канав при-

менением дренажных устройств *(влияет на снижение тяжести последствий)*;

– использование несимметричного поперечного профиля насыпи в районах с высокой ценностью земельных угодий *(влияет на вероятность наступления ДТП)*;

уменьшение частоты размещения массивных сооружений и конструкций в зоне шириной 15 м у края проезжей части *(влияет на вероятность наступления ДТП и на снижение тяжести последствий)*;

– снижение травмоопасности конструкций, используемых для обустройства дорог, применение конструкций ограждений с прогрессивными деформативными характеристиками *(влияет на снижение тяжести последствий)*

В сфере *организации дорожного движения* можно выделить следующие факторы, влияющие на активную и пассивную безопасность системы:

– схемы движения транспортных средств.
– схемы движения пешеходных потоков.
– технические средства управления и организации дорожного движения.

Для повышения активной безопасности за счет средств *организации движения* необходимо:

– выявить места повышенной опасности движения транспортных средств;
– ликвидировать опасные дорожные условия (ремонт и строительство дорог, обустройство разделительной полосы, придорожное обустройство и т.д.);
– сократить количество конфликтных точек путем:
  – канализации движения транспортных потоков;
  – разделения транспортных и пешеходных потоков;
  – ограничения скорости движения транспорта;
  – регулирования состава потока транспорта;
  – выравнивания скорости движения транспорта;
  – запрещения маневров;
  – введения кругового движения;
  – принудительного регулирования движения и др.

Всеми этими средствами достигается *однородность транспор-*

того потока, выравнивание скоростей движения, следовательно, повышается уровень безопасности дорожного движения. *Ограничение скоростей движения*, причем, не только в сторону уменьшения, но и увеличения также является эффективной мерой, это мероприятие может носить как временный и локальный так и постоянный характер.

Рациональная организация маршрутов движения транспорта позволяет не только более эффективно использовать транспорт но и улучшить показатели безопасности движения и экологические характеристики.

5.2. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

5.2.1 *Общие сведения об автомобильных дорогах*

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

- СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги. Нормы проектирования»;
- СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;
- ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»;
- Инструкция по устройству и обслуживанию переездов (утверждена МПС № ЦП/4288 от 18.05.85 г.)

В рамках **совершенствования нормативно-правовой базы** разработаны ГОСТ Р 51256-99 — стандарт по разметке автомобильных дорог *(утвержден)*, проект стандарта на дорожные знаки, перерабатывается стандарт по дорожным удерживающим ограждениям, транспортным и пешеходным светофорам. Подготовлены изменения в Правила учета ДТП на автомобильных доро-

гах. В соответствии с вводом в действие новой «Классификации работ по ремонту и содержанию дорог» переработана и приведена в соответствие государственная статистическая отчетность по ремонту и содержанию дорог и сооружений на них. Утверждено «Временное руководство по оценке уровня содержания автомобильных дорог».

Плохие дороги в значительной степени влияют на такие показатели работы автомобильного транспорта, как *скорость доставки грузов и пассажиров, сохранность перевозимой продукции, себестоимость перевозок, расход топливо-смазочных материалов, экологические показатели* и т.п.

1998 год — в 160, 3 тыс. ДТП погибло около 29 тыс. человек (+4,9%), получили ранения 183,3 тыс. человек (+3,3%), на внегородских дорогах произошло 43682 ДТП (27,4%), с тяжестью 20 погибших на 100 пострадавших. Неудовлетворительное состояние дорог явилось причиной 12—15 % ДТП, в 30–40 % дорожные условия выступали в качестве одной из основных причин.

ДТП, совершенные на федеральных дорогах характеризуются наибольшей тяжестью последствий — за год на 100 км протяженности федеральной дороги приходится около 30 ДТП (на остальных 5 ДТП на 100 км).

Автомобильные дороги в Российской Федерации делятся на:

— дороги общего пользования;

— **дороги ведомственные.**

Автомобильные дороги *общего пользования* обеспечивают движение транспортных средств, отвечающих стандарту:

— предельный габарит автомобиля по ширине — 2,5 м;
— предельный габарит по высоте — 3,8 м;
— предельная длина автомобиля — 12 м;
— предельная длина автопоезда — 24 м.

Дороги *общего пользования* находятся на балансе государственных дорожных организаций. *Ведомственные* автомобильные дороги находятся на балансе предприятий и ведомств. Эти дороги предназначаются для производственно-технологического обслуживания предприятий и обеспечения связи с дорогами общей сети. Соответственно, они проектируются по ведомственным нормам в расчете на параметры транспортных средств (габариты, осевые

нагрузки, общий вес транспортного средства и груза), эксплуатируемых данным ведомством.

Согласно действующих в настоящее время СНиП 2.05.02–85 автомобильные дороги общего пользования делятся на технические категории в зависимости от суточной интенсивности движения и народнохозяйственного значения.

Классификация автомобильных дорог

Категория дороги	Расчетная интенсивность движения, авт./сут.		Народнохозяйственное и административное значение автомобильных дорог
	приведенная к легковому автомобилю	в транспортных единицах	
Ia	Св.14000	Св. 7000	Магистральные автомобильные дороги федерального значения (в том числе для международного сообщения)
Iб, II	Св.14000 Св. 6000 до 14000	Св. 7000 Св.3000 до 7000	Автомобильные дороги федерального (не отнесенные к I-а категории), республиканского, областного (краевого) значения
III	Св. 2000 до 6000	Св. 1000 до 3000	Автомобильные дороги федерального, республиканского, областного (краевого) значения (не отнесенные к I-б и II категориям), дороги местного значения
IV	Св.200 до 2000	Св. 100 до 1000	Автомобильные дороги республиканского, областного (краевого) и местного значения (не отнесенные к I-б, II, III категориям)
V	До 200	До 100	Автомобильные дороги местного значения не отнесенные к III и IV категориям

Опорную сеть дорог в России образуют *автомобильные дороги общего пользования* протяженностью 578 тыс. км, из которых твердое покрытие имеет 520 тыс. км (91%). Основу сети дорог общего пользования составляют федеральные автомобильные дороги. При протяженности 46,2 тыс. км (менее 10% от сети дорог общего пользования) по ним перевозится до 50% грузов.

Некоторые оценочные параметры категорийности дороги

Критерии \ Категория дороги	I — II	III	IV	V
Капитальное основание Дорожное покрытие	капитальн. усовершен. (а.\б, ц.\б)	капитальн. обл.усоверш. (бит/мин см)	некапитальн неусоверш. (бул., грав.)	не имеют естествен. грунт
Осевая нагрузка, (т)	10 т (18т)	10 т	6 т и менее	—
Ширина полосы движения, (м)	3,75	3,50	3,00	—
Доп. продольный уклон, (%)	3–4	5	6	7
Допуст. радиус кривых в плане, (м)	до 800(1200)	до 600	до 300	до 150
Сезонно-суточные условия эксплуатации	круглосуточно, круглогодично	круглосуточно, круглогодично	после зимн. очистки – слой снега и льда, в распутицу не держит нагрузку	в распутицу и внесезонье – не эксплуатируются

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

Основные учитываемые в проектировании автомобильных дорог технические показатели — **расчетные скорость** и **расчетная нагрузка на ось**. *Под расчетной скоростью понимается максимальная возможная по условиям устойчивости и безопасности скорость движения одиночных транспортных средств при нормальных условиях погоды и сцепления шин с поверхностью дороги.* Нормальными условиями сцепления шин считаются значения коэффициента продольного сцепления 0,6 для сухого покрытия, и 0,4 – для увлажненного покрытия. Подобное определение расчетной скорости предполагает, что любой элемент дороги

просчитывается с учетом требований обеспечения безопасно движения одиночного автомобиля с расчетной скоростью, соот ветствующей данной категории дороги.

При расчете дорожных одежд и земляного полотна дорог об щего пользования используются показатели расчетной нагрузк на ось, приведенные в *табл.*

Расчетные скорости движения и расчетная нагрузка на ось (СНиП 2.05.02–85)

Категория дороги	Расчетные скорости, км/ч			Расчетная нагрузка на ось, кН (т)	
	основные	допускаемые на трудных участках местности		одиночная, наиболее нагруженная ось	две спаренные оси
		пересеченной	горной		
I-а	150	120	80	100 кН (10т)	180 кН (18т)
I-б, II	120	100	60	100 кН (10т)	180 кН (18т)
III	100	80	50	100 кН (10т)	180 кН (18т)
IV	80	60	40	60 кН (6т)	100 кН (10т)
V	60	40	30	—	—

Городские дороги и улицы проектируются в соответствии с нормативным документом СНиП 2.07.01-89. «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». В отличии от внегородских дорог, городские улицы прежде всего классифицируются *по функциональному назначению*. Деление городских улиц на *магистральные* и *местного значения* проводится по интенсивности движения транспортных средств и преследует цель *разделения движения на однородные по составу потоки, унификацию транспортных потоков по категориям улиц в соответствии с их функциональным назначением*, что позволяет повысить безопасность движения.

В «Москве 99» проживают около 10 млн. человек (17% – дети, 24% – пенсионеры), на 1000 жителей среднего возраста приходится 360 автомобилей, протяженность улично-дорожной сети 4300 км, (1200 – магистрали). 95% улиц исчерпали свою пропускную способность. Улучшение дорожных условий в Москве имеет стойкую тенденцию к производству локальных мероприятий, зачастую требующих значительных капитальных вложе-

ний – отмена левых поворотов без значительных перепробегов на магистралях, физическое разделение встречных транспортных потоков за счет установки транспортных ограждений, создание островков безопасности, устройство заездных карманов для общественного транспорта и т.п. Внедряется практика перераспределения транспортных потоков за счет совершенствования схем движения, ограничение движения в дневное время грузового транспорта.

МКАД — реконструировано 109 км дороги, построено 54 надземных пешеходных перехода, 54 транспортные развязки, 72 моста и путепровода, 2 вертолетные площадки, 26 постов-пикетов ДПС ГИБДД, на всем протяжении МКАД оборудована объектами транспортной инфраструктуры. Предполагается размещение по периметру МКАД пунктов технического, весового, экологического контроля.

Профили автомобильной дороги

Введение ниже по тексту ряда понятий и определений, более относящихся к проектной составляющей автомобильной дороги, крайне необходимо для всестороннего понимания проблем безопасности движения, связанных с конструктивными и эксплуатационными качествами дорог.

Получить представление о транспортно-эксплуатационных характеристиках автомобильной дороги возможно анализируя акты периодического обследования, беседуя с водителями, имеющими опыт эксплуатации именно этой дороги, и желательно, приобретенный при выполнении регулярных перевозок, наконец, изучая отчетность о ДТП, но по глубокому убеждению автора, ни в коем случае не пренебрегая вышеперечисленным, начинать следует с основных документов, характеризующих дорогу, как сложное инженерно-техническое сооружение.

Итак, положение оси дороги на местности называется *трассой*. Для лучшей ориентировки трассу делят на километры и на стометровые участки, называемые *пикетами*. Пикеты и километры последовательно нумеруют.

Так как трасса огибает препятствия на местности и имеет подъемы и спуски, она является сложной пространственной линией. Однако для наглядности её обычно рассматривают в горизонталь-

ной и вертикальной проекциях. На графическом изображении проекции трассы на горизонтальную плоскость – *плане трассы* показывают расположение дороги по отношению к населенным пунктам, элементам рельефа и ситуации местности, кривые и прямые участки. Около прямых выписывают их длины и положение по отношению к сторонам света. Данные о кривых (радиусы, углы поворота и длины) обычно сводят в таблицы.

Крутизну подъёмов и спусков, их последовательность, а также расположение насыпей и выемок показывают на *продольном профиле трассы,* который представляет собой изображение в уменьшенном масштабе проекции дороги на вертикальную поверхность, проходящую через ось дороги. Продольный профиль вычерчивают по материалам полевых геодезических работ – нивелирования трассы дороги.

Конструктивные слои дорожных одежд

Необходимые свойства конструктивного слоя дорожной одежды: *прочность,* соответствующая интенсивности движения и нагрузкам, *устойчивость* против воздействия атмосферных факторов, *ровность и шероховатость,* высокое *сопротивление износу,* по возможности *низкая стоимость строительства,* возможность *ремонта и содержания механизированными способами,* санитарно-гигиенические требования (легкость удаления пыли и грязи, бесшумность движения).



Состав дорожной одежды

Покрытие — *слой износа* (среднезернистый асфальтобетон с поверхностной обработкой) и *основной слой* (крупнозернистый асфальтобетон).

Основание — (щебень, обработанный вяжущими материалами, щебень, песок).

Типы дорожных одежд

Усовершенствованный тип – покрытия, укладываемые на прочное основание, делятся на *капитальные* (цементо- и асфальтобетон на каменном основании), *облегченные* – (щебень с вяжущим по камню или укрепленному грунту).

Переходный тип – щебеночные, гравийные и шлаковые булыжные мостовые и покрытия из грунтов, укрепленных вяжущими.

Низший тип – покрытия, не обеспечивающие круглогодичного проезда по дорогам.

5.2.2. Надежность автомобильных дорог

Классическое определение надежности гласит:

Надежность – *свойство системы (сооружения) сохранять требуемые эксплуатационные характеристики (выходные параметры) в условиях, для которых она (система) создана, в течение срока службы (нормативного или установленного).*

Подобным образом, **надежность автомобильной дороги,** как комплексного транспортного сооружения – *способность обеспечивать безопасное расчетное движение транспортного потока со средней скоростью, близкой к оптимальной, в течение нормативного или заданного срока службы дороги при достаточных значениях других показателей*, и соответственно **общий отказ автомобильной дороги** – *состояние дороги, при котором не обеспечивается безопасное расчетное движение со средней скоростью, близкой к оптимальной.*

Критерии эксплуатационной надежности автомобильных дорог.

1. Непрерывное, **безопасное,** удобное **движение транспортных средств** с соответствующими средними скоростями.
2. **Работоспособность** – *состояние дороги, при котором она выполняет заданные функции с параметрами, установленными требованиями технической документации: стандартов, технических условий, строительных норм и правил, нормируемое интенсивностью движения и наибольшей расчетной скоростью.*
3. **Срок службы дороги,** верхний предел достигает трехкратной величины межремонтного срока (от 27 лет – щебень, гравий, до 90 лет – цементобетон).
4. **Степень резервирования** по пропускной способности и прочности дорожной одежды.
5. **Ремонтопригодность** – приспособление сооружения к предупреждению и обнаружению причин возникновения отказов, повреждений и устранению их последствий проведением ремонтов и технического обслуживания.

5.2.3. *Содержание автомобильных дорог*

Содержанием автомобильных дорог именуют *комплекс профилактических работ по уходу за дорогами, дорожными сооружениями и полосой отвода, элементами обустройства дорог, организации и безопасности движения, а также устранение незначительных деформаций и повреждений конструктивных элементов дорог и дорожных сооружений, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дорог и дорожных сооружений* в соответствие с требованиями ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

К примеру, коэффициент сцепления колеса с поверхностью дороги должен обеспечивать безопасные условия движения с разрешенной на данном участке скоростью и быть не менее 0,3 при его измерении шиной без рисунка протектора и 0,4 – шиной, имеющей рисунок протектора. Время, необходимое для устранения причин, снижающих сцепные качества покрытий, в зависимости от вида работ устанавливают с момента обнаружения этих причин. Оно не должно превышать следующих значений:

РАБОТЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ СЦЕПНЫХ КАЧЕСТВ ПОКРЫТИЯ	ВРЕМЯ, НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ, СУТ., НЕ БОЛЕЕ
Устранение скользкости, связанной с выпотеванием битума	4
Очистка покрытия от загрязнения	3—5
Повышение шероховатости покрытия	15

К наиболее распространенным формам улучшения трения дорожного покрытия относятся:

– *фрезерование бороздок в дорожном покрытии*, существенным недостатком этого метода является кратковременность позитивного результата — бороздки быстро стираются и забиваются,

– *укладка нового дорожного покрытия*.

Интересен опыт с укладкой так называемого дренажного асфальта, который имеет иной по сравнению с обычным асфаль-

том, структурный состав щебня (более крупная фракция каменного материала, между элементами образуются пустоты, способствующие дренированию воды, снижению шума). Практика (Норвегия, Швеция) показывает, что дренажный асфальт также износоустойчив по отношению к шипованной резине первые пять лет, как и обычный (далее по срокам данных нет). Сцепление колеса автомобиля с поверхностью дренажного асфальта в зимних условиях эксплуатации такое же, как и у обычного. При эксплуатации подобного покрытия необходимо особенно строго выдерживать требования по расчетным нагрузкам на ось, установленные для данной категории дороги. В противном случае покрытие быстро лишается уникальных, присущих данной разновидности, качеств.

Предельно допустимые повреждения покрытия, грунтовых обочин и разделительных полос, а также сроки их ликвидации, равно как и сроки ликвидации зимней скользскости и окончания снегоочистки, не должны превышать значений, приведенных *в табл.*

ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ, АВТ/СУТ	ПОВРЕЖДЕНИЯ НА 1000 $м^2$ ПОКРЫТИЯ, $м^2$, НЕ БОЛЕЕ		СРОК ЛИКВИДАЦИИ ПОВРЕЖДЕНИЙ *ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ*, СУТ, НЕ БОЛЕЕ	ДОПУСТИМАЯ ГЛУБИНА ПОВРЕЖДЕНИЙ *ГРУНТОВЫХ ОБОЧИН*, СМ, НЕ БОЛЕЕ	НОРМАТИВНЫЙ СРОК ЛИКВИДАЦИИ ЗИМНЕЙ СКОЛЬЗСКОСТИ И ОКОНЧАНИЯ СНЕГООЧИСТКИ, ЧАС, НЕ БОЛЕЕ
	ПОКРЫТИЕ	ГР. ОБОЧИНА			
более 3000	0,3 (1,5)	5,0	5	5,0	4
1000–3000	1,5 (3,5)	7,0	7	7,0	5
менее 1000	2,5 (7,0)	15,0	10	10,0	6

В скобках даны значения повреждений для весеннего периода. Сроки ликвидации повреждений даны для строительного сезона.

Нормативный срок ликвидации зимней скользкости принимается с момента её обнаружения до полной ликвидации, а окончание снегоочистки – с момента окончания снегопада или метели до момента завершения работ.

Состояние технических средств организации дорожного движения и элементов оборудования дорог должно соответствовать требованиям ГОСТ Р 50597-93.

Под **зимним содержанием дорог** *(гл.6, ВСН-24-86 «Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог»)* подразумевают комплекс мероприятий по обеспечению бесперебойного и безопасного движения на автомобильных дорогах в зимнее время, вклю-

чающий очистку дорог от снега, защиту дорог от снежных заносов снежных лавин, борьбу с зимней скользкостью и наледями.

Обработка (посыпка) дорожного покрытия солью (солевыми растворами, смесями) целесообразна лишь как средство исключительно превентивное, препятствующее в первую очередь прилипанию снега к дороге, замерзанию влаги и примерзанию к дорожному покрытию, образованию тумана. При производстве работ, рекомендованный температурный оптимум — –5°С, **дорожное покрытие должно быть чистым**.

Обработка (посыпка) дорожного покрытия песком (каменной крошкой) приводит к увеличению коэффициента трения на 0,1 при исходных значениях 0,2—0,3, и как следствие – увеличению скорости на ~ 2,4 км/час, снижению остановочного пути на ~ 8 м (~ 10%). После прохождения ~ 300 автомобилей, положительный эффект не наблюдается (**песок сметён с дороги**). Процедура сбора, очистки и повторного использования материала до сих пор не нашла приверженцев в рядах отечественных служб, ответственных за содержание дорог.

Для более эффективной и своевременной борьбы с зимней скользкостью, гололедом, устранения последствий снегопада на федеральных дорогах Московской области и Северо-Западного региона, организованы погодные посты метеооповещения.

1998 год — Ремонт и содержание дорог общего пользования – 28,6 млрд. руб., ремонт и содержание федеральных дорог и сооружений на них – 6557,7 млн. руб., ремонт и содержание магистральных дорог – 4319,3 млн. руб. Протяженность дорог с произведенной поверхностной (шероховатой) обработкой –16,4 тыс.км.

Финансовые ресурсы дорожников направлялись (по объемам финансирования): 1 — замена аварийных мостов; 2 — поддержание технически пригодного состояния искусственных сооружений обустройства дорог; 3 — содержание дорог, собственно.

Свойства дороги, определяющие её качество:

- оптимальная средняя техническая скорость движения потока автомобилей;
- обеспеченность (или надежность) – обеспечение в течение заданного периода времени оптимальной средней технической скорости движения потока автомобилей;

– обеспечение уровня безопасности движения транспортного потока по дорожным условиям;
– обеспечение уровня удобства (комфортности) движения транспортного потока по дорожным условиям.

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

Эксплуатационными показателями дорог считают:
– пропускную способность дорог;
– среднюю скорость движения;
– безопасность движения;
– срок службы дороги.

Качественным показателем, отражающим определенное состояние конструктивных элементов автомобильных дорог, активно влияющих на создаваемые условия движения автомобилей, принято считать *уровень содержания автомобильных дорог.*

Оценка уровня содержания автомобильных дорог

Для *оценки уровня содержания автомобильных дорог* принято пользоваться тремя градациями: **допустимый** уровень *(регламентирован ГОСТ Р 50597-93)*, **средний и высокий** *(Временное руководство по оценке уровня содержания автомобильных дорог, утверждено ФДС России 28.11.1997 г., согласовано ГУ ГИБДД России 17.11.1997 г.).*

Показатели уровней содержания дифференцированы в зависимости от интенсивности движения. С этой целью автомобильные дороги общего пользования подразделены на пять эксплуатационных категорий:

Эксплуатационная категория дороги	Интенсивность движения, приведенная к легк. автомобилю, авт/сут
I э	>6000
II э	2000 — 6000
III э	1000 — 2000
IV э	200 — 1000
V э	<200

Примечание. Интенсивность движения, приведенная к легковому автомобилю, установлена на основе анализа фактического состава движения на дорогах разных категорий и использования коэффициентов приведения

Коэффициенты приведения интенсивности движения различных транспортных средств к легковому автомобилю.

Типы транспортных средств	Коэффициент приведения
Легковые автомобили	1
Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:	
2	1,5
6	2
8	2,5
14	3
св.14	3,5
Автопоезда грузоподъемностью, т:	
12	3,5
20	4
30	5

Примечания:

1. При промежуточных значениях грузоподъемности транспортных средств коэффициенты приведения следует определять интерполяцией.
2. Коэффициенты приведения для автобусов и специальных автомобилей следует принимать как для базовых автомобилей соответствующей грузоподъемности.
3. Коэффициенты приведения для грузовых автомобилей и автопоездов следует увеличить в 1,2 раза при пересеченной и горной местности.

На основе общих характеристик уровней содержания дорог и специфики работ по содержанию, установлены требования к состоянию конструктивных элементов дорог в зависимости от уровня содержания отдельно в **весенне-летне-осенний** и **зимний** периоды года для различных эксплуатационных категорий дорог.

Оценку уровня содержания автомобильных дорог проводят не реже одного раза в месяц на всем протяжении дороги комиссией, в состав которой могут быть включены представители ГИБДД, Российской транспортной инспекции, местной администрации.

Комплекс работ по содержанию автомобильных дорог проводится юридическим лицом, действующим на основании договора-подряда, заключенного с органом исполнительной власти, в оперативном управлении которого находится дорога (участок дороги). В *договоре*, в частности, и *устанавливается* Заказчиком работ *требуемый уровень содержания дороги* (участка дороги) Допустимо присутствие на одной дороге участков с различными уровнями содержания.

Главным принципом оценки фактически обеспечиваемого уровня содержания автомобильной дороги является *независимое обследование дороги*, при котором часть параметров оценивается визуально, а другая часть — с помощью инструментов, специальных приборов и оборудования.

Визуальная оценка элементов дороги может проводиться с использованием специального оборудования, либо без него. При автоматизации визуальной оценки можно использовать *Систему автоматизированной оценки состояния автомобильных дорог.* Система предназначена для автоматизации процесса визуального контроля состояния элементов дороги и автоматического измерения ровности дорожных покрытий.

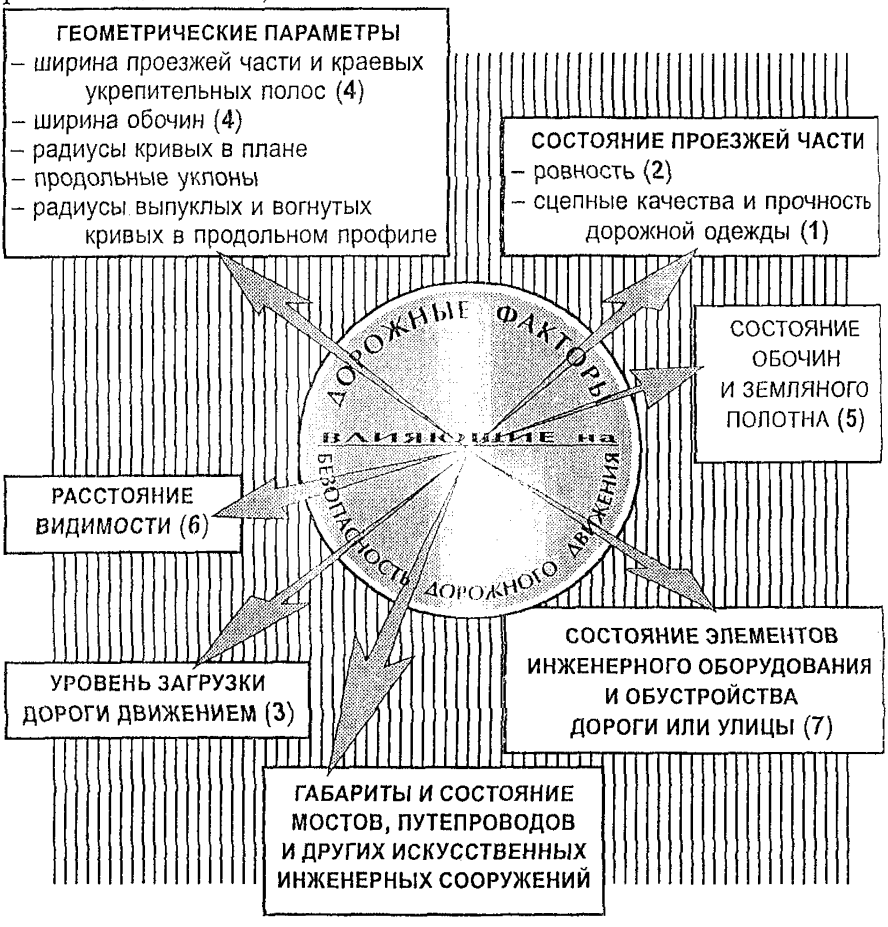
В процессе движения по обследуемому участку дороги осуществляется ввод в бортовую ЭВМ кодированной информации об обнаруженных дефектах элементов дороги, которая автоматически синхронизируется с показаниями измерителя пути. Кодирование конкретных видов дефектов производится оператором до начала работ. Занесенная в ЭВМ информация может быть распечатана в виде таблиц.

С целью однозначного толкования *характеристик обнаруживаемых дефектов,* во *«Временном руководстве по оценке уровня содержания автомобильных дорог»*, приведена классификация и описание дефектов состояния автомобильных дорог:

№№	Вид дефекта	Описание дефекта
6	**Дефекты зимнего содержания.**	
6.1.	Снежный накат	Снег на поверхности дороги, подвергшийся уплотнению под воздействием транспортных средств.
6.2.	Снежный вал	Накопление снега, образованное в виде продольного вала в результате уборки и сдвигания снега с дорожного покрытия.
6 3.	Зимняя скользкость	Обледенение проезжей части и покрытия площадок отдыха и стоянок транспортных средств, вызванное образованием снежного наката и слоя стекловидного льда — гололеда.
6.4.	Гололед	Гладкая пленка льда толщиной от 1 до 10 мм., вызванная замерзанием жидких осадков (дождя, тумана и талой воды) на поверхности покрытия автомобильной дороги.

5.2.4 *Дорожные факторы, влияющие на безопасность движения*

К числу основных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, относятся:



На ***участки со скользким и неровным покрытием (1)*** приходится до 75% всех ДТП, связанных с неблагоприятными дорожными условиями, и именно поэтому, важнейшим фактором, от которого зависят возможность реализации тяговой силы автомобиля, устойчивость автомобиля против заноса на кривых в плане, возможность безопасного торможения являются условия сцепления пневматических шин с покрытием дороги.

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

Нормируют две величины коэффициента сцепления:

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

Значение коэффициента сцепления – важнейший параметр при определении тормозного пути транспортного средства. Тормозной путь S_m — *расстояние, которое проходит транспортное средство с момента срабатывания привода тормозов до полной остановки*, определяется по формуле:

$$S_m = 0{,}5 \times t_H \times V + \frac{K \times V^2}{2 \times g \times \varphi},$$

где

V — скорость автомобиля до начала торможения, м/с

$t_н$ — время нарастания замедления (0,1—0,95 сек.)

t_c — время срабатывания тормозной системы – (0,05—0,15 сек.– для гидравлического привода, 0,2—0,4 сек.– для пневматического привода)

K — коэф. эффективности тормозов (легковые автомобили—1,2, грузовые и автобусы – 1,3 —1,4)

g — ускорение свободного падения, м/с²

φ — коэффициент сцепления

Остановочный путь превышает тормозной на величину, равную пути автомобиля, пройденному за *время реакции водителя и время срабатывания привода тормозов:*

$$S_м = (t_P + t_C + 0{,}5 \times t_H) \times V + \frac{K \times V^2}{2 \times g \times \varphi}$$

Коэффициент сцепления на мокрых и особенно загрязненных покрытиях значительно ниже чем у сухих. В таких условиях шина должна разрушать грязе-водную пленку в зоне контакта с покрытием. Чем выше вязкость пленки и сильнее износ протектора, тем

ниже коэффициент сцепления. При сильном износе или малой вы соте и расчлененности протектора наличие водной пленки толщи ной в несколько миллиметров может вызвать *аквапланирование* (т.е нарушение контакта передних колес с покрытием и частичную по терю управляемости автомобилем). Эффект аквапланирования со стоит в том, что при большой скорости движения в передней част зоны контакта шины с дорожным покрытием вода не успевает вы жаться в стороны. Под шиной образуется водяной клин, дающий гидродинамическую подъемную силу, которая снижает давлени колеса на поверхность покрытия. Наблюдения и расчеты показы вают, что на гладких покрытиях аквапланирование может возник нуть при толщине пленки 2—3 мм. Скорость, при которой возни кает аквапланирование, колеблется от 60 до 100 км/ч.

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

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

Значительная часть неровностей покрытия формируется уже на стадии строительства. В процессе эксплуатации число и размеры неровностей увеличиваются. ***Ровность покрытия (2)*** оценивают величиной просветов под 3-метровой рейкой или по показаниям приборов (толчкомеров, фиксирующих вертикальные колебания транспортного средства). При использовании толчкомеров ровность покрытия измеряется величиной суммарного сжатия рессор в расчете на 1 км дороги (S, см/км). Измерения ровности толчкомерами производят со скоростью 50 км/ч.

Ровность покрытий оказывает влияние на коэффициент сцепления. С ростом скорости движения по неровной поверхности деформация шины происходит не полностью и уменьшается площадь контакта шины с поверхностью. Это ведет к уменьшению сцепления колеса с покрытием.

Возможность выбора скорости движения, совершения обгонов, количество конфликтных ситуаций, в которые попадает водитель, зависят от степени загрузки дороги. Поэтому к числу важнейших факторов, влияющих на безопасность и удобство движения, относят ***уровень загрузки дороги движением (3)***. *Уровень загрузки определяют как отношение интенсивности движения (авт/ч) к пропускной способности дороги (авт/ч).*

Различают несколько уровней удобства (уровней загрузки) по условиям движения.

- А — свободный поток;
- Б — частично-связанный;
- В — связанный;
- Г — насыщенный.

Ширина полосы движения и проезжей части (4) являются важными факторами, влияющими на скоростной режим движения. При ширине полосы 3 м во время встречных разъездов безопасность обеспечивается лишь на небольшой скорости. В противном случае возможно столкновение или съезд транспортного средства на обочину. Но на дорогах низших категорий обочина не имеет усовершенствованного покрытия, поэтому съезд на нее может привести к боковому скольжению и опрокидыванию автомобиля.

При ширине полосы 3,5 м возможны безопасные интервалы между встречными автомобилями и между автомобилями и обочинами. Полоса движения шириной 3,75 м полностью обеспечивает необходимую безопасность и допускает встречный разъезд

автомобилей без снижения скорости, даже если она близка к пр дельной у обоих автомобилей.

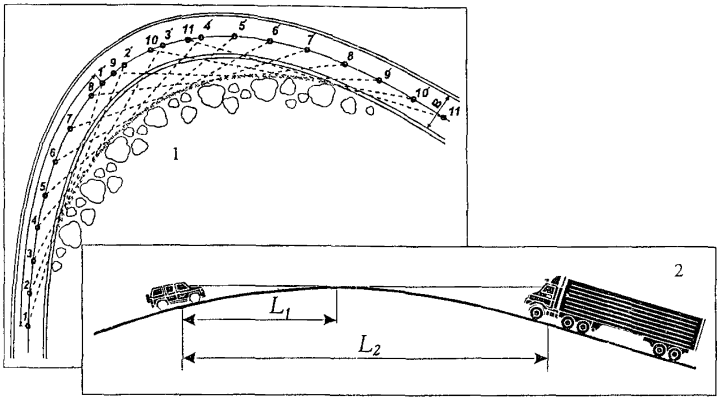
Для лучшего ориентирования водителей относительно прав го края проезжей части и сохранения дорожного покрытия на н вых дорогах вдоль проезжей части укладывают ***краевые полос*** шириной до 0,75 м. Наезжать на них не разрешается, однако в дитель может уверенно вести автомобиль около самого края пр езжей части. На автомагистралях с разделительной полосой кра вые полосы устраивают по обеим сторонам.

На вновь строящихся дорогах ***поверхность обочин (5)*** част укрепляют, а на дорогах высших категорий применяют специаль ные покрытия облегченного типа. Это обеспечивает проезд авто мобилей по обочине в случае заторов на проезжей части, а такж исключает оползни обочины и наносы грязи при выезде с нее н проезжую часть. Покрытая жидкой грязью или толстым слое песка обочина представляет большую опасность. При выезде н нее с большой скоростью вполне возможен занос.

Чтобы исключить влияние на водителей встречных транспор тных потоков, на дорогах с несколькими проезжими частями час то устраивают ***разделительные полосы***. Кроме того, они являю ся преградой для съезда автомобилей с одной проезжей части н другую. На разделительной полосе устанавливают щиты или вы саживают частый кустарник, предотвращающие ослепление во дителей встречным светом фар. Ширина полосы может достигать 6 м. На узких разделительных полосах иногда устанавливают железобетонные или металлические ограждения. На автомагист ралях посередине разделительной полосы устанавливают метал лическую сетку, которая не дает возможности пересекать дорогу пешеходам, а также животным.

Одним из основных факторов, влияющих на скорость и безо пасность движения, является ***расстояние видимости (6)*** самой дороги и участников движения по ней. При хорошей видимости водитель своевременно воспринимает обстановку на дороге и успевает перестроиться или снизить скорость до подъезда к мес ту, требующему осторожности. Видимость на дорогах оценива ется двумя показателями: видимостью поверхности дороги L_1 и видимостью встречного автомобиля L_2 *(2)*.

Условия видимости дороги на участках с кривой в плане и переменным профилем



Существующие в нашей стране ***нормы видимости*** для дорог I–IV категорий различны. Для дорог высших категорий, где допускается более высокая скорость, нормируемые расстояния видимости больше. Условия видимости заметно ухудшаются на дорогах с продольными уклонами. На горных дорогах более удаленные участки дороги иногда видны значительно лучше, чем близлежащие. Видимость на криволинейных участках дороги зависит от состояния полосы отвода и прилегающей к ней местности. Каждый поворот с видимостью, меньшей нормируемой, считается ***закрытым*** и, подъезжая к нему, нужно снижать скорость. На дорогах с раздельными проезжими частями для движения в разных направлениях отпадает требование видимости встречного автомобиля.

На других дорогах типичными участками, на которых ограничена видимость, являются закрытые повороты, особенно серпантины на горных дорогах, тоннели и железнодорожные переезды, переломы продольного профиля и перекрестки.

Одним из наиболее опасных мест на дорогах являются *перекрестки*. На них происходит до 30 % всех ДТП. На некоторых перекрес-

тках видимость ограничена и, чтобы предвидеть возможное появление новых участников движения, водитель должен напрягать внимание, отвлекаться от других объектов. Стесненные размеры многих перекрестков затрудняют, а иногда делают невозможным маневрирование грузовых автомобилей, автобусов и автопоездов.

На автомагистралях пересечения выполняют в разных уровнях. Это обеспечивает наибольшую безопасность и высокую пропускную способность.

Вне населенных пунктов, как правило, все перекрестки - нерегулируемые, но на них установлены знаки, определяющие главную дорогу. Безопасность проезда таких пересечений зависит главным образом от *видимости* в их зоне.

В местах, где пересекаются интенсивные транспортные потоки, неправильные действия водителей, выполняющих маневры, дезорганизуют движение. Чем больше расстояние, которое должен пройти поворачивающий автомобиль, тем труднее водителю выбрать правильную траекторию. Для упорядочения движения на сложных перекрестках часто устраивают *направляющие островки*. На таких пересечениях водитель должен уметь быстро ориентироваться, в особенности если он видит перед собой два или три направляющих островка.

Дорожные знаки (7) *(изготовление – ГОСТ 10807, размещение – ГОСТ 23457)* и ***разметка*** *(выполнение – ГОСТ 13508, нанесение – ГОСТ 23457)*, предназначенные для организации движения, одновременно обеспечивают его безопасность. На участках дорог с правильно нанесенной и хорошо различимой дорожной разметкой транспортные средства движутся упорядоченно, причем скорость их выше, а число ДТП снижается.

Обозначение обочин дороги ***направляющими столбиками*** *(ГОСТ 23457)* со светоотражающими элементами может сократить на треть число ДТП ночью. На оборудованной таким образом дороге водитель чувствует себя в безопасности, так как заблаговременно видит все повороты дороги и перекрестки.

Безопасность дорог в городах во многом зависит от того, насколько изолированы от транспортных потоков пешеходы и велосипедисты (наличия ***тротуаров***, ***пешеходных*** и ***велосипедных дорожек***, оборудования ***пешеходных переходов***, ***ограждений***

(ГОСТ 25804, 23457, СНиП 2.05.02, СНиП 2.05.03)), а также от организации движения на улицах, особенно на перекрестках (***освещение, светофоры*** *(соответствие – ГОСТ 25695, размещение – ГОСТ 23457)* и др.).

Участки дорог с повышенным числом ДТП.

Участки дорог с повышенным числом ДТП и высокой вероятностью появления заторов:

а) на которых резко уменьшается скорость движения, преимущественно в связи с недостаточной видимостью и устойчивостью движения. Такие участки, как правило, имеют пониженную пропускную способность;

б) у которых какой-либо элемент дороги не соответствует скоростям движения, обеспечиваемым другими элементами (скользкое покрытие на кривой большого радиуса, узкий мост на длинном прямом горизонтальном участке, кривая малого радиуса в конце затяжного спуска, сужение дороги, скользкие обочины и т.д.);

в) где из-за погодных условий создастся несоответствие между скоростями движения на этих участках и на остальной дороге (заниженное земляное полотно там, где часты туманы, гололед; участки дороги, проходящие по северным склонам гор и холмов или около промышленных предприятий, и т.д.);

г) где возможны скорости, которые могут превысить безопасные пределы (длинные затяжные спуски на прямых, одиночные кривые малого радиуса на дороге, протрассированной кривыми больших радиусов);

д) где у водителя исчезает ориентировка в дальнейшем направлении дороги или возникает неправильное представление о нем (поворот в плане непосредственно за выпуклой кривой, неожиданный поворот в сторону с примыканием второстепенной дороги по прямому направлению);

е) где происходит слияние или перекрещивание транспортных потоков на пересечениях дорог, съездах, переходно-скоростных полосах;

ж) где имеется возможность неожиданного появления пешеходов и транспортных средств с придорожной полосы, (малые населенные пункты, пункты обслуживания, автобусные остановки, площадки отдыха и т.д.);

з) где однообразный придорожный ландшафт, план и профиль способствуют потере водителем контроля за скоростью движения или вызывают быстрое утомление и сонливость (длинные прямые участки в степи)

Проект ***«Повышение безопасности движения на дорожной сети»***, направленный на *снижение уровня риска возникновения ДТП, обусловленного дорожными условиями, посредством реализации комплекса мероприятий по ликвидации и профилактике возникновения опасных участков дорог,* реализуемый в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на 2000—2003 годы» предусматривает, что в состав конкретных проектов должны включаться:

– строительство транспортных развязок в разных уровнях на автомобильных дорогах и железнодорожных переездах;
– строительство обходов городов и населенных пунктов;
– устройство разделительных полос и установка дорожных ограждений;
– устройство искусственного освещения с целью снижения аварийности в темное время суток,
– перевод пешеходного движения на удобные и хорошо оборудованные надземные и подземные переходы,
– устройство обособленных полос движения общественного транспорта;
– обустройство пересечений в одном уровне переходно-скоростными полосами, канализирование движения,
– уширение мостов.

Безопасность перевозок пассажиров и грузов

Для своевременного и безопасного решения задач, связанных с перевозками пассажиров и грузов, необходимо проводить:

– обследование **маршрутов** перед их открытием и в процессе эксплуатации (в том числе обследование железнодорожных переездов, через которые осуществляются перевозки);
– **нормирование скоростей** с учетом условий движения;
– **подбор водителей** для работы на различных маршрутах,
– **составление паспортов маршрутов**, их схем;
– **проведение инструктажей водителей** об особенностях движения на маршрутах;

- использование информации об условиях движения на маршрутах для формирования программ **совершенствования профессионального мастерства водителей**;
- проведение **стажировки водителей** на маршрутах;
- **выбор подвижного состава** для работы на маршрутах;
- **оперативный контроль** за условиями движения (в первую очередь на автобусных маршрутах), принятие в случае необходимости решения о закрытии маршрута или введения определенных ограничений на перевозочный процесс (ограничение скорости движения, отмена графика движения, изменение маршрута, ограничения на время осуществления перевозок и т. д.).

Несмотря на то, что перевозчики не могут непосредственно влиять на условия движения на маршрутах (это прерогатива ГИБДД, дорожных и коммунальных органов), они должны осуществлять постоянный контроль за дорожными условиями, выявлять факторы, обуславливающие повышенную опасность осуществления перевозок, контролировать выполнение дорожными, коммунальными и другими организациями мероприятий по их устранению.

Знание вопросов, связанных с оценкой дорожных факторов, определением их роли в возникновении ДТП необходимо и при проведении служебных расследований этих происшествий.

В настоящее время в предприятиях пассажирского транспорта существует практика обследования автобусных маршрутов, железнодорожных переездов. Эта работа, как правило, проводится совместно с работниками Госавтоинспекции, дорожниками, представителями МПС в период сезонного обследования дорог.

Обследования маршрутов проводятся также при открытии автобусного движения, при нормировании скоростей движения автобусов.

Обследование маршрутов автомобильных перевозок

Решению об открытии каждого нового маршрута должно предшествовать обязательное обследование условий движения на тех участках улиц и дорог, по которым он проходит. ***Целью обследования является выявление опасных участков и факторов, обуславливающих повышенную опасность движения, получение мотивированного заключения об обеспеченном уровне безопасности перевозок и возможности открытия движения, а***

также ограничениях, накладываемых на условия осуществления перевозок в целях обеспечения их безопасности (требования безопасности по обследованию автобусных маршрутов изложены в *«Положении о обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами»*). В первую очередь обследование необходимо проводить при маршрутизированных перевозках пассажиров (автобусные перевозки, перевозки маршрутными такси, вахтовые перевозки), что регламентировано в настоящее время соответствующими документами: *Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (статья 12), Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов*. Требования к городским (равно как и пригородным) маршрутам изложены во «Временных Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации». В то же время, наличие информации об условиях движения на дорогах является *желательным условием* и для тех перевозок, которые носят разовый или нерегулярный характер. В этом случае необходимые сведения могут быть получены в органах ГИБДД, дорожных и коммунальных организациях.

Исходя из общепринятой практики работы автотранспортных и дорожных организаций и ГИБДД, рекомендуется проводить обследование действующих маршрутов не реже двух раз в год (весной и осенью). При выявлении на маршруте недостатков в состоянии, оборудовании и содержании улиц, дорог, искусственных сооружений и т. д., угрожающих безопасности движения, необходимо принимать решения:

– о невозможности открытия движения;

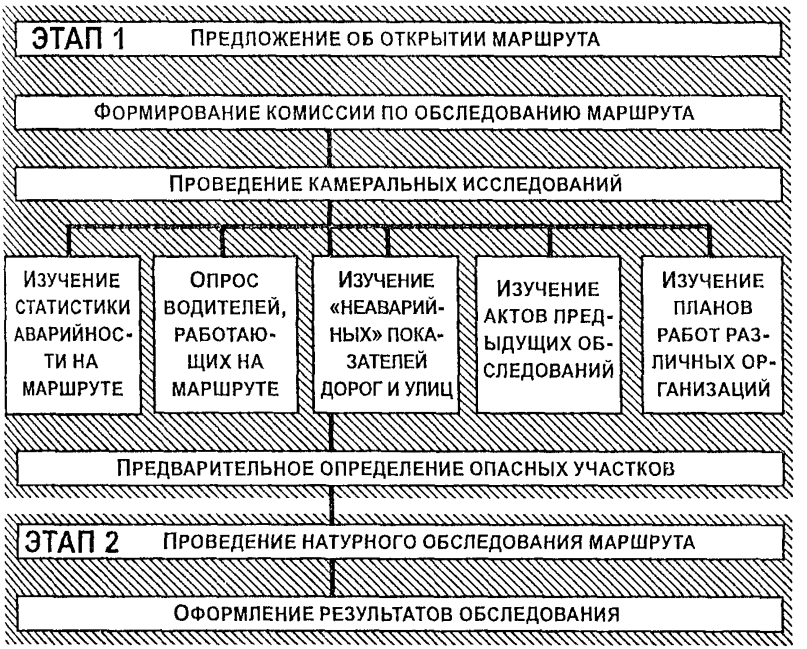
– о прекращении движения *(Руководство по временному прекращению движения автобусов на междугородных и пригородных маршрутах в неотложных случаях, вызванных стихийными явлениями или изменениями дорожно-климатических условий)*;

– о продолжении эксплуатации маршрута с указанием сроков устранения отмеченных недостатков и дополнительных мерах по обеспечению безопасности перевозок до их, (недостатков), устранения.

Для контроля за ходом устранения выявленных при обследовании недостатков, в отдельных случаях, целесообразно устанавливать сроки повторных проверок.

Обследования маршрутов проводят *комиссии, сформированные автотранспортными предприятиями (организациями), осуществляющими перевозки.* Для работы в составе комиссий следует привлекать работников служб эксплуатации и БД этих предприятий, представителей дорожных, коммунальных и других организаций, в чьем ведении находятся соответствующие автомобильные дороги, улицы, искусственные сооружения, железнодорожные переезды, представителей органов ГИБДД.

Основные этапы проведения обследования маршрутов представлены на *схеме.*



Важным этапом обследования является так называемое ***камеральное обследование***, заключающееся в изучении различных до-

ментальных источников, характеризующих условия движения на маршруте. Целью этого этапа работы является априорное выявление участков дорожно-уличной сети, которые характеризуются повышенной опасностью движения и факторов, которые эту опасность определяют. В дальнейшем, при проведении проезда по маршруту, эти участки подвергаются более углубленному изучению.

Вторым этапом обследования является ***проезд по маршруту*** членов комиссии. Для этого целесообразно использовать транспортное средство того же типа, который будет эксплуатироваться на маршруте. При проезде по маршруту члены комиссии путем визуального осмотра и инструментальных измерений определяют наличие и состояние инженерного оборудования, уровень содержания дорог и улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов и на основе этого дают оценку соответствия их требованиям безопасности движения, установленным соответствующими нормативными документами. При обследовании проверяется также выполнение мероприятий, предусмотренных по результатам предыдущего обследования маршрута. Устанавливаются причины невыполнения намеченных ранее работ. Если отмеченные ранее недостатки не устранены и состояние дороги угрожает безопасности движения, комиссией может быть принято решение о прекращении движения на маршруте. При обследовании маршрута может проводиться сбор информации, необходимой для расчета (или уточнения) нормативов скорости, а также для составления паспортов маршрутов и железнодорожных переездов.

Характеристика маршрута — паспорт, содержит: наименование маршрута, его протяженность, схему с обозначением линейных и дорожных сооружений, описание состояния дороги, описание опасных участков, расстояние между остановочными пунктами, стоимость проезда, режим работы транспорта на маршруте.

Выявление опасных участков автомобильных дорог

Статистика аварийности демонстрирует, что на сети дорог ДТП распределяются неравномерно. Имеются отдельные участки (очаги ДТП), характеризующиеся значительно более высоким уровнем аварийности (до 90% ДТП).

Методы выявления опасных участков дорог, связанные с исследованием статистики аварийности базируются на использова-

нии абсолютных данных об аварийности, удельных показателей (число ДТП на пробег или на единицу длины участка), при этом учитываются тяжесть последствий происшествий и обусловленный ими ущерб. Широкое применение получил *метод пороговых значений* (в силу своей доступности). При этом методе очаг ДТП оценивается по количеству происшествий на определенном участке дороги за установленный период времени (варьируется от 1 мес. до 5 лет, городские участки – 1–2 года, 300—400 метров, внегородские участки – 3 года, до 1 км.). С целью выявления опасных участков дорог и улиц обычно применяются *методы топографического анализа аварийности* и, в частности, построение линейных графиков аварийности.

Анализ участков улично-дорожной сети на основе статистики аварийности необходимо дополнить анализом «псаварийных» показателей, характеризующих опасность движения – *коэффициент безопасности* ($К_б$) и *аварийности* ($К_а$). Коэффициент безопасности представляет соотношение скорости, обеспечиваемой участком дороги к максимальной скорости въезда автомобиля на этот участок, а коэффициент аварийности итоговую составляющую (сумму) отношения количества ДТП на участках с различными параметрами элементов плана и продольного профиля дороги к количеству ДТП на эталонном участке. Значения коэффициента безопасности сведены в таблицу с определением степени опасности участка дороги, значения итогового коэффициента аварийности следующие: безопасные участки дорог – 15–20, опасные – 25–40, очень опасные – 50–70. Широкое применение в практике имеет *метод анкетирования водителей* (выявление характерных недостатков в организации маршрутов перевозок, и факторов способствующих возникновению ДТП) Анкетирование позволяет с минимальными затратами времени и средств получить достаточно исчерпывающую информацию об условиях движения на маршруте.

Нормирование режимов движения

Нормирование режимов (скоростей) движения автомобилей на маршруте заключается в ***определении оптимальных норм времени рейса***, что является одним из важных компонентов безопасной организации перевозок пассажиров и сохранности грузов.

Нормирование проводится *при открытии маршрута, при изменении его трассы, замене подвижного состава, изменении условий движения.*

На действующих маршрутах нормирование скоростей движения проводят в следующие сроки:

– на междугородных, городских и пригородных – один раз в два года;
– на горных маршрутах и приравненных к ним – не реже двух раз в год (в весенне-летний период и осенне-зимний).

Нормирование режимов движения позволяет повысить безопасность и регулярность движения, более эффективно использовать подвижной состав, (сократить время на поездку (доставку груза) и т.д.

Качественный показатель – ***допустимая скорость при условии обеспечения безопасности движения*** зависит от многих факторов:

– эксплуатационно-технических качеств автомобилей;
– геометрических параметров дороги (уклоны, повороты, ширина проезжей части) и ее состояния;
– интенсивности транспортного потока;
– соблюдения правил дорожного движения;
– метеологических условий и времени суток;
– наличия специфических условий, требующих снижения скорости транспортного средства (пешеходные переходы, перекрестки, железнодорожные переезды и др.).

Нормирование скоростей движения проводится в летних условиях, а на осенне-зимний период полученные нормы корректируются. Замеры проводятся одним из следующих методов:

– при помощи хронометражных наблюдений за режимом движения,
– передвижной лабораторией на базе грузового автомобиля или автобуса.

При первом методе хронометражные наблюдения ведутся непрерывно, в течение всего времени работы автомобилей на маршруте. Для получения достаточного количества исходных данных необходимо проводить 4—6 замеров.

Время рейса транспортного средства складывается из времени движения на маршруте (разгон, установившееся движение, торможение) $t_{дв}$, времени простоя на промежуточных $t_{по}$ и конечных $t_{ко}$ остановочных пунктах маршрута:

$$t_р = t_{дв} + t_{по} + t_{ко}$$

Расчетное время рейса определяется по выражению:

$$t=(3t_{min}+2t_{max})/5,$$

где t_{min}, t_{max} – продолжительность времени рейса соответственно при наиболее и наименее благоприятных условиях движения на маршруте.

Скорость движения (техническая или эксплуатационная) определяется с учетом длины маршрута и времени движения или времени рейса соответственно.

Для осенне-зимнего периода полученные значения скорости снижаются на 10—15 % в зависимости от районов эксплуатации автомобилей и условий движения.

При осенних обследованиях целесообразно также определять готовность дорожно-эксплуатационных, коммунальных и других организаций, обслуживающих соответствующие участки дорог и улиц, к эксплуатации дорог и улиц в зимний период (наличие и состояние снегоочистительной техники, наличие запасов противогололедных материалов на опасных участках дорог, создание отрядов патрульной службы и организация их работы и т. д.).

После завершения обследования его результаты оформляются комиссией в форме акта, в котором указываются выявленные недостатки и необходимые мероприятия по их устранению, сроки проведения этих мероприятий, ответственные исполнители работ, а также выводы комиссии о возможности продолжения эксплуатации маршрута (или об открытии нового маршрута).

К актам обследования целесообразно прилагать **фотографии опасных участков, железнодорожных переездов** и т. д.

Постоянный контроль за условиями движения на обслуживаемых маршрутах является важным направлением деятельности служб АТП по повышению безопасности перевозок. Планомерная и целенаправленная работа по выявлению и устранению дорожных факторов, способствующих повышенной опасности движения, по использованию полной и объективной информации о маршрутах при разработке технологий перевозок, организации профилактической работы с водителями, по своевременному закрытию маршрутов или принятию мер по ограничению движения при неблагоприятных дорожных и погодно-климатических условиях, по пра-

вильному определению нормативов скорости – все это позволяет, согласно экспертной оценке, снизить потери на 15–20%.

5.3. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ

Дорожно-транспортные происшествия на переездах представляют особую группу среди всех ДТП в Российской Федерации. Это обусловлено тем, что на переездах такие происшествия характеризуются, как правило, высоким уровнем травматизма и значительными материальными потерями. По данным ВНИЦБД ГИБДД МВД России, если в среднем по стране в 100 ДТП получают травмы 129 человек, то при совершении 100 ДТП в местах пересечения автомобильных и железных дорог число пострадавших составляет 164 человека. Например, в 1997 году было зарегистрировано 433 таких ДТП (*прирост по сравнению с предыдущим годом составил +6,6%*), в которых погибло 127 (*+2,4%*) и пострадало 377 (*+8,6%*) человек. Материальный ущерб только железных дорог составил 14,7 млн.рублей.

В соответствии с пунктом 3.25 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ), утвержденных Министерством путей сообщения 26.04.93 г. № ЦРБ/162, ***переезды в зависимости от интенсивности движения*** железнодорожного и автомобильного транспорта **делятся на четыре категории.**

Инструкция по эксплуатации железнодорожных переездов (утверждена МПС в 1991 году № ЦП/4866) устанавливает условия категорийности переездов, которые приведены в *табл.*

Интенсивность движения поездов по главному пути[1] (суммарно в двух направлениях) поезд/сут.	Интенсивность движения тс [2] (суммарная в двух направлениях) авт/сут				
	До 200	201-1000	1001-3000	3001-7000	Более 7000
До 16 включительно, а также по всем станционным и подъездным путям	IV	IV	IV	III	II
17–100	IV	IV	III	II	I
101–200	IV	III	II	II	I
Более 200	III	II	II	I	I

Примечания к таблице:

[1] Главные пути – пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов и, как правило, не имеющих отклонения на стрелочных переводах.

[2] авт/сут – в приведенных единицах. Коэфициенты приведения интенсивности движения различных транспортных средств к легковому автомобилю даны в Таблице 2 СНиП 2.05.02-85 на стр.2.

К I категории относятся также переезды, расположенные на пересечениях железных дорог, где осуществляется движение поездов со скоростью более 140 км/ч, независимо от интенсивности движения транспортных средств по автомобильной дороге.

Согласно пункта 3.24 ПТЭ ***по оборудованию переездов переездной сигнализацией или обслуживанию дежурным работником железной дороги***, переезды подразделяются на **регулируемые и нерегулируемые**.

К **регулируемым** относятся переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, (*переездная сигнализация — общее название применяющихся на железнодорожных переездах систем сигнализации*) извещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда, или обслуживаемые дежурным работником (*переезд, обслуживаемый дежурным работником — ранее именовался «охраняемый переезд», и, соответственно, переезд, не обслуживаемый дежурным работником – «неохраняемый переезд»*).

К **нерегулируемым** относятся переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурными работниками.

По месту расположения переезды подразделяются:

общего пользования — на пересечениях железнодорожных путей МПС общего пользования с автомобильными дорогами общего пользования;

необщего пользования — на пересечениях железнодорожных путей МПС с автомобильными дорогами отдельных предприятий или организаций (независимо от форм собственности).

Результаты анализа категорийности переездов свидетельствуют о следующем: за период 1992–1996 годы при общем сокращении количества переездов на 531 (на 3,37%) количество переездов I ка-

тегории уменьшилось на 57 (на 9,34%), II категории – на 228 (на 14,6%), III категории – на 247 (на 10,5%). При этом количество переездов IV категории если и осталось на уровне 1992 года, то в сравнении с 1993, 1994 и 1995 годами неуклонно снижалось. Контраста ради, следует отметить, что в Германии, с 1906 года, при проектировании магистральных железных дорог исключаются развязки в одном уровне согласно инструкции, появившейся на основании специального правительственного решения.

Существующая система классификации железнодорожных переездов не даёт объективной картины об их технических параметрах, что, в свою очередь, не позволяет реально оценить возможность конкретного практического применения переезда, например, разработчикам маршрута транспортировки груза на стадии предварительной проработки задачи. В дополнение к существующей системе, уместным выглядит создание автоматизированной информационно-поисковой системы, содержащей параметры переезда в соответствии с реквизитами «карточки на железнодорожный переезд». При оценке условий безопасности пересечения конкретного железнодорожного переезда актуальна информация о: ширине и длине переезда, количестве пересекаемых путей, оборудовании переезда заградительными устройствами, материале настила переезда, высоте подвески контактного провода и т.п.

В соответствии с Инструкцией по эксплуатации железнодорожных переездов обслуживание переездов, оборудованных переездной сигнализацией, дежурным работником устанавливается только на переездах:

I категории;

– расположенных на участках с движением поездов со скоростью более 140 км/ч;
– расположенных на пересечениях главных путей с дорогами, по которым осуществляется трамвайное или троллейбусное движение, II категории;
– расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов/сут. и не оборудованных автоматической светофорной сигнализацией с бело-лунным мигающим сигналом (огнем) и автоматическим контролем неисправности устройств переездной сигнализации у дежурного по станции (поездного диспетчера).

Обслуживание переездов, не оборудованных переездной сигнализацией, дежурным работником устанавливается только на переездах:
- при пересечении автомобильной дорогой трех и более главных железнодорожных путей;
- если переезд II категории имеет *неудовлетворительные условия видимости*, а на участках с интенсивностью движения более 16 поездов/сут – независимо от условий видимости;
- если переезд III категории имеет *неудовлетворительные условия видимости* и расположен на участке с интенсивностью движения более 16 поездов/сут, а при расположении на участках с интенсивностью более 200 поездов/сут – независимо от условий видимости.

Обслуживание остальных переездов не обязательно.

В соответствии с ГОСТ Р 50597-93 на переездах без дежурного водителям транспортных средств, находящимся на удалении не более 50 м от ближнего рельса, должна быть обеспечена ***видимость*** приближающегося с любой стороны поезда в соответствии с нормами, указанными в *табл.*

Скорость движения поезда, км/ч	121–140	81–120	41–80	26–40	25 и менее
Расстояние видимости, м, не менее	500	400	250	150	100

Примечание: принимается максимальная скорость движения поездов, установленная на подходах к переезду

При проектировании вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог общего пользования и подъездных дорог к промышленным предприятиям на переездах железных дорог должна быть обеспечена видимость, при которой водитель автомобиля, находящегося от переезда на расстоянии не менее расстояния видимости для остановки автомобиля, мог видеть приближающийся к переезду поезд не менее чем за 400 м, а машинист приближающегося поезда мог видеть середину переезда на расстоянии не менее 1000 м (СНиП 2.05.02-85, п.5.17, стр. 14).

Примечание: Наименьшие расстояния видимости для остановки приведены в Табл.10 СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги. Нормы проектирования».

Переезды, обслуживаемые дежурными работниками, должны быть оборудованы шлагбаумами, а дежурство на них устанавливается, как правило, круглосуточно. Круглосуточное дежурство должно осуществляться на переездах, оборудованных автоматическими, полуавтоматическими шлагбаумами и электрошлагбаумами.

За последние годы неуклонно повышается техническая оснащенность переездов. Увеличено количество переездов, оборудованных *автоматическими шлагбаумами* и *автоматической светофорной сигнализацией* (+2,5%), *электрошлагбаумами с оповестительной сигнализацией* (+4,9%), *электрическим освещением* (+2,3%). *(данные 1996 года)*

Оказывает существенное влияние на повышение безопасности движения оборудование переездов, обслуживаемых дежурными работниками, *поездной радиосвязью*. Общее количество подобных переездов достигло 60%. Это позволяет в случае угрозы безопасности движения на таком переезде, дежурному по переезду, прибегнув к радиосвязи предупредить машинистов поездов и (или) дежурного по ближайшей станции (поездного диспетчера) о необходимости принятия мер. Кроме того, увеличено количество переездов, обслуживаемых дежурными работниками, оборудованных так называемой *заградительной сигнализацией для поездов*, что позволяет дежурному по переезду в случае экстремальной ситуации включить на заградительном свстофоре красный сигнал машинисту поезда, проинформировав последнего о возникновении «нештатной» ситуации.

К **основным причинам ДТП на переездах** следует отнести следующие:

1. *на переездах, необслуживаемых дежурными работниками:*

– ошибки водителей транспортных средств при оценке дорожной обстановки;
– попытки «проскочить» перед приближающимся к переезду поездом, неподчинение требованиям переездной сигнализации с запрещающим сигналом;
– неисправность транспортного средства;

2. *на переездах, обслуживаемых дежурными работниками:*

– личная недисциплинированность водителей транспортных средств, беспечность и преступная халатность. Практически все

ДТП на таких переездах происходят по причине объезда водителями закрытых шлагбаумов, что составляет более 98% ДТП.

Первопричина нарушений — неоправданно высокий уровень потерь времени при простоях автотранспортных средств на железнодорожных переездах — по результатам обследования железнодорожного переезда 6 км Москва—Нижний Новгород Московско-Горьковской дистанции пути Московской железной дороги (130 авт/час, 10—12 поездов/час), было установлено, что потери автотранспорта от непроизводительных простоев на железно-дорожном переезде за год составили 1,3 млн. рублей. (МАДИ, 1999 г.)

Сложившаяся обстановка на переездах с обеспечением безопасности движения поездов и транспортных средств требует проведения ***профилактических мер по следующим основным направлениям:***

- повышение эффективности профилактической и воспитательной работы с водительским составом по предупреждению нарушений правил проезда железнодорожных переездов на основе системного и комплексного подхода к этой важнейшей проблеме. Это в равной мере относится и к дежурным по переезду;
- внедрение на переездах устройств, обеспечивающих дополнительную информацию для участников дорожного движения о сторонах приближения к переезду поездов;
- создание и оборудование переездов устройствами заграждения от несанкционированного въезда на переезд транспортных средств[1];

[1] Устройство заграждения железнодорожного переезда – 4 барьера-автомата, вмонтированные в проезжую часть автомобильной дороги на одном уровне с её покрытием. При запрещающем сигнале переездной сигнализации их крышки поднимаются в сторону приближающегося автотранспорта, на высоту полметра, перегораживая проезжую часть дороги полностью. Если транспортное средство оказалось в границах переезда, после его открытия, впереди по ходу расположенная крышка под воздействием колес примет горизонтальное положение и позволит освободить переезд. УЗП оснащено датчиками обнаружения ТС в зоне переезда, активными в ситуации когда переезд открыт (для железнодорожного транспорта) и посылающими запрещающий сигнал на железнодорожные светофоры (машинисту локомотива) при обнаружении ТС в границах переезда.

– обеспечение заблаговременной информированности машинистов локомотивов о свободе (загромождении) переезда;
– установка устройств, обеспечивающих эвакуацию в кратчайший срок транспортного средства, вынужденно остановившегося на переезде в пределах габарита железнодорожных путей;
– оборудование переездов устройством автоматической документированной регистрации транспортных средств, водители которых нарушили правила проезда переезда;
– укладка настила переезда из материалов повышенной износостойкости и исключающих образование гололеда и разрушения настила колесами ТС;
– применение других технических средств, направленных на повышение безопасности движения на переездах.

За прошедшие 1997–1998 годы на сети железных дорог устройствами автоматики оборудованы 72 переезда (107% от плана), 77 переездов (124% от плана) оборудованы устройствами заграждения от несанкционированного въезда на переезд транспортных средств. На 260 переездах (124,4% от плана) уложен настил из резино-технических материалов, имеющий лучшие технические и эксплуатационные показатели.

За этот период введено в эксплуатацию 29 путепроводов (45,3% от плана), что способствовало закрытию 872 переездов.

Оборудование только одного переезда автоматической переездной сигнализацией обходится в 450 тыс. рублей, устройством заграждения (УЗП) – 500 тыс. рублей.

На основании анализа состояния безопасности движения на железнодорожных переездах сформулированы ***основные направления в решении проблем, связанных с сокращением аварийности***. К ним следует отнести:

Применение дополнительных устройств и средств, направленных на предупреждение ошибок участников дорожного движения в оценке обстановки на переезде и последующих неправильных действий.

1. Внедрение световых (в последующем и звуковых) указателей сторон приближения к переезду поезда, установленных на подходах к переезду для дополнительной информации участников дорожного движения, а также дежурного по переезду.

2. Установка дополнительных переездных светофоров, дублирующих показание основных, на левой стороне дороги по направлению движения транспортных средств и на выходе из границ переезда.
3. Установка на брусьях шлагбаумов с обеих сторон световозвращателей красного цвета.
4. Дополнительное оборудование брусьев шлагбаумов приборами «красный мигающий огонь» при аналогичных огнях переездных светофоров в сторону автомобильной дороги.
5. Укладка в дорожное покрытие на подходах к переездам и в его границах (кроме настилов) асфальта светлых тонов.

Создание на подходах к переездам и в их границах условий, способствующих повышению внимания водителей транспортных средств к дорожной обстановке, условий, которые отличны от привычных.

1. По краям проезжей части дороги за 50 м от границ переезда, должно устанавливаться ограждение парапетного типа.
2. Дорожная разметка на подходах к переезду должна быть выполнена из световозвращающих материалов.
3. На направляющих (сигнальных) столбиках должны быть установлены световозвращающие устройства.
4. Для разделения транспортных потоков должна предусматриваться установка двухсторонних ограждений (по оси проезжей части дороги) железобетонной конструкции с тумбами на концах и дорожными предписывающими знаками 4.2.1 «Объезд препятствия справа».
5. Дорожные знаки на подходах к переезду и в границах переезда должны иметь внутреннее или внешнее освещение.
6. Для обозначения места, где остановка и стоянка транспортных средств запрещена, должна быть нанесена горизонтальная дорожная разметка (в соответствие с пп. 12.4 и 12.5 Правил дорожного движения) с использованием линий 1.4 и 1.10 (ГОСТ 13508-74 и ГОСТ 23457-86).
7. Дорожная разметка должна быть нанесена в границах переезда.
8. При оборудовании переезда автоматическими устройствами документируемой регистрации нарушений правил проезда пере-

езда на подходах к переезду должны устанавливаться информационные щиты.

Применение технических средств, направленных на предупреждение, уменьшение или исключение возможных последствий от ошибочных действий или нарушений правил проезда переездов участниками дорожного движения или при дорожно-транспортном происшествии на переезде.

1. Применение материалов в конструкции настила переезда, не допускающего образование гололеда, или разрушение его (настила) колесами транспортных средств.
2. Создание системы контроля за наличием препятствий для движения поезда на переезде с оперативной передачей соответствующей информации машинисту поезда.
3. Разработка механизированного устройства, обеспечивающего в кратчайший срок эвакуацию вынужденно остановившегося транспортного средства за пределы габарита подвижного состава железной дороги (например, электролебедка с тросом и др.).

Применение эффективного устройства заграждения переезда от несанкционированного въезда в его границы транспортного средства при закрытых шлагбаумах и красных сигналах переездных светофоров.

1. Оснащение переездов шлагбаумами, обеспечивающими полное перекрытие правой проезжей части (до осевой линии) дороги.
2. Оснащение переездов шлагбаумами с поэтапным перекрытием всей проезжей части дороги: вначале – правую сторону по направлению движения транспортного средства, затем – левую. Последовательность открытия брусьев – обратная.
3. Обеспечить дальнейшее внедрение на железных дорогах устройства заграждения переезда (УЗП) с барьерами-автоматами (разработка Уральского отделения ВНИИЖТ).

Применение устройств автоматической регистрации (документированной) транспортного средства, водитель которого нарушил правила проезда через переезд.

1. Расширить опыт применения устройства автоматизированного документированного учета нарушений водителями транспортных средств правил проезда через переезд (Система «Фодоком-1).

2. Продолжить оборудование переездов средствами связи с органами ГИБДД МВД на местах.

Оборудование переездной сигнализации устройством, обеспечивающим сокращение простоев транспортных средств у закрытых для движения переездов.

1. Разработать устройство, обеспечивающее постоянное оптимальное время работы переездной сигнализации независимо от скорости следования поезда к переезду.

Укладка настилов переездов из материалов повышенной износостойкости, обладающих повышеннным коэфициентом сцепления колеса с поверхностью и исключающих образование гололеда.

(повышение гарантированно безопасной скорости пересечения ж/д переезда)

1. Оснащение железнодорожных переездов настилами из резинотехнических материалов, наиболее перспективных по эксплуатационным параметрам и параметрам безопасности:
   – расчетный срок эксплуатации – 10—12 лет;
   – ежегодные расходы на эксплуатацию – до 3-х тыс. рублей;
   – высокотехнологичность конструкции в ремонте и обслуживании;
   – поверхность настила расположена в одном уровне с головками рельсов железной дороги;
   – предотвращение образования снежного наката и обледенения рабочей поверхности настила.

Установка дополнительных средств сигнализации на переездах, обслуживаемых дежурными работниками, для их применения при нештатных ситуациях на переезде.

1. Оборудование переездов, обслуживаемых дежурными работниками, специальными средствами сигнализации (маячком красного цвета и сиренами автомобильного типа) для применения в случаях угрозы безопасности движения и личной безопасности дежурного по переезду.
2. Оборудование переездов устройством контроля исправности переездной сигнализации у дежурного по ближайшей к переезду станции (или у поездного диспетчера).

В *табл.* сведен (*для удобства и сравнения*) перечень устройств и оборудования переездов в зависимости от типа и способа их обслуживания.

Устройство и оборудование переездов	Переезды предл-ется. оборудовать	
	без деж.	с деж.
Световые и звуковые указатели сторон приближающихся к переезду поездов —	+	+
Дополнительные переездные светофоры, дублирующие показание основных, установленные на левой стороне дороги на входе–выходе из границ переезда —	+	–
Световозвращатели красного цвета на обеих сторонах шлагбаумов —	+	–
Красные мигающие огни на брусьях шлагбаумов, дублирующие красные огни переездных светофоров —	+	–
Звуковой сигнал на новой основе (вместо звонкового прибора) —	+	+
Асфальтовое покрытие светлых тонов на подходах к переездам и в его границах (исключая настил) —	+	+
Постоянное оптимальное время работы переездной сигнализации от начала подачи извещения до вступления поезда на переезд —	+	+
Полное перекрытие брусьями шлагбаума проезжей части переезда до осевой линии дороги —	+	–
Поэтапное перекрытие брусьями шлагбаума всей проезжей части дороги: вначале правую сторону дороги по направлению движения, затем – левую. Последовательность открытия брусьев – обратная —	+	–
Заграждение переезда «барьерами-автоматами» (предл. УралВНИИЖТ) —	+	–
Документированная регистрация нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств на переезде (система «Фодоком») —	+	–
Средства связи переездного поста с органами ГИБДД МВД —	+	–
Ограждение парапетного типа по краям проезжей части дороги за 50 м от переезда —	+	+
Дорожная разметка на подходах к переезду из световозвращающих материалов —	+	+
Световозвращающие устройства на направляющих (сигнальных) столбиках —	+	+
Двухстороннее ограждение железобетонной конструкции по оси проезжей части дороги с тумбами на торцах и дорожным предписывающим знаком 4.2.1 «Объезд препятствия справа» —	+	–
Горизонтальная дорожная разметка в местах, где остановка и стоянка транспорта запрещена —	+	+
Дорожная разметка в границах переезда —	+	+
Информационный щит о применении на переезде системы «Фодоком» —	+	–
Настил из материалов, обладающих повышенным коэффициентом сцепления колеса транспортного средства с поверхностью настила и недопускающих образования гололеда —	+	+
Устройство, обеспечивающее оперативную информацию для машиниста о наличии препятствия на переезде —	+	+
Устройство, обеспечивающее эвакуацию транспортного средства, вынужденно остановившегося на переезде, в возможно короткие сроки —	+	–
Специальные средства сигнализации: проблесковый маячок красного цвета и сирена автомобильного типа —	+	–
Контроль исправности переездной сигнализации у дежурного по станции и поездного диспетчера —	+	–

РАЗДЕЛ 6 ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ ВОДИТЕЛЬСКОГО СОСТАВА

6.1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЯ НАДЕЖНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

В системе обеспечения безопасности движения надежность водителя играет существенную, а в ряде случаев и ситуаций, основную роль. Известно, что от 70–80% ДТП происходит по вине водителей автомобилей. Поэтому повышение профессиональной надежности водителей является одним из важнейших направлений деятельности по профила ктике и снижению уровня аварийности на автомобильном транспорте.

При определении понятия «надежность» в применении к трудовой деятельности водителя можно с известной степенью приближения использовать аналогию с надежностью техническсой системы. В этом случае надежность рассматривается как способность действовать в соответствии с определенными требованиями профессии как в обычных (штатных), так и в критических ситуациях в течение некоторого промежутка времени. Очевидно, что понятие надежности не будет полным, если не принимать во внимание тот «запас прочности», которым должен обладать водитель и, который гарантирует его от ошибок в случае усложнения транспортной ситуации. Дело в том, что сама по себе констатация успешной деятельности водителя в штатных условиях абсолютно не свидетельствует о возможности сохранения надежности при возникновении экстренных, критических ситуаций или при необходимости исполнения деятельности сверх ее обычной продолжительности, или, наконец, при ухудшении состояния самого водителя.

В конечном итоге надежность водителя определяется:
– профессиональной подготовленностью и опытом вождения;

– состоянием здоровья;
– психологическими и физиологическими особенностями;
– степенью утомления;
– состоянием организма обусловленного приемом лекарственных и наркотических препаратов, алкоголя.

6.2. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ

Одним из важных практических вопросов безопасности движения является совершенствование профессиональной подготовки водителей.

Существующая практика обучения в специальных образовательных учреждениях дает водителям базовое образование, в результате которого они получают основные навыки управления автомобилем, некоторое представление об основных моментах безопасности движения и об устройстве автомобиля. Настоящий опыт управления автомобилем водители приобретают уже в условиях реального движения методом проб и ошибок, т.е. путем самообучения.

Анализ ошибок, ставших причиной аварий на автомобильном транспорте, позволяет установить, что они совершаются, в основном, в тех случаях, когда дорожная обстановка складывается таким образом, что водитель по целому ряду причин не в состоянии с ней справится, т.е. его профессиональная подготовка оказывается недостаточной для совершения правильных действий и безопасного выхода из создавшейся ситуации. Широкий круг понятий, отражаемых термином «недостаточная профессиональная подготовка», проявляется чаще всего в критических режимах работы, в так называемых экстремальных ситуациях. Это выражается в нарушениях логической структуры управляющих действий, а также в увеличении времени их выполнения. Этот факт кажется парадоксальным, если принять во внимание, что сложность некоторых обычных режимов управления автомобилем значительно превосходит по объективной трудности алгоритма и по временным параметрам их выполнения те режимы, с которыми водитель сталкивается в критических ситуациях. Однако кажущаяся парадоксальность на-

ходит свое логическое объяснение, если учесть, что действия, выполняемые водителем при обычном «нормальном» режиме управления автомобилем производится им многократно, систематически, усваиваются в процессе обучения и закрепляются на практике. Последнее приводит к выработке прочных и гибких навыков их выполнения. С большинством же алгоритмов управления, необходимых для реализации в экстремальных ситуациях, водитель может до определенного момента и не встретиться. Поэтому автоматические навыки работы в таких ситуациях закрепиться в повседневной практике управления автомобилем не могут. Кроме того, события на дороге, свидетельствующие о возникновении аварийной ситуации разворачиваются в очень быстром темпе и несут такую информационную и эмоциональную нагрузку, что у неопытного водителя это приводит к дезорганизации деятельности, затрудняет ее и даже может полностью затормозить. Опытные же водители в этих случаях несмотря на наличие комплекса отрицательных эмоций, действуют автоматически, причем до такой степени, что впоследствии с трудом могут вспомнить почему они действовали так, а не иначе.

Таким образом, методология подготовки водителя имеет два существенных недостатка. Во-первых, процесс приобретения настоящего водительского опыта растягивается на длительное время (5–7 лет), а, во-вторых, он чреват серьезными опасностями для самого водителя, а подчас может стоить ему жизни.

В связи со всем вышеизложенным становится ясным, что проблема укрепления надежности водителя может быть решена путем существенного пересмотра программ обучения водителей путем включения в курс подготовки занятий по формированию и закреплению автоматических навыков управления автомобилем в критических ситуациях.

Проблема превращения стихийного обучения водителя навыкам поведения в критических ситуациях в управляемый, более сконцентрированный по времени и безопасный процесс, в некоторых странах (США, Канада, Швейцария, Германия) решается путем создания специальных курсов безопасного вождения или курсов повышения квалификации на базе крупных автотранспортных фирм и компаний, в которых видное место отводится инди-

видуальному обучению водителей с упором на отработку навыков управления автомобилем в условиях критических ситуаций.

В НИИАТ, в 80-х гг., была разработана программа, так называемого «ситуационного» обучения. Суть ее в том, что объектом изучения являлись дорожно-транспортные ситуации повышенной опасности, а предметом – ошибки водителей, приведшие к происшествиям, признаки и особенности, по которым можно заранее определить возможную опасность, прогнозирование динамики перехода опасной ситуации в аварийную.

Как показала зарубежная и отечественная практика, этот метод дает определенный позитивный эффект, однако на современном этапе он требует нового методологического подхода, поскольку одно дело теоретически знать признаки той или иной потенциально опасной ситуации и способы выхода из нее, а другое – на практике выработать автоматический навык правильного управления автомобилем в стремительно развивающейся критической ситуации. Как следует из опыта подготовки операторов на других видах транспорта как у нас, так и за рубежом, наиболее эффективным является использование ситуационного обучения с применением технических средств, таких как специализированные автотренажеры, оборудованные соответствующими имитаторами отказов и аварийных ситуаций при обязательном наличии устройств обратной связи, постоянно обеспечивающих водителю оценку его действий.

Следующим этапом такой подготовки являются отработка навыков на автодромах, т.е. в условиях максимально приближенных к реальной деятельности.

В качестве рекомендаций приводим следующую схему организации процесса подготовки водителей к действиям в критических ситуациях (табл.).

6.3. РАБОТА С ВОДИТЕЛЯМИ НА ПРЕДПРИЯТИИ

Обеспечение профессиональной надежности водительского состава на предприятии согласно Положению об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и гру-

Наименование этапа тренировок	Содержание этапа	Цель тренировок
Учебный (тренажерная)	Ознакомление и обучение действиям в критических ситуациях на фоне вождения	Формирование представлений о пространственно-временной структуре комплекса действий в критических ситуациях
Учебно-тренировочный (тренажерная)	Тренировка действий на высоких скоростях движения. То же с включением обратной связи до стабилизации навыка (по скорости и точности действий)	Формирование и развитие гибких сенсомоторных схем действия в условиях дефицита времени. Отработка пространственно-временной структуры комплекса управляющих действий в критических ситуациях
Тренировочный (тренажерная и автодромная)	Закрепление и периодическая тренировка сформированных способов управления автомобилем в экстренных критических ситуациях	Актуализация и закрепление структуры комплекса управляющих действий. Закрепление навыков деятельности в экстренных критических ситуациях в условиях автодрома

зов (Утверждено приказом Минтранса РФ от 09.03.1995 г., №27) начинается со стажировки водителей, включает в себя также ежегодные занятия по повышению профессионального мастерства и различные виды инструктажей.

Стажировку водителей проводят в обязательном порядке при поступлении на работу в организацию после окончания учебы, а также с водителями, имевшими перерыв в водительской деятельности более одного года или с водителями, переведенными на новый тип транспортного средства, новый вид перевозок или при изменении маршрута перевозок.

Стажировка водителей должна проводиться в реальных условиях движения и имеет своей целью ознакомить водителя на практике с особенностями и спецификой перевозок в конкретном предприятии. Стажировка проводится под руководством водителя-наставника, имеющего свидетельство (лицензию) на право стажировки водителей.

Повышение профессионального мастерства водителей осуществляется путем организации занятий с необходимой для обеспечения безопасности движения периодичностью, но не реже одного раза в год по специальным учебным планам и программам Особое внимание должно уделяться навыкам прогнозирования и предупреждения опасных дорожно-транспортных ситуаций и отработке приемов управления автомобилем в критических ситуациях. В результате занятий водители должны не только получать необходимые знания и навыки, но и научиться критически переосмысливать стиль своего поведения в дорожном движении и потенциальную опасность нарушений Правил дорожного движения и ошибочных действий.

Проведение инструктажей с водительским составом является одним из важных направлений в общей системе обеспечения надежности водителей, поддержания необходимого уровня их информированности об особенностях движения на маршрутах организации. Инструктажи водителей подразделяются на вводный, предрейсовый, сезонный, периодический и специальный.

Вводный инструктаж дает общее представление об организации, об особенностях видов перевозок и маршрутов. Предрейсовый инструктаж детально уведомляет водителя о характере предстоящего маршрута, о режимах движения, стоянках (остановках), об охране транспортных средств. Сезонный – об особенностях обеспечения безопасности движения при сезонных изменениях погодных и дорожных условий. Периодический – знакомит водителя с изменениями в нормативно-правовых документах, регулирующих права и обязанности водителя, напоминает водителю о правильных действиях в критических ситуациях, специальный – знакомит водителей с оперативной информацией в отношении специфики работы в случаях резкого ухудшения погодных условий, стихийных бедствий, катастрофах в районе прохождения маршрутов организации.

6.4. МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.4 1. Предварительные и периодические медицинские освидетельствования водителей

Согласно 1 части статьи 23 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (от 10.12.95г. ФЗ № 196) медицинское обеспечение безопасности дорожного движения заключается в обязательном медицинском освидетельствовании и переосвидетельствовании кандидатов в водители и водителей транспортных средств, а также в проведении предрейсовых, послерейсовых и текущих медицинских осмотров водителей. Необходимость обеспечения своевременного прохождения водителями медицинского освидетельствования и контроля состояния здоровья перед выездом на линию содержится также в п.2.3.7. и 2.3.8 Требований по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемых при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте (Утв. Министерством транспорта Российской Федерации 30.03.94 г. № 15).

Основной целью указанных медосмотров является определение у водителей медицинских противопоказаний и ограничений к водительской деятельности.

Предварительные и периодические медосмотры водителей всех категорий проводятся медицинскими водительскими комиссиями (далее – МВК). МВК должна иметь лицензию на право проведения экспертизы пригодности к водительской деятельности.[1] МВК создаются территориальными органами управления здравоохранением субъектов Российской Федерации или руководителями лечебно-профилактических учреждений и их работа осуществляется в соответствии с медицинскими регламентами, определенными приказом Минздрава СССР от 29.09.90 № 555 «О совершенствовании системы медицинских осмотров трудящихся и водителей индивидуальных транспортных средств». Указанным приказом предусмотрены различные сроки проведения таких ос-

[1] п.10 Перечня видов медицинской деятельности, подлежащих лицензированию. Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 29.04.98 г. № 142.

могров для водителей транспортных средств в зависимости от возраста, частичной утраты трудоспособности при наличии группы инвалидности, а также индивидуальный допуск.

Работа медицинских водительских комиссий не входит в Государственную программу обеспечения граждан Российской Федерации бесплатной медицинской помощью и, следовательно, не входит в территориальные базовые программы обязательного медицинского страхования населения. В связи с этим, выдача заключений на право управления транспортным средством осуществляется на хозрасчетной основе за счет личных средств граждан, работодателей, добровольного медицинского страхования и иных источников, не запрещенных законодательством.

Контроль за работой медицинских комиссий возложен на руководителя лечебно-профилактического учреждения, на базе которого работает такая комиссия или территориальный орган управления здравоохранением.

Обязательное предварительное медицинское освидетельствование (медицинский профессиональный отбор) является непременным условием допуска водителя к профессии (или к управлению ТС более высокой категории), т.к. согласно пункту 8 Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских прав» от 08.07.97 г. № 831, к сдаче экзаменов допускаются лица, прошедшие медицинское освидетельствование и имеющие справку установленного образца о годности к управлению ТС соответствующей категории.

Решение о допуске водителя к управлению ТС принимается на основании результатов медосмотра, проведенного согласно регламентам, утвержденным приказом Минздрава России от 29.09.89г. № 555. Отказ в допуске к профессии происходит в случае выявления медицинских противопоказаний в соответствии с перечнем, содержащимся в п.п. 12.0—12.9 приложения 2 приказа Министерства здравоохранения СССР от 29.09.1989 г. № 555. Указанные противопоказания представляют из себя, во-первых, болезни или их симптомы опасные с точки зрения безопасности дорожного движения. Опасность заключается в вероятности внезапного возникновения так называемых острых (пароксизмаль-

ных) состояний, протекающих с потерей или затуманиванием сознания, судорогами, параличами, головокружениями, нарушениями зрения и слуха, сильными болями, массивными внутренними кровотечениями, удушием, приступами неукротимой рвоты и т.п. Крайним выражением острых состояний является смерть. Во-вторых, в перечень противопоказаний включены также различные отклонения в функциях зрения, слуха, опорно-двигательного аппарата (Приложения к настоящему разделу пособия 1 и 2).

При повышении квалификационной категории медицинские требования к здоровью водителя ужесточаются, количество противопоказаний увеличивается. Самые высокие требования предъявляются к состоянию здоровья водителей, управляющих ТС категории Д и Е.

При периодических медосмотрах помимо вопросов, касающихся допуска к продолжению профессиональной деятельности водителя в прежней квалификационной категории, решаются проблемы динамического наблюдения за состоянием здоровья водителей, своевременного выявления профессиональных и профессионально-обусловленных общих заболеваний, препятствующих продолжению профессиональной деятельности. При обнаружении заболевания, а в части случаев и при обострении хронических заболеваний, медицинское переосвидетельствование откладывается до выздоровления или стихания обострения. Вопрос допуска к продолжению профессиональной деятельности может быть положительно решен после успешной операции или практического излечения другим путем.

Периодичность медосмотров также регламентируется указанным выше Приложением 2 к приказу № 555 Минздрава СССР.

Водители ТС в обязательном порядке проходят переосвидетельствование в следующие сроки:

- водители категорий А,В,С,Д,Е – один раз в 3 года;
- водители профессионалы-инвалиды, допущенные в качестве исключения[1] к управлению ТС – один раз в год;

---

[1] Не могут управлять автобусами, автомобилями, полная масса которых превышает 3500 кг, пожарными машинами, машинами скорой помощи, оперативными машинами, грузовыми автомобилями при перевозке людей.

– водители, достигшие 55-летнего возраста (женщины 50-летнего) – один раз в 2 года.

Водителям, прошедшим предварительный или периодический медосмотр, при переходе на другую работу, связанную с управлением ТС той же или более низкой категории и с аналогичными условиями труда до истечения сроков медосмотра, допуск оформляется МВК на основании данных предыдущего осмотра, повторный осмотр осуществляется в установленные сроки.

Работодатель (руководитель предприятия) при наличии сомнения в состоянии здоровья водителя (обязательно обоснование) срок переосвидетельствования может сократить, но не менее чем до одного года.

Своевременность прохождения водителями периодических медосмотров и контроль за соблюдением сроков этих осмотров обеспечивает руководитель предприятия (работодатель) или лицо им уполномоченное. Оплата услуг при прохождении медосмотров осуществляется за счет работодателя согласно статье 14 Федерального закона «Об основах охраны труда в Российской Федерации» от 17.07.1999 г. ФЗ № 181.

Водитель-предприниматель несет личную ответственность за своевременность прохождения медицинского переосвидетельствования (п. 3.3 «Положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов». Утв. Минтрансом России 09.03.95г. № 27).

Лицам, признанным годным к управлению ТС, выдается справка установленного образца (Приложения к настоящему разделу пособия 3 и 4). При утере медицинская справка возобновляется после повторного освидетельствования на общих основаниях.

Дополнительный контроль за соблюдением сроков периодических медосмотров осуществляют органы РТИ и ГИБДД.

6.4.2. Предрейсовые, послерейсовые и текущие медосмотры

Предрейсовые, послерейсовые и текущие медосмотры водителей могут осуществляться по договору с учреждением здравоохранения, при наличии у такого учреждения лицензии на вид медицинской деятельности «первичная (доврачебная) медико-санитарная помощь». В лицензионных требованиях и условиях должно быть указано – «проведение предрейсовых осмотров водителей».

Транспортная организация, при наличии структурного подразделения – фельдшерский здравпункт, имеет право осуществлять проведение предрейсовых осмотров водителей. Медицинская деятельность должна быть включена в устав этой организации и подлежит обязательному лицензированию как первичная (доврачебная) медико-санитарная помощь. (Совместное письмо Минздрава России и МВД России от 26.10.99 г. № 2510/11458.99.25 и от 28.10.99 г. № 1/21249, соответственно, письмо Минздрава России от 26.01.2000 г. № 2510/697–32).

В целях организации предрейсовых, послерейсовых и текущих медосмотров водителей в соответствии с действующим приказом Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 11.05.87 г. № 47-ц на автотранспортных организациях создаются «Кабинеты профилактических осмотров». Штат кабинета укомплектовывается медицинскими работниками. При наличии двух или более работников, кабинет возглавляет старший по должности, назначаемый руководителем предприятия, и, подчиняющийся либо непосредственно руководителю, либо лицу им уполномоченному.

Кабинет работает под контролем и методическим руководством здравпункта предприятия и территориального или ведомственного лечебно-профилактического учреждения здравоохранения.

Помещение для кабинета должно состоять из комнаты для проведения осмотров и комнаты для ожидания. Его оборудование, уборка, ремонт и оплата коммунальных услуг обеспечивается за счет средств предприятия. Медицинский работник должен иметь соответствующий штамп для отметки в путевых листах водителей «Медосмотр прошел»[1].

Табель оборудования кабинета изложен в приложении № 4 к вышеупомянутому приказу № 47-ц (Приложение 5).

Инструкция о проведении медосмотров содержится в приложении № 9 приказа № 555 Минздрава СССР.

Основная задача предрейсовых, послерейсовых и текущих медосмотров заключается в том, чтобы не допустить к рейсу (снять с рейса) водителя при наличии у него признаков заболевания с временной

---

[1] Медицинский работник по существующим в настоящее время правовым установкам ставить штамп «Допущен к рейсу» не имеет права.

утратой трудоспособности, острого или обострения хронического заболевания, признаков употребления алкоголя, наркотиков, запрещенных лекарственных препаратов, остаточных явлений алкогольной интоксикации (похмельного синдрома), утомления.

Согласно Инструкции при осмотре проводится:

– сбор анамнеза;
– измерение температуры тела (по показаниям);
– измерение артериального давления (по показаниям);
– определение частоты пульса (по показаниям);
– определение наличия паров алкоголя в выдыхаемом воздухе одним из принятых методов, утвержденных Минздравом России.

Медицинский работник анализирует причины отстранения водителей от рейса, ведет учет результатов осмотров. Участвует в служебном расследовании ДТП с целью выявления причин, зависящих от состояния здоровья водителя, совершившего ДТП. Работает в тесном контакте с руководством предприятия, со службами безопасности движения, охраны труда и техники безопасности, с отделом кадров автопредприятия.

На основе анализа причин отстранения водителей от рейса и заболеваемости медработники формируют так называемые «группы риска», куда включаются водители склонные к злоупотреблению алкоголем, водители длительно и часто болеющие (страдающие хроническими заболеваниями), водители старше 55 лет.

Водители, вошедшие в группы риска, должны (выборочно) подвергаться текущим и послерейсовым медосмотрам и находиться под особым вниманием медицинских работников. После осмотра на путевых листах водителей ставится штамп «Медосмотр прошел» и подпись медицинского работника. Штамп не ставится при:

– выявлении признаков нетрудоспособности;
– положительной пробе на наличие паров алкоголя в выдыхаемом воздухе.

Ситуация с отстранением от рейса водителя с явными признаками заболевания гриппа или гипертонического криза, например, очевидна. Сложнее обнаружить критерии плохого отдыха между сменами или признаков приема запрещенных лекарств. В этом случае медработнику очень важно найти контакт с водителем при опросе (сборе анамнеза) в процессе проведения осмотра.

При обнаружении признаков утраты трудоспособности медицинский работник дает водителю направление на прием к врачу в лечебно-профилактическое учреждение (ведомственное, территориальное или по месту жительства). При положительной пробе на алкоголь немедленно составляется акт за подписью двух свидетелей и медработника. Водитель направляется к дежурному диспетчеру или в администрацию предприятия, а в случае несогласия водителя с заключением о наличии признаков алкогольного опьянения – в соответствующее медицинское учреждение для проведения необходимой экспертизы.

Данные предрейсовых медосмотров водителей заносятся в специальный журнал, ведущийся по соответствующей форме (Приложение 6).

Анализ эффективности проведения предрейсовых, послерейсовых и текущих медицинских осмотров проводится ежемесячно по форме, данной в Приложении 7. По результатам анализа медицинский работник отчитывается по подчиненности.

Водитель-предприниматель несет личную ответственность за состояние своего здоровья и работоспособность перед отправлением в рейс и в рейсе и должен неукоснительно соблюдать и руководствоваться п.2.7 Правил дорожного движения (п.3.3 Положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов. Утв. Минтрансом России 09.03.95 г. № 27).

6.5. НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ БОЛЕЗНИ ВОДИТЕЛЕЙ

Анализ заболеваемости водителей с временной утратой трудоспособности показывает, что наиболее распространенными болезнями среди водителей являются острые респираторные заболевания, болезни бронхо-легочного аппарата, желудочно-кишечного тракта, гипертоническая болезнь, ишемическая болезнь сердца, варикозное расширение вен, тромбофлебиты, геморрой, заболевания опорно-двигательного аппарата, последствия травм.

К стойкой утрате трудоспособности (инвалидность) водителей приводят такие болезни как ишемическая болезнь сердца, гипер-

тоническая болезнь, язвенная болезнь желудка и 12-ти перстной кишки, онкологические заболевания, последствия травм.

Появлению указанных заболеваний, как правило, способствует характер труда водителей – значительные нервно-эмоциональные нагрузки, гиподинамия, а в ряде случаев,при ремонтных работах в рейсе, – значительные физические нагрузки, а также несоблюдение водителем режимов труда и отдыха. Свой отрицательный вклад вносят и неблагоприятные условия труда на рабочем месте водителя – вибрация, шум, загазованность зоны дыхания токсическими веществами, неблагоприятный температурный режим в кабине.

Указанные заболевания не квалифицируются как профессиональные, поскольку имеют распространение вне связи с профессией и считаются общими (неспецифическими). Однако, в основе их возникновения безусловно лежат производственные факторы.

Профессиональным заболеванием считается хроническое или острое заболевание, являющееся результатом воздействия на человека вредного (вредных) производственного (производственных) фактора (факторов) и повлекшее временную или стойкую утрату трудоспособности.

Согласно приказу Минздрава России от 14.03.96 г. № 90 у водителей профессиональным заболеванием является шейно-плечевая и пояснично-крестцовая радикулопатия (радикулит), причиной которой является длительное пребывание в вынужденной рабочей позе и микротравматизация позвоночных дисков в связи с наличием повышенных уровней вибрации на рабочем месте.

Право впервые устанавливать диагноз профессионального заболевания имеют только специализированные лечебно-профилактические учреждения – центры профпатологии, имеющие соответствующую лицензию.

6.6. ВОЗМЕЩЕНИЕ ВРЕДА ЗДОРОВЬЮ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ЗАБОЛЕВАНИЯ ИЛИ НЕСЧАСТНОГО СЛУЧАЯ НА ПРОИЗВОДСТВЕ

Федеральный закон «Об обязательном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» от 24 07.98 г. № 125-ФЗ предусматривает возмещение вреда, при-

чиненного жизни и здоровью работника при исполнении им обязанностей по трудовому договору и, в первую очередь, оплату расходов на медицинскую помощь, социальную и профессиональную реабилитацию.

Согласно упомянутому закону страховым случаем является подтвержденный в установленном порядке факт повреждения здоровья работника вследствие несчастного случая на производстве или профессионального заболевания.

Для обеспечения возмещения вреда работнику, каждый работодатель обязан зарегистрироваться в качестве страхователя и платить страховые взносы в Фонд социального страхования, причем размер взносов (страховых тарифов) зависит от класса профессионального риска предприятия и дифференцирован по группам отраслей. К страховому тарифу устанавливается скидка или надбавка с учетом состояния охраны труда на предприятии, которая не может превышать 40% страхового тарифа установленного для всей отрасли.

Возмещение вреда работнику при наступлении страхового случая производится самим страхователем (работодателем) и засчитывается в счет уплаты страховых взносов. Размеры выплат согласовываются со страховщиком – фондом социального страхования.

Освидетельствование работника на предмет наличия страхового случая производится учреждением медико-социальной экспертизы по обращению страховщика (Фонд социального страхования), страхователя (работодателя) или самого работника, либо по определению суда при предоставлении акта о несчастном случае на производстве, или акта о поставленном специализированным лечебно-профилактическим учреждением диагнозе профессионального заболевания.

Порядок расследования и учета несчастных случаев на производстве и степени утраты трудоспособности определяется Положением о расследовании и учете несчастных случаев на производстве, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.99 г. № 279, а также Приложением к приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 17.08.99 г. № 322 «Схема определения тяжести несчастных случаев на производстве» и положением «О порядке установления

врачебно-трудовыми экспертными комиссиями степени утраты профессиональной трудоспособности в процентах работникам, получившим увечье, профессиональное заболевание либо иное повреждение здоровья, связанные с исполнением ими трудовых обязанностей», утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации 23.04.94 г. № 392.

6.7. ЛЕКАРСТВЕННЫЕ СРЕДСТВА И БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Прием лекарственных препаратов водителями непосредственно в процессе управления ТС представляет существенную опасность, состоящую в том, что многие лекарства могут снижать профессионально значимые функции водителя (зрение, слух, внимание, монотоно- и помехоустойчивость), кроме того возможна повышенная чувствительность и непереносимость некоторых препаратов.

Медицинские работники, обслуживающие автотранспортное предприятие, должны постоянно вести санитарно-просветительскую работу с водителями, объясняя им необходимость обязательного ознакомления с аннотациями на выписанные врачом лекарства, неблагоприятные последствия самолечения и увлечения новыми, уделяя особое внимание опасности совместного приема алкоголя и лекарств, а также приема некоторых препаратов в состоянии посталкогольной интоксикации. Водители, в свою очередь, не должны скрывать на предрейсовых медосмотрах факт приема лекарства и свою реакцию на него.

6.8. АЛКОГОЛЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Употребление алкоголя значительно снижает работоспособность водителя и может во много раз повысить риск возникновения дорожно-транспортного происшествия (ДТП). Риск совершения водителем аварии и тяжесть вызванных ею последствий находятся в определенной зависимости от концентрации алкоголя в крови водителя.

Наибольшее влияние алкоголь оказывает на центральную нервную систему, причем степень нарушения её деятельности определяется количеством принятого алкоголя, временем, прошед-

шим с момента принятия последней дозы алкоголя, и исходным функциональным состоянием центральной нервной системы.

Научными исследованиями и практическим опытом доказано, что алкоголь замедляет реакцию водителя, увеличивает время реагирования на те или иные изменения дорожной ситуации, ухудшает глазомер, координацию движений.

Не меньшую опасность представляют появляющиеся под влиянием алкоголя изменения настроения, переоценка собственных сил, недооценка опасностей, ослабление способности контролировать и правильно оценивать свои поступки. Даже при употреблении небольших доз алкоголя в начальном периоде легкого алкогольного опьянения снижается способность к критическому осмысливанию, появляется беспечность, благодушие.

Таким образом, имеет место с одной стороны субъективно: повышение настроения, переоценка своих сил, а с другой – реальное снижение основных функций, определяющих способность водителя выполнять сложные действия по управлению автомобилем.

Всё это приводит опьяневшего к некритической оценке дорожной обстановки, превышению скорости, совершению действий, несоответствующих реальным условиям движения, особенно в экстремальных и сложных случаях, что в конечном итоге является одним из значимых факторов повышенного риска.

Длительность нахождения алкоголя в организме человека обусловлена в основном количеством принятого алкоголя и может быть определена с учетом окисления 7—10 г алкоголя в 1 час. Например, в 100 мл водки содержится около 40 мл алкоголя, т.е. алкоголь может определяться в выдыхаемом воздухе, слюне и крови в течение 4—5 часов с момента употребления напитка. В моче алкоголь может быть определен позднее, т.к. в её составе он находится в мочевом пузыре неопределенно долгое время вплоть до момента опорожнения.

При приеме больших количеств алкоголя он содержится в организме до суток и более. При этом в конце срока действия алкоголя к нему присоединяются и изменения внутренней среды организма, вызываемые продуктами его распада, например, снижение уровня сахара в крови и повышение её кислотности. Именно этим объясняют состояния, которые наблюдаются после того, как ал-

коголя в организме практически нет: утомляемость, жажда, дрожание конечностей, головная боль, потливость, сердцебиение, колебания артериального давления, неустойчивое, а нередко депрессивное настроение – типичные проявления конечного этапа алкогольного опьянения при принятии больших доз алкоголя. При пробуждении от ночного сна опьяневший накануне человек может все еще находиться под влиянием действия алкоголя и продуктов его распада, которые оказывают на все ткани организма и особенно на нервную систему вредное влияние. Подобное влияние представляет собой серьезные предпосылки для возникновения дорожных происшествий.

Поэтому после алкогольного опьянения средней или тяжелой степени требуется для восстановления функциональных способностей от одного до двух дней, в течение которых управлять транспортным средством опасно.

Как свидетельствует статистика 25—30% ДТП происходит из-за нарушения водителями пункта 2.7 Правил дорожного движения. Практика показывает, что тяжесть последствий ДТП, совершенных пьяными водителями в 1,5—2 раза выше среднего уровня и составляет 20—25 погибших на 100 пострадавших. Отношения представителей правоохранительных органов и администраций предприятия (работодателя) с водителями-нарушителями регулируют следующие нормативные и правовые документы:

1. Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Утверждено Указом Президента Российской Федерации 15.06.98г. № 711).

12. Государственная инспекция для выполнения возложенных на нее обязанностей имеет право:

к) отстранять от управления транспортным средством лиц, в отношении которых имеется достаточно оснований полагать, что они находятся в состоянии опьянения...

л) проводить в установленном законодательством Российской Федерации порядке освидетельствование лиц... для установления факта алкогольного или наркотического опьянения либо направлять или доставлять указанных лиц в медицинские учреждения, если результат освидетельствования необходим для

подтверждения или опровержения факта правонарушений или для объективного рассмотрения дела о правонарушении.

2. «Кодекс РСФСР об административных правонарушениях» (КоАП) М., 1997. Статья 117. «Управление транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения, а равно передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения – влечет наложение штрафа (в размере от восьми до двенадцати минимальных размеров оплаты труда) или лишение водительских прав управления транспортными средствами на один год.

Те же действия, совершенные повторно в течение года – влекут наложение штрафа (в размере от десяти до пятнадцати минимальных размеров оплаты труда) или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до трех лет».

Статья 161. «Распитие спиртных напитков на производстве (на рабочих местах, в помещениях и на территории предприятий, учреждений, организаций) или пребывание на работе в нетрезвом состоянии – влечет наложение штрафа от тридцати до пятидесяти рублей». (1/3 МРОТ – 1/2 МРОТ).

Участие мастеров, начальников участков, смен, цехов и других руководителей в распитии с подчиненными им работниками спиртных напитков на производстве или непринятие ими мер к отстранению от работы лиц, находящихся в нетрезвом состоянии, либо сокрытие случаев распития спиртных напитков или появление на работе в нетрезвом состоянии подчиненных им работников – влечет наложение штрафа в размере от пятидесяти до ста рублей» (1/2 МРОТ – 1 МРОТ).

Статья 165. «Злостное неповиновение законному распоряжению или требованию работника милиции... а равно невыполнение водителями законного требования работника милиции об остановке транспортного средства, оставление водителями в нарушение правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия или уклонение от прохождения в соответствии с установленным порядком освидетельствования на состояние опьянения – влечет наложение штрафа в размере от десяти до пятнадцати минимальных размеров оплаты труда, либо лишение права управления транспортными средствами на срок от двух до трех

лет (для водителей транспортных средств), либо исправительные работы на срок от одного до двух месяцев с удержанием двадцати процентов заработка, а в случае, если по обстоятельствам дела применение этих мер будет признано недостаточным – административный арест на срок до пятнадцати суток.

3. «Кодекс законов о труде Российской Федерации» (КЗОТ) М., 1995.

Статья 33 «Трудовой договор (контракт), заключенный на неопределенный срок, а также срочный трудовой договор (контракт) до истечения срока действия могут быть расторгнуты администрацией предприятия, учреждения, организации лишь в случаях:...

7) появления на работе в нетрезвом состоянии, в состоянии наркотического или токсического опьянения».

4. «Инструкция о порядке направления граждан на освидетельствование для установления состояния опьянения и проведения освидетельствования».

Утверждена МВД СССР, Минюстом СССР, Минздравом СССР от 29.06.83г. № 06-14/14.

п.11. «Положительная проба на алкоголь в выдыхаемом воздухе является подтверждением факта употребления алкогольного напитка, а протокол при согласии водителя с результатами обследования служит основанием для привлечения этого водителя к ответственности.

Если обследуемое лицо не согласно с результатами пробы, взятой на дороге, то оно направляется на освидетельствование в медицинское учреждение».

п.16. ... «Лица, подлежащие освидетельствованию в медицинских учреждениях, должны быть доставлены к месту его проведения не позднее 2-х часов с момента выявления нетрезвого состояния».

5. «Инструкция об организации в органах внутренних дел производства по делам об административных нарушениях правил дорожного движения и иных норм, действующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения».

Утверждена приказом МВД России от 23.03.1993 г. № 130 п.2.6.4 «В случае, когда в отношении водителя ТС имеются достаточные основания полагать, что он находится в состоянии опьянения, в установленном порядке проводится его освидетельство-

вание на состояние опьянения с применением индикаторной трубки «Контроль трезвости» или других предназначенных для этой цели технических средств.

Освидетельствование и его результаты оформляются протоколом освидетельствования... При этом обязательно присутствие не менее двух свидетелей.

Если водитель не согласен проходить освидетельствование..., а также в случае несогласия с результатами... освидетельствования, он направляется на медицинское освидетельствование.

При подтверждении факта нахождения водителя в состоянии опьянения составляется административный протокол».

п.2.6.5. «В случае уклонения водителя от прохождения освидетельствования на состояние опьянения в административном протоколе указываются имеющиеся у нарушителя признаки опьянения и его действия, характеризующие факт уклонения от освидетельствования. Протокол составляется в присутствии двух свидетелей»[1].

Важнейшим мероприятием по профилактике ДТП, совершаемых нетрезвыми водителями являются предрейсовые, послерейсовые и текущие медицинские осмотры.

Порядок проведения предрейсовых осмотров определяет «Инструкция о проведении предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств» (Приложение № 9 к приказу Минздрава от 29 сентября 1989 г. № 555).

После осмотра на путевых листах водителей ставится штамп «Медосмотр прошел» и подпись медицинского работника, проводящего осмотр.

При предрейсовых осмотрах наиболее широко используется индикатор паров алкоголя в выдыхаемом воздухе АГ-1200 – электронный прибор, основанный на полупроводниковой хемосорбции, он работает от сети 220 вольт или от источника постоянного тока 12 вольт. Размеры – 17х7х4,6 см, масса – 450 г. Снабжен световой и звуковой индикацией. На передней панели прибора 3 светодиода: «Вкл.», «Готов», «Алкоголь». В верхней части находится отверстие для мундштука, через который проводится продувание прибора.

---

[1] В таких случаях водитель подлежит административной ответственности по ст. 165 КоАП (см.выше).

Загорание после анализа зеленой лампочки говорит об отсутствии в выдыхаемом воздухе алкоголя. Загорание же красного светодиода «Алкоголь» свидетельствует о наличии в альвеолярном воздухе алкоголя в концентрации 0,2 промилле и выше.

Индикатор АГ-1200 высокопроизводителен: за один час с его помощью можно обследовать до 100 человек. Прибор прост в обращении, стабилен в работе, надежен. По основным технико-эксплуатационным характеристикам не уступает лучшим зарубежным аналогам, а по отдельным параметрам превосходит их.

При несогласии с результатом осмотра водитель может обратиться в медицинское учреждение за медицинским освидетельствованием. Освидетельствование проводится в специализированных кабинетах экспертизы опьянения и в иных лечебно-профилактических учреждениях, на которые возложена эта работа. Освидетельствование проводится по направлению работников правоохранительных органов, должностных лиц учреждений, предприятий и организаций (по письменному направлению с печатью организации), а также по обоснованному письменному заявлению освидетельствуемого.

Основой медицинского заключения по вопросу состояний, связанных с потреблением алкоголя, служат данные всестороннего врачебного осмотра, а также результаты анализов на содержание алкоголя в биологических средах[1].

Следует обратить внимание на наиболее часто встречающуюся конфликтную ситуацию, возникающую при предрейсовом осмотре. Согласно вышеупомянутой инструкции при положительной пробе на алкоголь штамп «Медосмотр прошел» в путевом

---

[1] В целях ускорения и упрощения процедуры освидетельствования, лечебно-профилактическим учреждениям, осуществляющим медицинское освидетельствование предполагается разрешить вынесение заключений о наличии алкогольного опьянения при концентрации алкоголя в крови или слюне 0,2 и более промилле или 100 и более мг/м³ (мкг/л) в выдыхаемом воздухе. При этом определение концентрации алкоголя должно производиться с помощью избирательных количественных методов и устройств, обеспечивающих регистрацию результатов исследования. В этих случаях проведение других медицинских исследований не требуется. Применяемые для количественного определения концентрации алкоголя приборы должны быть рекомендованы для этой цели в установленном порядке Минздравом РФ. Рекомендации о применении прибора для количественного определения алкоголя при освидетельствовании должны также содержаться в Инструкции о применении прибора, утвержденной или согласованной с Минздравом России.

листе не ставится. При этом водитель может обратиться в кабинет экспертизы опьянения и принести протокол медицинского освидетельствования и заключение о том, что он трезв.

Как ни странно положительные результаты исследования выдыхаемого воздуха на алкоголь полученные при предрейсовом осмотре и заключение «Трезв» из кабинета экспертизы могут не противоречить друг другу. Как уже упоминалось, длительность нахождения алкоголя в организме человека обусловлена в основном количеством выпитого алкоголя и может быть определена с учетом скорости окисления 7–10 мл алкоголя в час. Например, в 100 мл водки содержится около 40 мл алкоголя, т.е. алкоголь может определяться в выдыхаемом воздухе и в крови в течение 4–5 часов с момента употребления напитка. При этом снижение концентрации алкоголя в крови составляет в среднем 0,1–0,16 промилле в час (Приложение 8).

Представим себе, что при предрейсовом осмотре в выдыхаемом воздухе водителя было 0,3 промилле алкоголя. Это вызвало положительную реакцию индикаторов паров алкоголя. За время следования на экспертизу (2–3 часа) концентрация алкоголя снизилась до 0–0,1 промилле и при экспертизе реакция на алкоголь оказалась отрицательной. Чтобы избежать конфликта медработник предприятия может провести дополнительную пробу другим методом, например, трубкой «Контроль трезвости», и повторить еще раз пробу через 20 минут. Кроме того, рекомендуется при положительной пробе на алкоголь тут же на предприятии составить соответствующий акт за подписью двух свидетелей и медработника и обеспечить доставку водителя к месту освидетельствования не позднее 2 часов с момента выявления нетрезвого состояния.

6.9. УСЛОВИЯ ТРУДА НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ ВОДИТЕЛЯ

Требования к микроклимату, составу воздушной среды в рабочей зоне и к другим условиям труда водителя автомобиля в основном регламентируются Санитарными правилами (СП) по гигиене труда водителей автомобилей (утверждены заместителем главного государственного врача СССР 05.05.88г. № 4616-88).

Санитарно-технические средства автомобиля (вентиляция, ото-

Освещенность кабины, создаваемая светильниками общего освещения, должна составлять не менее 10 лК на уровне щитка приборов (СП).

Освещенность шкалы приборов должна быть не менее 12 лК (СП).

Усилие, прилагаемое водителем к педали тормоза, не должно превышать для автотранспортных средств, выпущенных после 01.01.81 г., категорий M_1 – 0–50 кгс, категорий M_2, M_3, N_1, N_2– 70 кгс (ГОСТ 25478-91 Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки).

Усилие, прилагаемое к рычагу ручного тормоза при оценке его эффективности, не должно быть более: для категории M_1 – 0–40 кгс; для остальных категорий – 60 кгс (ГОСТ 25478-91).

Усилие, прилагаемое к рулевому колесу, не должно превышать 6 кгм (ГОСТ 21752-76 Система «человек-машина». Маховики управления и штурвалы. Общие эргономические требования).

В целях профилактики различных заболеваний, соблюдения правил личной гигиены, водитель должен иметь в автомобиле моющие средства, щетку для мытья рук, полотенце, ветошь или специальную ткань для удаления с рук горючесмазочных материалов (Правила по охране труда на автомобильном транспорте. ПОТ 0-200-01-95).

Водители, имеющие контакт с различными смазочно-охлаждающими жидкостями, маслами, лакокрасочными материалами и т.п. должны обеспечиваться защитными мазями и пастами (ПОТ).

6.10. РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ

Труд водителя характеризуется значительными нервно-эмоциональными нагрузками, большим напряжением функций внимания, зрения и слуха. Для водителя всегда высока вероятность попадания в нештатную дорожно-транспортную ситуацию, когда от его способности принять правильное решение в режиме дефицита времени, зависит его собственная жизнь и жизнь других участников движения. Адекватность реакций водителя, их скорость определяется не только состоянием его здоровья и психофизиологическими особенностями, но и уровнем его работоспособности или степенью утомления. В связи с этим соблюдение режима

пление, кондиционирование, теплоизоляция) должны обеспечивать поддержание в кабине автомобиля оптимальные или допустимые параметры микроклимата (в холодный и переходный период года в диапазоне от 18°–25°С, в теплый – не более 28°С) не позднее, чем через 30 минут после начала непрерывного движения автомобиля с прогретым двигателем. Перепад температуры по вертикали не должен превышать 3°–5°С (СанПиН 2.2.4-548-96. Санитарные правила и нормы. Гигиенические требования к микроклимату производственных помещений).

Кабины должны быть оборудованы средствами теплозащиты от солнечной радиации (защитные козырьки, специальное тонированное остекление, жалюзи и т.д.), а также термоизоляцией от работающего двигателя, обеспечивающими остаточную тепловую облученность водителя от стен кабины и двигателя не более 35 Вт/м^2, а от окон – не более 100 Вт/м^2 (СП).

Концентрации вредных веществ в кабине автомобиля не должны превышать допустимых санитарно-гигиенических норм (ГОСТ 12.1.005-88 ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны):

Азота оксиды (в пересчете на NO_2) – 5 мг/м^3

Углерода оксид – 20 мг/м^3

Углеводороды (в пересчете на С) - 300 мг/м^3

Акролеин – 0,2 мг/м^3

Контроль воздушной среды в кабине автомобиля должен осуществляться с учетом вида используемого топлива, а также включать в себя оценку запыленности.

Уровни звука в кабине грузовых автомобилей не должны превышать 70 дБ по шкале А; уровни звука в кабине легковых автомобилей и автобусов не должны превышать 60 дБ по шкале А (ГОСТ 12.1.003-83 Шум. Общие требования безопасности).

Уровни инфразвука в кабине автомобиля не должны превышать 110 дБ в соответствии с гигиеническими нормативами (Гигиенические нормы инфразвука на рабочих местах. Минздрав СССР 12.12.80, № 2274-80).

Уровни общей вибрации на рабочем месте водителя грузовых, легковых автомобилей и автобусов должны соответствовать ГОСТ 12.1.012-90 ССБТ Вибрационная безопасность. Общие требования.

Общая продолжительность рабочего времени и в этом случае не должна превышать нормального числа рабочих часов.

При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителям может устанавливаться не более 10 часов. В случае, когда при осуществлении междугородней перевозки, водителю необходимо дать возможность доехать до места отдыха, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до 12 часов. Если пребывание водителя в автомобиле предусматривается продолжительностью более 12 часов, в рейс направляются два водителя. При этом такой автомобиль должен быть оборудован спальным местом для отдыха водителя.

Ежедневная продолжительность управления автомобилем в течении периода ежедневной работы (смены) не может превышать 9 часов. При суммированном учете рабочего времени продолжительность управления может быть увеличена до 10 часов, но не более 2-х раз в неделю. При этом суммарная продолжительность управления за 2 недели подряд не должна превышать 90 часов.

После первых 3-х часов непрерывного управления предусматривается остановка для кратковременного отдыха продолжительностью не менее 15 минут, в дальнейшем такие остановки предусматриваются каждые 2 часа. Частота перерывов в управлении и их продолжительность указываются в задании по времени на движение и стоянки автомобиля.

Перерыв для отдыха и питания (внутрисменный) продолжительностью не более 2-х часов предоставляется водителям не позднее, чем через 4 часа после начала работы[1]. При установленной графиком продолжительности рабочего времени более 8 часов предоставляются два перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2-х часов. В этих случаях кратковременные перерывы в управлении автомобилем не предусматриваются.

Продолжительность ежедневного отдыха (междусменного) вместе с временем перерыва для отдыха и питания должна быть не менее двойной продолжительности времени работы в предыдущую смену.

---

[1] При использовании водителем кратковременных (по 15 минут) перерывов перерыв для отдыха и питания ему не предоставляется

труда и отдыха водительского состава являются одним из основных условий безаварийной работы.

Особенности регулирования труда и отдыха водителей устанавливаст Положение о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное постановлением Министерства труда и социального развития Российской Федерации от 25.06.99 г № 16 (далее – Положение).

Действие Положения распространяется на водителей, работающих по трудовому договору (контракту) на автомобилях, принадлежащих зарегистрированным на территории Российской Федерации организациям независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, ведомственной подчиненности, (за исключением водителей, занятых на международных перевозках[1]), предпринимателям, осуществляющим перевозки грузов и пассажиров с коммерческой целью или использующим автомобили для обеспечения собственных производственных нужд.

Режим труда и отдыха, предусмотренный Положением является обязательным при составлении графиков работы водителей. Расписания и графики движения автомобилей во всех видах сообщений должны разрабатываться с учетом норм и требований Положения.

При междугородных перевозках грузов и пассажиров работодатель устанавливает водителю задание по времени на движение и стоянку также руководствуясь нормами Положения.

Нормальная продолжительность рабочего времени водителей не может превышать 40 часов в неделю, продолжительность рабочей смены – 8 часов при пятидневной рабочей неделе, и 7 часов при шестидневной неделе.

В тех случаях, когда по условиям производства не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, водителям может устанавливаться суммированный учет рабочего времени(как правило, за месяц).

---

[1] Режим труда водителей, занятых на международных перевозках, регламентируется «Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)»

ления автомобилем, транспортные средства оснащаются контрольными устройствами (тахографами), при отсутствии тахографов рекомендуется выдавать личные контрольные книжки с ежедневными контрольными листами учета продолжительности времени работы и отдыха (Приложение 9)[1].

Согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 03.08.96 г. № 922 с 01.01.98 г. вновь изготавливаемые автобусы с числом мест более 20 и грузовые автомобили с полной массой свыше 15 тонн, предназначенные для междугородных и международных перевозок, должны быть оснащены тахографами. Приказом Министерства транспорта РФ № 86 от 07.07.98г. утверждены Правила использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации. Федеральным законом от 24.07.98 года № 127-ФЗ внесено дополнение в Кодекс об административных правонарушениях в виде статьи 115^1 предусматривающей административную ответственность работодателя и водителя за нарушение режимов труда и отдыха при международных автомобильных перевозках.

6.11. ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ОТБОР (ПОДБОР) ВОДИТЕЛЕЙ

Помимо определенного уровня здоровья водители должны обладать целым рядом психологических и психофизиологических свойств и качеств. Обнаружению дефектов этих свойств и качеств служит психофизиологический профессиональный отбор – комплекс специальных мероприятий, позволяющих выявить среди кандидатов в водители и водителей лиц, непригодных по своим индивидуальным возможностям для профессиональной деятельности по конкретной квалификационной категории или виду перевозок. Однако четкая правовая база для внедрения на предприятии психофизиологического профотбора, аналогичная той, которая имеется в отношении медицинского профессионального отбора, в настоящее время отсутствует. Иными словами, ничто и никто не может обязать работодателя вводить у себя психофизиологический отбор.

1 Представленные в приложении № 9 формы личных контрольных книжек имеют сугубо рекомендательное значение.

Еженедельный непрерывный отдых должен непосредственно предшествовать или непосредственно следовать за ежедневным отдыхом, при этом суммарная продолжительность времени отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания в предшествующий день должна составлять не менее 42 часов. При суммированном учете рабочего времени продолжительностью рабочих смен свыше 10 часов продолжительность еженедельного отдыха может быть сокращена, но не менее чем до 29 часов. В среднем за учетный период продолжительность еженедельного отдыха должна быть не менее 42 часов.

Согласно пунктам 7, 11, 13, 15, 16, 17, 18 Положения работодателю или руководителю предприятия при заключении трудового договора (контракта) с водителем следует отдельно согласовать и закрепить в договоре следующие основные особенности труда и отдыха нанимаемого водителя:

– наличие ненормированного рабочего дня;
– наличие суммированного учета рабочего времени;
– величина учетного периода при суммированном учете рабочего времени;
– общая продолжительность ежедневной работы (смены) при суммированном учете рабочего времени;
– ежедневная продолжительность управления автомобилем в течении периода ежедневной работы (смены);
– состав и продолжительность подготовительно-заключительных работ и время проведения предрейсовых медосмотров;
– время охраны груза и автомобиля;
– порядок учета времени стоянки с одновременной охраной груза в случае, если перевозка осуществляется двумя водителями;
– продолжительность времени присутствия на рабочем месте водителя, которое засчитывается ему в рабочее время, если он не управляет автомобилем (при направлении в рейс двух водителей);
– продолжительность внутрисменных перерывов для отдыха и питания;
– продолжительность сженедельного непрерывного отдыха и его график при суммированном учете рабочего времени.

Для непрерывной регистрации времени работы и отдыха водителей и контроля за соблюдением допустимого времени управ-

С другой стороны, очевидно, что подобного рода отбор или подбор водительских кадров весьма полезен с точки зрения безопасности движения для таких видов перевозок, как перевозка пассажиров автобусами, перевозка опасных грузов, перевозка грузов и пассажиров по маршрутам особой сложности и т.п., т.е. в тех условиях, где дорожно-транспортное происшествие может привести к большим материальным, моральным и социальным потерям, что соответственно обусловливает особые требования к психологическим качествам и физиологическим способностям водителя.

При психологическом тестировании выявляются такие отрицательные личностные качества водителя как ярко выраженные «агрессивность», «жестокость», «конфликтность», «авантюризм», «эмоциональная неустойчивость», «ассоциальность» и т.п.

Физиологическое обследование позволяет получить представление о следующих профессионально значимых характеристиках: скорость сенсомоторных реакций; особенности функции внимания и памяти; стрессо-, помехо- и монотоноустойчивости, готовности к экстренным действиям.

Поскольку в результате профотбора осуществляется так называемый отсев непригодных лиц, в отношении которых приходится решать административные вопросы, связанные с увольнением или отказом при приеме на работу, то во избежании конфликтных ситуаций на автопредприятиях, где водители набираются на конкурсной основе, желательно включать в условия трудового договора (контракта) с водителем пункт об обязательном прохождении психологического и психофизиологического тестирования. Правовое обоснование подобного подхода к подбору водительских кадров содержится во втором абзаце статьи 16 Кодекса законов о труде Российской Федерации: «Не являются дискриминацией различия, исключения, предпочтения и ограничения при приеме на работу, которые определяются свойственными данному труду требованиями».

Организацию и проведение психофизиологического профотбора следует доверить только дипломированному специалисту психологу или психофизиологу, хорошо знающему вопросы профессионального отбора и специфику водительского труда. Психофизиологическое тестирование осуществляется в соответствии с методиками, утвержденными Министерством здравоохранения РФ.

6.12. ОКАЗАНИЕ ДОВРАЧЕБНОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Согласно статье 23 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» «Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения заключается... в оказании медицинской помощи пострадавшим в ДТП, обучении участников дорожного движения... приемам оказания доврачебной помощи...»

Необходимость обучения водителей основам оказания первой медицинской само и взаимопомощи содержится также в Приказе Минздрава России от 26.03.99 г. № 100 «О совершенствовании организации скорой медицинской помощи населению в Российской Федерации».

1. Перечень обязанностей, практических навыков и действий по оказанию доврачебной помощи

Обязанности:

- извлечение, переноска и транспортировка пострадавших в лечебные учреждения;
- оказание доврачебной медицинской помощи при критических нарушениях жизненных функций (обморок, кома, клиническая смерть);
- оказание доврачебной медицинской помощи при кровотечениях, ожогах, переломах, ранениях.

2. Необходимые навыки и действия:

Оценка состояния жизненных функций:

- определение наличия и частоты пульса:
- определение наличия реакции зрачков на свет;
- определение наличия и частоты дыхания, проходимости верхних дыхательных путей;
- определение наличия или отсутствия сознания;
- определение состояния обморока, комы, клинической смерти, биологической смерти.

3. Проведение первичной реанимации при клинической смерти[1]:

[1] Реанимационные мероприятия могут проводиться только водителем, имеющим соответствующий документ об окончании специальных курсов

– техника проведения «прекардиального удара» и непрямого массажа сердца;
– техника проведения искусственного дыхания «рот в рот», «рот в нос», «рот-устройство-рот», «рот-устройство-нос»;
– оценка эффективности реанимации.

4. Помощь при кровотечениях:
– пальцевое прижатие артерий;
– наложение жгута с дозированной компрессией;
– наложение давящей повязки;
– тугая тампонада ран;
– максимальное сгибание конечности в суставе.

5. Помощь при переломах и вывихах:
– определение признаков и место переломов и вывихов;
– иммобилизация переломов подручными средствами.

6. Помощь при ранениях, ожогах, отморожениях:
– обработка ран;
– наложение асептических и антисептических повязок;
– использование сетчатого бинта;
– обработка ран йодом, бриллиантовой зеленью;
– применение местного охлаждения;
– наложение окклюзионной (герметичной) повязки при проникающем ранении грудной полости.

7. Использование медикаментов, находящихся в автомобильной аптечке:
– анальгина при болях различной локализации;
– нитроглицерина (тринитролонга), валидола при болях в сердце;
– раствора аммиака (нашатырного) спирта при обмороке и коллапсе;
– энтеродеза или активированного угля при отравлениях;
– корвалола при стрессовых ситуациях.

8. Придание оптимального положения тела, правила переноски и транспортировки пострадавших:
– дренажное положение;
– положение «лягушки»;
– полусидячее положение (Фовлера);
– положение на спине с подложенным валиком и на животе;
– горизонтальное положение тела с приподнятыми ногами.

Приложения

Приложение 1

(Приложение 4 к приказу Минздрава России от 14.03.96. № 90)

Перечень общих медицинских противопоказаний к допуску в контакте с вредными, опасными веществами и производственными факторами, а также на работы в соответствии с приложениями № 1 и № 2

1. Врожденные аномалии органов с выраженной недостаточностью их функций.
2. Органические заболевания центральной нервной системы со стойкими выраженными нарушениями функций.
3. Хронические психические заболевания и приравненные к ним состояния, подлежащие обязательному диспансерному динамическому наблюдению в психоневрологических диспансерах, эпилепсия с пароксизмальными расстройствами.
   В случаях выраженных форм пограничных психических заболеваний, вопрос о пригодности к соответствующим работам решается комиссией психоневрологического учреждения индивидуально.
4. Наркомания, токсикомания, хронический алкоголизм.
5. Болезни эндокринной системы с выраженными нарушениями функций.
6. Злокачественные новообразования (после проведенного лечения вопрос может решаться индивидуально при отсутствии абсолютных противопоказаний).
7. Все злокачественные заболевания системы крови.
8. Гипертоническая болезнь III степени.
9. Болезни сердца с недостаточностью кровообращения.
10. Хронические болезни легких с выраженной легочно-сердечной недостаточностью.
11. Бронхиальная астма тяжелого течения с выраженными функциональными нарушениями дыхания и кровообращения.
12. Активные формы туберкулеза любой локализации.
13. Язвенная болезнь желудка, 12-перстной кишки с хроническим рецидивирующим течением и наклонностью к кровотечениям.
14. Циррозы печени и активные хронические гепатиты.
15. Хронические болезни почек с явлениями почечной недостаточности.
16. Болезни соединительной ткани.
17. Болезни нервно/мышечной системы и опорно-двигательного аппарата со стойкими нарушениями функций, мешающие выполнению обязанностей по профессии.
18. Беременность и период лактации.
19. Привычное невынашивание и аномалии плода в анамнезе у женщин, планирующих деторождение.
20. Нарушения менструальной функции, сопровождающиеся маточными кровотечениями (кроме работ, связанных с напряжением зрения).
21. Глаукома декомпенсированная.

Приложение № 2
к приказу Министерства здравоохранения СССР
от 29.09.1989 г. № 555

Согласовано с Секретариатом ВЦСПС
27 сентября 1989 г. № 20-27

ПЕРЕЧЕНЬ

работ, для выполнения которых обязательны предварительные при поступлении на работу и периодические медицинские осмотры трудящихся в целях предупреждения заболеваний, несчастных случаев, обеспечения безопасности труда, охраны здоровья населения, предотвращения распространения инфекционных и паразитарных заболеваний, врачей-специалистов, участвующих в проведении этих медицинских осмотров и необходимых лабораторных и функциональных исследований по видам работ, медицинских противопоказаний к допуску на работу в целях предупреждения заболеваний, несчастных случаев и обеспечения безопасности труда

№ пп	Характер проводимых работ	Периодичность осмотров	Участие врачей-специалистов	Лабораторные и функциональные исследования	Медицинские противопоказания в дополнение к общим медицинским противопоказаниям
1	2–3	4	5	6	7
12.	Водители автотранспортных средств, городского электротранспорта, тракторов, других самоходных машин, в том числе мотоблоков		терапевт, невропатолог, офтальмолог, оталаринголог, хирург, психиатр, акушер-гинеколог	ЭКГ, исследование вестибулярного аппарата, определение группы крови и резусфактора (при прохождении предварительного медицинского осмотра), исследование остроты и полей зрения	
12.1.	Мотоциклы, мотороллеры, мотонарты всех типов и марок – категория А	1 раз в 3 года			1. Хронические заболевания оболочек глаза, сопровождающиеся значительным нарушением функции зрения, стойкие изменения век, в

1	2–3	4	5	6	7
					том числе и их слизистых оболочек, парезы мышц век, препятствующие зрению или ограничивающие движение глазного яблока (после оперативного лечения с хорошим результатом,допуск к вождению разрешается). 2. Хроническое,не поддающееся консервативному лечению воспаление слезного мешка, свищ слезного мешка,а также упорное, не поддающееся лечению слезотечение (после оперативного лечения с хорошим результатом допуск к вождению разрешается). 3. Стойкая диплопия вследствие косоглазия любой этиологии. 4. Ограничение поля зрения более чем на 20° в любом из меридианов. Центральная скотома абсолютная или относительная (при скотоме и наличии изменений зрительной функции ниже значений,указанных в п 5-а допуск без ограничений). 5. Понижение остроты зрения в зависимости от стойких помутнений преломляющих сред или изменений глазного дна,аномалий рефракций, а также других причин органического характера: а) острота зрения с коррекцией ниже 0,6 на лучшем глазу, ниже 0,2 на худшем Допустимая коррекция при близорукости и дальнозоркости 8, ОД, в том числе контактными линзами, астигматизме 3, ОД (сумма сферы и цилиндра не должна превышать 8, ОД). Разница в силе линз двух глаз не должна превышать 3, ОД б) отсутствие зрения на одном глазу.

1	2–3	4	5	6	7
					в) состояние после рефракционных операций на роговой оболочке (кератомия,кератомилез, кератокоагуляция,рефракционная кератопластика). Допускаются к вождению лица через 3 м-ца после операции при остроте зрения с коррекцией не ниже указанной в п.5-а, отсутствии осложнений и исходной (до операции) рефракцией от +8.0 до -8.0 Д. При невозможности установить дооперационную рефракцию годны при длине оси глаза от 21,5 до 27,0 мм. г) искусственный хрусталик хотя бы на одном глазу. Допускаются стажированные водители при остроте зрения с коррекцией не ниже указанной в п.5-а, нормальное поле зрения и отсутствие осложнений в течение полугода после операции. 6. Нарушение цветоощущения допускаются. 7. Заболевания сетчатки и зрительного нерва (пигментный ренит,атрофия зрительного нерва, отслойка сетчатки и др.). 8. Глаукома (при начальной компенсированной глаукоме, нормальном глазном дне, при изменениях остроты зрения и поля зрения менее значений,указанных в п.4.5, допускаются с переосвидетельствованием через год). 9.Полная глухота на одно ухо при восприятии разговорной речи на другое на расстоянии менее 3 м, шепотной речи на расстоянии 1 м, или восприятии разговорной речи на каждое ухо не менее 2 м (при полной глухоте,глухонемоте допуск осуществляется индивидуально с переосвидетельствованием не реже чем через 2 года)

1	2–3	4	5	6	7
					10. Хроническое одностороннее или двустороннее гнойное воспаление среднего уха,осложненное холестеатомой.грануляциями или полипом (энтимпанит). Наличие фистульного симптома (после оперативного лечения с хорошим результатом,вопрос решается индивидуально). 11. Хронический гнойный мастоидит, осложнения вследствие мастоидэктомии (киста,свищ). 12. Заболевания любой этиологии,вызывающие нарушение функции вестибулярного аппарата,синдромы головокружения,нистагм (болезнь Меньера,лабиринтиты,вестибулярные кризы любой этиологии и др.). 13. Спонтанный нистагм при отклонении зрачков на 70° от среднего положения. 14. Доброкачественные новообразования,малоподвижные рубцы, значительно затрудняющие движения конечностей,резко выраженные ограничения подвижности шеи, стойкие изменения в крупных суставах, неправильно сросшиеся переломы, ложные суставы, значительно затрудняющие движение конечностей,а также стойкие изменения в позвоночнике,нарушающие его движение. 15. Отсутствие одной верхней или нижней конечности,кисти или стопы,а также деформация кисти или стопы,значительно затрудняющие их движение. В порядке исключения могут допускаться лица с одной ампутированной голенью, если ампутационная культя не менее 1/3 голени и подвижность в коленном суставе ампутированной конечности полностью сохранена.

1	2–3	4	5	6	7
					16. Отсутствие пальцев или фаланг, а также неподвижность в межфаланговых суставах: а) отсутствие двух фаланг большого пальца на правой или левой руке; б) отсутствие или неподвижность двух или более пальцев на правой руке или полное сведение хотя бы одного пальца; в) отсутствие или неподвижность трех или более пальцев на левой руке или полное сведение хотя бы одного пальца (при сохранении хватательной функции и силы кисти вопрос о допуске к управлению решается индивидуально). 17. Травматические деформации с наличием неврологической симптоматики и дефекты костей черепа. При наличии незначительных дефектов или деформаций костей черепа (при отсутствии неврологической симптоматики) допуск осуществляется индивидуально; переосвидетельствование через 2 года. 18. Укорочение нижней конечности более,чем на 6 см, освидетельствуемые могут быть признаны годными, если конечность не имеет со стороны костей,мягких тканей и суставов,объем движений сохранен,длина конечности более 75 см (от пяточной кости до середины большого вертела бедра). 19 Заболевания,вызывающие ограничение движений или болезненность движений конечностей,грыжи,свищи, выпадение прямой кишки, геморрой,водянка яичка или семенного канатика и др.). Вопрос о допуске,в том числе после оперативного лечения решается индивидуально.

1	2–3	4	5	6	7
					20. Заболевание сосудов: а) аортальные аневризмы, аневризмы сосудов головного мозга, аневризмы бедренной и подколенной артерий,аневризмы подкожно расположенных сосудистых стволов (при подозрении на наличие аневризмы индивидуальный допуск с переосвидетельствованием через год, допуск дает специализированное учреждение). б) облитерирующий эндартерит, II-III стадии, болезнь Такаясу; в) варикозное расширение вен с нарушением трофики,слоновостью и др. 21. Стойкие изменения в глотке,гортани,трахее, значительно затрудняющие дыхание.Деформация грудной клетки и позвоночника со значительным нарушением функции органов грудной полости (вопрос о допуске решается индивидуально). 22. Врожденные или приобретенные пороки сердца и сосудов любой этиологии — при наличии компенсации допускаются индивидуально с переосвидетельствованием через год. 23. Состояние после операции на сердце и крупных магистральных сосудах (при компенсации,с хорошими отдаленными результатами и заключением специализированного учреждения вопрос решается индивидуально с переосвидетельствованием через год). Лица с имплантированными искусственными водителями ритма допускаются индивидуально 24. Болезни сердца любой этиологии (эндокардит миокардит и др.), нарушение ритма любой

1	2–3	4	5	6	7
					этиологии (мерцательная аритмия, пароксизмальная тахикардия и др.), хроническая ишемическая болезнь сердца, в том числе состояние после перенесенного инфаркта миокарда – вопрос о допуске решается индивидуально, на основании заключений специализированных учреждений, (ежегодное переосвидетельствование) за исключением лиц со стенокардией покоя 25. Гипертоническая болезнь III ст.,вопрос о допуске лиц с гипертонической болезнью II ст. решается индивидуально (с частыми гипертоническими кризами негодны). 26. Хронические заболевания легких и плевры, в том числе туберкулезной этиологии,бронхиальная астма,состояние после резекции легкого, бронхоэктатическая болезнь – вопрос решается индивидуально. 27. Болезнь крови и кроветворных органов,вопрос о допуске решается индивидуально при отсутствии анемического синдрома и обострении основного заболевания. 28. Эндокринные заболевания со стойкими и выраженными нарушениями функции. Решение принимается индивидуально,на основании заключения эндокринолога; при течении заболевания с расстройствами сознания,склонностью к коматозным состояниям – негодны 29. а) Хронические психические заболевания и приравненные к ним состояния, подлежащие обязательному диспансерному динамическому наблюдению. Вопрос о допуске лиц с выраженными формами пограничных нервно-психичес-

1	2–3	4	5	6	7
					ких расстройств, пограничной умственной отсталостью и задержками умственного развития решается в индивидуальном порядке (переосвидетельствование через 3 года). Эпилепсия и синкопальные состояния. 29. б) Хронический алкоголизм,наркомании, токсикомании допускаются после лечения и снятия с учета. 30. Хронические рецидивирующие заболевания периферической нервной системы и остаточные явления перенесенных заболеваний и травм крупных нервных стволов со стойким нарушением движений,чувствительности и трофики. 31. Выпадение матки и влагалища,ректовагинальные и пузырновлагалищные свищи (разрывы промежности с нарушением целостности сфинктера прямой кишки) (после оперативного лечения с хорошим результатом допускаются в индивидуальном порядке). 32. Рост ниже 150 см (вопрос решается индивидуально), резкое отставание физического развития.
12.2.	Мопеды всех типов и марок - категория А	1 раз в 3 года			1. Понижение остроты зрения ниже 0,5 на лучшем глазу и ниже 0,2 на худшем глазу (с коррекцией); отсутствие зрения на одном глазу при остроте зрения ниже 0,8 (без коррекции), на другом. 2. Полная глухота (при глухоте,глухонемоте, допуск осуществляется индивидуально с переосвидетельствованием через 2 года).

1	2–3	4	5	6	7
					3. Отсутствие верхней конечности или кисти, отсутствие нижней конечности на любом уровне бедра или голени при нарушении подвижности в коленном суставе. 4. Заболевания,вызывающие нарушения функций вестибулярного аппарата,синдромы головокружения, нистагм. 5. Эпилепсия и заболевания,протекающие с нарколептическими и каталептическими приладками. Синкопальные состояния. 6. Психические заболевания при наличии группы инвалидности, в остальных случаях индивидуально. 7. Хронический алкоголизм,токсикомании, наркомании допускаются после лечения и снятия с учета.
12.3.	Автомобили,полная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых помимо сиденья водителя, не превышает 8 – категория В с правом работы по найму	1 раз в 3 года			см. противопоказания, изложенные в п.12.1; дополнительно: 5. для водителей такси и спецавтотранспорта (машины станций скорой и неотложной медицинской помощи, оперативные и др.), относящихся к категории В: острота зрения с коррекцией ниже 0,8 на одном глазу, ниже 0,4 на другом. Допустимая коррекция см.п.12.1; состояние после рефракционных операций на роговой оболочке см.п.12.1; искусственный хрусталик, см.п.12.1. 6. Нарушение цветоощущения типа дихромазин 8. Только стажированные водители. 9. Восприятие разговорной речи на одно или оба уха на расстоянии менее 3 м, шепотной

1	2–3	4	5	6	7
					речи на расстоянии 1 м (при полной глухоте на одно ухо и восприятии разговорной речи на расстоянии не менее 3 м на другое ухо или восприятие разговорной речи не менее 2 м на каждое ухо, вопрос о допуске стажированных водителей решается индивидуально, переосвидетельствование ежегодно). 12. Не допускаются во всех случаях. 15. Не допускаются водители такси и спецавтотранспорта. 21. Без индивидуального допуска. 23. Состояние после операции на сердце и крупных магистральных сосудах,в том числе и лица с имплантированными водителями ритма сердца - без индивидуального допуска. 25. Гипертоническая болезнь II–III ст. Вопрос о допуске с гипертонической болезнью I ст. – индивидуально. 26. Переосвидетельствование через 1 год. 28 При диагностике диабета не годны. 29. а) см. 12.1. 29. б) После специального противоалкогольного лечения с хорошими результатами при отсутствии деградации личности и сомато-неврологических расстройств у больных хроническим алкоголизмом вопрос о их допуске решается индивидуально медицинской комиссией наркологического учреждения, имеющего в своем составе организационно-методический консультативный отдел, при предоставлении больным хроническим алкоголизмом положительной характеристики-ходатайства с места

1	2–3	4	5	6	7
					работы и информации о его поведении по месту жительства из органов внутренних дел. Больные наркоманиями и токсикоманиями допускаются в аналогичном порядке, но при наличии у них стойкой ремиссии не менее трех лет. 32. Не допускаются. Стажированные водители – индивидуально. 33. Язвенная болезнь желудка и 12-перстной кишки,хронические заболевания печени, желчевыводящей системы,поджелудочной железы с частыми обострениями, болезнь оперированного желудка – допуск индивидуальный, с переосвидетельствованием через 2 года.
12.4.	Автомобили,полная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителей, не превышает 8 – категория В без права работы по найму	1 раз в 3 года			см. противопоказания, изложенные в п.12.1, дополнительно: 5. б) в виде исключения допускаются водители при условии, если острота зрения на оставшемся глазу 0,8 (без коррекции) и нормальном поле зрения; переосвидетельствование через год.
12.5.	Автомобили, предназначенные для перевозки грузов, полная масса которых превышает 3500 кг – категория С	1 раз в 3 года			см. противопоказания, изложенные в п.12.1, дополнительно: 5. острота зрения ниже на одном глазу, ниже 0,4 на другом. Допустимая коррекция см. п.12.1 искусственный хрусталик хотя бы на одном глазу – негодны. 6. Нарушение цветоощущения типа дихромазии. 8. Глаукома любой стадии. 9. Восприятие разговорной речи на одно или оба уха на расстоянии менее 3 м, шепотной речи на расстоянии 1 м (при полной глухоте на

1	2–3	4	5	6	7
					одно ухо и восприятии разговорной речи на расстоянии не менее 3 м на другое ухо или восприятии разговорной речи не менее 2 м на каждое ухо,вопрос о допуске стажированных водителей решается индивидуально при ежегодном переосвидетельствовании). 12. Не допускаются во всех случаях. 15. Не допускаются во всех случаях. 16. Не допускаются даже при сохраненной хватательной функции. 17. Не допускаются во всех случаях. 21. Без индивидуального допуска. 22.23. Не допускаются, (без индивидуального допуска). 24. Хроническая ишемическая болезнь сердца (стенокардия покоя и напряжения,состояние после перенесенного инфаркта миокарда – не допускаются). 25. Гипертоническая болезнь II–III ст., вопрос о допуске водителей с гипертонической болезнью Iст. решается индивидуально. 26. Переосвидетельствование через 1 год. 28. При диагностировании диабета негодны. 29. б) см. 12.3. 32. Не допускаются, стажированные водители индивидуально. 33. Язвенная болезнь желудка,12-перстной кишки,хронические заболевания печени, поджелудочной железы с частыми обострениями, болезнь оперированного желудка – допуск индивидуальный, переосвидетельствование не реже чем через 2 года.

1	2–3	4	5	6	7
					34. Хронические заболевания почек, отсутствие одной почки – допуск решается индивидуально.
	12.6. Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8 мест, помимо сиденья водителя – категория Д	1 раз в 3 года			см. противопоказания, изложенные в п.12.5. Для водителей пассажирского транспорта – индивидуально решается вопрос при дефектах речи и заиканиях в тяжелой форме. 29. а) Не допускаются во всех случаях. 29. б) см. 12.1.
	12.7. Составы транспортных средств с тягачами, относящимися к категориям средств – В, С или Д – категория Е	1 раз в 3 года			см. противопоказания, изложенные в п.12.5. 29. а) Не допускаются во всех случаях. 29. б) см. 12.1.

Приложение № 3

Министерство здравоохранения

Приложение 1
к Инструкции по проведению обязательных предварительных при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров трудящихся и медицинских осмотров водителей индивидуальных транспортных средств

_____
(наименование учреждения)

Код формы по ОКУД_____
Код учреждения по ОКПО_____
Медицинская документация
форма № 083/У-89
Утверждена Минздравом СССР
29 сентября 1989 г. № 555

МЕДИЦИНСКАЯ СПРАВКА
(для представления в Госавтоинспекцию)

ФАМИЛИЯ _____

ИМЯ _____

ОТЧЕСТВО _____

ГОД РОЖДЕНИЯ _____

МЕСТО РАБОТЫ _____

Проходил медицинское освидетельствование

«___»_____ 200__г.
«___»_____ 200__г.
«___»_____ 200__г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ КОМИССИИ:

1. Годен (негоден) к управлению троллейбусом, трамваем.
2. Годен (негоден) к управлению мотоциклом, мотороллером, мотонартами, мопедом (категория А).
3. Годен (негоден) к управлению автомобилями (без права работы по найму), полная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает 8 (категория В).
4. Годен (негоден) к управлению автомобилями (с правом по найму), полная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает 8 (категория В).
5. Годен (негоден) к управлению автомобилями без ограничения массы (категория С), автобусами без ограничения вместимости пассажиров (категория Д), прицепы, полуприцепы (категория Е).
6. Годен (негоден) к управлению автомобилем с ручным управлением.
7. Годен (негоден) к управлению мотоциклом.
8. Годен (негоден) к управлению тракторами и другими самоходными сельскохозяйственными машинами.

(нужное подчеркнуть)

Очередное переосвидетельствование в _____г.
в 200_____г.
в 200_____г.

Группа крови_____ Резус фактор_____

В случае изменения характера заключения вносится дополнительная запись.

Главный врач (поликлиники)

Врач-терапевт
цехового территориального
врачебного участка

(Освидетельствование заверяется подписью и печатью)

Приложение № 4

МЕДИЦИНСКАЯ КАРТА №_____

_____ дата

_____ год рождения

Фамилия _____

Имя _____

Отчество _____

Место жительства _____

_____

_____

Серия и номер паспорта или удостоверения личности:

_____

а) профессионал
стажир./кандидат

б) любитель
стажир./кандидат
мотостажир./кандидат

Место работы_____

занимаемая должность_____

_____

Водительское удостоверение серия № _____

выдано_____ 19_____

_____
дата заполнения

_____
личная подпись водителя

Врач-терапевт:_____

Анамнез:_____

_____

Данные ЭКГ:_____

Диагноз:_____

Заключение:_____

_____

_____

Врач-окулист _____
Правый глаз: _____
Цвет _____
Левый глаз _____
Глазное дно: _____
Поле зрения: _____
Диагноз: _____
Заключение: _____
_____

_____
подпись врача

Врач-ЛОР _____
Правое ухо: _____
Левое ухо: _____
Аудиограмма: _____
Диагноз: _____
Заключение: _____
_____

_____
подпись врача

Врач-хирург _____
Диагноз: _____
Заключение: _____

_____
подпись врача

Врач-невропатолог _____
Анамнез: _____
Данные ЭЭГ: _____
_____
Диагноз: _____
Заключение: _____

_____
подпись врача

_____
подпись председателя комиссии, дата

Приложение № 5
(приложение № 4 к приказу Министерства от 11.05.87 № 47-ц)

ТАБЕЛЬ

ОСНАЩЕНИЯ КАБИНЕТА ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ ОСМОТРОВ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Наименование	Количество	Примечание
I Аппараты и приборы		
1. Секундомер		При отсутствии фельдшерского здравпункта
2. Подушка для кислорода с эбонитовой воронкой	2	—
3. Весы медицинские	2	—
4. Ростомер	1	—
5. Шина проволочная	1	—
6. Шина фанерная (комплект)	3	
II Медицинский инструментарий	3	
1. Стетофонендоскоп		
2. Сфигмоманометр (Тонометр)	2	
3. Трубки индикаторные (Шинкаренко-Мохова, «Контроль трезвости» или другие специальные технические средства контроля, утвержденные Минздравом СССР)	2 по потребности	
4. Реактивы, пробирки, штативы к пробиркам, микропипетки для исследования выдыхаемого воздуха на алкоголь по способу А.М.Раппопорта	по потребности	
5. Термометр медицинский	5	
6. Жгут резиновый	1	При отсутствии фельдшерского здравпункта
III Медикаменты и перевязочный материал		
1. Настойка йодная	25 г	по потребности
2. Капли валериановые	10 г	—
3. Валидол	в табл.	—
4. Спирт нашатырный	25 г	—
5. Вата гигроскопическая	50 г	—
6. Пакет индивидуальный для перевязок	шт.	—

IV Мебель и хозяйственное оборудование		
1. Столик для инструментария	1	
2. Стол канцелярский	1	
3. Стул	по потребности	
4. Шкаф для инструментов	1	
5 Шкаф для реактивов	1	
6. Вешалка стенная	1	
7. Зеркало	1	
8. Кронштейн для полотенец	2	
9. Шкаф для хранения белья	1	
10. Кушетка полужесткая с подголовником	1	
11. Прибор письменный	1	
12. Графин для воды	1	
13. Лампа настольная	1	
14. Мыльница	2	
15. Поднос для графина	1	
16. Стакан	4	
17. Часы настольные	1	
V. Мягкий инвентарь		из расчета на одного медработника
1. Халат	2	
2. Косынка (колпак)	2	—
3. Полотенце	2	—
4. Простыня	2	—

Приложение № 6

Журнал учета предрейсовых и послерейсовых медосмотров

Дата проведения медосмотра	Ф.И.О.	№ п/п	Табельный №	Жалобы	Температура тела (t°C)	Артериальное давление	Пульс	Проба на наличие алкоголя	Результат медосмотра[1]	Подпись лица, проводившего осмотр	Подпись водителя

[1] «Медосмотр прошел» или «Направлен в ЛПУ»

Приложение № 7

Форма для анализа результатов предрейсовых медосмотров

	январь	февраль	март	I кв.	апрель
1. Количество водителей за отчетный период занаряжено на работу					
2. Охват водителей: а) предрейсовыми осмотрами; б) послерейсовыми осмотрами; в) межрейсовыми осмотрами					
3. Количество отстраненных от работы на линии — всего — в т.ч. а) по причине недостаточного отдыха перед работой впервые — повторно — более двух раз — б) повышение артериального давления впервые — повторно — более 2-х раз — в) с наличием алкоголя в выдыхаемом воздухе впервые — повторно — более 2-х раз — г) прочие заболевания					
4. Из отстраненных по состоянию здоровья от рейса водителей: а) получили листки временной нетрудоспособности — б) направлено на медицинскую водительскую комиссию на досрочное переосвидетельствование — в) взято на диспансерный учет в лечебно-профилактическом учреждении в установленном порядке — г) направлено на лечение к наркологу — д) переведено на работу, не связанную с вождением автомобиля —					
5. Приняты административные меры к водителям, отстраненным от работы из-за обнаружения алкоголя в выдыхаемом воздухе					

Приложение № 8

Время обнаружения алкоголя в выдыхаемом воздухе в зависимости от вида и количества спиртного напитка (по А.А.Мохову и И.П.Шинкаренко, 1980)

Вид напитка	Количество в мл.	Время обнаружения алкоголя
Водка 40%	250	8–9 час.
Водка 40%	500	15–18 час.
Коньяк	100	3,5–4 час.
Смесь коньяка с шампанским	100+150	4–5 час.
Шампанское	100	1 час.
Портвейн	200	3–3,5 час.
Портвейн	300	3,5–4 час.
Портвейн	400	4,5–5 час.
Пиво	500	20–25 мин.

Время сохранения алкоголя в крови в зависимости от вида и количества спиртного напитка

За одну порцию принято одно из следующих количеств:	Ваш вес (в кг)	Количество выпитого (порций)				
		1	2	3	4	5
		Время сохранения алкоголя в крови (в часах)				
50 г водки (40°С)	50	3	6,5	9,5	13	16
40 г коньяка	60	3	5,5	8	10,5	13,5
100 г портвейна	70	2	4,5	7	9	11,5
150 г сухого вина	80	2	4	6	8	10
1 бутылка (0,5 л)	90	2	3,5	5,5	7	9
пива	100	1,5	3	5	6,5	8

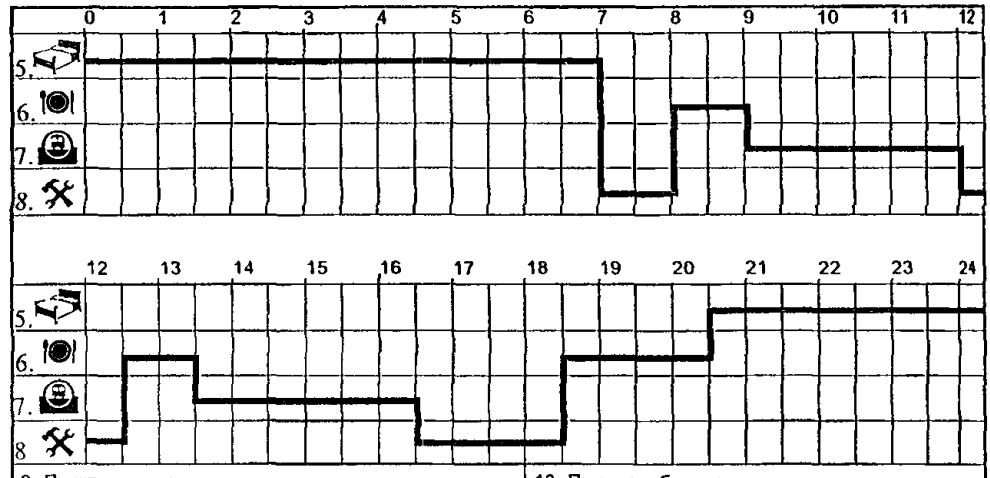
Образец графического заполнения рекомендуемого ежедневного контрольного листа

1.Ежедневный контрольный лист

2.Водитель _____

3.Регистрационный номер транспортного средства _____

4.Дата заполнения _____



9. Пункт выезда:	10. Пункт прибытия:

11. Показания спидометра: на конец работы: на начало работы: Общее расстояние пройденного пути:	Вид деятельности	К-во часов
	12.	
	13.	
	14.	
16. Подпись водителя:	15. Всего:	

5. – сон

6. – перерыв в служебной деятельности в пути для принятия пищи или отдыха

7. – периоды управления автомобилем

8. – служебная деятельность вне периода управления автомобилем (ТО, ремонт, ожидание погрузки, погрузка, разгрузка, оформление документов и пр.)

Инструкция по ведению личной контрольной книжки

1. Личная контрольная книжка предназначена для учета продолжительности работы и отдыха водителя автотранспортного средства при выполнении им международных и междугородных перевозок. Книжка предъявляется по требованию соответствующих дорожных контрольных органов, которые осуществляют надзор за режимом работы и отдыха водителей.

2. Контрольная книжка выдается водителю в автопредприятии и сдается туда вместе с другими отчетными документами после полного ее использования.

3. Водителем заполняется ежедневный контрольный лист. Наряду с другими данными в лист им вносятся графические сведения о своей работе и отдыхе согласно имеющимся обозначениям (см.образец заполненного листа). Итоговые сведения за неделю водитель заносит в ежедневный отчет, который заверяется ответственным лицом автопредприятия.

4. В графе 16 контрольного листа (и на его оборотной стороне, при необходимости) заносятся замечания и предложения водителя по выполнению рейса и ставится его подпись.

5. Все записи и график делаются чернилами или шариковой ручкой.

6. пункт 12. – общая продолжительность непрерывного времени отдыха перед возобновлением периодов ежедневной служебной деятельности (сон, прием пищи и пр.).

Продолжение приложения № 9

1. ФАМИЛИЯ, ИМЯ ОТЧЕСТВО ВОДИТЕЛЯ

2. ЕЖЕДНЕВНЫЙ ОТЧЕТ

3. с _____ по _____ 200 ___ г.

4. Дни недели								Итого за недельный период
5. Ежедневный листок								
6. 								
Производительность производственной деятельности 7. 								
8.								
9. **7.+8.**								

10. Замечания: _____

_____

_____

_____

11. Дата предыдущего еженедельного отдыха: _____

_____

12. Подпись водителя _____

13. Подпись ответственного лица автопредприятия _____

Книжка № _____

РАЗДЕЛ 7 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ

7.1 ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В РАБОТЕ СПЕЦИАЛИСТА ПО БД. ОСНАЩЕНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ КАБИНЕТА БД В ПРЕДПРИЯТИИ

Оборудование кабинета безопасности движения должно включать технические средства и приборы для проведения занятий по повышению квалификации водителей, по оценке качества обучения и его результатов.

Площадь кабинетов безопасности движения может колебаться от 25–30 м^2 до 60–75 м^2. Количество водителей в учебной группе определяется исходя из общей численности обучаемых (оптимально по 10–15 человек в группе).

Исходя из решаемых задач в процессе подготовки и повышения квалификации водителей, все технические средства обучения (ТСО) могут быть разделены на:

– информационные (плакаты, видеотехника и т.п.);
– обучения и контроля знаний с применением средств вычислительной техники;
– формирования практических навыков (тренажеры);

К информационным ТСО относят прежде всего средства предъявления визуальной информации. Эту категорию составляют средства изобразительные (плакаты, стенды, чертежи, макеты) и экранные.

Экранные средства разделяются на группы статической и динамической проекции.

К первой группе средств можно отнести кадаскопы и эпидиаскопы, предназначенные для проецирования на экран записей, чер-

тежей, схем и рисунков, сделанных как при подготовке к занятиям, так и в ходе самих занятий. Схемы и рисунки наносятся на специальную прозрачную пленку, входящую в комплект проекционных аппаратов.

Группа диапроекторов типа «Протон», «Свитязь», «Пеленг» и др., как правило, предназначены для демонстрации информации отдельных слайдов с размером изображения 24х36 мм.

Эти диапроекторы имеют дистанционное управление и смену слайдов по заранее установленной программе, что делает их использование в учебном процессе наиболее эффективным. Их можно использовать при изучении дорожных знаков, сопровождая показ комментариями о местах установки, зоне действия, назначении различных групп знаков.

Для демонстрации информации с непрозрачного материала могут применяться стационарные эпидиаскопы типа «Медиум-500», рассчитанные на обслуживание аудитории до 300 человек. С их помощью можно проецировать на экран в увеличенном виде рисунки, чертежи, фотографии, иллюстрирующие работу отдельных узлов и механизмов автомобиля.

К динамической группе экранных средств относятся видеомагнитофоны. Преимущество подобных средств обучения перед статическими пособиями заключается в возможности показать в динамике развитие дорожных ситуаций и процессов, воспроизведение которых в реальных условиях при обучении опасно.

Средства видеозаписи могут быть использованы в обучении по всем разделам теоретической и практической подготовки водителей. При отработке отдельных элементов управления автомобилем, при проведении тренажерной и автодромной подготовки видеозапись дает возможность сразу же после выполнения обучаемым действий просмотреть запись в обычном либо в замедленном темпе на экране монитора и произвести разбор ошибок.

Видеофильмы, специально снятые сотрудниками предприятий, могут оказаться полезными при показе водителям (во время различного рода инструктажей) условий работы на маршрутах организаций, для информации о разборах происшествий и нарушений, свершенных работниками предприятия, при проведении занятий по оказанию первой медицинской помощи и т.п.

Помещение кабинета БД желательно оборудовать дистанционным пультом, расположенным в удобном для преподавателя месте, позволяющем управлять механизированным устройством задергивания окон, проекционной аппаратурой, а также освещением в аудитории.

Для демонстрации чертежей, плакатов в процессе проведения занятий целесообразно использовать механизированную плакатницу, преимуществом которой является компактное размещение наглядного материала. Габаритные размеры плакатницы 1055х735х165 мм (50 плакатов стандартных размеров с горизонтальным расположением изображения), питание от сети переменного тока напряжением 220 вольт и частоты 50 Гц. Размеры экрана 830х590 мм. Средняя скорость перемотки плакатной ленты 0,25 м/с.

Для ситуационного обучения, проверки знаний технического устройства и правил эксплуатации подвижного состава, для контроля уровня подготовки водителей по Правилам дорожного движения могут быть использованы средства вычислительной техники со специализированным программным обеспечением: на экране монитора высвечивается изображение одной из типичных дорожно-транспортных ситуаций (ДТС), взятое из карточек учета ДТП в ГИБДД, и 3–5 вариантов ответов, из которых один – правильный.

При выборе правильного ответа программа переходит к следующей ДТС, и вся процедура повторяется снова.

В случае выбора обучаемым неправильного ответа программа останавливается, выдает сообщение о том, что произошло ДТП с такими-то последствиями и предлагает попробовать свои силы еще раз.

В конце выдается итоговый результат в условных баллах и дается сравнение с ранее полученным результатом.

Важным техническим средством оборудования кабинета должны быть автомобильные тренажеры.

В первую очередь, рекомендуется применение функциональных тренажеров для овладения навыками торможения и скоростного руления, что способствует лучшей подготовке водителей к работе в реальных условиях дорожного движения. Применение подобных тренажеров значительно повышает эффективность занятий и явля-

ется более экономически целесообразным, чем непосредственное использование в этих целях учебных автомобилей.

Для формирования устойчивых навыков безопасного управления автомобилем применяются специализированные тренажеры, которые имитируют внешнюю обстановку, поведение автомобиля как объекта управления и являются средством отображения информации всех видов, анализируемой водителем в условиях дорожного движения. С помощью подобных тренажеров производится безопасная для обучаемого водителя ситуационная подготовка к действиям в критических условиях.

Для тренировки некоторых операторских функций может быть рекомендован психофизиологический тренажерный комплекс, разработанный в НИИАТе.

Для тренировки способности к правильному распределению внимания между объектами, воспринимаемыми на слух, в комплексе установлен набор динамиков, воспроизводящих звуковые сигналы легковых, грузовых и специальных автомобилей. Преподаватель (со своего пульта) подает сигналы с различных направлений, а обучаемый должен определить какой сигнал и с какого направления был подан.

В упражнениях на остроту зрения при различной освещенности и удаленности объекта используются слайды с изображением различных дорожных ситуаций, происходящих (с одного и того же места съемки) в разное время суток. Путем изменения расстояний до объекта, фокусных расстояний, времени выдержки, обеспечивается возможность проведения оценки остроты зрения в зависимости от степени освещенности и удаленности объектов дорожной обстановки. Упражнения для определения времени световой адаптации зрения можно проводить путем резкой смены освещенности зрительного поля тренажера на ограниченное время. Информированность о времени световой адаптации имеет большое значение для водителей, осуществляющих перевозки в темное время суток.

В кабинетах БД АТП возможно создание автоматизированного рабочего места (АРМ) инженера по БД, включающего:

– информационный банк данных (передовой опыт по БД; нормативно-правовая информация по БД);

– документооборот (личные карточки водителей, учет нарушений ПДД, дорожно-транспортных инцидентов, прохождения стажировки, повышения квалификации и медицинского персосвидетельствования водителей; актов служебного расследования ДТП);
– оперативное управление (функциональные обязанности инженера по БД; организационные схемы взаимодействия различных служб АТП по БД; взаимодействие с другими учреждениями, организациями);
– расчетно-графические материалы (разработка планов, графиков; экспертные расчетные схемы ДТП; решение типовых задач сравнительного анализа показателей аварийности).

Наиболее перспективным направлением является создание служб психофизиологической диагностики на АТП. Данные психофизиологических обследований можно использовать при подборе водителей для перевозок повышенной сложности: перевозок детей, опасных грузов и т.п.

7.2. ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ ВОДИТЕЛЕЙ. ОСНОВЫ СИТУАЦИОННОГО ОБУЧЕНИЯ

Повышение уровня автомобилизации в России сопутствует увеличению числа дорожно-транспортных происшествий, являющееся, как показывают аналитические исследования, следствием недостаточной профессиональной подготовки водительских кадров. В связи с этим представляется необходимым решение ряда проблем, связанных с разработкой новых подходов в системе подготовки водителей, включающих создание в процессе обучения условий для адаптации водителя к сложным дорожно-транспортным ситуациям.

Статические данные, характеризующие аварийность на автомобильном транспорте показывают, что наибольшее количество ДТП совершенных по вине водителей и отличающихся большой тяжестью последствий, приходится на водителей со стажем работы менее трех лет. Водители со стажем до одного года допускают в среднем в 8 раз больше ДТП, чем остальные категории водителей.

Для понимания механизма возникновения ДТП необходимо вскрыть причинно-следственные связи развития потенциально

опасных дорожно-транспортных ситуаций (ДТС) и исследовать обстоятельства, при которых они возникают. Далее необходимо обучить водителя раннему распознаванию опасных ситуаций, знанию признаков их возникновения, прогнозированию развития ситуации, и, в завершении, выполнению правильных действий, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Успешному решению этой задачи может способствовать метод ситуационного обучения, используемый в рамках повышения квалификации водителей на предприятии.

Анализ процесса накопления профессионального опыта водителем позволяет выявить основные этапы формирования навыков прогнозирования дорожных ситуаций:

Этап 1. Реальные конкретные примеры ДТП разбираются с максимально возможными подробностями с тем, чтобы водитель мог вообразить себя непосредственным участником ситуации, представить мысленное ее развитие, восстановить все причинно-следственные связи в цепи событий. Обычно примеры группируются по типичным участкам дорог.

Этап 2. «наглядное восприятие» – использование информации в образной форме: на макетах, рисунках, слайдах, видеозаписях.

Этап 3. «привязка к участку» – анализ потенциальных ДТП на конкретных участках повышенной опасности (очагах ДТП).

Этап 4. «кризисная ситуация» – обучение на полигоне выходу из ситуации повышенной сложности.

В настоящее время при ситуационном обучении используются традиционные способы изображения дорожно-транспортной обстановки с помощью альбомов, слайдов, макетов транспортных средств и пешеходов – статических информационных средств. Эффективность подобного подхода невысока из-за недостаточно эмоционального воздействия на водителя.

Анализ большого числа дорожно-транспортных ситуаций показал определенную общность в механизме их развития и на этой основе позволил типизировать как сами ДТС, так и действия водителей, что дало возможность выявить характерные неправильные действия водителя, возникающие при управлении автомобилем, и определить возможные пути, позволяющие предотвратить ДТП. Таким образом, было определено несколько классов высо-

коаварийных дорожно-транспортных ситуаций, при которых достаточно часто возникают происшествия. Далее ситуации, объединенные в один класс, систематизируются как по ошибочным действиям водителей, так и по месту совершения этих ошибок, которые в свою очередь, вызываются присутствием определенных факторов дорожно-транспортной обстановки, провоцирующих водителей к принятию ошибочных решений.

Типичные потенциально опасные дорожно-транспортные ситуации:
- проезд перекрестков;
- проезд железнодорожных переездов;
- встречный разъезд автомобилей;
- выполнение обгона;
- проезд мимо остановок общественного транспорта;
- вынужденная стоянка на дороге (обочине);
- движение на кривых в плане;
- засыпание водителя при управлении автомобилем.

Попадая в какую-либо из названных ситуаций, водитель заранее должен уметь предвидеть их потенциальную опасность, чтобы избежать тяжелых последствий. Для этого прежде всего ему необходимо уже на ранней стадии процесса развития дорожной ситуации уметь принимать правильное решение.

Прежде чем перейти к обучению водителей предвидению развития дорожных ситуаций следует определить, как формируются необходимые практические навыки предотвращения перехода предаварийной ситуации в дорожно-транспортное происшествие у опытных водителей.

Определим понятие «дорожное происшествие» как конечный результат процесса развития дорожной ситуации, в течение которого вероятность ДТП возрастала до перехода его в аварийную. В этом процессе выделяются четыре стадии: предопасная, опасная, аварийная (момент ДТП) и послеаварийная.

На предопасной стадии опасность еще едва наметилась, однако ее обнаружение и принятие мер по ее предотвращению позволяют водителю достаточно легко, без предельного физического и эмоционального напряжения, избежать происшествия. Именно на этой стадии опытные водители обнаруживают и предотвращают наступление опасных стадий развития ситуаций.

На опасной стадии водителю приходится действовать при полном напряжении сил в условиях дефицита времени. В этом случае требуется почти мгновенно принять и осуществить единственно правильное решение, что, естественно, требует определенного опыта и навыков управления автомобилем.

Первым шагом к овладению подобным навыком является внимательное наблюдение за изменением дорожной ситуации с точки зрения ее скрытой опасности. Опытные водители на практике осваивают такой «поисковый» взгляд, направленный на раскрытие «секретов» дорожных ситуаций, и называют его умением «читать» дорогу.

Второй шаг предполагает постоянно предусматривать возможность ошибочных решений другими участниками дорожного движения, вызываемых спешкой, волнением, усталостью, невнимательностью и просто малым опытом. Поэтому каждый водитель должен строить свое поведение так, чтобы скомпенсировать элементы ненадежности в поведении других участников движения.

Для того, чтобы овладеть прогнозированием дорожно-транспортной ситуации, надо не только учиться, но и порой переучиваться. При этом оказывается, что некоторые навыки, прочно освоенные человеком за всю его «*до*автомобильную» жизнь, неприемлемы на дороге. Более того, они могут служить причиной многих ДТП.

Наиболее опасно на дороге отсутствие реакции на ситуацию с закрытым обзором, при котором оба участника движения не могут увидеть заранее друг друга из-за зданий, сооружений, деревьев, закрывающих обзор. При этом часто предмет, затрудняющий обзор, не воспринимается как сигнал опасности и призыв к осторожности, хотя инерционность изменений транспортных ситуаций такова, что наезд на пешехода или столкновение в подобных условиях зачастую становится неизбежным.

Второй ошибочный навык – «отвлечение внимания». Человек в обыденной жизни привыкает легко и без опаски отвлекаться от наблюдения за окружающей обстановкой, переводя взгляд на интересующие его предметы. Подобные действия особенно опасны в транспортной среде, поскольку значительная часть дорожных происшествий возникает именно из-за отвлечения внимания водителя (или пешехода).

Третий отрицательный навык, от которого необходимо отказаться в транспортной среде – это «действие не глядя». Человек в обыденной жизни запоминает окружающую обстановку и действует, исходя из того, что обстановка меняется медленно и в ближайшее время не произойдет быстрых неожиданных изменений.

Водитель, который хочет овладеть мастерством прогнозирования развития дорожно-транспортной ситуации, должен не только сам избавляться от перечисленных опасных привычек, но и помнить, что они также свойственны другим участникам движения. Прежде всего водителю необходимо гарантированно избежать ДТП в зонах повышенной опасности – при проезде перекрестков, пешеходных переходов, мест массового скопления людей (остановок общественного транспорта, торговых центров, кинотеатров, школ, участков, обозначенных знаком «Дети»), железнодорожных переездов и тоннелей.

Известны несколько методов безопасного управления автомобилем, помогающих водителю в зоне повышенной опасности.

Первый метод – «компактности» – характеризуется движением в зонах повышенной опасности со скоростью, не превышающей скорость автомобилей, следующих попутно. Водитель внимательно наблюдает за автомобилями, движущимися впереди, справа и слева и на их любое замедление отвечает соответствующим действием. Режим индивидуального выбора скорости восстанавливается только за пределами зоны повышенной опасности.

Второй метод – метод минимального риска, при котором, приближаясь к зоне повышенной опасности, водитель непременно снижает скорость.

Третий метод – при появлении закрытого обзора в ситуациях, где часто появляется опасность, водитель заблаговременно увеличивает интервал между транспортными средствами и предметами, закрывающими обзор и внутренне готовится к экстренному торможению.

Распознавание ситуации и выбор правильных действий в зонах повышенной опасности должны быть доведены у водителя до автоматизма, так чтобы для их осуществления не требовалось лишних затрат внимания и сил.

В процессе реальной профессиональной деятельности водитель постоянно наблюдает различные дорожные ситуации. При этом незаметно для него самого в его сознании происходит сопоставление наблюдаемых положений с опытом и знаниями накопленными в памяти. Если какая-либо ситуация встречалась водителю и в прошлом приводила к опасности, у него складывается стереотип предвидения возможной неприятности либо возможности ее появления. Таким образом, происходит индивидуальное, стихийное формирование навыков безопасного управления автомобилем, являющееся, по существу, вариантом метода проб и ошибок, который принято называть процессом естественного самообучения водителя. У этого метода обучения есть одно важное свойство: ошибки водителя, как правило, сопровождаются тяжелым эмоционально отрицательным опытом. При этом сильные эмоциональные переживания, связанные с прогнозированием реальной угрозы жизни и здоровью, обеспечивают автоматизм прочного запоминания опасной ситуации и особенностей ее ранних стадий.

При ситуационном обучении происходит замена естественного процесса накопления опыта прогнозирования опасности искусственным, что компенсирует недостатки стихийного обучения.

Ситуационное обучение следует строить на базе изучения следующих материалов:

– ситуационного анализа ДТП;
– изучения ситуационных характеристик типичных участков повышенной опасности;
– изучения ситуационных характеристик конкретных участков повышенной опасности;
– изучения ситуационных характеристик маршрутов движения автотранспорта данного предприятия.

Ситуационный анализ является приемом, заключающимся в накоплении опыта по изучению опасных ситуаций, в которых уже оказывался кто-то другой. Задача заключается в том, чтобы при разборе типичной ситуации проследить во всех подробностях ее развитие, закончившееся происшествием, чтобы водитель мог представить себя на месте участника ситуации.

Анализировать происшествие необходимо со следующих позиций: что побудило участников движения неправильно оценить

обстановку; что мог сделать каждый из них для предотвращения ДТП; что в данном конкретном примере типично и может часто повторяться в других местах с другими водителями; как следует поступать для предотвращения аналогичных ситуаций.

По достаточно часто встречающимся опасным ситуациям, в которых ошибки водителей наиболее характерны, приводится по несколько примеров, достаточно близких между собой, подчеркивая общность причин и механизмов развития ситуации.

Обучение на основе ситуационных характеристик типичных участков повышенной опасности преследует цель дать водителю систематизированные знания о ситуациях, характерных для того или иного конкретного случая, что поможет ему правильно оценивать обстановку в подобных случаях, прогнозировать их развитие, предотвращая ДТП. Проведение обучения должно содержать общую характеристику опасности участка; условия, при которых участки данного типа становятся наиболее опасными; описание типичных ошибок водителей, а также действий, обеспечивающих безопасность при проезде участка.

Водитель, ознакомленный с материалом по представленной схеме, при приближении к типичному опасному участку дороги должен правильно оценить степень опасности и определить меры для обеспечения безопасного проезда этого участка.

Обучение на основе ситуационных характеристик маршрутов движения автотранспорта предполагает его изучение в обычных и сложных погодных условиях. Сама характеристика состоит из общего описания маршрута, в зависимости от степени опасности которого либо приводится краткая характеристика участков повышенной опасности, либо развернутое ситуационное описание для особо опасных участков. Последнее дается по схеме: причины опасности участка; факторы, повышающие опасность; причины происшествий на участке; рекомендации по безопасному проезду данного участка.

Все характеристики составляются по данным опроса работников службы БД, опытных водителей, хорошо знакомых с особенностями движения на маршруте, сведений ГИБДД.

ТИПОВЫЕ ФОРМЫ ДОКУМЕНТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИХ ВЕДЕНИЮ И ЗАПОЛНЕНИЮ

Журнал учета дорожно-транспортных происшествий

В соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными Постановлением Правительства РФ № 647 от 29.06.95 г. и Приказом Министерства транспорта РФ № 22 от 02.04.96 г. владельцы транспортных средств обязаны вести учет дорожно-транспортных происшествий с участием принадлежащих им транспортных средств, независимо от места совершения, их последствий и вины водителя, по утвержденным формам. Полный и детальный анализ данных учета и результатов служебного расследования способствует выявлению причин и условий дорожно-транспортных происшествий, позволяет разрабатывать комплекс наиболее эффективных мероприятий, направленных на их предупреждение. Учет сведений о дорожно-транспортных происшествиях ведется в специальном журнале. Информация о происшедшем ДТП хранится в течение 3-х лет с момента его совершения.

Журнал учета дорожно-транспортных происшествий включает два раздела:

I раздел – Сведения о дорожно-транспортных происшествиях, подлежащие сверке с территориальными органами внутренних дел.

II раздел – Сведения о дорожно-транспортных происшествиях, подлежащие выявлению в процессе проведения служебного расследования.

Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий осуществляется специалистом, ответственным за обеспечение безопасности движения в перевозочной организации.

Владельцы транспортных средств ежемесячно сверяют с территориальными органами внутренних дел (ГИБДД) сведения о дорожно-транспортных происшествиях с участием принадлежащих им транспортных средств (раздел I).

Рекомендации по заполнению формы учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств

1. Общие положения

Под владельцами транспортных средств согласно Правилам учета дорожно-транспортных происшествий понимаются юридические лица независимо от форм собственности, являющиеся собственниками транспортных средств, либо пользующиеся или распоряжающиеся транспортными средствами в установленном порядке.

Сведения о дорожно-транспортных происшествиях, подлежащие учету владельцами транспортных средств, разделены на две составные части, представленные соответственно в разделах 1 и 2. Сведения, учитываемые органами внутренних дел и выявляемые в результате сверок (в соответствии с пунктом 2.4 настоящего Положения и пунктами 14 и 18 Правил учета дорожно-транспортных происшествий), выделены в разделе 1, а сведения внутреннего характера, подлежащие выяснению в процессе проведения в организации служебного расследования в разделе 2.

Заполнение граф разделов 1 и 2 производится текстом и цифровыми обозначениями.

2. Раздел 1

В разделе 1 указывается название организации-владельца транспортных средств и юридический адрес.

2.1. В графе 1 проставляется порядковый номер каждого происшествия, совершенного в течение года с участием транспортного средства организации независимо от виновности и тяжести последствий (наличия пострадавших).

2.2. В графе 2 проставляется номер карточки учета дорожно-транспортного происшествия, присваиваемый в территориальных органах внутренних дел (городов, районов, районов в городах).

2.3. В графе 3 указывается дата (число, месяц, год) дорожно-транспортного происшествия.

2.4. В графе 4 указывается время совершения дорожно-транспортного происшествия в часах и минутах (местное время).

2.5. В графе 5 указываются координаты места совершения дорожно-транспортного происшествия (республика, край, область; название дороги, города или населенного пункта; точное место на

дороге (с точностью до километра и метра) или в населенном пункте (улица, номер дома, подъезд к магазину, двору, иной ориентир). Если происшествие имело место не на дороге и вне населенного пункта (карьер и т.п.) указывается данное место и его координаты.

2.6. В графе 6 проставляется вид дорожно-транспортного происшествия со следующим перечнем видов и их определениями.

2.6.1. **Столкновение** – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

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

2.6.2. **Опрокидывание** – происшествие, при котором движущееся транспортное средство повалилось на бок, крышу или перевернулось. К этому виду происшествий не относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды происшествий.

2.6.3. **Наезд на стоящее транспортное средство** – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп[1].

2.6.4. **Наезд на препятствие** – происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, мачта, строительные материалы, ограждение и т.д.).

2.6.5. **Наезд на пешехода** – происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся средство.

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

2.6.6. **Наезд на велосипедиста** – происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

---

[1] Наезд на внезапно остановившееся транспортное средство относится к столкновению.

2.6.7. **Наезд на гужевой транспорт** – происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также же на повозки, транспортируемые этими животными; либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство.

2.6.8. **Падение пассажира** – происшествие, при котором пассажир (любое лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве или на нем) упал с движущегося транспортного средства. К этому виду происшествий относятся падения, происшедшие при столкновении, опрокидывании или наезде на неподвижные предметы.

2.6.9. **Прочие происшествия** – происшествия, не относящиеся к перечисленным выше видам. К этим видам происшествий относятся сходы трамвая с рельсов (не вызвавшие столкновения или опрокидывания), падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо).

2.7. В графе 7 указываются сведения о транспортном средстве, принадлежащем организации (тип транспортного средства – грузовой бортовой, грузовой специальный, грузовой со специализированным кузовом, грузовой, оборудованный для перевозки людей, автобус, легковой автомобиль и т.д.), модель и номерной знак транспортного средства).

2.8. В графе 8 указывается фамилия, имя, отчество водителя, управлявшего транспортным средством, указанным в графе 7.

2.9. В графе 9 указываются условия и обстоятельства, способствовавшие возникновению дорожно-транспортного происшествия.

2.9.1. Дорожные условия, повлиявшие на возникновение дорожно-транспортного происшествия и(или) его последствия:

- элементы плана и профиля дороги (кривая в плане, уклон, конец спуска, начало подъема, вершина подъема);
- другие элементы дороги (мост, тоннель, регулируемый или нерегулируемый перекресток, пешеходный переход, остановка общественного транспорта, железнодорожный переезд со шлагбаумом, без шлагбаума, оборудованный или необорудованный автоматической системой сигнализации);

– ширина проезжей части, м;
– ширина обочины, м;
– ширина разделительной полосы, м;
– вид покрытия;
– состояние проезжей части (мокрое, загрязненное, свежеуложенная поверхностная обработка, заснеженное, гололедица, посыпанная при гололедице);
– освещение (темное время суток, выключено или отсутствует освещение);
– состояние погоды.

2.9.2. Характеристики транспортного средства, повлиявшие на возникновение дорожно-транспортного происшествия и(или) его последствия (наличие и количество прицепов, направление первичного удара, и др.).

2.9.3. Состав (другие транспортные средства (кроме указанных в графе 7), включая гужевые повозки, их принадлежность, пешеходы, велосипедисты; действия участников дорожно-транспортного происшествия, повлиявшие на возникновение дорожно-транспортного происшествия и(или) его последствия.

2.10. В графе 10 указываются выявленные причины дорожно-транспортного происшествия:
– неудовлетворительные дорожные условия (скользкое покрытие, неровное покрытие, обочина занижена по отношению к проезжей части, несоответствие габарита моста ширине проезжей части, несоответствие железнодорожного переезда предъявляемым требованиям, деревья (опоры) на обочине, отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек), отсутствие ограждений на опасных участках дорог, недостаточное освещение проезжей части, отсутствие ограждений, сигнализации в местах производства дорожных работ, отсутствие дорожных знаков, неправильное их применение, неисправность светофора, плохая его видимость, отсутствие горизонтальной разметки проезжей части, ограниченная видимость на кривой в профиле, плане, перекрестке и других местах, иные факторы);
– техническая неисправность транспортного средства (рабочей тормозной системы, тормозной системы прицепа, рулевого управления, отсоединение колеса, износ рисунка протектора, не-

соответствие шин модели транспортного средства, неисправность осветительных приборов, сцепного устройства, иные);
– виды нарушений правил дорожного движения водителями;
– виды нарушений правил дорожного движения пешеходами.

2.11. В графе 11 указывается количество погибших[1] в дорожно-транспортном происшествии.

2.12. В графе 12 указывается количество раненых[2] в дорожно-транспортном происшествии.

2.13. В примечании (графа 13) делаются отметки о виновности работников предприятия в совершении дорожно-транспортного происшествия, включении (или не включении сведений о происшествии в государственную статистическую отчетность в соответствии с пунктом 5 и 6 Правил учета дорожно-транспортных происшествий).

3. Раздел 2

3.1. В графе 1 раздела 2 указывается тот же номер, что и в графе 1 раздела 1.

3.2. В графе 2 уточняются (дополняются) сведения о водителе (стаж работы, на каком часу работы произошло дорожно-транспортное происшествие, состояние здоровья (здоров, трезв, утомлен или иное).

3.3. В графе 3 уточняются в дополнение к сведениям графы 7 раздела 1 данные о транспортном средстве организации, участвовавшем в дорожно-транспортном происшествии (срок эксплуатации, пробег, время проведения последних «ТО-1» и «ТО-2»).

3.4. В графе 4 указываются вид и характер груза (груз общего назначения, опасный, крупногабаритный, длинномерный и др.), нормативная и фактическая загрузка, нормативная и фактическая пассажировместимость, маршрут перевозки (городской, пригород-

---

[1] «погибший» – лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия или умершее от его последствий в течение 7 последующих суток (Правила учета дорожно-транспортных происшествий).

[2] «раненый» – лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения (Правила учета дорожно-транспортных происшествий) нетрезвое состояние (по заключению врача), сроки прохождения медицинского освидетельствования, наличие и данные медосмотра.

ный, междугородный, международный, начальный и конечный пункт маршрута), вид перевозки (регулярные, заказные, вахтовые, перевозка детей и др.), отклонение от маршрута перевозки («левые» рейсы); нарушения правил перевозок пассажиров и багажа, организации перевозок (завышенный нормативный скоростной режим движения); нарушение режимов труда и отдыха водителя (отсутствие или недостаточная продолжительность межсменного отдыха, сверхнормативная продолжительность рабочего дня, невыполнение требований по проведению стажировки, инструктажей, контроля состояния здоровья водителей), нарушение правил ремонта и эксплуатации автотранспортных средств.

3.5. В графе 5 указываются сведения о каждой категории пострадавших (водитель, пассажир, пешеход, иное лицо) фамилия, имя, отчество, возраст и тяжесть последствий пострадавшего (погиб, ранен).

3.6. В графе 6 указывается размер материального ущерба от повреждения транспортных средств в происшествиях по вине работников организации (если вина не усматривается, указывается ущерб от повреждения транспортного средства, принадлежащего организации).

3.7. В графе 7 указываются сведения об ущербе от повреждения груза в происшествиях по вине работников организации (в происшествиях с участием транспортного средства организации может быть указан материальный ущерб от повреждения груза, перевозимого организацией).

3.8. В графе 8 указываются сведения об ущербе от повреждения дорог, иных сооружений в происшествиях по вине работников организации.

3.9. В графе 9 указываются принятые по данному дорожно-транспортному происшествию меры (когда и кому сообщены сведения о ДТП, возбуждено ли уголовное дело, административные и дисциплинарные меры, иные реализуемые меры по предупреждению возникновения выявленных причин происшествия).

3.10. В примечании могут быть указаны любые служебные отметки по факту данного дорожно-транспортного происшествия.

Форма учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств
(утверждена Приказом Минтранса России от 02.04.96 № 22)

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

Владелец транспортных средств _____

Адрес владельца транспортных средств _____

_____

№ пп	Учетный номер карточки (МВД)	Дата ДТП	Время ДТП	Место ДТП	Вид ДТП	Модель, номерной знак ТС	Фамилия, имя, отчество водителя	Условия и обстоятельства, способствовавшие возникновению ДТП (погодные, дорожные условия, состав и действия участников ДТП)	Выявленные причины ДТП	Последствия ДТП		Примечание
										погибло, человек	ранено, человек	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

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

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

Акт
служебного расследования
дорожно-транспортного происшествия

Служебное расследование ДТП осуществляется в соответствии с «Положением о порядке проведения служебного расследования дорожно-транспортных происшествий» *(утверждено Приказом Минтранса РФ № 49 от 26 апреля 1990 г.)*.

При проведении служебного расследования следует установить:

1. Дату и точное время (местное) происшествия;
2. Место происшествия:

в городе, населенном пункте – район, улица, номер дома, иной ориентир;

на дороге:

– категорию дороги и в случаях, когда происшествие связано с неудовлетворительными дорожными условиями – наименование организации, в ведении которой находится дорога;

– километр дороги или расстояние до ближайшего населенного пункта;

3. Тип, марку, модель и номерной знак транспортного средства (других транспортных средств, участвовавших в происшествии);
4. Техническое состояние транспортного средства до происшествия;
5. Характер и степень повреждения транспортного средства и груза;
6. Кто управлял транспортным средством: фамилия, имя, отчество, класс, год присвоения квалификации, разрешающие отметки, стаж работы (общий водительский стаж, стаж работы в данной организации, на данном транспортном средстве, по возможности те же сведения о других водителях – участниках происшествия);
7. Состояние водителя: здоров, трезв, утомлен (только по заключению врача);
8. На каком часу работы водителя произошло происшествие, время в наряде, продолжительность межсменного отдыха, нали-

чис и продолжительность перерыва на обед (отдых) в течение рабочей смены, продолжительность непрерывного вождения после перерыва;

9. Цель поездки;

10.Вид перевозок: международные, междугородные, городские, пригородные; конкретный маршрут перевозки (начальный и конечный пункт или номер маршрута);

11.По назначению ли использовалось транспортное средство, нет ли отклонений от маршрута;

12.Вид дорожно-транспортного происшествия;

13.Погодные условия (дождь, снег, туман и т.д.);

14.Условия видимости (на каком расстоянии просматривается дорога);

15.Освещенность: темное, светлое время суток, сумерки, наличие искусственного освещения;

16.Дорожные условия (вид покрытия, ширина и состояние проезжей части, обочин; подъем, кривая, наличие дорожных знаков, технических средств регулирования; наличие дефектов в обустройстве дороги; несоответствие дорожных элементов требованиям действующих нормативных документов;

17.Вид и характер груза (опасный, крупногабаритный, длинномерный и др.);

18.Фактическая загрузка, фактическая пассажировместимость;

19.Число погибших, раненых (в том числе водителей, пешеходов, пассажиров; по возможности их фамилии, характер травмы);

20.Материальный ущерб от повреждения транспортного средства, груза, дорожных и иных сооружений;

21.Имеется ли причинная связь между возникновением дорожно-транспортного происшествия и нарушениями требований безопасности движения в организации.

После выяснения обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, комиссия, проводившая служебное расследование, составляет акт по представленной ниже форме, который хранится у владельца транспортного средства и может способствовать объективному разбирательству в суде.

«УТВЕРЖДАЮ»
Руководитель предприятия (организации)

_____
(подпись)

«_____»_____20__г.

АКТ
СЛУЖЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

_____
(название организации)

Дата составления акта _____
(число, месяц, год)

Комиссия в составе:

Председателя _____
(ф.и.о., должность)

Членов комиссии _____
(ф.и.о., должность)

Комиссия, назначенная приказом по предприятию (организации) от «___» _____ 19__ г., № ____, обследовав место происшествия, ознакомившись с документами, осмотрев автомобиль, опросив участников ДТП и свидетелей, установила:

1. Происшествие произошло _____
_____
(дата, время, на каком часу работы водителя)

2. Место происшествия _____
_____
(город, улица, дорога федерального, местного значения)

3. Марка, год выпуска, номерной знак автомобиля, принадлежащего организации_____

4. Вид происшествия _____

5. Другие участники происшествия (транспорт)

Марка	Государственный номер	Ф.И.О. водителя	Принадлежность транспортного средства

6. Пострадавшие
Всего: погибло_____, ранено_____

№ пп	Ф.И.О.	Возраст	Погиб, ранен (характер, степень тяжести травмы)	Водитель, пешеход, пассажир

7. Материальный ущерб от повреждения транспортного средства составляет_____ рублей.

8. Ф.И.О. водителя, управлявшего транспортным средством _____

Год рождения_____
Общий стаж работы водителем_____,
в т.ч. на данном предприятии_____,
на данном автомобиле_____.

9. Состояние водителя (по заключению врача)_____

_____
(здоров, трезв, утомлен)

10. Дата проведения предрейсового медицинского осмотра, дата медицинского обязательного периодического освидетельствования _____

11. Состоит ли водитель в списках лиц, склонных к злоупотреблению спиртных напитков_____(да, нет)

12. Сколько имелось случаев совершения ДТП_____, нарушений Правил дорожного движения, нарушений трудовой дисциплины (из личной карточки водителя)_____.

13. Лишался ли ранее водительских прав_____

_____
(когда, за что)

14. На автомобиле перевозился (лись)_____

_____
(какой груз, пассажиры)

по путевому листу №_____ от_____
по маршруту_____
использование в личных целях_____(да, нет).
Самовольный выезд_____(да, нет)

15. Техническое состояние транспортного средства перед выездом на линию, кто проводил технический осмотр_____

16. Дата проведения последнего ТО или ремонта_____,
обнаруженные дефекты_____
17. Дата проведения последнего инструктажа по безопасности дорожного движения_____

18. Описание обстоятельств происшествия_____

19. Нарушения, в результате которых произошло ДТП:

20. Виновные в ДТП:_____

21. Выводы комиссии:_____

Предложения комиссии:_____

Место углового штампа
предприятия, автовокзала

Для страховых органов

АКТ

О НЕСЧАСТНОМ СЛУЧАЕ НА АВТОБУСНОМ ТРАНСПОРТЕ

1. Гр._____
(Ф.И.О. застрахованного пассажира)
являясь пассажиром автобуса, принадлежащего_____
_____
(полное наименование предприятия, автовокзала, автостанции)
перевозился (ась) по билету серии_____ №_____
рейсом №_____из_____в_____
и при посадке во время поездки автобусом (время отправления по расписанию _____час._____мин.) получил(а) травму_____
_____
(в автовокзале, на перроне и т.п.)

2. Место, дата и время несчастного случая_____
_____
(число, месяц, год,пункт, город,область)

3. Краткое описание обстоятельств несчастного случая_____
_____

4. Расследование обстоятельств несчастного случая велось_____
_____
(наименование органа)

5. Какая оказана первая медицинская помощь и куда отправлен пострадавший_____
(наименование медицинского учреждения и его месторасположение)

Акт составлен в _____час.____числа_____месяца 199___года

Руководитель предприятия,
автовокзала, автостанции,
автопредприятия _____
(подпись, Ф.И.О.)

Журналы учета инструктажей, проводимых с водительским составом предприятия, организации

«Положением об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов» (*Утв. Минтрансом РФ 9 марта 1995 г. № 27)* регламентировано требование обеспечения водителей необходимой оперативной информацией об условиях движения и работы на маршруте путем проведения инструктажей. Требования лицензионных органов предусматривают наличие и ведение двух видов журналов инструктажей – вводного инструктажа и журнала инструктажей, обеспечивающих информацией водителей об условиях движения и работы на маршруте.

Виды инструктажей и их структура

Вводный инструктаж содержит информацию для водителя об: особенностях условий работы предприятия, установившихся маршрутах перевозок, особенностях погрузки-разгрузки перевозимых грузов, вопросах организации и осуществлении мероприятий по безопасности движения с водительским составом.

Предрейсовый инструктаж (детальное уведомление) включает информацию:

- об условиях движения и наличии опасных участков на маршрутах движения;
- состоянии дорожных и погодных условий, порядке проезда ж/д переездов, путепроводов, мест скопления людей.

Для водителей маршрутов большой протяженности инструктаж дополнительно содержит информацию: о режиме движения, организации отдыха и приема пищи, порядке стоянки и охраны транспортных средств, режиме труда и отдыха водителей.

Периодический инструктаж проводится, как правило, ежемесячно и содержит сведения о:

- новых нормативных правовых документах РФ, приказах, распоряжениях, регламентирующих права, обязанности и ответственность водителей;

– действиях водителя при возникновении критических ситуаций, в том числе при различных отказах систем автомобиля (тормозная система, рулевое управление, ходовая часть, шины и т.п.);
– действиях водителя по снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий;
– осуществлении противоугонных и противопожарных мер.

Сезонный инструктаж проводится два раза в год, перед наступлением осенне-зимнего и весенне-летнего периодов и содержит информацию:
– об особенностях безопасного управления автомобилем в условиях гололеда, снегопада, дождя, тумана, в условиях недостаточной видимости и т.п.,
– об увеличении транспортных и пешеходных потоков;
– о мерах по безопасности движения в период школьных каникул,
– о мерах предосторожности при преодолении затяжных спусков и подъемов в сложных дорожно-климатических условиях;
– об анализе типичных дорожно-транспортных происшествий, допущенных в сложных метеорологических условиях.

Специальный инструктаж проводится в случаях:
– внезапного изменения маршрута перевозок;
– изменения характера перевозимого груза[1];
– поступления оперативной информации о стихийных бедствиях, экологических катастрофах, авариях в зоне действия маршрутов перевозки организации,
– временного прекращения движения на маршруте;
– направления водителя в командировку.

---

[1] Классификация грузов грузы общего назначения, крупногабаритные, тяжеловесные, длинномерные, опасные.

Журнал учета предрейсового, периодического, сезонного и специального инструктажей, проводимых с водительским составом предприятия, организации

_____

(название, регистрационный номер лицензии)

№№ пп	Дата проведения инструктажа	Вид инструктажа	Марка, государственный номер транспортного средства	Маршрут движения, вид перевозок	Краткое содержание инструктажа	Ф.И.О., должность и подпись лица, проводившего инструктаж	Ф.И.О., подпись водителя
1	2	3	4	5	6	7	8

Журнал регистрации вводного инструктажа водительского состава

Дата	Фамилия, имя, отчество инструктируемого	Профессия, должность инструктируемого	Наименование производственного подразделения, в которое направляется инструктируемый	Фамилия, инициалы, должность инструктирующего	Подпись инструктирующего	Подпись инструктируемого
1	2	3	4	5	6	7

Журнал учета
предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров

Журнал учета предрейсовых и послерейсовых осмотров составляется в соответствии с «Инструкцией о проведении предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств» *(Приложение к приказу Министерства здравоохранения СССР № 555 от 29 сентября 1989 г.).*

При предрейсовых осмотрах водителя проводится:
- сбор анамнеза (опрос о самочувствии);
- измерение температуры тела (по показаниям);
- измерение артериального давления (по показаниям);
- определение частоты пульса;
- реакция на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе, которая выявляется одним из принятых методов, допущенных Минздравом РФ к использованию.

После осмотра в путевом листе водителя ставится штамп «Медосмотр прошел» и подпись лица, проводившего предрейсовый медицинский осмотр. Штамп (запись) не ставится при выявлении признаков временной нетрудоспособности – недомогании, положительной пробе на алкоголь в выдыхаемом воздухе.

Данные предрейсового осмотра водителей заносятся в журнал установленной формы.

Дата проведения медосмотра	Ф.И.О.	№ пп	Табельный №	Жалобы	Температура тела (t °C)	Артериальное давление	Пульс	Проба на наличие алкоголя	Причины направления к врачу	Подпись лица, проводившего медосмотр	Подпись водителя
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Проведение предрейсовых (послерейсовых – выборочно) осмотров может осуществляться медицинскими работниками здравпункта предприятия или учреждения здравоохранения, имеющего лицензию на соответствующий вид деятельности.

При положительной реакции на алкоголь оформляется протокол освидетельствования, который подписывается медицинским работником и двумя свидетелями. Форма протокола произвольная

При несогласии с результатами осмотра водитель может обратиться в медицинскос учреждение за медицинским освидетельствованием, имеющее специализированный кабинет экспертизы опьянения, в иные лечебно-профилактические учреждения, на которые возложена эта функция.

Освидетельствование проводится по направлению должностных лиц организаций (по письменному направлению с печатью организации), а также по обоснованному письменному заявлению освидетельствуемого.

Примерная форма личной карточки водителя

В соответствии с «Положением об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров *(утв. Минтрансом РФ 09.03.1995 г. № 27)* п.3.12 «Организация осуществляет учет данных о квалификации водителя, общем стаже его водительской деятельности и на определенных типах транспортных средств, сроках прохождения медицинского освидетельствования, об участии в дорожно-транспортных происшествиях, допущенных нарушениях Правил дорожного движения, фактах лишения права управления транспортным средством, отстранения от работы на линии из-за алкогольного опьянения или последствий алкогольной интоксикации, перерывах в водительской деятельности, работе по совместительству». Данные, характеризующие профессиональную надежность водителя, фиксируются в личной карточке водителя.

Личная карточка водителя

Табель № _____

Работаст водителем с_____199_____г., в организации с_____199_____г.

Фамилия_____ Имя_____ Отчество_____

Год рождения_____ Образование_____

Общий стаж водительской деятельности_____

Категорийность_____

Класс III с_____199__г. Класс II с_____199__г.

Класс I с_____199__г.

Удостоверение №_____ Выдано _____

_____

_____

_____

Год	Медицинское освидетельствование			Закрепление за автомобилем		
	Дата	Результаты	Примечание	Дата	Номерной знак	Модель

Предупредительная работа
(стажировка, обучение со сдачей зачетов по безопасности движения, инструктажи (кроме предрейсовых), индивидуальные беседы и т.п.)

Дата	Кто проводил	Наименование мероприятия

Дорожно-транспортные происшествия

Дата ДТП	Модель, номерной знак автомобиля	Вид и место происшествия	Последствия ДТП			Меры взыскания	Номер записи в журнале учета ДТП
			Погибло	Ранено	Материальный ущерб, руб.		

Нарушения Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации автотранспортных средств, Правил перевозки грузов и пассажиров

Дата	Характер нарушения	Кем выявлено	Принятые меры

Листок прохождения стажировки водителем транспортного средства

Организация с целью подготовки водителей к самостоятельной работе обязана обеспечить проведение стажировки лиц, впервые принимаемых на работу в качестве водителя после окончания учебы, а также водителям: 1) имевшим перерыв в водительской деятельности более одного года; 2) назначаемым для работы на горных маршрутах; 3) переведенным на новый тип транспортного средства; 4) переведенным на новый маршрут перевозки пассажиров.

Листок прохождения стажировки водителем транспортного средства

1. Водитель_____
приказом по_____АТП_____от_____199__г.
№_____ принят водителем_____ класса на транспортное средство_____
Водительское удостоверение серии_____№_____категории____
Стаж работы водителем с _____г.
Причина направления на стажировку_____
Направляется для прохождения стажировки в объеме____часов:
предмаршрутной стажировки _____час., маршрутной_____час.
М.П.
«___»_____199__г. Начальник отдела кадров

_____
(подпись)

2. Водитель_____ прошел с_____19__г.
по_____19__г. стажировку в объеме_____час.
Отметки о полученных зачетах:
Зачет по теоретической подготовке_____
(получен, не получен)
«_____»_____19__г. Водитель-инструктор

_____
(подпись)
Зачет по практической подготовке_____
(получен, не получен)
«_____»_____19__г. Водитель-наставник

_____
(подпись)
Контрольная проверка стажера проведена и нормативы итогового тестирования_____(не) выполнены

«_____»_____19__г. Водитель-инструктор

_____
(подпись)

Замечания о работе стажера

_____

_____

Заключение

Допустить (не допустить) к самостоятельной работе на_____

_____

(модель транспортного средства, маршрут)

Зам. начальника
по безопасности движения (инженер) _____
«___»_____19__г. (подпись)

Зам.начальника по эксплуатации _____
«___»_____19__г. (подпись)

Ознакомлен:
Начальник колонны (отряда)

_____ _____
«___»_____19__г. (подпись)

М.П.

Журнал учета нарушений Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации и других правил перевозок, связанных с обеспечением безопасности движения, которые допустили водители предприятия

В соответствии с Федеральным законом РФ «О безопасности дорожного движения» *(утв. 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ)* ст. 20 юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны анализировать и устранять причины нарушений Правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств. Данные о нарушениях Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации и других правил фиксируются в журнале учета нарушений ПДД. Анализ данных учета совершенных нарушений позволяет выявить водителей группы повышенного риска, разрабатывать и осуществлять мероприятия по повышению надежности водительского состава.

Журнал учета нарушений Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации и других правил перевозок, связанных с обеспечением безопасности движения, которые допустили водители предприятия

№№ пп	Данные о водителе: а) Фамилия, имя, отчество б) Класс и стаж работы	Модель и номерной знак автомобиля	Дата и время нарушения	Характер нарушения	Обстоятельства, при которых имело место нарушение	Кем установлено нарушение	Какое понес наказание виновник	Кем и когда наложено взыскание	Дополнительные меры (собрание, индивидуальная беседа и др.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

7.3. ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Порядок проведения государственного технического осмотра (ГТО) с применением средств диагностирования (известного больше как инструментальный контроль) определен следующими основными нормативными документами:

- федеральным законом «О безопасности дорожного движения» 10.12.95 г. № 196-ФЗ;
- Положением об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов. Утв. приказом Министерства транспорта Российской Федерации 09.03.1995 г. № 27;
- Постановлением Правительства Российской Федерации «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» 31.07.1998 г. № 880;
- Приложением к Постановлению Правительства РФ № 880 «Положение о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»;
- Приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации «Об организации и проведении государственного технического осмотра транспортных средств» 15.03.1999 г. № 190;
- Приложением к приказу Министерства внутренних дел Российской Федерации № 190 «Правила проведения государственного технического осмотра транспортных средств Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»;
- «Правила дорожного движения». Утв. постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации 23.10.1993 г. № 1090 с изменениями, внесенными постановлением Правительства Российской Федерации 08.01.1996 г. № 3,
- Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспе-

чению безопасности дорожного движения. Утв. постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации 23.10.1993 г. № 1090;

– Приложением к постановлению Совета Министров – Правительства Российской Федерации № 1090 «Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств»;

– Государственными стандартами и техническими условиями, установленными для определения технического состояния транспортных средств, находящихся в эксплуатации.

При подготовке транспортного средства (ТС) к предъявлению на пункт государственного технического осмотра (ПГТО) с использованием средств технического диагностирования необходимо ознакомиться с «Перечнем неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС», изложенном в Приложении к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Автомобиль, предъявленный на ГТО, должен иметь:

– опрятный внешний вид, детали кузова не должны иметь видимых повреждений – вмятин, царапин, следов ржавчины; диски колес, если они за зиму поржавели, нужно подкрасить;

– чистый моторный отсек с отчетливо читаемыми номерами двигателя, кузова и шасси (рамы).

Давление в шинах автомобиля необходимо довести до нормы, установленной заводом изготовителем, поскольку недостаток давления в одном из колес может быть причиной повышенной разницы тормозных усилий, которую покажет измерительный стенд. Также необходимо снять колпаки колес (если они есть), т.к. проверяется надежность крепления колес по условиям безопасности.

В комплектацию автомобиля должны также входить находящиеся в исправном состоянии огнетушитель с неистекшим сроком годности и знак аварийной остановки или мигающий фонарь.

Состав аптечки первой помощи должен соответствовать перечню комплектности, который можно найти в «Приложении к основным положениям по допуску ТС к эксплуатации» (от 23.10.93 г. № 1090). Просроченные лекарственные препараты (если таковые будут) необходимо заменить новыми.

В бак автомобиля необходимо залить бензин соответствующий требованиям эксплуатации двигателя.

Лобовое стекло не должно иметь сколов и трещин в зоне работы стеклоочистителя со стороны водителя.

В соответствии с п.15 «Правил проведения ГТО автомототранспортных средств РФ» (приказ МВД РФ от 15.03 99 г. № 190) государственный технический осмотр транспортных средств владельцев производится только после предъявления владельцем ТС следующих документов:

- Паспорт (военнослужащий предъявляет удостоверение личности и справку, подтверждающую предоставление жилплощади по месту службы, а также военный билет);
- Водительское удостоверение с разрешенными отметками в нем на право управления транспортным средством, предъявленным на ГТО.

Иностранные граждане или лица без гражданства, прибывшие в РФ на срок до 6 месяцев, при предъявлении на осмотр транспортных средств, зарегистрированных в государственной инспекции, должны иметь международное или национальное водительское удостоверение, соответствующее требованиям Конвенции о дорожном движении, или другое национальное удостоверение с заверенным в установленном порядке его переводом, подтверждающее право на управление транспортными средствами соответствующей категории.

Те же лица, прибывающие на жительство в РФ на срок 6 месяцев и более, должны иметь российское водительское удостоверение, выданное в установленном порядке:

- свидетельство о регистрации ТС или технический паспорт ТС;
- медицинская справка установленной формы о годности к управлению ТС данной категории;
- документ, подтверждающий право владения (для собственника ТС) или пользования и(или) распоряжения ТС (для представителя собственника), составленный в соответствии с гражданским законодательством РФ;
- квитанция об оплате налога с владельцев транспортных средств, произведенной на расчетный счет государственной налоговой инспекции (ГНИ) по месту прописки владельца ТС.

В том случае если ТС проходит ГТО не каждый год или не проходил ГТО в предшествующем году, владелец ТС предъявляет квитанции (платежные поручения) об уплате налога с владельцев ТС как за текущий, так и за предшествующий год, в который осмотр не производился;

– квитанция об оплате сборов за проведение ГТО.

– документы, выданные органами Государственного надзора за связью в РФ, Генеральным штабом Вооруженных Сил РФ или Федеральным агентством правительственной связи и информации при Президенте РФ и удостоверяющие право пользования радиоэлектронными средствами (высокочастотными устройствами) на территории РФ, либо их принадлежность Министерству обороны РФ или Федеральному агентству правительственной связи при Президенте РФ – если транспортное средство оборудовано этими устройствами;

– регистрационные документы с соответствующей записью (штампом), произведенной Государственной инспекцией, на оборудование транспортного средства специальными световыми и звуковыми сигналами – если транспортное средство оборудовано этими сигналами;

– договор рекламодателя (рекламораспорядителя) с собственником (представителем собственника) транспортного средства – если на транспортное средство нанесена реклама.

Государственной инспекцией не принимаются документы, заполненные карандашом или имеющие подчистки либо приписки, зачеркнутые слова, а также не оговоренные исправления. Текст документов должен быть написан ясно и четко. Фамилии, имена и отчества граждан должны быть написаны полностью с указанием их места жительства, а наименования (фирменные наименования) юридических лиц – без сокращений и с точным указанием юридических адресов.

Копии представляемых документов, за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ, не могут служить заменой подлинников.

Непосредственно процедура контроля АМТС подразделяется на ряд операций, которые определены ГОСТом 25478-91 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию

по условиям безопасности движения. Методы проверки», из которых можно выделить следующее:

Входной контроль при котором инспектор ГИБДД проверяет наличие указанных выше документов, комплектации ТС, проводит сверку номеров кузова, шасси и двигателя с номерами, указанными в регистрационных документах, проверяет автомобиль на угон по базе данных ГИБДД, проводит контроль основных узлов кузова (ремней безопасности, замков дверей, сидений, противосолнечных щитков, зеркал заднего вида и др.) и внешнего вида.

Контроль тормозных систем производится в соответствии с ГОСТом на специально оборудованных площадках, или тормозных стендах площадочного или, наиболее часто применяющихся, барабанного типа.

Такие стенды позволяют оценить тормозное усилие на каждом из колес отдельно, подсчитать суммарную тормозную силу от всех колес и, приведя ее к весу автомобиля, вычислить удельную тормозную силу, которая является, в соответствии с ГОСТом, основным нормируемым показателем. Кроме того, определяется неравномерность действия тормозных механизмов по осям колес автомобиля, что также влияет на устойчивость автомобиля при торможении.

Расчет удельной тормозной силы на этих стендах проводят с помощью встроенных вычислительных устройств или внешних компьютеров по формуле:

$$\gamma_T = \Sigma P_T / M \times g$$

где – ΣP_1 – сумма максимальных тормозных сил на колесах автотранспортного средства, Н,

M – полная масса автотранспортного средства, кг;

g – ускорение свободного падения, м/с².

Значение коэффициента неравномерности тормозных сил колес оси K_{II} определяют отдельно для каждой оси автотранспортного средства по формуле:

$$K_{II} = \left| \frac{P_{\tau пр} - P_{\tau лсв}}{P_{\tau пр} - P_{\tau лсв}} \right|$$

где: $P_{\tau пр}$, $P_{\tau лсв}$ – максимальные тормозные силы соответственно на правых и левых колесах проверяемой оси автотранспортного средства, Н.

Величина удельной тормозной силы выражается как и коэффициент неравномерности в относительных единицах или в процентах и, в соответствии с требованиями ГОСТа должна быть для

Тип автотранспортного средства	Категория АТС	V_0, км/ч	$P_п$, Н, не более	$S_т$*, м, не более	$j_{уст}$ м/с² не менее	$\gamma_т$, не менее	$K_н$, не более	$\tau_{ср}$, с, не более
Одиночные автотранспортные средства	M_1	40	490(50)	12,9(12,2)	6,8	0,64		0,5
	M_2		686(70)	17,0(13,6)	5,7	0,46	0,09	0,8
	M_3			17,4(16,8)		0,55	0,11	
	N_1			19,0(15,1)		0,46		0,7
	N_2			20,1(17,3)				
	N_3			19,7(16,0)	6,2			0,8
Автопоезда, тягачами которых являются автотранспортные средства категорий M–N	M_1		490(50)	16,5(13,6)	5,9	0,47		0,5
	M_2		686(70)	20,6(15,2)	5,7	0,42	0,09	0,8
	M_3			19,5(18,4)	5,5	0,51	таб 3	0,9
	N_1			21,8(17,7)	4,6	0,38	0,11	0,7
	N_2			21,3(18,8)				
	N_3			20,8(18,4)	5,5	0,46	таб.3	0,9
Данные для более старых автомобилей:								
Одиночные автотранспортные средства и автопоезда	M_1	40	490(50)	16,2(14,5)	6,1	0,53		0,6
	M_2		686(70)	21,2(18,7)	5,5	0,46		1,0
	M_3			21,2(19,9)	5,0			
Одиночные автотранспортные средства	N_1			23,0(19,0)	5,4	0,41		
	N_2			23,0(18,4)	5,7			
	N_3			23,0(17,7)	6,1			
Автопоезда, тягачами которых являются автомобили категорий N	N_1			25,0(22,7)	4,7			1,2
	N_2			25,0(22,1)	4,9			
	N_3			25,0(21,9)	5,0			

* Для автотранспортных средств в снаряженном состоянии нормативы тормозного пути приведены в скобках.

Тип автопоезда	Тягач		Первый прицеп		Полу-прицеп	Последний прицеп	
	1-я ось	последующие оси	1-я ось	последующие оси		1-я ось	последующие оси
Двухзвенный прицепной	0,09	0,13	0,09	0,13	—	—	—
Трехзвенный прицепной	0,09	0,13	0,09	0,13	—	0,11	0 15
Двухзвенный седельный	0,09	0,13	—	—	0,15	—	—
Трехзвенный седельно-прицепной	0,09	0,13	—	—	0,13	0,11	0,15
Трехзвенный седельно-прицепной, прицеп которого выполнен на базе полуприцепа	0,09	0,13	—	—	0,13	0,09	0,15

соответствующих категорий ТС не ниже величин, указанных в таблице, для АТС, производство которых начато после 01.01.81 г.

В таблице приведены предельные значения коэффициента неравномерности тормозных сил для колес одной оси автомобилей и прицепов. Общая удельная тормозная сила, развиваемая стояночной тормозной системой, должна быть не менее 0,16 или обеспечивать неподвижное состояние АТС полной массы на дороге с уклоном не менее 16%, а для АТС в снаряженном состоянии, на дороге с уклоном не менее 23% для легковых автомобилей (категория М), и не менее 31% для грузовых (категория N).

При подобной проверке, усилие, прикладываемое к органу управления стояночным тормозом, должно быть не более 40 кгс для легковых и не более 60 кгс для остальных автомобилей. Для грузовых автопоездов определяется также и значение коэффициента совместимости звеньев автопоезда $К_С$ для двухзвенного прицепного автопоезда, которое определяется по формуле:

$$K_C = \frac{\gamma_{тп}}{\gamma_{тт}}$$

где - $\gamma_{тп}$, $\gamma_{тг}$ - общая удельная тормозная сила соответственно прицепного звена и тягача.

Значение коэффициента совместимости звеньев автопоезда K_C для трехзвенного прицепного автопоезда, которое определяется отдельно для каждой пары связанных между собой звеньев по формулам:

$$K_{C1} = \frac{\gamma_{тп1,2}}{\gamma_{тт}}; \qquad K_{C2} = \frac{\gamma_{тп\,2}}{\gamma_{тт,\,п1}}$$

где K_{C1}, K_{C2} – коэффициент совместимости звеньев автопоезда, характеризующий соотношение общей удельной тормозной силы между тягачом и первым прицепным устройством.

Тормозная система автомобиля не должна иметь подтеканий тормозной жидкости. Светосигнальные устройства и манометры, контролирующие давление в пневматической тормозной системе должны находиться в работоспособном состоянии.

Значение коэффициента совместимости звеньев автопоезда, согласно требованиям ГОСТа, не должно быть ниже 0,9. Кроме того, у грузовых автомобилей и автобусов с пневматическим приводом тормозов проверяется герметичность системы, которая при неработающем двигателе, не должна допускать падения давления более чем на 0,5 кгс/см^3 нижнего предела регулирования в течение 15 мин. при полном задействовании рабочей тормозной системы, или в течение 30 мин при свободной тормозной системе. Асинхронность срабатывания тормозов по осям автопоездов не должна превышать 0,3 сек. В таблицах приведены также и значения тормозного пути S_T, установившего замедление $j_{уст}$, время срабатывания тормозной системы $t_{ср}$ и начальной скорости торможения V_0. Эти нормативы используются при оценке эффективности тормозной системы АМТС при их испытаниях не на роликовых стендах, а горизонтальных, ровных, сухих площадках. Вероятность проведения таких испытаний в настоящее время еще

сохраняется в ГОСТе, там же приведены и нормативы максимального отклонения АТС от прямолинейной траектории при контрольных торможениях.

Для того, чтобы тормозные системы автомобиля смогли успешно выдержать проверку, необходимо провести квалифицированное техническое обслуживание или ремонт основных узлов, следить за своевременной заменой тормозной жидкости, а у автомобилей с пневматической тормозной системой за работоспособностью системы осушения сжатого воздуха и удаления конденсата

Необходимо учитывать, что требования ГОСТа запрещают внесение изменений в тормозную систему, использование агрегатов и узлов не предусмотренных конструкцией. Такие дефекты, как изношенность шин, наличие внутренних разрывов корда (грыжи), погнутость и кривизна колесных дисков, существенно влияют на значение коэффициента неравномерности тормозных сил.

Замену тормозных накладок, колодок дисков и барабанов необходимо проводить обязательно по обоим колесам оси. После замены указанных деталей необходимо дать им приработаться в течение пробега 300—400 км.

При проверке автомобилей в сырую погоду или после мойки, желательно просушить тормозные механизмы, в особенности барабанного типа, путем нескольких торможений или непродолжительным движением с подтормаженным автомобилем. Не рекомендуется также подвергать проверке тормоза автомобиля с ошипованными шинами на роликовых площадных стендах, т.к. коэффициент сцепления стального шипа со стальной поверхностью барабана или площадки может быть существенно ниже, что отрицательно скажется на результатах испытаний.

Контроль системы рулевого управления проводится также на специально оборудованных стендах, позволяющих воздействием знакопеременных нагрузок на управляемые колеса, обнаружить дефекты, имеющиеся в элементах подвески (шаровых опорах, шкворнях рулевой трапеции, рессорных втулках, рулевых редукторах и др.) Часто стенды оборудуются синхронизированным с перемещением нагрузочных площадок импульсным освещением, что позволяет за счет стробоскопического эффекта быстро и точно определить имеющиеся люфты и дефекты деталей. Этот раздел про-

верки не имеет четких цифровых определений в соответствии с ГОСТом и проводится визуально, также как и оценка плавности вращения рулевого колеса, стабильности работы гидроусилителя руля, отсутствия подтекания рабочей жидкости в гидросистеме, наличия ограничителей поворота рулевого колеса, отсутствия трещин и деформаций деталей и др. Числовым показателем ГОСТа, нормирующим работу элементов рулевого механизма является суммарный люфт в рулевом управлении, который при испытаниях не должен превышать следующих допустимых значений:

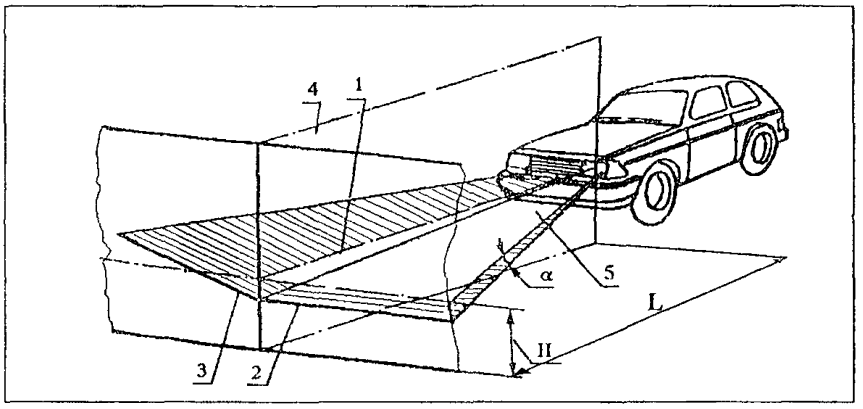
Легковые автомобили и созданные на базе их агрегатов грузовые автомобили и автобусы	10
Автобусы	20
Грузовые автомобили	25

Суммарный люфт измеряется специальным прибором (люфтомером), который позволяет определить угол поворота рулевого колеса в градусах, при приложении к его ободу дозированной знакопеременной нагрузки в соответствии с методикой испытаний. Данное измерение проводится на автомобиле с управляемыми колесами, выставленными в направлении прямолинейного движения.

При подготовке АМТС к этому этапу проверки необходимо провести очередное обслуживание узлов и деталей рулевого механизма, проверить уровень рабочей жидкости и натяжение приводного ремня насоса в системе усилителя рулевого управления, проверить затяжку и фиксацию резьбовых соединений деталей и узлов, состояние пыльников и защитных кожухов. Необходимо помнить, что как и в тормозной системе, не допускается использование не предусмотренных конструкцией узлов и деталей, в том числе рулевых колес и т.д. Толщина обода рулевого колеса при использовании оплетки не должна превышать 40 мм.

Контроль внешних световых приборов заключается в проверке соответствия их типа, количества, цвета, углов видимости и расположения требованиям ГОСТа 8769, а также направления, распределения и силы света светового пучка требованиям ГОСТа 25478-91. Система светораспределения основных фар автомобиля при ближнем свете должна иметь вид приведенный на рисунке с приподнятой правой частью светотеневой границы. В зависимости от

высоты установки фар ГОСТом предусмотрены различные углы наклона светового потока. Измерения проводят на специально оборудованных, выровненных с большой точностью, площадках с помощью специальных оптических приборов.



Система светораспределения основных фар автомобиля

1 – ось отсчета; 2 – левая часть светотеневой границы; 3 – правая часть светотеневой границы; 4 – вертикальная плоскость, проходящая через ось отсчета; 5 – плоскость, параллельная плоскости рабочей площадки: α – угол наклона.

Высота установки фары (по центру рассеивателей), H, мм	Угол наклона светового пучка в вертикальной плоскости α	Расстояние от проекции центра фары до светотеневой границы пучка по экрану (мм), удаленному на	
		5 м	10 м
До 600	34	50	100
Св.600 до 700	45	65	130
Св.700 до 800	52	75	150
Св.800 до 900	60	88	176
Св.900 до 1000	69	100	200
Св.1000 до 1200	75	110	220
Св.1200 до 1600	100	145	290

На АТС, фары которых снабжены корректором с управлением из салона, данные измерения проводят в положении управляющего устройства корректора соответствующем загрузке. Помимо угла наклона светового потока при ближнем свете фар (типа С или НС) измеряется и разность в освещенности, создаваемой фа-

рой, выше и ниже светотеневой границы и нормированное значение силы света в режиме «дальний свет», которое должно составлять не менее 10000 кд.

Противотуманные фары (тип В) также контролируются по углу наклона положения световой границы и разности силы света на фиксированных уровнях (±3) от верхней светотеневой границы.

Кроме фар, на автомобиле с помощью сигнальных приборов контролируются:

– сила света светосигнальных фонарей.
– время от момента включения указателей поворота до появления первого проблеска (не более 1,2 сек.)
– частота проблесков фонарей указателей поворота (90±30 проблесков в минуту)
– соотношение длительности горения фонаря указателя поворота ко времени цикла (в пределах 30÷75%)

Наименование огня				Сила света, кд	
				не менее	не более
Габаритные огни (в том числе верхние)	Передние			2	60
	Задние			1	12
Сигналы торможения	С одним уровнем			20	100
	С двумя уровнями		днем	20	520
			ночью	5	80
Указатели поворота	Передние			80	700
	Задние	С одним уровнем		40	200
		с двумя уров-ми	днем	40	400
			ночью	10	100

Выполнение других требований к внешним световым приборам контролируется визуально и может быть сведено к следующему:

– на АТС должны быть установлены основные фары одной системы светораспределения;
– на грузовых АТС с прицепами грузоподъемностью более 7,5 т и полуприцепами, конструкцией которых не предусматривается

установка знака автопоезда из трех фонарей, должен быть установлен опознавательный знак автопоезда в виде равностороннего треугольника желтого цвета (сторона 250 мм) с внутренней подсветкой;
- фары-искатели и фары-прожекторы могут быть установлены на автомобиле только в случаях, предусмотренных конструкцией;
- сигнализаторы включения световых приборов в салоне должны быть в исправном состоянии,
- на автомобиле могут быть установлены не более 2-х противотуманных фонарей, которые должны включаться одновременно с габаритными огнями;
- стоп-сигналы заднего хода должны включаться автоматически при воздействии на соответствующие органы управления и, как и все другие светосигнальные огни (кроме указателей поворотов), работать в постоянном режиме;
- стекла фар должны быть чистыми, целыми, без трещин и сколов;
- отражатели оптических элементов фар не должны иметь следов потемнения металлизированной поверхности, коррозии;
- внутри оптических элементов не должно быть посторонних предметов и жидкостей (тормозная жидкость, влага).

При подготовке автомобиля к этому этапу проверки, можно проконтролировать и, в случае необходимости, выставить фары, пользуясь инструкцией по эксплуатации автомобиля и импровизированным экраном (белая стена, ворота и т.д.). Несмотря на кажущуюся примитивность, этот способ, при условии правильного его выполнения, дает неплохие результаты. Лампы, установленные в фары, должны соответствовать по мощности инструкции завода-изготовителя и иметь прозрачную колбу.

Лампы, имеющие потемневшую или деформированную колбу, что, как правило, является следствием установки лампы большей мощности, чем предписано, необходимо заменить.

Необходимо также проверить соответствие мощности ламп, установленных в другие автосигнальные устройства, от этого зависит не только сила их света, но и частота проблесков указателей поворота.

Контроль состояния шин и колес осуществляется, в основном, визуальным способом. Единственно, инструментально контроли-

русным параметром, является высота рисунка протектора шин, которая должна быть не менее:

1,6 мм — для легковых автомобилей

1,0 мм — для грузовых автомобилей

2,0 мм — для автобусов.

Для прицепов и полуприцепов минимальная высота рисунка протектора принимается той же, что и для тягачей.

Основные требования к применяемым на автомобилях шинам, следующие:

– шины, установленные на АТС, должны соответствовать требованиям в руководстве по эксплуатации транспортного средства по скорости и грузоподъемности.

Не допускается установка:

– на одну ось автобусов, легковых автомобилей, прицепов и полуприцепов к ним шин различных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), моделей с различными рисунками протектора, ошипованных и неошипованных, морозостойких и неморозостойких;

– на одну ось грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов к ним шин различных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), с различными типами рисунков протектора, ошипованных и неошипованных, морозостойких и неморозостойких.

На автотранспортных средствах не допускается установка:

– шин, восстановленных по I классу, на передней оси междугородных автобусов;

– шин, восстановленных по II классу, на междугородных автобусах, на передней оси легковых автомобилей, на передней и средней осях междугородных автобусов;

– шин, восстановленных по классу «Д», на междугородных автобусах, на передней оси легковых автомобилей, на передней и средней осях автобусов, грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов;

– шин с отремонтированными местными повреждениями на передней оси автобусов, грузовых и легковых автомобилей.

Шины не должны иметь местных повреждений, пробоев, порезов обнажающих корд, местных отслоений протектора.

При подготовке автомобилей к проверке необходимо внимательно осмотреть колеса и шины, убедиться в надежности крепления колес, отсутствии инородных предметов между сдвоенными колесами, проверить момент затяжки колесных гаек и болтов, давление в шинах, наличие золотников и защитных колпачков на вентилях. Диски колес не должны иметь трещин, погнутостей, нарушений сварных швов.

В случае, если на автомобиле установлены диски не предусмотренные конструкцией, при контроле может потребоваться наличие сертификата на их соответствие требованиям безопасности.

7.4. ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ, КРУПНОГАБАРИТНЫХ И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ

7.4.1. Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом

Перевозка опасных грузов в Российской Федерации осуществляется в соответствии с «Правилами перевозок опасных грузов автомобильным транспортом (утвержденными Министерством транспорта РФ от 08.08,95 № 73 и зарегистрированными в Министерстве юстиции РФ 18.12.95 № 997). Правила разработаны в соответствии с требованиями Европейского Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR/ДОПОГ), к которому Россия присоединилась в 1994 г. и содержат широкий круг специальной регламентации к транспортным средствам и дополнительному оборудованию, водительскому персоналу, маркировке опасных грузов и транспортным средствам, организации перевозки и т.д. Кроме того, субъекты РФ помимо общероссийских вводят дополнительные требования, связанные с особенностями осуществления на своей территории перевозок опасных грузов. Это касается, прежде всего, маршрутов осуществления перевозок.

Лицензирование перевозок опасных грузов в РФ производится на основании действующего «Положения о лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах Российской Федерации», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 16.03.97г. № 322.

Для получения лицензии на осуществление деятельности по перевозке опасных грузов заявитель представляет в лицензионный орган (помимо документов, предусмотренных при перевозках грузов общего назначения) копии свидетельств о непрерывном стаже работы водителей автотранспортных средств данной категории (не менее 3 лет) и о прохождении ими специальной подготовки, а также документы, свидетельствующие о технической возможности транспортных средств осуществлять перевозки конкретных видов опасных грузов. Специальная подготовка водителей имеет целью ознакомление водителей с опасностями, связанными с перевозкой опасных грузов и получение знаний, необходимых для уменьшения вероятности дорожно-транспортного происшествия, а в случае такого происшествия – принятия необходимых мер для снижения тяжести его последствий и негативного влияния на окружающую среду.

К опасным грузам относятся вещества и материалы или изделия, которые при транспортировании, выполнении погрузо-разгрузочных работ и хранении могут послужить причиной взрыва, пожара или повреждения транспортных средств и других объектов, а также гибели, увечья, отравления, ожогов, облучения людей. В более общем виде можно определить опасный груз, как груз, физические, химические, биологические и др. свойства которого способны оказать отрицательное или катастрофическое воздействие на людей и окружающую среду. Перечень допущенных к перевозке опасных грузов автомобильным транспортом представлен в приложении 1 вышеуказанных Правил. Следует учесть, что в номенклатуре грузов приложения 1 указаны физико-химические наименования опасных грузов, а не товарные или транспортные.

Документом, определяющим классификацию опасных грузов в РФ являются Государственный стандарт «Грузы опасные. Классификация и маркировка» (ГОСТ 19433-88). Критерием для классификации опасных грузов являются вид и степень опасности груза, которые определяются по показателям, установленным в стандарте.

Класс груза определяется основным (единственным и приоритетным, выявленным по таблице) видом опасности.

Отнесение к подклассам производится по критериям, определенным этим ГОСТом для каждого класса.

Категории определяются наличием или отсутствием дополнительных видов опасности, группы – физическими свойствами (2 класс), категорией упаковки (7 класс) и др.

Государственный стандарт устанавливает следующие классы опасности грузов:

класс 1 – взрывчатые вещества (ВВ);
класс 2 – газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением;
класс 3 – легковоспламеняющиеся жидкости (ЛВЖ);
класс 4 – воспламеняющиеся твердые вещества; самовозгорающиеся вещества; вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой;
класс 5 – окисляющие вещества (ОК) и органические пероксиды (ОП);
класс 6 – ядовитые вещества (ЯВ) и инфекционные вещества (ИВ);
класс 7 – радиоактивные материалы (РМ);
класс 8 – едкие и (или) коррозионные вещества (ЕК);
класс 9 – прочие опасные вещества.

Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом осуществляется на основании договора о перевозке, заключаемом автотранспортным предприятием с грузоотправителем (грузополучателем) или по разовым заказам.

Договоры на перевозку опасных грузов заключаются автотранспортными предприятиями с грузоотправителями (грузополучателями) на общих основаниях в соответствии с установленным в Гражданском Кодексе порядке. В заявке на перевозку опасных грузов должны быть указаны наименование и адрес перевозчика, вид перевозок (одноразовая, многоразовая, транзит, экспорт, импорт и т.д.), срок действия лицензии, пункт назначения, характеристика груза, наименование отправителя и получателя, предполагаемый срок доставки. В левом верхнем углу заявки (разового заказа) грузоотправителем (грузополучателем) делается четкая отметка красным цветом «опасный груз».

После принятия заявки автотранспортным предприятием грузоотправитель должен представить товарно-транспортную накладную (4 экземпляра) и аварийную информационную карточку системы информации об опасности, заполнение которой производится по данным изготовителя опасных веществ, сертификат на упаковку.

Наиболее важным аспектом в системе перевозок опасных грузов является организация перевозок, специфические особеннос-

ти которой обусловлены действиями разрешительной системы и требованиями безопасности перевозочного процесса. Эта система входит в полномочия ГИБДД МВД Российской Федерации, она осуществляет выдачу разрешений на перевозку особо опасных грузов, согласование маршрутов перевозок и выполнение контролирующих и управляющих функций при транспортировке.

Выбранный перевозчиком маршрут подлежит обязательному согласованию в следующих случаях:

– при перевозке «особо опасных грузов»
– при перевозке опасных грузов, выполняемой в сложных дорожных условиях (горной местности), в сложных метеорологических условиях (гололед, снегопад), в условиях недостаточной видимости (туман и т.п.)
– при перевозке, выполняемой колонной более трех транспортных средств, следующих от места отправления до места назначения.

При согласовании маршрута перевозки опасного груза учитываются особенности схем организации дорожного движения, временное их изменение, эксплуатационное состояние автомобильных дорог, дорожных сооружений и железнодорожных переездов, определяется безопасная скорость движения при перевозке, необходимость и вид сопровождения.

Согласование маршрутов перевозки опасных грузов производится в следующем порядке:

– при прохождении маршрута по территории нескольких субъектов РФ и при осуществлении международных перевозок – соответствующими управлениями (отделами, отделениями) ГИБДД МВД, ГУВД, УВД субъектов РФ;
– при прохождении маршрута по двум и более районам -управлением (отделом, отделением) ГИБДД МВД, ГУВД, УВД субъектов РФ;
– при прохождении маршрута по двум и более районам в городе и приравненным к ним административно-территориальным образованиям – управлением, отделом (отделением) ГИБДД, главного управления, управления (отдела) внутренних дел города, а также управления (отдела) внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях и на особо важных и режимных объектах;

– при прохождении маршрута в пределах одного района, города и района в городе – соответствующим отделом (отделением) ГИБДД управления (отдела) внутренних дел района, города, округа и района в городе, а также управления (отдела) внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях и на особо важных и режимных объектах.

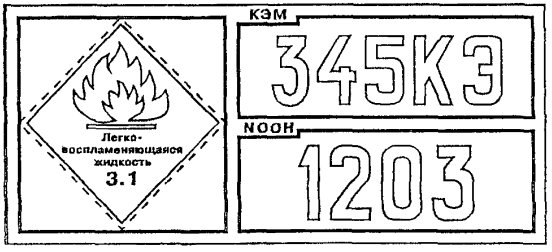
Документальным подтверждением согласования маршрута перевозки опасных грузов служит маршрутный лист, который должен находиться у водителя при выполнении перевозок опасных грузов.

Осуществление перевозок опасных грузов должно производиться с утвержденной «Правилами перевозок опасных грузов автомобильным транспортом» системой информации об опасности (СПО), которая включает следующие основные элементы:

– информационные таблицы для обозначения транспортных средств;
– аварийную карточку для определения мероприятий по ликвидации аварий или инцидентов и их последствий;
– информационную карточку для расшифровки кода экстренных мер указанных на информационных таблицах;
– специальную окраску и надписи на транспортных средствах.

Пример заполнения информационной таблицы для обозначения транспортных средств.

Информационная таблица для обозначения транспортных средств



Расшифровка 345КЭ – кода экстренных мер (КЭМ):

1. 3 – применять распыленную воду
   4 – применять пену или составы на основе хладонов
   5 – предотвратить попадание веществ в сточные воды и водоем

К – необходим полный защитный комплект одежды и дыхательный аппарат
Э – необходима эвакуация людей

2. 1203 – идентификационный номер бензина автомобильного по списку веществ ООН
3. Цифры 3.1 на знаке опасности означают номер класса и подкласса опасного груза по ГОСТ 19433-81.

Аварийная карточка СИО при перевозке прилагается к путевому листу и находится у водителя или сопровождающего лица и помогает принять правильные экстренные меры при возникновении аварийной ситуации, а также расследовать причины аварии.

Аварийная карточка заполняется грузоотправителем на основании условий безопасной перевозки, ГОСТов, ОСТов, технических условий изготовителей и паспорта безопасности на конкретное опасное вещество и изделие.

Аварийная карточка включает в себя следующие основные положения:

– техническое наименование опасного вещества;
– другие наименования (синонимы);
– идентификационный номер вещества по списку ООН
– класс и подкласс опасного вещества;
– код экстренных мер (КЭМ);
– физико-химические свойства вещества;
– пожаро- и взрывоопасность вещества;
– опасность для человека;
– средства пожаротушения и нейтрализации вещества;
– меры первой помощи и индивидуальные средства защиты.

В странах ЕС согласно правилам ADR/ДОПОГ (добавление В.5, маргинальный номер Rn 250001) транспортное средство маркируется предупредительной табличкой, информирующей о характере опасного груза и о номере данного вещества по номенклатуре ООН.

Табличка имеет размеры 300х400 мм и горизонтальной линией разделена на две равные части. В верхней части таблички обозначается вид опасности по ДОПОГ (2 или 3 цифры), в нижней части идентификационный номер ООН. Все соответствующие номера и обозначения приведены в таблице № 1 ДОПОГ (Rn 250000). Фон таблички оранжевый, окантовка, поперечная полоса и цифры – черного цвета толщиной линии 15 мм.

Перевозчикам опасных грузов следует обращать особое внимание на возможность совместной перевозки на одном транспортном средстве опасных грузов различных классов опасности, определяемой в приложении «Правил перевозок опасных грузов автомобильным транспортом», а также – с грузами общего назначения.

Действующий государственный регламент определяет и дополнительные требования к транспортным средствам, перевозящим опасные грузы (дифференцировано по классам): перевозки должны осуществляться специализированными или специально приспособленными транспортными средствами, иметь дополнительное оборудование, оснащаться информационными таблицами для обозначения транспортных средств и др.

Государственный технический осмотр автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы проводится 2 раза в год.

7.4.2 Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом

Отнесение грузов к категории крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также требования и порядок осуществления перевозок таких грузов определяются «Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации» (Утверждено Минтрансом РФ от 27.05.1996 г., зарегистрировано Минюстом РФ 8.08.1996 г., № 1146).

Тяжеловесный груз – транспортное средство, масса которого с грузом или без груза и(или) осевая масса превышает хотя бы один из установленных параметров.

Крупногабаритный груз – транспортное средство, габариты которого с грузом или без груза по высоте, ширине или длине превышают хотя бы одно из установленных значений.

Перевозка по дорогам крупногабаритных и тяжеловесных грузов может производиться только на основании специальных разрешений. Контроль за соблюдением допустимых весовых параметров и габаритов автотранспортного средства проводят органы управления дорог, органы Государственной автомобильной инспекции безопасности дорожного движения и Российской транспортной инспекции Минтранса РФ.

Специальное разрешение на перевозку выдается после внесения платы владельцами или пользователями транспортных средств за ущерб, причиненный дорогам и дорожным сооружениям. Перевозчик получает разрешение у соответствующих дорожных органов на территории ведения которых начинается маршрут движения транспортного средства, разрешения с дорожными органами других территорий, по которым проходит маршрут перевозки не требуется.

После получения разрешения перевозчик согласовывает перевозку с ГИБДД МВД РФ, ГУВД, УВД субъектов РФ, на территории обслуживания которых начинается маршрут перевозки. По согласованию определяются специальные требования к порядку перевозки груза, исходя из условий обеспечения безопасности дорожного движения. По завершению согласования выдается пропуск на право движения транспортного средства.

Если маршрут перевозки проходит через железнодорожные переезды, по железнодорожным мостам, а также по иным сооружениям, находящимся в ведении железнодорожного транспорта, необходимо дополнительное согласование с начальником дистанции пути железной дороги в следующих основных случаях:

1. При ширине транспортного средства (с грузом или без груза) 5 м и более и(или) при высоте от поверхности дороги – 4,5 м и более.
2. При общей длине автопоезда, состоящего из тягача и одного прицепа, более 20 м.
3. При движении автопоезда с двумя и более прицепами.

РАЗДЕЛ 8 ОХРАНА ТРУДА И ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

8.1. ОХРАНА ТРУДА НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Право каждого гражданина Российской Федерации на труд в условиях, отвечающих требованиям безопасности и гигиены, закреплено пунктом 3 статьи 37 Конституции Российской Федерации от 12 декабря 1993 года и развито в следующих основополагающих правовых документах: Законе об основах охраны труда в Российской Федерации (№ 181-ФЗ от 17 июля 1999 года), Кодексе законов о труде РФ (КЗОТ от 9 декабря 1971 года с изменениями и добавлениями по состоянию на 25 июля 1999 г.), Законе об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний (№ 125-ФЗ от 24 июля 1998 года).

Единые государственные нормативные требования по охране труда, которые должны соблюдаться федеральными органами исполнительной власти, предприятиями, учреждениями и организациями всех форм собственности при проектировании, строительстве (реконструкции) и эксплуатации объектов, конструировании машин, механизмов и оборудования, разработке технологических процессов, организации производства и труда, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации № 937 от 12 августа 1994 года содержатся в следующих документах, перечень которых утвержден указанным постановлением Правительства. Это государственные стандарты (ГОСТы), утверждаемые Госстандартом РФ, отраслевые стандарты (ОСТ), разрабатываемые ведомствами и утверждаемые федеральными органами исполнительной власти; санитарные нормы (СН), гигиенические нормы (ГН), санитарные правила (СП) и

санитарные правила и нормы (СанПиН), утверждаемые Госсанэпиднадзором; строительные нормы и правила (СНиП), утверждаемые Госстроем РФ; правила безопасности (ПБ), правила устройства и безопасной эксплуатации (ПУБЭ), инструкции по безопасности (ИБ), утверждаемые федеральными органами надзора; правила по охране труда межотраслевые (ПОТМ), утверждаемые Министерством труда и социального развития (далее – Минтруд); правила по охране труда отраслевые (ПОТО), утверждаемые руководством соответствующей отрасли и согласованные с Минтруда России; типовые отраслевые инструкции по охране труда (ТОИ), утверждаемые руководством соответствующей отрасли и согласованные с профсоюзным органом; отраслевые организационно-методические документы – положения (ПО), методические указания (МУ), руководящие документы (РД), руководства (Р). Действующими в настоящее время отраслевыми документами по охране труда на автомобильном транспорте являются «Правила по охране труда на автомобильном транспорте» ПОТ Р О-200-01-95 и типовые отраслевые инструкции ТОИ Р-200-01-95- ТОИ Р-200-23-95 для 16-ти основных профессий на автомобильном транспорте и для 8-ми основных видов работ, а также «Правила пожарной безопасности для предприятий автотранспорта» ВППБ 11-01-96.

Предприятия, учреждения и организации разрабатывают и утверждают стандарты предприятия системы безопасности труда (СТП ССБТ), инструкции по охране труда (ИОТ) для работников и отдельных видов работ на основе утвержденных типовых инструкций. Все разрабатываемые в Российской Федерации нормативно-правовые документы представляются в Минтруда на согласование, что обеспечивает единство требований по охране труда и нормативных показателей. Требования охраны труда обязательны для исполнения юридическими и физическими лицами при осуществлении ими любых видов деятельности.

Государственное управление охраной труда осуществляется Правительством Российской Федерации непосредственно или по его поручению федеральным органом исполнительной власти или органом исполнительной власти субъекта Федерации, ведающим вопросами охраны труда, например, в Москве – Комитетом по труду и занятости, в составе которого есть Управление охраны труда.

Государственный надзор и контроль за соблюдением законодательства об охране труда и нормативных требований по охране труда осуществляет ряд государственных органов надзора в пределах своих полномочий, а также федеральные органы исполнительной власти, которым представлено право осуществлять функции надзора и контроля. Это Госгортехнадзор РФ, осуществляющий надзор за безопасным ведением работ в промышленности и горный надзор; Госэнергонадзор РФ, осуществляющий надзор за техническим состоянием электростанций, технической эксплуатацией и техникой безопасности электрических и тепловых установок; Госсанэпиднадзор РФ, осуществляющий надзор за соблюдением организациями гигиенических норм, санитарно-гигиенических и санитарно-противоэпидемиологических правил; Госатомнадзор РФ, осуществляющий надзор за ядерной и радиационной безопасностью; Государственная противопожарная служба МВД РФ, осуществляющая контроль за выполнением требований пожарной профилактики при проектировании и эксплуатации производственных помещений и зданий; федеральная инспекция труда (Рострудинспекция), осуществляющая надзор и контроль за выполнением законодательства по охране труда и за соблюдением требований по охране труда, а также по вопросам возмещения вреда, социального страхования, занятости и разрешения конфликтов между работодателями и работниками в области охраны труда.

В целях обеспечения соблюдения требований охраны труда, осуществления контроля за их выполнением в каждой организации, осуществляющей производственную деятельность, с численностью более 100 работников создается служба охраны труда или вводится должность специалиста по охране труда, имеющего соответствующую подготовку или опыт работы в этой области. В организации с численностью 100 и менее работников решение о создании службы охраны труда или введение должности специалиста по охране труда принимается работодателем с учетом специфики деятельности данной организации. При отсутствии в организации службы охраны труда (специалиста по охране труда) работодатель заключает договор со специалистами или с организациями, оказывающими услуги в области охраны труда.

В организациях с численностью более 10 работников работодателями создаются комитеты (комиссии) по охране труда. В их состав на паритетной основе входят представители работодателей, профессиональных союзов или иного уполномоченного работниками представительного органа. Комитет (комиссии) по охране труда организует разработку раздела коллективного договора (соглашения) об охране труда, совместные действия работодателя и работников по обеспечению требований охраны труда, предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний, а также проведение проверок условий и охраны труда на рабочих местах и информирование работников о результатах указанных проверок.

Ответственность и формы наказания в случае нарушения требований по охране труда и несоблюдение норм и условий труда устанавливаются Кодексом об административных правонарушениях (КоАП от 20 июля 1984 года с изменениями по состоянию на 15.02.2000г.), Уголовным кодексом (УК РФ от 13 июня 1996 года и Гражданским кодексом (1 часть 1994 год, 2 часть 1995 год, 3 часть 1999 год). В случае обнаружения нарушения законодательства о труде и законодательства об охране труда должностным лицом предприятия, учреждения, организации независимо от форм собственности органами надзора на него может быть наложен штраф до 100 минимальных размеров оплаты труда (ст.41 КоАП в редакции ФЗ от 18.07.1995 г.). Если такое нарушение повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, то наступает уголовная ответственность – до двух лет лишения свободы, а в случае смерти человека – до пяти лет лишения свободы (ст.143 УК РФ). Кроме административной и уголовной ответственности существует дисциплинарная ответственность должностных лиц, рабочих и служащих за нарушение ими стандартов, правил, норм, инструкций по охране труда, которые не повлекли за собой тяжких последствий, в виде замечания, выговора, увольнения. В соответствии с Законом «О социальном страховании от несчастных случаев и профессиональных заболеваний» и Гражданским кодексом РФ происходит возмещение ущерба лицам, пострадавших в связи с нарушением требований по охране труда и созданием неблагоприятных условий труда на их рабочих местах

В соответствии со статьей 14 «Закона об основах охраны труда в Российской Федерации» обязанности по обеспечению безопасных условий и охраны труда в организации возлагаются на работодателя. Работодатель обязан обеспечить: безопасность работников при эксплуатации зданий, сооружений, оборудования, осуществлении технологических процессов, а также применяемых в производстве сырья и материалов; применение средств индивидуальной и коллективной защиты работников; соответствующие требованиям охраны труда условия труда на каждом рабочем месте; режим труда и отдыха работников в соответствии с законодательством Российской Федерации; приобретение за счет собственных средств и выдачу специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты, смывающих и обеззараживающих средств в соответствии с установленными нормами работникам, занятым на работах с вредными или опасными условиями труда, а также на работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнением; обучение безопасным методам и приемам выполнения работ, инструктаж по охране труда, стажировку на рабочих местах работников и проверку их знаний требований охраны труда, недопущении к работе лиц, не прошедших в установленном порядке указанное обучение, организацию контроля за состоянием условий труда на рабочих местах, а также за правильностью применения работниками средств индивидуальной и коллективной защиты; проведение аттестации рабочих мест по условиям труда с последующей сертификацией работ по охране труда в организациях; проведение за счет собственных средств обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров (обследований) работников, внеочередных медицинских осмотров (обследований) работников по их просьбам в соответствии с медицинскими рекомендациями с сохранением за ними места работы (должности) и среднего заработка на время прохождения указанных медицинских осмотров; недопущение работников к выполнению ими трудовых обязанностей без прохождения обязательных медицинских осмотров, а также в случае медицинских противопоказаний; информирование работников об условиях и охране труда на рабочих местах, о

существующем риске повреждения здоровья и полагающихся им компенсациях и средствах индивидуальной защиты; предоставление органам государственного управления охраной труда, органам государственного надзора и контроля за соблюдением требований охраны труда информации и документов, необходимых для осуществления ими своих полномочий; принятие мер по предотвращению аварийных ситуаций, сохранению жизни и здоровья работников при возникновении таких ситуаций, в том числе по оказанию пострадавшим первой помощи; расследование в установленном Правительством Российской Федерации порядке несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний; санитарно-бытовое и лечебно-профилактическое обслуживание работников в соответствии с требованиями охраны труда; беспрепятственный допуск должностных лиц органов государственного управления охраной труда, органов государственного надзора и контроля за соблюдением требований охраны труда, органов Фонда социального страхования Российской Федерации, а также представителей органов общественного контроля в целях проведения проверки условий и охраны труда в организациях и расследования несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний; санитарно-бытовое и лечебно-профилактическое обслуживание работников в соответствии с требованиями охраны труда; выполнение предписаний органов государственного надзора и контроля за соблюдением требований охраны труда и рассмотрение представлений органов общественного контроля в установленные законодательством сроки; обязательное социальное страхование работников от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний; ознакомление работников с требованиями охраны труда.

Работник обязан: соблюдать требования охраны труда; правильно применять средства индивидуальной и коллективной защиты; проходить обучение безопасным методам и приемам выполнения работ, инструктаж по охране труда, стажировку на рабочем месте и проверку знаний требований охраны труда: немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве, или об

ухудшении состояния своего здоровья, в том числе о проявлении признаков острого профессионального заболевания (отравления); проходить обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры (обследования).

Исходя из вышеизложенных положений «Закона об основах охраны труда в Российской Федерации», водитель-предприниматель, являющийся в одном лице и работодателем и работником, обязан: соблюдать требования охраны труда и обеспечить собственную безопасность при эксплуатации автомобиля и при перевозке им грузов; приобрести за свой счет и иметь в наличии спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты, а также смывающие и обеззараживающие средства для работы с применяемым топливом, различными жидкостями (антифриз, масла и др.) и перевозимыми грузами; выполнять режим труда и отдыха в соответствии с «Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей», утвержденным Постановлением Минтруда от 25 июня 1999 г. № 16; проходить обучение по охране труда и профессиональную подготовку по охране труда; проходить обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования); проводить аттестацию своего рабочего места (или мест, если их несколько); застраховаться от несчастного случая и профессионального заболевания; представлять органам надзора и контроля необходимую информацию и документы; выполнять предписания должностных лиц органов государственного надзора и контроля.

В период после принятия в 1993 году в Российской Федерации закона «О сертификации продукции и услуг» в стране проводится последовательная политика в этом направлении. Это коснулось и сертификации производственных объектов на соответствие требованиям по охране труда. В законе «Об основах охраны труда в Российской Федерации» и других документах определено юридически понятие сертификата безопасности. Сертификат соответствия работ по охране труда или сертификат безопасности – это документ, удостоверяющий соответствие проводимых в организации работ по охране труда установленным государственным нормативным требованиям. Для новых и реконструируемых произ-

водственных объектов их сертификация носит обязательный характер и заключается в проверке соответствия требованиям всех стандартов, норм и правил или в проверке соответствия утвержденному проекту. Для действующих производственных объектов первым этапом стало проведение в 1996—98 гг. эксперимента по сертификации производственных объектов на соответствие требованиям по охране труда – добровольная сертификация. По результатам сертификации каждой организации (предприятия) с учетом показателей травматизма и заболеваемости, устанавливается класс опасности (предполагается, что их будет шесть) и, в зависимости от этого класса, дифференцируются тарифы отчислений работодателя в Фонд обязательного страхования от несчастных случаев и профессиональных заболеваний.

Сертификация производственных объектов на соответствие требованиям по охране труда основана на результатах аттестации рабочих мест по условиям труда. Аттестация рабочих мест носит обязательный характер для предприятий, учреждений и организаций всех форм собственности и проводится по постановлению Министерства труда и социального развития РФ от 14 марта 1997 г. № 12, которое с 1 июля 1997 г. вводит Положение о порядке проведения аттестации рабочих мест по условиям труда. Положение устанавливает цели, порядок проведения аттестации, а также порядок оформления и использования результатов аттестации в организациях независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности. Аттестации по условиям труда подлежат все имеющиеся в организации рабочие места. Аттестация включает гигиеническую оценку существующих условий и характера труда, оценку травмобезопасности рабочих мест и учет обеспеченности работников средствами индивидуальной защиты. Нормативной основой проведения аттестации рабочих мест являются: Руководство Р2.2.013-94 «Гигиенические критерии оценки условий труда по показателям вредности и опасности факторов производственной среды, тяжести и напряженности трудового процесса», утвержденные Госкомсанэпиднадзором России 12.07.1994 г.; Стандарты системы безопасности труда (ССБТ); Санитарные правила, нормы и гигиенические нормативы; Типовые нормы бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви, и дру-

гих средств индивидуальной защиты работникам сквозных профессий и должностей всех отраслей экономики, утвержденные Постановлением Минтруда РФ от 30.12.1997 г.№ 69. Сроки проведения аттестации устанавливаются организацией исходя из изменений условий и характера труда, но не реже одного раза в 5 лет, с момента проведения последних изменений. Обязательной переаттестации подлежат рабочие места после замены производственного оборудования, изменения технологического процесса, реконструкции средств коллективной защиты и др., а также по требованию органов Государственной экспертизы условий труда РФ при выявлении нарушений при проведении аттестации рабочих мест по условиям труда.

При аттестации рабочего места в автотранспортных организациях по условиям труда оценке подлежат все имеющиеся на рабочем месте опасные и вредные производственные факторы (физические показатели микроклимата; параметры световой среды; уровни шума, вибрации, инфразвука, ультразвука; электромагнитные излучения различной частоты и от различных имеющихся источников; ионизирующие излучения; химические концентрации вредных веществ в воздухе рабочей зоны); показатели тяжести и напряженности трудового процесса. Уровни опасных и вредных факторов определяются на основе инструментальных измерений, выполненных аккредитованными испытательными (исследовательскими) лабораториями (ИЛ), показатели тяжести и напряженности труда – по описательным характеристикам работ, приведенных в таблицах 7 и 8 Руководства Р2.2.013-94. Полученные данные сравниваются с гигиеническими нормативами и на основании этого сравнения устанавливаются классы условий труда по степени вредности и опасности по каждому из имеющихся опасных и вредных производственных факторов, по тяжести и напряженности труда на каждом рабочем месте. Таких классов четыре: 1 – оптимальные условия труда; 2 – допустимые условия труда; 3 – вредные условия труда (делятся на четыре степени 3.1; 3.2; 3.3; 3.4) и 4 – опасные (экстремальные) условия труда. Общая оценка условий труда по степени вредности и опасности устанавливается: – по наиболее высокому классу и степени вредности; – в случае, если 3 и более факторов относятся к классу 3.1: то общая

оценка условий труда соответствует классу 3.2; – при наличии двух и более факторов классов 3.2; 3.3; 3.4 условия труда оцениваются соответственно на одну ступень выше.

Требования по охране труда при погрузо- разгрузочных работах.

Погрузка и разгрузка грузов, крепление их и тентов на автомобиле, а также открывание и закрывание бортов автомобилей, полуприцепов и прицепов осуществляется силами и средствами грузоотправителей, грузополучателей или специализированных организаций с соблюдением ГОСТ 12.3.009-76/82 «Работы погрузочно-разгрузочные» и «Правил по охране труда на автомобильном транспорте». Погрузочно-разгрузочные работы должны выполняться под руководством ответственного лица, назначенного приказом руководителя организации, производящей погрузочно-разгрузочные работы. Водитель обязан проверить соответствие укладки и надежность крепления грузов и тентов на подвижном составе требованиям безопасности и обеспечения сохранности грузов, а в случае обнаружения нарушений в укладке и креплении груза и тентов – потребовать от лица, ответственного за погрузочно-разгрузочные работы, устранить их.

Погрузочно-разгрузочные работы могут выполнять водители только при наличии дополнительного условия в договоре (контракте) и со следующими ограничениями по весу одного места не более 15 кг для мужчин и 7 кг для женщин.

Для погрузки (разгрузки) грузов профессиональными грузчиками массой более 50 кг, а также при подъеме грузов на высоту более 1,5 м необходимо использовать средства механизации.

Ответственный за производство погрузочно-разгрузочных работ обязан проверять перед началом работы исправность грузоподъемных механизмов такелажного и прочего погрузочно-разгрузочного инвентаря и состояние мест работы грузоподъемных механизмов, стропальщиков, такелажников и грузчиков. Трапы, платформы, пути прохода должны быть очищены и, в необходимых случаях, посыпаны песком или мелким шлаком.

Водитель-предприниматель должен осуществлять погрузку и выгрузку (сам или с привлечением профессиональных грузчиков), соблюдая указанные весовые нормы и правила безопасности.

Дополнительные требования при эксплуатации автомобилей, работающих на газовом топливе

Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт автомобилей, работающих на газовом топливе, должны осуществляться с соблюдением требований, указанных в руководстве по эксплуатации этих автомобилей. В процессе эксплуатации автомобили, работающие на газовом топливе, должны ежедневно при выпуске на линию и возврате, подвергаться осмотру с целью проверки герметичности и исправности газовой аппаратуры. Герметичность всех соединений проверяется с помощью специальных приборов, на слух или мыльной эмульсией.

Баллоны для сжатого природного газа и сжиженного нефтяного газа должны подвергаться испытаниям (освидетельствованию) в сроки: баллоны для сжатого природного газа из углеродистой стали – 1 раз в три года, из легированной стали – 1 раз в 5 лет, баллоны для сжиженного нефтяного газа – 1 раз в 2 года.

При остановке двигателя на короткое время (не более 10 мин.) магистральный вентиль может оставаться открытым. При постановке автомобиля, работающего на газовом топливе, на ночную или длительную стоянку, необходимо закрыть расходные вентили, выработать оставшийся в магистрали газ до полной остановки двигателя, затем выключить зажигание, отключить «массу», после чего закрыть магистральный вентиль. После ночной или длительной стоянки необходимо открыть капот и проверить подкапотное пространство, затем проверить исправность газовой аппаратуры, трубопроводов и соединений, после чего осуществить пуск двигателя.

При обнаружении в пути утечки газа необходимо немедленно остановиться, остановить двигатель, закрыть все вентили и принять меры к устранению неисправности, если это возможно, или сообщить на предприятие. При обнаружении утечки газа из арматуры баллона, необходимо выпустить или слить газ из баллона. Неисправность газовой аппаратуры (негерметичность) устраняется только на постах по ремонту и регулировке газовой аппаратуры или в специализированной мастерской.

Перед заправкой автомобиля газовым топливом необходимо остановить двигатель, выключить зажигание, отключить «массу», закрыть магистральный вентиль; расходные вентили при этом дол-

жны быть открыты. После наполнения баллонов газом необходимо сначала закрыть вентиль на заправочной колонке, а затем – наполнительный вентиль на автомобиле. Отсоединять газонаполнительный шланг можно только после того, как оба вентиля закрыты.

Работа двигателя на смеси двух топлив – бензина и газа не допускается.

Запрещается: выпускать сжатый природный газ или сливать сжиженный нефтяной газ при работающем двигателе или включенном зажигании; оставлять в промежуточном положении расходные вентили, они должны быть полностью открыты или закрыты; применять дополнительные рычаги для закрытия или открытия расходных, магистрального и наполнительного вентилей; ударять по газовой аппаратуре или арматуре, находящейся под давлением; останавливать автомобиль, работающий на газовом топливе, ближе 5 метров от места работы с открытым огнем, а также пользоваться открытым огнем ближе 5 м от автомобиля: проверять герметичность соединений газопроводов, газовой аппаратуры и арматуры открытым огнем; эксплуатировать автомобили со снятым воздушным фильтром; пускать двигатель при утечке газа из газовой аппаратуры, а также при давлении газа в баллонах менее 0,5 МПа (5 кгс/м^2) (для сжатого природного газа); находиться на посту выпуска или слива газа посторонним лицам; курить и пользоваться открытым огнем на посту слива или выпуска газа, а также выполнять работы, не имеющие отношения к сливу или выпуску газа.

Требования при работе с вредными исходными материалами

Самыми распространенными вредными материалами при эксплуатации автомобиля являются антифриз и этилированный бензин.

Все работающие с вредными материалами должны быть проинструктированы об их свойствах, обучены безопасным приемам при работе с этим материалами и должны пользоваться средствами индивидуальной защиты.

Чтобы не допускать разлития, разбрызгивания, подтекания, попадания на тело или одежду, необходимо: обеспечить полную герметизацию изготовления и разлива; иметь отдельную исправную тару с соответствующими предупреждающими надписями несмываемой краской; иметь плотно закрывающиеся крышки и пробки с соответствующими прокладками; осуществлять заполнение резер-

вуаров на 90% по объему; обеспечить чистоту тары (в таре для антифриза не должно быть остатков нефтепродуктов); иметь на производстве (особенно в случае нагрева) местные вентиляционные отсосы; использовать соответствующие СИЗ (для этилированного бензина костюм ГОСТ 12.4.111-82 или ГОСТ 12.4.112-82, обувь ГОСТ 12.4.137-84, перчатки ТУ 38.1068346-79, нарукавники, передник, белье и одежда их х/б ткани, фильтрующий противогаз марки А; для антифриза костюм ГОСТ 12.4.028-76, перчатки ТУ 205 УССР104-82; респираторы типа «Лепесток» или «Астра-2»).

Регламентируется порядок перевозки, хранения, отпуска, расходования и сдачи отработавших или неиспользованных вредных материалов, которые исключают возможность их использования не по назначению: ответственные лица, специально оборудованные склады и хранилища, запрещение перевозить вместе с людьми, животными и пищевыми продуктами.

В местах хранения, погрузки, выгрузки и работы с вредным материалом должны находиться в достаточном количестве средства для обезвреживания и нейтрализации: керосин, раствор хлорной извести, монохлорамин, дихлорамин, активная двуокись марганца, канифольное или хозяйственное мыло для этилированного бензина; 2–3% и 5–10% растворы соды и этиловый спирт для антифриза.

Все работающие с вредными материалами должны быть обучены и проинструктированы, что необходимо делать в случае разлития, загрязнения этими материалами пола, площадки, поверхностей, а также при попадании вредных материалов на одежду, тело или внутрь организма человека, т.е. уметь осуществлять нейтрализацию, обезвреживание, дегазацию места, одежды и меры по доврачебной медицинской помощи пострадавшим.

8.2. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ОТ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТА. СОДЕРЖАНИЕ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ В ОТРАБОТАВШИХ ГАЗАХ АВТОМОБИЛЯ

Во всем мире транспорт стоит на первом месте как источник загрязнения атмосферы и в первой пятерке загрязнителей как источник загрязнения воды и почвы. Ежегодные выбросы в атмосферу от транспорта составляют по России около 35 млн.тонн вред-

ных веществ, причем 58% от этого количества приходится на автомобильный транспорт. Это воздействие представляет собой серьезную экологическую проблему, особенно в крупных городах.

Прямое негативное воздействие АТ на окружающую среду связано с выбросами вредных веществ в атмосферу и далее в воду и почву, тепловым загрязнением среды, шумом и вибрацией.

Косвенное влияние АТ на окружающую среду связано с тем, что автомобильные дороги, стоянки, предприятия обслуживания занимают все большую и ежегодно увеличивающуюся площадь, необходимую для жизнедеятельности человека. Значительный ущерб полям, лугам и лесам наносят автотранспортные средства, движущиеся вне дороги. Вода, загрязненная в результате мойки автомобилей, оказывает вредное воздействие на живой мир гидросферы. Осадок очистных сооружений мойки автомобилей также вреден для природы.

Состав и нормативы содержания компонентов отработавших газов

Токсичными выбросами двигателей внутреннего сгорания (ДВС) автомобилей являются отработавшие и картерные газы, пары топлива из карбюратора и топливного бака. Основная доля токсичных примесей поступает в атмосферу с отработавшими газами ДВС. Как показывает анализ, отработавшие газы как карбюраторных, так и дизельных двигателей имеют в своем составе более 200 наименований вредных веществ и соединений, основные из которых приведены в таблице. Наибольшей токсичностью обладает выхлоп карбюраторных ДВС за счет большого выброса оксида углерода, оксидов азота, углеводородов, альдегидов, бенз(а)пирена и др. Дизельные ДВС выбрасывают в больших количествах сажу, которая в чистом виде не токсична Однако частицы сажи, обладая высокой адсорбционной способностью, несут на своей поверхности частицы токсичных веществ, в том числе и таких канцерогенов, каким является 1,2-бенз(а)пирен. Сажа может длительное время находиться во взвешенном состоянии в воздухе, увеличивая тем самым время воздействия токсичных веществ на человека и другие объекты биосферы.

В таблице не указаны количественные показатели содержания диоксида серы и тетраэтилсвинца, которых может и не быть в

Таблица

Основные компоненты отработавших газов автотранспорта

КОМПОНЕНТЫ	Сод-ние, объемные доли %		Нормирование					
	Карбюраторные ДВС	Дизельные ДВС	В воздухе раб.зоны		В атмосферном воздухе насел. пункта			
			ПДК мг/м³	Класс опасн.	Класс опасн.	ПДК мг/м³ максим. разовая	ПДК мг/м³ средне-суточная	ОБУВ мг/м³
Нетоксичные								
1. Азот N_2	74÷77%	76÷78%						
2. Кислород O_2	0,3÷8%	2÷18%						
3. Пары воды H_2O	3÷5,5%	0,5÷4%						
4. Диоксид углерода CO_2	5÷12%	1÷10%						
5. Водород H_2	0÷5%	—						
Токсичные								
6. Оксид углерода CO (угарный газ)	0,5÷12%	0,01÷0,5%	20	IV	4	5,0	3,0	
7. Окислы азота NO_x	до 0,8%	0,0002÷0,5%						
Оксид азота NO			5	III	3	0,4	0,06	
Диоксид азота NO_2			2	III	2	0,085	0,04	
8. Углеводороды C_nH_m	0,2÷3%	0,009÷0,5%						
предельные (например, бутан)			300	IV	4	200		
непредельные (например, этилен)			100	IV	3	3,0	3,0	
ароматические (например, бензол)			15/5	II	2	1,5	0,1	
9. Альдегиды $H_xC_yO_z$ *предельные:* формальдегид	до 0,2 мг/л	0,001÷0,09 мг/л	0,5	II	2	0,035	0,003	
непредельные: акролеин			0,2	II	2	0,03	0,03	
10. Сажа (углерода пыли) с содержанием бенз(а)пирена не более 35 мг на 1 кг	0÷0,04 г/м³	0,01÷1, г/м³	4	III	3	0,15	0,05	
11. Бенз(а)пирен (углеводород ароматический полициклический)	10÷20 мкг/м³	до 10 мкг/м³	$0,15x10^{-3}$	I	1		0,001 мкг/м³	
12. Диоксид серы SO^2 (сернистый ангидрид)			10	III	3	0,5	0,05	
13. Тетраэтилсвинец (ТЭС) только для этилированного бензина			0,005	I	4			$0,3x10^{-3}$
14. Пары бензина автомобильного			100	IV		5,0	1,5	

Продолжение таблицы

КОМПОНЕНТЫ	Нормирование в отработавших газах автомобилей					
	С бензиновыми двигателями				С дизелями	
	Частота вращения	Автомобили не оснащенные каталитич. нейтрализ.	Автомобили оснащенные каталитич. нейтрализ.	Режим измерения дымности	Предельно допуст. натуральный пок-тель ослабления свет. потока $K_{доп}$, $м^{-1}$, не более	Предельно допуст. коэффициент ослабления свет. потока $N_{доп}$, % не более
Нетоксичные 1. Азот N_2 4. Диоксид углерода CO_2 2. Кислород O_2 5. Водород H_2 3. Пары воды H_2O						
Токсичные 6. Оксид углерода CO (угарный газ)	n_{min} $n_{нов}$	3,5 2,0	1,0 0,7			
7. Окислы азота NO_x Оксид азота NO; Диоксид азота NO_2						
8. Углеводороды C_nH_m *предельные* (например, бутан) *непредельные* (например, этилен) *ароматические* (например, бензол)		число цилиндров двиг.: до 4-х вкл. / св. 4-х / до 4-х вкл. / св. 4-х				
	n_{min}	0,12	0,3	0,04	0,06	
	$n_{нов}$	0,06	0,1	0,02	0,03	
9. Альдегиды $H_xC_yO_z$ *предельные:* формальдегид *непредельные:* акролеин						
10. Сажа (углерода пыли) с содержанием бенз(а)пирена не более 35 мг на 1 кг				без наддува, с наддувом $n4_{max}$	1,2 1,6 0,4	40% 50% 15%
11. Бенз(а)пирен (углеводород ароматический полициклический)						
12. Диоксид серы SO^2 (сернистый ангидрид)						
13. Тетраэтилсвинец (ТЭС) только для этилированного бензина						
14. Пары бензина автомобильного						

составе отработавших газов. Диоксид серы образуется в отработавших газах в том случае, когда сера содержится в исходном топливе, чаще в дизельном. Тетраэтилсвинец содержится только в отработавших газах этилированного бензина. Около 70% свинца, содержащегося в этилированном бензине, попадает в виде соединений в атмосферу с отработавшими газами, из них 30% оседает в земле сразу за срезом выхлопной трубы автомобиля, 40% остается в атмосфере. Концентрация свинца в воздухе зависит от содержания свинца в бензине:

Содержание свинца в бензине, г/л —	0,15	0,20	0,25	0,50
Концентрация свинца в воздухе, мкг/м³ —	0,40	0,50	0,55	1,00

Один грузовой автомобиль средней грузоподъемности с карбюраторным двигателем ежегодно выбрасывает оксида углерода 3150 кг, углеводородов – 410 кг, оксидов азота – 335 кг. Выбросы вредных веществ легкового автомобиля ежегодно составляют соответственно 510, 42 и 36 кг. В реальных условиях эксплуатации эти характеристики ухудшаются на 40–60%: нарушение регулировки карбюратора, большое количество неустановившихся режимов (разгон, торможение) и т.п. Один грузовой автомобиль средней грузоподъемности, работающий на этилированном бензине выделяет 2,5–3 кг свинца в год.

Нормирование вредных веществ автотранспорта в окружающей среде.

Нормативы содержания вредных веществ отработавших газов автотранспорта регламентированы следующими документами. В воздухе рабочей зоны производственного помещения содержание вредных веществ нормируется ГОСТ 12.1.005-88 «Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны», в атмосферном воздухе населенных пунктов нормативным документом является «Перечень и коды веществ, загрязняющих атмосферный воздух» 1991 г.; в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями – ГОСТ 17.2.2.03-87/99 «Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерений содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми дви-

гателями», в отработавших газах автомобилей с дизелями, находящимися в эксплуатации, установлены ГОСТ 21393-75/76/99 «Автомобили с дизелями. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений. Требования безопасности». При стендовых испытаниях дизелей дымность нормируется ГОСТ 17.2 2.01-84 «Охрана природы. Атмосфера. Дизели автомобильные. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений».

В ряде стран Европы и США кроме оксида углерода и углеводородов, содержание которых нормируется как для автомобилей с бензиновыми двигателями, так и для дизелей, нормируется содержание в отработавших газах автомобилей оксидов азота. В случае введения в России международных экологических стандартов (соответствующих Правил ЕЭК ООН) изменятся и нормируемые показатели и методы измерений.

В таблице приведены извлечения из указанных отечественных нормативных документов: ПДК и класс опасности для воздуха рабочей зоны; класс опасности и ПДК (или ОБУВ) для атмосферного воздуха населенных пунктов; предельно допустимое содержание в отработавших газах оксида углерода (объемных долей %), для двух значений частоты вращения вала двигателя n_{min} и $n_{пов}$ для автомобилей, не оснащенных и оснащенных каталитическими нейтрализаторами и предельно допустимое содержание углеводородов для тех же скоростных режимов вращения вала двигателя, для автомобилей не оснащенных и оснащенных каталитическими нейтрализаторами и двигателей с разным числом цилиндров (но не в объемных долях млн$^{-1}$, как в ГОСТе, а объемных долей %); предельно допускаемый натуральный показатель ослабления светового потока $K_{доп}$, м$^{-1}$ и предельно допустимый коэффициент ослабления светового потока $N_{доп}$, % для автомобилей с дизелями при свободном ускорении (без наддува и с наддувом) и при максимальной частоте вращения на холостом ходу.

Снижение вредных влияний автомобильного подвижного состава на окружающую среду

Снижение негативного влияния автомобильного транспорта возможно по нескольким направлениям. Первое направление не требует значительных капитальных вложений. Оно заключается в организации и осуществлении контроля за составом и норматив-

ным значением компонентов отработавших газов автотранспортных средств. Уменьшение количества вредных веществ, попадающих в окружающую среду с отработавшими газами, может быть достигнуто за счет улучшения технического состояния подвижного состава, регулировки карбюратора и системы зажигания, исключения подтекания топлива и масла. Повышение профессионального мастерства водителей, применение рациональных приемов управления автомобилем позволяет добиться снижения расхода топлива на 5—10% и сокращения выброса вредных веществ. Существенное снижение вредных выбросов за счет уменьшения времени прогрева автомобиля перед выездом на линию даст оснащение организаций автомобильного транспорта системами подогрева двигателей автомобилей и наличие теплых стоянок. Расчеты показывают, что за счет рационального управления скоростью движения на дорогах, повышения равномерности режимов движения отдельных автомобилей, снижения разброса скоростей в транспортном потоке и задержек у светофоров, можно добиться уменьшения выбросов вредных веществ от автомобилей на 15—20%. Уменьшают вредное влияние на окружающую среду рационально спланированные маршруты перевозок грузов и пассажиров, правильный подбор по грузоподъемности (пассажировместимости) подвижного состава, рациональное размещение автотранспортных организаций и их подразделений, сокращение непроизводительных пробегов.

Второе направление требует более существенных затрат. К сокращению выброса токсичных веществ приводит дизелизация автомобильного парка, особенно если при этом повышать качество дизельного топлива. К уменьшению вредного влияния автотранспорта приводит и улучшение качества традиционных моторных топлив, например, применение малосернистых топлив – не более 0,05% серы по весу, отказ от этилированного бензина, например, замена ТЭС на метилтретичнобутиловый эфир (МТБЭ). Существенное снижение загрязнения окружающей среды может дать совершенствование топливной аппаратуры и режимов работы ДВС (изменение конструкций камер сгорания, повышение турбулентности подаваемой смеси – в карбюраторных двигателях; повышение давления впрыскивания топлива, выбор оптимального числа и направления струй топлива – в дизельных двигателях;

внедрение микропроцессорных электронных схем управления впрыском топлива и зажиганием).

В значительной степени снизить содержание вредных веществ в отработавших газах можно за счет применения нейтрализаторов. В настоящее время наибольшее распространение получили каталитические нейтрализаторы, в которых в качестве катализатора используются редкоземельные элементы – платина, палладий, радий. Эти вещества позволяют существенно снизить порог энергии, при котором начинаются окислительно-восстановительные реакции. В мировой практике сейчас широкое применение находят нейтрализаторы тройного действия ($CO/CH/NO_x$). Максимальная эффективность таких нейтрализаторов достигается при их работе в контуре автоматической системы управления подачей топлива, включающей, помимо непосредственно нейтрализатора, кислородный датчик и электронный блок управления. Эффективность очистки нейтрализатором отработавших газов по всем компонентам составляет при температуре 750°С около 90%. Необходимо отметить, что практическое использование нейтрализаторов сталкивается с рядом серьезных технических проблем. Во-первых, в результате реакций между присадками к топливам и маслам (в частности, тетраэтилсвинцом) и катализатором происходит его химическое «отравление». Этим, в частности, в значительной степени сдерживается пока применение нейтрализаторов в России. Во-вторых, рабочий диапазон температур нейтрализаторов составляет 250–950°С. В связи с этим остро стоит проблема нейтрализации выхлопа при непрогретом двигателе (режим запуска двигателя, работа автомобиля с частыми остановками и т.д.). Кроме того, эффективность работы нейтрализатора резко снижается при работе с неотрегулированным двигателем (на богатой смеси) из-за повышения температуры в выхлопной системе до 870°С и более. В-третьих, через каждые 80–100 тыс.километров пробега возникает необходимость регенерации нейтрализатора. В-четвертых, температурный режим работы нейтрализаторов предъявляет высокие требования к термостойкости их корпуса и набивки, к выбору места установки на автомобиле. В-пятых, применение нейтрализаторов, как правило, приводит к определенной (5–7%) потере мощности двигателя за счет увеличения противо-

давления на выпуске. Кроме того, нейтрализаторы относительно дороги и это тоже в значительной степени тормозит их внедрение в России. Большое внимание во всем мире уделяется в настоящее время также вопросам разработки и применения сажевых фильтров и каталитических дожигателей сажи для двигателей. Применение этих устройств особенно актуально в городах с интенсивным автобусным движением. Сажевые фильтры различных конструкций позволяют снизить выбросы сажи на 60–90%. В последние годы широко проводятся исследования в области использования присадок к топливам в целях уменьшения токсичности и дымности выбросов. В качестве присадок к дизельным топливам, снижающим содержание сажи в отработавших газах, применяются металлоорганические химические соединения, ферроцены. Механизм действия этих присадок заключается в их рассеивающем воздействии на сажу и каталитическом воздействии на процесс ее сгорания. Наиболее распространены антидымные присадки на бариевой основе. Применение присадок позволяет снизить дымность в 4–7 раз (в зависимости от процента содержания присадки в топливе и от режима работы двигателя).

Для защиты от прямого негативного воздействия на окружающую среду и человека шума работающего ДВС применяют: звукоизолирующие кожухи-капоты, кабины (от шума механического происхождения), глушители (от аэродинамического шума при впуске воздуха и при выпуске отработавших газов).

Третье направление предполагает более существенные изменения на автомобильном транспорте. В первую очередь, это замена традиционных нефтяных топлив, так называемыми альтернативными видами моторных топлив, в первую очередь, газовым топливом. В этом плане практическое применение нашли сжиженные пропан-бутановые газы и сжатый природный газ. По экспериментальным оценкам, использование газового топлива снижает выбросы окиси углерода в 2–4 раза, окислов азота – в 1,1–1,5 и суммарных углеводородов – в 1,4–2 раза. Однако переход на использование сжатого газового топлива по ряду оценок сочетается с недостатками, в частности снижением мощности двигателя на 20% и грузоподъемности на 14% (из-за значительной массы газовых баллонов), уменьшением запаса хода авто-

мобилей на одной заправке до 180–220 км (вдвое по сравнению с автомобилями, работающими на бензине), необходимостью значительных затрат на переоборудование автомобилей, автотранспортных организаций, строительство газонаполнительных станций. Кроме указанных видов топлива делались и делаются попытки применить в качестве топлива ДВС этанол, метанол, водород, спирт и др.

Перспективы снижения выбросов вредных веществ связаны также с внедрением автомобилей с газотурбинными двигателями и электромобилями. Газотурбинные двигательные установки имеют более высокие экологические показатели за счет совершенствования процесса сгорания топлива (увеличение времени сжигания топлива, усовершенствование способов подачи топлива и воздуха, сгорание топлива в двухзонных камерах сгорания), применения альтернативного топлива (сжиженный газ, водород и др.) и рациональной организации движения.

Электромобиль является экологически чистым видом транспорта и будет иметь будущее при создании малогабаритного и емкого аккумулятора электрической энергии.

Все перечисленные направления по снижению воздействия выбросов вредных веществ автотранспортных средств требуют своего дальнейшего развития, путем совершенствования системы государственного контроля, применения методов экономического регулирования, проведения научных исследований в области создания новых поколений автомобилей.

РАЗДЕЛ 9 СТРАХОВАНИЕ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

9.1. ПОНЯТИЕ СТРАХОВАНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ежегодный рост автомобильного парка страны (в настоящее время зарегистрировано более 30 миллионов автомототранспортных средств), увеличение интенсивности дорожного движения, рост автомобильных перевозок грузов и пассажиров (объем автомобильных перевозок грузов превышает объем перевозок всех других видов транспорта вместе взятых), рост автотуризма – эти и другие факторы приводят к значительному числу совершаемых дорожно-транспортных (ДТП) и иных негативных событий и происшествий при эксплуатации автомобильного транспорта. Относительные показатели аварийности в нашей стране (т.е. приведенные к одному транспортному средству, к единице протяженности дорог и т.п.) в 3–8 раз выше, чем в зарубежных странах развитой автомобилизации. А это значит, что риск получить повреждение автотранспортного средства (АТС) или ущерб жизни и здоровью на наших дорогах существенно выше, чем в других странах. Кроме больших социальных потерь ДТП приводят к многомиллионным материальным убыткам граждан, организаций и государства. Эксплуатация АТС чревата и иными рисками. Так, например, ежегодно угоняется несколько десятков тысяч автомобилей. Кроме ДТП и угонов дорожное движение, перевозочная деятельность сопровождаются многими другими рисками и событиями, приводящими к причинению вреда элементам, составным частям и субъектам перевозочного процесса и дорожного движения (пожары, стихийные бедствия и т.п.).

Перечисленные выше риски и значительные убытки не только участников дорожного движения (водители, пешеходы, пассажи-

ры), но и участников перевозочного процесса (грузоотправители, грузополучатели, автотранспортные организации), связанные с автотранспортным средством, его движением, выполнением перевозочной деятельности, объективно предполагают необходимость наличия страховой защиты по возмещению личного и имущественного вреда физическим и юридическим лицам, которая покрывала бы возможные убытки как участников дорожного движения и транспортного процесса, так и третьих лиц, случайно оказавшихся пострадавшими (например, жертвами ДТП).

Страхование на автомобильном транспорте, которое в дальнейшем будем называть также автотранспортным страхованием, по сути является сложным комплексом страховых услуг, состоящим из нескольких видов страхования, но объединенных в принципе одним классом страховых рисков – автотранспортных рисков, связанных с эксплуатацией автотранспортных средств и осуществлением перевозочной деятельности и представляющим страховую защиту участникам дорожного движения, участникам перевозочного процесса, владельцам автотранспортных средств и грузов, иным пострадавшим лицам в результате эксплуатации автотранспортных средств.

Автомобильный транспорт, являясь специфичной и достаточно самостоятельной отраслью экономики обусловливает специфику и особенности страховых отношений или страхования на автомобильном транспорте. Эти особенности или специфика страхования на автомобильном транспорте предопределяются наличием в страховых отношениях: во-первых – самого автотранспортного средства (АТС) – как средства удовлетворения потребностей в перемещении грузов и пассажиров; во-вторых – процесса движения АТС по улицам и дорогам; в-третьих – процесса организации и осуществления автомобильных перевозок грузов и пассажиров. Вышеизложенные моменты автотранспортной специфики предопределяют и специфику страховых рисков – автотранспортных рисков, которые связаны с АТС и осуществлением его эксплуатации.

Основными видами автотранспортного страхования являются: страхование автотранспортных средств, страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, страхо-

вание грузов, страхование ответственности автомобильного перевозчика, страхование пассажиров, перевозящихся автомобильным транспортом, которые будут в дальнейшем более подробно рассмотрены.

Страхование, согласно Закону РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации», представляет собой отношения по защите имущественных интересов физических и юридических лиц (страхователей) при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет денежных фондов, формируемых из уплачиваемых ими страховых взносов (страховых премий). Гражданский кодекс РФ применительно к договору страхования гласит, что одна сторона (страховщик) обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить другой стороне (страхователю) или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненные вследствие этого события убытки в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

Как следует из этих определений в страховании участвуют две стороны: страховщик, т.е. страховая компания, и страхователь – гражданин или организация. При этом страхование выгодно обеим сторонам. Страхователь (например владелец автотранспортного средства), платя относительно небольшую сумму (страховую премию, страховые взносы), при наступлении страхового случая (например, ДТП, в результате которого причинен ущерб) получит денежную компенсацию своего ущерба, которая существенно выше сделанных им взносов. Экономическая выгода для него очевидна. Но и страховая компания тоже не работает себе в убыток. Страхование – это вообще бизнес страховщика, т.е. сфера деятельности, приносящая ему доходы и прибыль. Следовательно, оно необходимо и выгодно также и страховой компании.

Причина того, что при осуществлении страхования и страховые компании имеют доход и застрахованные граждане и организации при происшествиях и иных страховых случаях получают больше денег, чем они заплатили страховщику, заключается в следующем. При страховании, в первом приближении, должен соблюдаться определенный баланс между суммой собранных

плагежей и суммой выплачиваемого страхового возмещения. Среднее число страхователей (например, владельцев автомобилей) всегда намного больше, чем среднее число страховых случаев среди этих страхователей (например, ДТП или хищений автомобилей), т.е. число плательщиков страховых взносов всегда больше числа получателей страхового возмещения (страховых выплат). В результате этого у страховой компании практически всегда есть возможность возместить потерпевшему страхователю гораздо большую сумму денег, чем сумма его уплаченной страховой премии (это увеличение в общем случае пропорционально отношению числа страхователей к числу страховых случаев). При этом, чем больше будет страхователей, тем меньший размер страховых взносов можно для них установить при сохранении существующего уровня выплат, т.к. на основании математических формул расчета страховых тарифов чем больше масштаб (объем, охват) страхования, тем меньше будет значение рисковой составляющей, входящей в состав выражения величины страхового тарифа. При этом у страховой компании за счет разницы между суммой собранных взносов и суммой выплаченного возмещения будет также образовываться доход, который страховая компания оставляет себе на ведение дел и административно-хозяйственные расходы. Страхователь (владелец автотранспортного средства или груза), делая относительно «маленький» взнос, имеет гарантию возмещения «больших» убытков. Таким образом, механизм страхования основывается на распределении произошедших потерь (убытков) среди достаточно большой группы страхователей, подвергающихся однотипному риску. Иными словами, ущерб от малого числа страховых случаев делится на большое число всех страхователей, что и предопределяет как сравнительно небольшую величину страховых взносов, так и саму возможность функционирования такой рыночной отрасли экономики, как страхование.

Страхование осуществляется только на основании договоров страхования, заключаемых гражданином или юридическим лицом с одной стороны, и страховой компанией с другой стороны. Оба участника договора страхования являются равноправными субъектами и несут друг перед другом определенные обязатель-

ства, предусмотренные договором страхования и действующим законодательством.

В Российской Федерации отсутствуют специальные законодательные и иные нормативно-правовые акты, регламентирующие проведение автотранспортного страхования (страхования автотранспортных рисков), включая страхование автотранспортных средств, грузов и багажа, ответственности автоперевозчика, гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами. Единственным исключением является обязательное личное страхование пассажиров, перевозимых автомобильным транспортом. Основы проведения данного вида страхования регламентированы указом Президента РФ № 750 от 7.07.1992 г. «О государственном обязательном страховании пассажиров» и дополняющим и изменяющим его указом Президента РФ № 667 от 6.04.1994 г. «Об основных направлениях государственной политики в сфере обязательного страхования».

В отсутствии специальной законодательной нормативно-правовой базы по вопросам проведения страхования на автомобильном транспорте осуществление этого страхования происходит на основе общего гражданского и страхового законодательства, а именно: Гражданского кодекса Российской Федерации (Глава 48. Страхование) и Закона Российской Федерации «Об организации страхового дела в РФ». Эти акты устанавливают лишь общие правовые основы страхования, не раскрывая особенностей страхования на автомобильном транспорте.

Реальное страхование – заключение договоров страхования, определение размера страховой премии, определение порядка осуществления страховых выплат, установление прав и обязанностей сторон – осуществляется по так называемым правилам страхования, разработанным и утвержденным самостоятельно каждой страховой компанией и согласованным с органом государственного надзора за страховой деятельностью (Департамент страхового надзора Минфина РФ). Поэтому можно сказать, что вся практическая специальная нормативная база в сфере автотранспортного страхования по сути состоит из множества правил.

В результате отсутствия специализированного законодательства по вопросам проведения автотранспортного страхования зак-

лючение договоров страхования осуществляется в добровольном порядке. Это обусловливает возможность наличия различий в условиях страхования и объемах страховых услуг по автотранспортным видам страхования в различных страховых компаниях, включая перечень страховых рисков и случаев, размеры страховых тарифов и страховых выплат.

Договор страхования может быть заключен двумя способами. Наиболее распространенным способом является вручение страхователю документа под названием «страховой полис» (на специальном бланке, принятом в конкретной страховой компании) на основании письменного (как правило) или устного заявления. Обычно этот способ применяется, когда страхование осуществляется на условиях, изложенных в стандартных правилах страхования данной страховой компании. При таком способе заключения договора страхователю также вручаются правила страхования, которые в этом случае являются неотъемлемой частью договора страхования. При этом, как правило, в письменном заявлении страхователь должен указать всю информацию об объекте страхования, предусмотренную бланком этого заявления. Однако при заключении договора страхования стороны могут договориться об изменении отдельных положений стандартных правил страхования и в этом случае договор страхования может быть заключен путем составления одного документа под названием «договор страхования», подписываемого обеими сторонами, в котором излагаются все необходимые условия страхования.

Несмотря на объективную возможность наличия различий в условиях страхования различных компаний, принципы и основные моменты страхования автотранспортных рисков являются достаточно общими, универсальными и даже стабильными. Во многом это предопределяется международным опытом и традициями в этих видах страхования.

В дальнейшем рассмотрим такие основные виды автотранспортного страхования, как страхование автотранспортных средств, грузов, гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств за ущерб, причиненный третьим лицам, страхование ответственности автомобильного перевозчика и страхование пассажиров, перевозящихся автомобильным транспортом.

Статистика свидетельствует, что в среднем каждый водитель при вождении автомобиля в течение 10 лет один раз должен попасть в ДТП. Кроме ДТП каждый владелец АТС подвержен и иным рискам, начиная от воздействия стихийных бедствий, кончая банальным противоправным деянием в виде угона автомобиля. Убытки в результате этих происшествий и случаев как правило достаточно высоки и зачастую равны стоимости самого автотранспортного средства. Что касается угонов, то ежегодно угоняется практически каждый двадцатый новый легковой автомобиль. А согласно гражданскому законодательству риск случайной гибели или повреждения имущества несет сам собственник имущества и никто иной. Поэтому страхование АТС является одним из эффективных методов экономической защиты от возможных убытков.

Данный вид страхования осуществляется только в добровольной форме. Из этого следует, что условия страхования у различных страховых компаний могут быть разными, а иногда и существенно отличаться по перечням страхуемых рисков, формулировке страховых случаев, по видам, типам и маркам принимаемых на страхование автотранспортных средств (АТС), по значениям страховых тарифов и т.п.

Объектами страхования могут быть любые АТС – легковые и грузовые автомобили, автобусы и микроавтобусы, тягачи и специальные автомобили (например, автомобили скорой помощи), прицепы и полуприцепы. Однако эти АТС должны быть зарегистрированы в установленном порядке органами ГИБДД и пройти государственный технический осмотр.

Страхователями могут быть юридические и дееспособные физические лица. Однако эти лица должны быть или собственниками АТС или обладать правом владения, пользования или распоряжения от имени собственника страхуемым АТС по различным законным основаниям и предъявить страховщику соответствующие документы. Документами, удостоверяющими право собственности на АТС, являются паспорт транспортного средства (технический паспорт транспортного средства), справка-счет о покупке АТС, договор купли-продажи АТС, документы, выдаваемые та-

моженными органами, органами социальной защиты, свидетельство о праве на наследование и другие. Документами, удостоверяющими право пользования и (или) распоряжения АТС от имени собственника, могут быть доверенность, договор аренды, договор залога и пр.

При страховании АТС, как правило, страховыми случаями являются: повреждение, уничтожение или утрата автотранспортного средства или его частей.

При этом каждый страховой случай может произойти по разным причинам, перечень которых также входит в предлагаемый набор услуг конкретной страховой компании и в состав формулировки конкретных страховых случаев. Так, наиболее распространенными причинами (страховыми рисками) повреждения, уничтожения или утраты АТС являются:

а) дорожно-транспортное происшествие (столкновение, опрокидывание, наезд и т.п.);
б) пожар, самовозгорание, взрыв;
в) стихийные бедствия (например, наводнение, ураган, землетрясение и т.д.);
г) противоправные действия третьих лиц (например, угон, кража деталей, бой стекол и т.п.).

В практике отечественного страхования наиболее распространенными рисками, по которым может быть застраховано АТС, являются следующие риски, которые в большинстве страховых компаний имеют название «Угон», «Ущерб», «Утрата товарной стоимости», «Дополнительное оборудование». Ниже кратко охарактеризуем их.

«Ущерб» – это повреждение (гибель) АТС по различным причинам (перечень причин может несколько отличаться в различных страховых компаниях).

«Угон» – утрата АТС, происшедшая в результате угона или хищения.

«Утрата товарной стоимости» – дополнительное снижение стоимости АТС, которое происходит в результате аварийного повреждения и последующих ремонтно-восстановительных воздействий. Утрата товарной стоимости может проявляться в преждевременном ухудшении товарного (внешнего) вида; в снижении прочнос-

ти и долговечности отдельных деталей, узлов, агрегатов, защитных покрытий; в использовании бывших в употреблении или отремонтированных запасных частей. Утрата товарной стоимости определяется в зависимости от состояния и остаточной (действительной) стоимости АТС до получения повреждений, необходимости выполнения конкретных видов ремонтных воздействий по восстановлению АТС по специальным методикам.

АТС могут быть застрахованы как по всем рискам, так и в отдельности по любому из них, за исключением риска «Угон». В настоящее время страховые компании практически не принимают на страхование АТС только по одному риску «Угон» и осуществляют страхование по этому риску только совместно со страхованием как минимум еще и по риску «Ущерб».

Ряд страховых компаний предлагает так называемое страхование по риску «Автокаско» («Каско», «Полное каско», который включает страхование и от ущерба и от угона одновременно (с назначением одной общей страховой суммы) и не предлагают в «чистом» виде страхование по риску «Угон».

В договор страхования может быть также включено страхование дополнительного оборудования АТС, не входящего в его комплектацию согласно документов завода-изготовителя (самое распространенное дополнительное оборудование – это радиоприемник и магнитола). Этот риск часто называется у страховщиков **«Дополнительное оборудование»**.

Застраховать автотранспортное средство можно по любому риску на любую сумму (страховую сумму), но не выше его действительной стоимости. Страховая стоимость – это действительная стоимость АТС, определенная на дату заключения договора страхования. Обычно страховая стоимость АТС определяется на основании данной или аналогичной модели АТС, установленной заводом-изготовителем и уменьшенной на величину процента износа АТС. Для этого страховые компании используют специальные справочники цен АТС (НАМИ, Shwacke и др.) и специальные таблицы износа, устанавливающие процент снижения цены нового АТС за каждый прошедший год эксплуатации. Также могут приниматься во внимание справки-счета, выданные торговыми организациями и договора купли-продажи АТС.

Страховая сумма означает предельный размер страхового возмещения со стороны страховщика, его максимальная выплата при наступлении страхового случая. Если страхование осуществляется по нескольким рискам, то стороны согласовывают страховую сумму по каждому страховому риску отдельно. При выплате страхового возмещения соответствующая страховая сумма уменьшается на выплаченную сумму страхового возмещения. Если страховая сумма, указанная в договоре страхования автотранспортного средства превышает страховую стоимость, договор является ничтожным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

В период действия договора страхования страхователь имеет право увеличить страховую сумму и переоформить договор страхования на новых условиях, если страховая сумма была установлена ниже, чем страховая стоимость или если действительная стоимость застрахованного АТС увеличилась (например: в результате дополнительных денежных вложений в АТС в целях его совершенствования).

При заключении договора страхования может быть установлен размер не возмещаемого страховщиком убытка – франшиза, которая может быть условной или безусловной и устанавливается как в процентах от страховой суммы, так и в денежном выражении. Если установлена условная франшиза, то страховщик не возмещает убыток, не превышающий сумму франшизы, но возмещает убыток полностью, если сумма убытка превышает сумму франшизы. Если установлена безусловная франшиза, то страховщик во всех случаях возмещает убыток за вычетом суммы франшизы. Страхование с франшизой приводит к значительному снижению страхового тарифа. Причем, чем больший размер франшизы устанавливается, тем меньше тариф. При безусловной франшизе страховые тарифы меньше, чем при условной. Т.е. франшиза – это доля собственного участия Страхователя в возмещении ущерба.

Использование франшизы не снижает интереса к страхованию, т.к. из суммы страхового возмещения исключается лишь относительно небольшая доля (до 30%) с одновременным значительным снижением тарифа. Однако страхование с франшизой избавляет страховые компании от необходимости проведения достаточно большого комплекса мероприятий по урегулированию значитель-

ного числа незначительных убытков и разгружает правоохранительные и судебные органы от рассмотрения относительно мелких дел, и в то же время является превентивной мерой по уменьшению числа страховых случаев, экономически стимулируя владельцев АТС избегать различного рода нарушений при эксплуатации и хранении АТС.

Кроме возможности установления франшизы страхование АТС может осуществляться с учетом ряда иных дополнительных условий, наиболее распространенные из которых приведены ниже.

Страхование «по первому риску». Общее правило определения величины страхового возмещения заключается в том, что если договором страхования страховая сумма установлена ниже страховой стоимости АТС, то при наступлении страхового случая возмещается только часть причиненного убытка пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости (так называемая система пропорциональной ответственности). При заключении договора страхования на условии «по первому риску» страховое возмещение выплачивается полностью в размере причиненного убытка, несмотря на то, что страховая сумма меньше страховой стоимости. Однако страхование на этом условии будет осуществляться по более высоким тарифным ставкам, чем по системе пропорциональной ответственности.

Страхование «до первого страхового случая». При таком страховании договор страхования прекращается с даты выплаты первого страхового возмещения. Страховые тарифы при этом снижаются.

Страхование «с ответственностью в определенные дни недели или месяцы года». При таком страховании по желанию страхователя страхование будет распространяться только на выбранные им периоды времени с соответствующим пересчетом тарифов.

Страхование «с учетом износа». При таком страховании при определении величины убытка расходы, связанные с приобретением запасных частей, необходимых для выполнения ремонтных работ (иными словами – стоимость запасных частей), уменьшаются на величину износа АТС, определенного на дату заключения договора страхования и указанного в страховом полисе.

Ряд страховых компаний под условиями «с учетом износа» и «без учета износа» понимают износ АТС не на момент заключе-

ния договора страхования, а износ АТС, произошедший в течение действия договора страхования до момента наступления страхового случая. Поэтому страхователю необходимо уточнить у страховщика эти вопросы.

Страхование «без учета износа». При таком страховании при определении величины убытка по риску «Ущерб» стоимость приобретения запасных частей, необходимых для проведения ремонта, учитывается в полном объеме. Страховые тарифы в этом случае имеют более высокое значение.

После того как страхователь определил страховую сумму, набор рисков от которых он будет страховать АТС, франшизу, другие дополнительные условия и срок страхования – определяется величина страховой премии, т.е. денежная сумма, которую должен заплатить страхователь страховщику за те условия и те гарантии, которые берет на себя страховщик. Расчет этого взноса (страховой премии) определяется путем умножения согласованной страховой суммы на определенный коэффициент, называемый страховым тарифом, который в процентах показывает, какую долю от страховой суммы составляет страховая премия (страховой платеж).

Величина конкретного страхового тарифа зависит от типа, марки, года выпуска, технического состояния АТС, выбранных страховых рисков, франшизы, других дополнительных условий, региона эксплуатации, наличия или отсутствия гаража, характера использования АТС и др. Кроме этого страховщики могут применять поправочные коэффициенты к тарифам, учитывающие характеристики страхователя – юридическое или физическое лицо, водительский стаж, возраст, количество лиц, допущенных к управлению. К тарифам могут быть применены скидки – за прошлое безубыточное страхование, за страхование по трем рискам сразу (пакет рисков), за страхование парка АТС и т.п.

Достигнутые сторонами договоренности об условиях страхования, о страховой сумме, о страховых случаях и рисках, о страховых взносах и страховых выплатах фиксируются в договоре страхования (страховом полисе).

Страховщик при заключении договора страхования вправе потребовать от страхователя представить страхуемое автотранспортное средство для его осмотра специалистами-экспертами

страховой компании, документы, подтверждающие права страхователя на страхуемое АТС (паспорт транспортного средства, технический паспорт, доверенность от владельца АТС, справка-счет магазина, таможенная декларация, договор аренды или проката АТС, а также иные необходимые документы), а также документы, характеризующие само автотранспортное средство.

Страхователь обязан также сообщить страховщику достоверные сведения об известных ему обстоятельствах, имеющих существенное значение для оценки степени риска и размера возможных убытков и ответить на ряд его вопросов. К сведениям, имеющим существенное значение для оценки вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков от его наступления относятся цели использования транспортного средства, место его хранения, опыт вождения и состояние здоровья заявителя, предыдущие нарушения правил дорожного движения и ДТП, район эксплуатации, профессия страхователя и т.п.

Эти процедуры необходимы страховой компании для установления страховой суммы, состояния и степени износа АТС, самого факта его наличия. Так, чем хуже техническое состояние АТС и меньше опыт вождения, тем выше его вероятность попасть в ДТП и соответственно выше вероятность страховщика лишиться оговоренной страховой суммы и проиграть сделку.

Страховщиком могут быть установлены и иные дополнительные условия для заключения договора страхования. Так, например, при страховании АТС от угона или хищения страховая компания может потребовать, чтобы АТС было оборудовано определенными противоугонными устройствами или на нем была нанесена противоугонная маркировка, или чтобы АТС парковалось в ночное время только на охраняемой стоянке.

Также на основании этой информации страховая компания вправе установить повышенный размер франшизы, увеличить размер страхового тарифа, включить дополнительные условия в договор страхования или вообще отказать в заключении договора страхования.

При наступлении страхового случая страховое возмещение выплачивается страховой компанией в зависимости от величины фактического убытка в пределах страховой суммы, установленной договором страхования.

В случае хищения, угона или полной гибели АТС (как правило под полной гибелью понимаются случаи, когда стоимость восстановительного ремонта составляет более 80 % действительной стоимости АТС) величина причиненного убытка признается равной страховой стоимости АТС, а страховое возмещение выплачивается в размере страховой суммы. В случае, если похищенное АТС будет найдено и возвращено страхователю, последний обязан вернуть страховщику полученную сумму страхового возмещения за вычетом стоимости утраченных агрегатов, узлов, деталей или же оформить прекращение права собственности на обнаруженное АТС в пользу страховщика. При выплате страхового возмещения по полной гибели право собственности на поврежденное автотранспортное средство переходит к страховой компании.

В случае повреждения АТС или его отдельных частей величина причиненного убытка определяется стоимостью ремонтно-восстановительных работ, которая определяется на основании составленного страховщиком акта осмотра АТС и калькуляции расходов, учитывающей оплату запасных частей, расходных материалов, ремонтных работ. При этом если страхование осуществлялось на условии «с учетом износа», то расходы по оплате запчастей уменьшаются на процент износа АТС. Калькуляция составляется на основании действующих на день страхового случая прейскурантов цен на запасные части, детали и принадлежности к АТС и ремонтные работы.

В состав убытка не входят:

- стоимость ремонта АТС, не связанного с данным страховым случаем;
- стоимость работ, связанных с техническим обслуживанием, гарантийным ремонтом или переоборудованием АТС;
- стоимость ремонта или замены отдельных узлов и деталей АТС, вследствие их изношенности, технического брака, поломки и т.д.

Определенный таким образом размер убытка подлежит возмещению полностью, если страховая сумма была равна страховой стоимости. Если же страховая сумма меньше страховой стоимости, то возмещается только часть причиненного убытка пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости. Следует иметь ввиду, что при обнаружении в процессе ремонта

автотранспортного средства скрытых дефектов, которые явились последствиями страхового случая, страхователь может обратиться в страховую компанию с заявлением о выплате дополнительного страхового возмещения за обнаруженные скрытые дефекты.

Кроме этого, так называемого «прямого материального ущерба», как правило, страховая компания выплачивает расходы по транспортировке поврежденного автотранспортного средства с места ДТП, а также целесообразные расходы, понесенные страхователем по спасанию АТС и (или) направленные на уменьшение возможных убытков.

Однако существует ряд исключений из страховых случаев, приводящих к повреждению, уничтожению или утрате АТС. Так, не признаются страховыми случаями и не возмещаются убытки, если эти события произошли вследствие:

– умысла страхователя или лица, осуществляющего эксплуатацию АТС;
– управления транспортным средством лицами в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения;
– эксплуатации технически неисправного транспортного средства;
– управления АТС лицом, не имеющим необходимых документов на право пользования и (или) управления;
– использования АТС вне территории страхования, указанной в страховом полисе.

Страховщик вправе не выплачивать страховое возмещение, если:

– страхователь не уведомил в установленном договором страхования порядке о наступлении страхового случая страховую компанию, в связи с чем невозможно определить обстоятельства, причины и размер ущерба;
– страхователь не предъявил страховой компании поврежденное транспортное средство или его остатки, за исключением случаев, когда они могли быть уничтожены;
– ущерб полностью возмещен лицом, причинившим его. Если ущерб возмещен менее причитавшегося страхового возмещения, то оно выплачивается за минусом полученной суммы;
– страхователь при заключении договора страхования сообщил страховой компании заведомо ложные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения ве-

роятности наступления страхового случая и размера возможных убытков о его наступлении;
– если застрахованное автотранспортное средство использовалось в целях обучения вождению или в спортивных соревнованиях;
– в ряде иных случаев, оговоренных в конкретных правилах страхования.

Не возмещается ущерб, причиненный имуществу водителя или (и) пассажиров, находившихся в автотранспортном средстве во время страхового случая, а также различные косвенные расходы (моральный ущерб, потеря дохода, упущенная выгода, различные штрафы).

Как и в любых других видах имущественного страхования страховая компания освобождается от выплаты страхового возмещения, когда повреждение, уничтожение или пропажа автотранспортного средства произошли вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации, радиоактивного заражения; военных действий, маневров, иных военных мероприятий; гражданской войны, народных волнений, забастовок или когда убытки произошли вследствие изъятия, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения застрахованного автотранспортного средства по распоряжению государственных органов.

Однако, в конкретном страховом договоре перечень причин, по которым не возмещаются убытки, может быть сокращен или дополнен.

Согласно ГК РФ договор страхования вступает в силу с момента поступления страховой премии или первого ее взноса на расчетный счет страховой компании.

Действие договора страхования прекращается:
– по истечении срока страхования;
– при неоплате «вторичных» (очередных) поступлений страховых взносов в установленные договором сроки;
– при выплате страхового возмещения в размере страховой суммы;
– если возможность наступления страхового случая отпала и существование страхового риска прекратилось по обстоятельствам иным, чем страховой случай.

При наступлении страхового случая, страхователь обязан выполнить следующие основные действия:

– незамедлительно заявить о произошедшем с АТС событии (ДТП, угоне, повреждении) в компетентные органы (милиция, Госавтоинспекция, Госпожнадзор и др.) для подтверждения факта наступления страхового случая;
– немедленно уведомить о произошедшем случае страховую компанию в порядке и сроки, установленные договором страхования;
– предоставить для осмотра страховщику поврежденное АТС (или согласовать время и место осмотра) до его ремонта или остатки от него, либо поврежденные части, детали и принадлежности АТС;
– представить страховщику заявление о выплате страхового возмещения и соответствующие необходимые документы по требованию страховщика, подтверждающие факт страхового случая и его обстоятельства (справка из компетентного органа, документы на право пользования, владения или распоряжения АТС, документы на АТС, документы подтверждающие величину убытка т.п.).

Необходимо иметь ввиду, что бремя доказательства о факте страхового случая лежит на страхователе.

Страховщик при наступлении страхового случая обязан произвести осмотр поврежденного АТС, изучить представленные материалы, провести при необходимости собственное расследование и составить страховой акт по установленной форме.

Выплаты страхового возмещения осуществляются страховой компанией, как правило, в срок до 10 дней после получения всех необходимых документов.

Возмещение убытков возможно в различных формах, что заранее оговаривается в договоре страхования. Страховщик может составить калькуляцию и выплатить денежное страховое возмещение. Страховщик может сам отремонтировать поврежденное АТС и вернуть страхователю уже отремонтированный автомобиль. И, наконец, страхователь может за свой счет отремонтировать АТС на сервисном предприятии, а страховщик оплатит ему стоимость проведенного ремонта.

Если договором страхования не предусмотрено иное, то к страховой компании, выплатившей страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за

убытки, возмещенные в результате страхования. В страховании это называется суброгацией.

9.3. СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (СТРАХОВАНИЕ АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ)

Эксплуатация автотранспортных средств чревата не только возможностью ущерба жизни и здоровью лица, осуществляющего управление АТС, не только ущербом или потерей своего собственного АТС в результате ДТП или иных негативных событий, но и причинением вреда случайным другим лицам, например, пешеходам, водителям и пассажирам других автотранспортных средств и т.д.

Этих «случайных других лиц» в страховании называют «третьими», т.к. первыми и вторыми лицами являются страхователь и страховщик. Таким образом, «третьи лица» – это все остальные лица, не являющиеся стороной по договору страхования.

В соответствии с ГК РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Полный объем возмещения может представлять собой весьма значительную сумму. Ведь сюда кроме компенсации за прямой материальный ущерб входит и возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью граждан. А это означает, что возмещению подлежит и утраченный потерпевшим доход, который он имел или мог бы иметь, расходы на лечение, дополнительное питание, уход, и другие расходы. Более того, владельцы источника повышенной опасности (а к таковым законодательство относит и транспортные средства) обязаны возместить вред, причиненный этим источником (автотранспортным средством) независимо от своей вины и вины пострадавшего, если не докажут, что этот вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. В случае, если даже виновником ДТП признан пострадавший, то все равно ему должны быть произведены выплаты, возмещающие его ущерб, правда они могут в этом случае быть существенно уменьшены судом. И лишь в том случае, если ДТП произошло в

результате умышленных действий самого пострадавшего, ему может быть судом отказано в возмещении ущерба. Таким образом, исходя из изложенного у владельцев АТС существует объективная необходимость застраховаться от этих неприятностей, т.к. причиненный ущерб третьим лицам может во много раз превысить убытки владельца АТС в результате этого происшествия.

Если для обеспечения гарантии компенсации ущерба своему здоровью существует, например, личное страхование от несчастных случаев, для обеспечения гарантии компенсации ущерба своему АТС – существует страхование АТС, то для случая компенсации ущерба третьим лицам существует страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Суть данного вида страхования заключается в том, что страховая компания берет на себя обязательства перед страхователем (владельцем АТС) возмещать вместо него суммы третьим лицам, которые владелец АТС оплатил или должен уплатить им в силу своей ответственности перед ними в соответствии с гражданским законодательством.

Данный вид страхования защищает не только владельцев АТС или(и) лиц эксплуатирующих их, но и всех других участников дорожного движения – пешеходов, иных водителей, да и всех граждан, т.к. благодаря такому страхованию любой пострадавший в результате эксплуатации АТС получит возмещение ущерба от страховой компании. Пострадавшему не придется обращаться к причинителю вреда, а затем в суд, чтобы получить компенсацию. Да к тому же размер компенсации суд устанавливает с учетом материального положения причинителя вреда. Суд вправе снизить сумму возмещения ущерба, приняв во внимание, например, такое обстоятельство, что во время ДТП его виновник погиб или осужден. Даже, если суд установил выплату полной компенсации ущерба, то может получиться, что пострадавший будет ее получать в течение многих лет частями, т.к. в соответствии с действующим законодательством эта сумма будет вычитаться из месячного заработка виновника в размере не более установленного законодательством процента. Т.е. механизм возмещения ущерба при данном виде страхования работает значительно эффективнее, чем по нормам гражданского законодательства.

Более того, прогрессивные системы страхования гражданской ответственности владельцев АТС позволяют экономически стимулировать, безаварийную эксплуатацию. Это достигается установлением надбавок к страховым взносам для тех, кто имеет аварийность выше и скидок – для безаварийных владельцев АТС.

И, наконец, часть страховых взносов страховщик обязан потратить на предупредительные мероприятия, направленные на устранение причин страховых случаев, например – профилактику ДТП. Все это свидетельствует о целесообразности и необходимости данного вида страхования.

Страхование гражданской ответственности владельцев АТС является обязательным (т.е. введенным законом) в большинстве стран мира. В РФ закона об обязательном страховании АТС пока нет, хотя проект такого закона уже давно находится в Государственной Думе. Поэтому в настоящее время застраховать свою гражданскую ответственность в РФ можно только в добровольном порядке.

При введении такого страхования несмотря на то, что фактически водители будут освобождаться от возмещения ущерба пострадавшим, от уголовной ответственности за совершение ДТП они не освобождаются. Данный фактор является как бы барьером для вседозволенности на дороге (ведь материальный ущерб за водителя все равно компенсирует страховая компания). Кроме того по данному виду страхования может устанавливаться франшиза.

Поскольку в настоящее время в РФ пока отсутствует обязательное страхование гражданской ответственности владельцев АТС, то условия проведения такого страхования в добровольном порядке могут иметь некоторые отличия у разных страховщиков (страховых компаний). Однако, основные моменты данного вида страхования являются достаточно типовыми и в основном отличаются величиной тарифных ставок и некоторыми условиями страхования. Ниже приводятся основные положения существующих систем добровольного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Застраховать свою гражданскую ответственность могут любые дееспособные граждане (физические лица) или предприятия, организации (юридические лица), осуществляющие эксплуатацию автотранспортных средств в качестве их собственников, либо в

соответствии с договором аренды, по доверенности, равно как и по другим законным основаниям. Эти категории страхователей называются владельцами автотранспортных средств. При данном страховании лица, осуществляющие управление автотранспортными средствами по найму – не относятся к владельцам автотранспортных средств, также как они не являются и третьими лицами. Третьими лицами также не являются водители и пассажиры транспортного средства, в отношении которого заключен договор страхования; лица (работники), исполняющие служебные обязанности и находящиеся со страхователем в трудовых отношениях; члены семьи страхователя.

Объектом данного вида страхования является вред жизни, здоровью и имуществу физического лица, а также вред имуществу юридического лица, причиненный при использовании автотранспортного средства страхователя (владельца автотранспортного средства) и подлежащий в соответствии с нормами гражданского законодательства РФ обязательному возмещению пострадавшим третьим лицам.

Страховым случаем является уже совершившееся событие (чаще всего – ДТП), с наступлением которого возникает юридическая обязанность владельца автотранспортного средства в соответствии с гражданским законодательством возместить ущерб третьим лицам, причиненный в результате эксплуатации автотранспортного средства страхователя.

В практике страхования к страховым случаям относятся:

– травма или смерть пострадавших третьих лиц в результате эксплуатации транспортного средства страхователя (ущерб, причиненный жизни и здоровью);
– уничтожение или повреждение имущества, принадлежащего третьим лицам, в результате эксплуатации транспортного средства страхователя (ущерб имуществу).

Соответственно, и договор страхования может быть заключен:

а) с ответственностью за ущерб, причиненный жизни и здоровью третьих лиц (страховая компания компенсирует только ущерб жизни и здоровью);
б) с ответственностью за ущерб, причиненный имуществу третьих лиц (страховая компания компенсирует только ущерб имуществу);

в) с ответственностью за все риски (страхуется ущерб, причиненный как жизни и здоровью, так и имуществу третьих лиц).

При заключении договора страхования по соглашению сторон определяется страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется выплатить страховое возмещение (обеспечение). Договором страхования может быть установлена как общая страховая сумма (максимальный размер страхового возмещения в отношении всех страховых случаев, наступивших в течение действия договора страхования), так и страховая сумма на один страховой случай, на одно транспортное средство, на отдельную группу страховых рисков. Страховая сумма может быть увеличена в течение срока действия договора страхования при уплате дополнительной страховой премии.

Размер страховых взносов определяется на основании выбранной страховой суммы, набора страховых случаев, характеристик АТС (например, мощность двигателя) и применяемых тарифов, которые в общем случае при увеличении страховой суммы снижаются. В ряде компаний используют еще такие показатели, как водительский стаж страхователя, количество лиц, допущенных к управлению.

По договору страхования может быть установлена франшиза, как по одному страховому случаю, так и по отдельному риску, либо по договору в целом.

При заключении договора страхования страхователь должен предоставить страховой компании необходимую информацию о транспортных средствах, эксплуатировать которые он собирается в силу принадлежащих ему прав владения, пользования или распоряжения, а также другие сведения, запрошенные страховщиком.

Как правило, договор страхования заключается на срок до одного года. При этом многие страховые компании при заключении договоров на следующий срок вводят систему «бонус-малус», т.е. систему льгот за безаварийную эксплуатацию и предоставляют бонус (скидку) в определенном размере страховых платежей, начиная со второго года страхования, чтобы страхователь, не допустивший ДТП в первый год эксплуатации, почувствовал, что страховая компания поощряет безаварийную езду. В среднем для страхователей при заключении нового договора на последующий срок

устанавливаются скидки с платежей при отсутствии ДТП по своей вине в размере 10% за каждый год безубыточного страхования.

В период действия договора страхования владелец автотранспортного средства (страхователь, выгодоприобретатель) обязан незамедлительно сообщать в страховую компанию о ставших ему известными значительных изменениях в обстоятельствах, сообщенных страховой компании при заключении договора, если они могут существенно повлиять на увеличение страхового риска.

При наступлении страхового случая, предусмотренного договором страхования (например – ДТП с повреждением другого АТС), владелец АТС, в отношении которого заключен договор страхования, должен выполнить ряд действий и обязанностей, которые должны быть установлены в договоре страхования. Основными из них являются следующие:

– принять доступные в сложившейся обстановке меры по предотвращению и (или) уменьшению ущерба жизни, здоровью и имуществу потерпевших лиц;
– обратиться в соответствующие правоохранительные, надзорные или иные органы (милиция, Госавтоинспекция, пожарный надзор, органы здравоохранения и иные), уполномоченные проводить расследование обстоятельств наступления страхового случая;
– незамедлительно в установленный договором срок сообщить в страховую компанию о факте страхового случая;
– обеспечить страховщику возможность осмотра поврежденного имущества третьих лиц и согласовать с ним дальнейшие действия по урегулированию претензий потерпевших;
– передать страховой компании все необходимые документы для осуществления регресса к виновным лицам.

Страхователь, как правило, самостоятельно собирает документы, необходимые для осуществления страхового возмещения страховщиком или страхователю или потерпевшим лицам.

Основанием для выплат служат следующие основные документы:

– заявление страхователя о выплате страхового возмещения;
– документы, справки из компетентных органов, подтверждающих факт страхового события, его причины и степень виновности страхователя и иных лиц, причастных к происшествию;
– материалы судебного дела, решения судебных органов;

– документы, подтверждающие размер нанесенного ущерба третьим лицам и размер требующихся расходов страхователя по их возмещению;
– документы из лечебных учреждений или заключения ВТЭК в случае причинения ущерба жизни и здоровью;
– документы, подтверждающие уже произведенные выплаты пострадавшим и иные документы по требованию страховщика.

Страховая компания при получении информации о страховом случае при необходимости проводит самостоятельное расследование обстоятельств и причин возникновения страхового случая (происшествия).

После этого страховая компания обязана произвести выплату, компенсирующую причиненный ущерб третьим лицам в размере в соответствии с решением суда или по взаимному соглашению между страховщиком, страхователем и лицом, которому причинен вред.

В случае причинения вреда жизни и здоровью третьих лиц размер выплат зависит от степени тяжести этого вреда: нанесение травмы, или получение инвалидности или смерть пострадавшего. Во всех этих случаях выплаты будут разными, и тем больше, чем выше степень тяжести.

В случае уничтожения и повреждения имущества, принадлежащего третьим лицам, выплачивается страховое возмещение за реальный материальный ущерб.

Кроме этого страхователю, как правило, возмещаются расходы, произведенные для выяснения обстоятельств и причин страхового случая, установления наличия и формы вины страхователя; расходы на ведение дел по страховому случаю в судебных органах.

Однако, как отмечалось ранее, страховщик оговаривает со страхователем страховую сумму, то-есть тот предел своей ответственности, выше которого он освобождается от выплат. В случае, если размер ущерба превышает эту оговоренную в договоре страховую сумму, то выплаты производятся в размере этой суммы. Если же размер ущерба меньше, чем страховая сумма, то страховая компания делает выплату, равную размеру причиненного ущерба. В этом случае страховая сумма по договору страхования уменьшается на величину выплаченного страхового возмещения.

При этом виде страхования не подлежат возмещению убытки:
– при управлении транспортным средством водителем, не имевшим доверенности (просроченная доверенность) на управление транспортным средством;
– при управлении транспортным средством лицом, не имеющим прав на управление соответствующей категорией транспортного средства;
– при эксплуатации транспортного средства лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения;
– при управлении АТС лицом, противоправно завладевшим им.

Кстати, в некоторых страховых компаниях эти убытки выплачиваются, однако право регрессного требования к лицам, управляющим транспортным средством бесспорно переходит к страховщику.

Не подлежит также возмещению ущерб жизни, здоровью и имуществу водителя и пассажиров, находившихся в застрахованном автотранспортном средстве, а также моральный ущерб, нанесенный третьим лицам и их упущенная выгода.

В соответствии с ГК РФ страховая компания, как и при любом виде страхования освобождается от страховых выплат, если страховой случай наступил вследствие:
– воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения; военных действий, маневров или иных военных мероприятий; гражданской войны, народных волнений, забастовок;
– погрузки и разгрузки АТС;
– умысла страхователя, выгодоприобретателя или застрахованного лица;
– умышленного непринятия разумных и доступных ему мер по уменьшению возможных убытков;
– эксплуатации АТС иного, чем указанного в договоре страхования (страховом полисе);
– использования АТС в спортивных соревнованиях, испытаниях или во время учебной езды;

Страховая компания имеет право:
– вступать в переговоры с третьими лицами от лица страхователя, участвовать в определении размеров ущерба, вести связанные с этим судебные дела;

– оспорить имущественные претензии пострадавших в установленном законом порядке;

Стоит отметить, что согласно ГК РФ юридическое лицо или гражданин, застраховавшие свою ответственность в порядке добровольного или обязательного страхования, в случае, когда страховое возмещение недостаточно для того, чтобы полностью возместить причиненный вред, возмещают разницу между страховым возмещением и фактическим размером ущерба.

9.4. СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ

Страхование грузов является одним из самых распространенных видов не только транспортного страхования, но и страхования вообще. Это страхование часто называют страхование «карго». В нашей стране страхование грузов стало усиленно развиваться с конца 1980-х годов, когда был принят курс экономических и политических реформ. Именно появление класса собственников (имущества, товаров, продукции), бурный рост торгово-закупочной деятельности обусловил появление экономического интереса к страхованию грузов. Несмотря на наличие установленной ответственности самого автомобильного перевозчика, в том числе и за сохранность перевозимого груза, необходимость в страховании грузов у грузовладельцев не пропадает. Во-первых, не все риски в процессе перевозки входят в ответственность автомобильного перевозчика, во-вторых, перевозчик отвечает только за ущерб, возникший по его вине, а бремя доказательства этой вины лежит на страхователе (т.е. владельце груза), что предопределяет приложение достаточно больших усилий и времени, чтобы, как правило, через суд взыскать с перевозчика причиненный ущерб грузу. Поэтому вне зависимости от существующей ответственности автоперевозчика и даже ее страхования, страхование грузов объективно необходимо и будет продолжать развиваться.

Страхование грузов является добровольным видом страхования, что предполагает право каждого страховщика устанавливать самостоятельно условия этого вида страхования, но и у страхователя есть право как выбора любого страховщика, так и не страховаться вообще.

Страхователями грузов при их перевозке автомобильным транспортом могут быть любые дееспособные физические лица (граждане) и юридические лица, как правило, являющиеся собственниками груза (товаров, продукции) или лица, связанные с владением, пользованием или распоряжением им, по крайней мере на период транспортировки груза – это грузовладельцы. Интерес, а иногда и обязанность страховать груз может возникать у разных категорий грузовладельцев – как грузоотправителей, так и грузополучателей, как у продавца (производителя) товара, продукции, так и у его покупателя. Кто конкретно из них будет страховать груз – определяется условиями поставки данного вида груза между ними. А в основе этого лежит право собственности на груз в период перевозки. Кто в это время является собственником – на том и лежит риск повреждения или утраты груза и следовательно – интерес в его страховании. На практике в основном риск утраты лежит на покупателе (грузополучателе) и он чаще выступает в роли страхователя при страховании грузов.

Таким образом, сторонами договора страхования являются с одной стороны – грузовладелец, с другой – страховая компания. Хотя на практике иногда страхует груз автоперевозчик.

В силу того, что страхование грузов впервые стало применяться в морских перевозках и международная практика этого страхования в течение длительного времени достаточно отработана и соответствует потребностям как грузовладельцев, так и страховщиков, условия страхования грузов, перевозимых автомобильным транспортом, во многом идентичны основным правилам морского страхования грузов.

Из всей совокупности возможных рисков при автомобильных перевозках и возможных объемов ответственности страховщика (страховой компании) выделены 3 стандартных типа условий страхования грузов, названия которых также заимствованы из терминологии морского страхования, а именно: «с ответственностью за все риски»; «с ответственностью за частную аварию» (или «ограниченная ответственность»); «без ответственности за повреждения».

При страховании грузов на условиях «с ответственностью за все риски» страховая компания возмещает грузовладельцу убытки как от повреждения, так и от полной гибели застрахованного груза или

его части, возникающие по любым причинам (кроме особо оговоренных в договоре страхования), а также все необходимые и целесообразно произведенные расходы, связанные со спасанием груза и предупреждением его дальнейших повреждений.

При страховании грузов на условиях «с ответственностью за частную аварию» (ограниченная ответственность) страховая компания возмещает грузовладельцу убытки как от повреждения, так и полной гибели всего или части груза, но не по любой причине, как в условиях «с ответственностью за все риски», а только по ограниченному перечню причин. В основном эти причины связаны с аварией автотранспортного средства и груза. Как правило, подлежат возмещению убытки, происшедшие вследствие:

– пожара, взрыва;
– удара молнии, урагана, бури и других стихийных бедствий;
– дорожно-транспортных происшествий;
– разрушения мостов, тоннелей, транспортных коммуникаций;
– пропажи автотранспортного средства без вести;
– падения груза вследствие непредвиденных событий при погрузке, укладке, выгрузке груза.

Также подлежат возмещению все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка.

Одним из основных отличий от страхования «с ответственностью за все риски» является то, что при страховании «с ответственностью за частную аварию» страховая компания не возмещает убытки, произошедшие вследствие таких противоправных действий третьих лиц, как кража, грабеж и т.п.

При страховании грузов на условиях «без ответственности за повреждения» страховая компания возмещает грузовладельцу убытки только от полной гибели всего или части груза. За повреждения груза страховщик ответственность не несет. Именно этот момент является основным отличием данного стандартного условия страхования грузов от других. Набор страховых рисков, по которым подлежат оплате убытки в случае полной гибели всего или части груза, а также объем ответственности страховщика и исключения из этой ответственности практически совпадают с условиями страхования грузов «с ответственностью за частную аварию».

Особо оговоренные причины, по которым не возмещается ущерб по всем рискам, также представляют собой стандартный набор. Не возмещаются убытки, произошедшие вследствие:

– военных действий или военных мероприятий и их последствий, гражданской войны, народных волнений и забастовок, конфискации, ареста или уничтожения грузов по требованию властей;
– прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, а также радиоактивного заражения, связанного с применением атомной энергии и использованием расщепляемых материалов;
– умысла страхователя, выгодоприобретателя или их представителей, нарушения ими установленных правил перевозки, пересылки и хранения грузов;
– влияния температуры или особых свойств и естественных качеств груза;
– несоответствующей упаковки груза, его недостачи при целостности наружной упаковки;
– повреждения груза червями, грызунами и насекомыми;
– производственных дефектов груза, недостатков и дефектов его упаковки, размещения и крепления;
– любых причин при хранении груза на складах в пунктах погрузки и назначения.

Однако несмотря на наличие указанных выше традиционных условий страхования и стандартных наборов рисков по ним, перечни страховых случаев и ответственность страховой компании по ним могут быть по соглашению сторон изменены или дополнены.

Страховая сумма определяется Страхователем (грузоотправителем или грузополучателем), но не может превышать действительной стоимости груза (страховой стоимости) на день заключения договора страхования в месте его нахождения (или стоимости, указанной в перевозочных документах). К страховой стоимости по условиям договора могут быть добавлены расходы по доставке груза, окончательно уплаченный фрахт.

Если страховая сумма равна действительной стоимости груза, то страховая компания компенсирует полностью понесенные убытки при наступлении оговоренных в договоре страхования страховых случаях. Если страховая сумма установлена ниже действительной стоимости груза, то страховщик при наступлении

страхового случая возмещает страхователю только часть понесенных убытков, которая рассчитывается пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости (действительной стоимости).

Плата за страхование, которая называется страховой премией, определяется на основе установленных страховой компанией страховых тарифов, которые определяются как проценты от страховой суммы. Страховой тариф в общем случае зависит (через соответствующие поправочные коэффициенты):

– от выбранного типа стандартных условий страхования;
– от вида перевозимого груза (навалочные, лесоматериалы, строительные материалы, продовольственные товары, электронная техника и т.п.);
– от вида, типа и состояния транспортного средства, осуществляющего перевозку (чем «опасней» автотранспортное средство, тем выше тариф);
– от географии пунктов отправления и назначения (например, районы вооруженных конфликтов и стихийных бедствий увеличат тарифы);
– от условий перевозок, маршрута и его протяженности;
– от времени года и других параметров, определяющих характер страхового риска.

Страховая премия (плата за страхование) определяется умножением страховой суммы на страховой тариф.

Для заключения договора страхования грузовладелец (страхователь) предоставляет в страховую компанию письменное заявление, в котором он сообщает необходимую информацию о грузе и условиях его перевозки – название, вес, вид упаковки груза, особые качества груза, наличие охраны, пункты отправления, перегрузки и назначения груза, перевозочную организацию, маршрут перевозки, номера перевозочных документов, стоимость груза, дату отправки и другие сведения, имеющие существенное значение для определения степени риска.

Страховщик имеет право предварительного осмотра груза перед заключением договора и составления его описи с указанием количества, номенклатуры, марки, цены, года выпуска, номера технического паспорта груза.

Договор страхования вступает в силу в момент уплаты страховой премии или первого ее взноса (в случае если договором страхования предусмотрено внесение страховой премии в рассрочку).

Ответственность страховой компании по договору страхования начинается с момента, когда груз будет взят автоперевозчиком со склада (базы, терминала и т.п.) в пункте отправления и продолжается на протяжении всей перевозки (включая этапы перегрузки и хранения на складах в пути следования) до момента доставки груза на склад грузополучателя или иной пункт назначения, указанный в договоре страхования.

В период действия договора страхования грузов грузовладелец должен немедленно сообщить в страховую компанию обо всех ставших ему известных значительных изменениях в обстоятельствах, сообщенных страховщику при заключении договора, если эти изменения могут существенно повлиять на увеличение страхового риска по договору страхования – об отклонении от маршрута перевозки, оговоренного в договоре страхования, о существенной задержке перевозки, об изменении пунктов перегрузки или назначения груза, перегрузки на другое АТС и т.п.

Страховая компания имеет право на основании уведомлений об обстоятельствах, влекущих увеличение страхового риска, пересмотреть условия договора страхования или потребовать уплаты дополнительной страховой премии, соразмерно увеличению риска наступления страхового случая. В случае, если грузовладелец не согласится на пересмотр условий или доплаты страховой премии, то страховая компания вправе потребовать расторжения договора страхования с момента появления изменений в страховых рисках.

Если грузовладелец не сообщает о ставших ему известными значительных изменениях в обстоятельствах, влияющих на увеличение страхового риска, то страховая компания вправе потребовать не только расторжения договора страхования, но и возмещения убытков, причиненных расторжением договора.

Во многих страховых компаниях предусмотрена возможность заключения договора страхования грузов не только на одну (единичную) перевозку, а на неопределенное количество перевозок. Такой договор называется генеральным договором (генеральным полисом) и распространяется на систематическое страхование

разных партий однородных грузов на сходных условиях в течении определенного срока, т. е. грузовладелец (грузоотправитель) в течение согласованного периода времени передает на оговоренных условиях, а страховая компания принимает на страхование все, отвечающие определенным признакам грузы.

Однако, грузовладелец должен сообщать страховой компании информацию об отправляемых грузах, видах и типах автотранспортных средств, пунктах отправления и назначения и другие сведения по каждой отправке грузов по генеральному полису. На каждую отправку груза страхователю может выдаваться отдельный полис.

Срок действия генерального договора может не устанавливаться и он остается в силе до тех пор, пока грузовладельцем не осуществлены отправки на всю установленную в нем страховую сумму.

При наступлении страхового случая, предусмотренного договором страхования грузов, грузовладелец (страхователь) или его представитель должен:

– принять разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры к спасанию и сохранению поврежденного груза. При этом расходы грузовладельца по этим мероприятиям должны быть возмещены страховщиком, даже если соответствующие меры оказались безуспешными. Если грузовладелец умышленно не принял доступных ему мер для уменьшения возможных убытков, то страховая компания освобождается от возмещения убытков, возникших вследствие того, что эти меры не были приняты страхователем;
– в установленный договором срок и оговоренным способом уведомить страховую компанию о факте наступления страхового случая. Если грузовладелец не сообщил в установленный договором срок о страховом случае в страховую компанию, то это дает право страховщику отказать в выплате страхового возмещения, если грузовладелец не докажет, что страховая компания своевременно узнала о наступлении страхового случая;
– незамедлительно заявить о случившемся в правоохранительные и иные компетентные органы (милиция, Госпожнадзор, ГИБДД, аварийные службы и т.п.);
– принять меры к обеспечению страховой компании права требования в пределах выплаченной суммы к лицу, ответственному за убытки, возмещение в результате страхования груза. Грузо-

получатель должен передать страховой компании все необходимые документы и доказательства и сообщить ей все сведения, необходимые для осуществления страховой компанией перешедшего к ней права требования;

– по требованию страховой компании или компетентных органов предоставлять необходимую документацию для выяснения причин страхового случая и расчета размера ущерба.

Страховая выплата осуществляется страховой компанией в соответствии с договором страхования на основании заявления страхователя о выплате страхового возмещения, договора страхования (полиса), перевозочных документов, документов, подтверждающих факт страхового случая (протокол ГИБДД о ДТП, справка из ОВД о возбуждении уголовного дела и т.п.) и размер нанесенного ущерба (акты осмотра, экспертизы, оценки и т.п.) и иных необходимых документов.

Страховой акт составляется страховой компанией или уполномоченным ей лицом с участием представителя грузовладельца на основании результатов осмотра поврежденного груза. В нем отражаются размер ущерба и его возможные причины. Ущерб определяется в зависимости от стоимости погибшего (пропавшего) и степени повреждения сохранившегося груза. При возникновении разногласий по поводу размеров ущерба его определение может быть произведено независимыми экспертами.

Страховое возмещение исчисляется в таком проценте от суммы ущерба, какой страховая сумма составляет от стоимости груза. Однако страховое возмещение не может превышать размеры прямого ущерба застрахованному грузу. Грузовладельцу возмещаются также необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза и уменьшению убытка.

Если ущерб возмещен грузовладельцу в полном размере лицом, виновным в его причинении, то страховая выплата не производится, а при частичном возмещении ущерба страховая выплата уменьшается на сумму, полученную от виновных лиц.

В случае пропажи груза без вести, его полной гибели или кражи для получения страхового возмещения страхователь должен написать заявление об отказе от своих прав на застрахованный груз (абандон) в пользу страховщика. Если груз окажется не

утраченным (найденным), то страховщик имеет право потребовать возврата выплаченной суммы страхового возмещения или переоформить груз страхователя в свою собственность.

9.5. СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Страхование ответственности автотранспортных организаций и индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по перевозке грузов (в дальнейшем – автоперевозчики), для внутрироссийских перевозок является относительно новым видом страхования, который однако является необходимым для урегулирования сложных рыночных взаимоотношений между грузоотправителем, грузополучателем и собственно автоперевозчиком. Страхование ответственности автоперевозчика означает его страховую защиту от возможных рисков при выполнении автоперевозчиком своих обязательств, связанных с перевозкой грузов. Страхование ответственности автоперевозчика, в том числе и его ответственности за сохранность груза нельзя путать ни со страхованием грузов, где страхователем в общем случае является не перевозчик, а грузовладелец и соответственно это страхование защищает интересы грузовладельца, а не автоперевозчика, ни со страхованием гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, по которому страхуется ущерб, связанный с эксплуатацией самого автотранспортного средства, как источника повышенной опасности.

При этом страхование ответственности автоперевозчика важно не только для самого автоперевозчика, как способ компенсации возможных убытков и зачастую даже очень больших, но и для клиентов (грузовладельцев), т.к. им предпочтительнее и надежнее иметь дело с перевозчиком, чьи гарантии компенсации возможного ущерба, понесенного по его вине, подтверждены соответствующим страховым полисом.

Ответственность автомобильного перевозчика в основном регламентирована такими нормативно-правовыми документами, как Гражданский кодекс РФ и Устав автомобильного транспорта. При чем на автоперевозчика возлагается ответственность как в случаях невыполнения или ненадлежащего выполнения обязательств

перед грузовладельцами (клиентами) в качестве именно перевозчика, как субъекта правоотношений (так называемая договорная ответственность перевозчика), так и ответственность за причинение вреда третьим лицам перевозимым грузом, в качестве просто юридического лица, причинившего вред (так называемая – внедоговорная ответственность перевозчика).

Гражданским кодексом РФ установлено, что перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что это произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (иными словами, если его вина отсутствовала).

К числу таких обстоятельств, когда автоперевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение груза Устав автомобильного транспорта РСФСР в частности относит:
– вину грузоотправителя (грузополучателя);
– особые естественные свойства перевозимого груза;
– недостатки тары или упаковки;
– сдачу груза к перевозке без указания его особых свойств, требующих особых условий предосторожности, или влажность которых превышает установленную норму.

Также автотранспортные предприятия (автоперевозчик) освобождаются от ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза в случаях:
– прибытия груза с исправными пломбами и маркировками грузоотправителя;
– естественных причин, связанных с перевозкой груза на открытом подвижном составе;
– сопровождения экспедитора грузоотправителя (грузополучателя);
– непревышения норм естественной убыли груза.

ГК РФ установлено, что ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком:

– в случае утраты или недостачи груза – в размере стоимости утраченного или недостающего груза;

– в случае повреждения (порчи) груза – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза – в размере его стоимости.

При этом перевозчик наряду с возмещением ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза должен вернуть грузовладельцу (отправителю или получателю груза) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего или поврежденного груза.

Гражданским кодексом РФ установлено, что перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном Уставом автомобильного транспорта, и выдать его управомоченному на получение груза лицу.

Уставом автомобильного транспорта установлена ответственность автотранспортных организаций за невыполнение принятых по договору или заказу к исполнению транспортно-экспедиционных операций и услуг в виде штрафа грузовладельцу в размере 20% стоимости невыполненных транспортно-экспедиционных операций и услуг.

За просрочку в доставке груза автотранспортные организации уплачивают грузополучателям штраф в размере 15% провозной платы за каждые сутки просрочки, если не докажут, что просрочка произошла не по их вине. Общая сумма штрафа за просрочку ограничена 90% от провозной платы.

Таковы основные моменты установленной действующим законодательством ответственности автомобильного перевозчика грузов. Иная ответственность за невыполнение перевозчиком своих обязанностей, в том числе и по договору перевозки, устанавливается на основании общих обязательств и ответственности за причинение вреда, в том числе и за вред третьим лицам, причиненный грузом.

Однако, условием ответственности перевозчика является наличие его вины, но отсутствие которой в общем случае должно быть доказано перевозчиком.

Таким образом, страхователем по данному виду страхования является автотранспортная организация или иное юридическое лицо, действующее на основании полученной лицензии или иных документов, удостоверяющих его право на осуществление перевозки грузов.

Объектом страхования является обязанность перевозчика возместить ущерб и убытки, причиненные грузовладельцам (клиентам), а также третьим лицам (не являющимися стороной по договору перевозки) при осуществлении страхователем (перевозчиком) деятельности по перевозке грузов.

Страховыми случаями являются совершившиеся в период действия договора страхования в процессе перевозки события, являющиеся или могущие служить основанием в соответствии с нормами действующего законодательства для предъявления требований к автоперевозчику (страхователю) о возмещении ущерба.

При страховании ответственности автоперевозчика при внутрироссийских перевозках обычно страхуются следующие группы рисков.

1) Риск возмещения ущерба грузовладельцу (клиенту) в случае утраты, недостачи, повреждения или порчи груза.

Подавляющее большинство страховых случаев, связанных с перевозкой грузов приходится именно на эту группу риска.

Причины гибели, утраты, повреждения или порчи груза могут быть самыми разнообразными – от ДТП до хищения.

2) Риск возмещения ущерба и финансовых убытков грузовладельца, связанных с последствиями ошибок или упущений персонала (работников) перевозчика.

В эту группу рисков в основном входит ответственность автоперевозчика возместить клиентам убытки, связанные с просрочкой доставки груза, доставкой груза не в пункт назначения (не по адресу), выдачей груза лицу, не имеющему полномочий на его получение, неправильным оформлением документов и т.п.

3) Риск возмещения ущерба третьим лицам при причинении им вреда перевозимым грузом.

Сюда включаются ответственность автоперевозчика за ущерб, нанесенный грузом лицам, не являющимся стороной по договору перевозки. Например: за причинение ущерба жизни, здоровью и имуществу третьих лиц при выгрузке груза, в результате падения грузов, взрыве груза, загрязнении опасным грузом местности и окружающей среды при ДТП и т.п.

Перечень рисков, принятых на страхование, определяется соглашением сторон и указывается в договоре страхования.

В случае осуществления международных автомобильных перевозок обязанности и ответственность автомобильного перевозчика определяется Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ или CMR (англ.)) от 19 мая 1956 г., к которой бывший СССР присоединился в 1983г. Согласно этой Конвенции ее положения применяются к договору перевозки

грузов автомобильным транспортом, если пункт отправления и пункт назначения находятся в двух государствах, из которых хотя бы одно является участником Конвенции (CMR). В международной практике гарантией подтверждения возможности выполнения автоперевозчиком своих обязательств перед клиентом (грузоотправителем, грузополучателем) по КДПГ (CMR) является договор или полис страхования ответственности перевозчика в соответствии с Конвенцией CMR и по сути дела этот вид страхования при международных перевозках из разряда добровольного переходит в обязательное.

В отличие от условий страхования ответственности перевозчика при внутрироссийских перевозках грузов, при страховании ответственности перевозчика в соответствии с Конвенцией CMR добавляются следующие группы рисков по отношению к трем перечисленным ранее и все группы рисков покрываются страховой защитой в обязательном порядке.

4) Таможенные риски.

К этой группе рисков относится ответственность автоперевозчика по уплате штрафов, таможенных пошлин, различных налогов и других платежей при нарушении им таможенного законодательства, а также конфискации соответствующими органами застрахованного имущества (например, санитарной инспекцией).

5) Риски расходов по расследованию обстоятельств, происшествий, защите интересов перевозчика, предотвращению или уменьшению размера убытков.

К этой группе риска относятся расходы по найму и оплате услуг экспертов, сюрвейеров, адвокатов, судебные издержки по претензионным делам по застрахованным рискам, расходы на мероприятия по уменьшению величины возможных убытков (например, расходы по очистке и ремонту поврежденного груза, пересылке груза по правильному адресу, размещения груза и т.п.).

Страховая сумма по данному виду страхования может быть определена по соглашению сторон. При этом, кроме суммы максимальной ответственности за весь период страхования (страховая сумма) страховые компании могут устанавливать предельные суммы выплат страхового возмещения или суммы максимальной своей ответственности (лимиты ответственности) перед автоперевозчиком как по отдельным видам рисков, так и по отдельному стра-

ховому случаю или автотранспортному средству. Это означает, что при наступлении страхового случая, по которому установлен лимит ответственности страховщика, страховая компания выплачивает страховое возмещение не выше этого лимита ответственности, даже если сумма ущерба его превышает. Общая сумма страховых выплат по совокупности всех страховых случаев, наступивших в течение срока действия договора страхования, не может превышать установленную договором общую страховую сумму.

Страховые взносы определяются в зависимости от выбранных групп страховых рисков, страховых тарифов, действующих в страховой компании, и суммы валового фрахта перевозчика или оговоренной страховой суммы. В зависимости от конкретных условий перевозок (количество и техническое состояния автомобилей, которыми будут осуществляться перевозки, география перевозок, наличие транзита через опасные районы, номенклатура перевозимого груза и т.п.) страховые компании могут дифференцированно назначать страховые тарифы при страховании ответственности автоперевозчика.

При возникновении ДТП, гибели, утраты или повреждении перевозимого груза или иных страховых случаях, оговоренных в договоре страхования, перевозчик или его представитель обязаны:

– принять доступные меры по уменьшению размера ущерба в результате страхового события;
– сообщить в установленный договором страхования срок в страховую компанию о факте страхового случая и предполагаемых убытках;
– заявить в соответствующие компетентные органы о страховом случае;
– известить страховую компанию о всех требованиях имущественного характера, предъявленных перевозчику в связи с происшествием;
– по запросам страховой компании предоставить все необходимые документы, связанные со страховым случаем.

Для получения страховой выплаты перевозчик представляет в страховую компанию:

– договор страхования или полис;
– заявление о возмещении ущерба с указанием размеров причиненного убытка;
– документы и справки из правоохранительных и иных компетентных органов о причинах и обстоятельствах страхового события;

– документы о размере понесенных убытков, составленные компетентными органами, независимыми экспертами;
– документы, подтверждающие факт и размеры произведенных выплат клиентам или третьим лицам.

Возмещение выплачивается автоперевозчику, как правило, в качестве компенсации понесенных им убытков от выплат по претензиям и искам клиентов или третьих лиц в пределах установленных в договоре лимитов ответственности. Срок выплаты возмещений устанавливается договором.

Страховая компания не несет ответственности за ущерб в результате:
– умышленных действий перевозчика, направленных на причинение ущерба или вреда или грубой его неосторожности;
– нарушение установленных правил перевозки грузов и багажа;
– эксплуатации технически неисправных АТС;
– выполнения деятельности не оговоренной в лицензии;
– воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, военных действий, маневров, иных военных мероприятий, изъятия, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения груза по распоряжению государственных органов, если договором страхования не предусмотрено иное.

Также страховая компания не несет ответственности за страховые риски, установленные в договоре страхования, но возникшие при использовании автотранспортных средств, принадлежащих перевозчику и переданных им в аренду другому лицу.

9.6. ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ПАССАЖИРОВ В МЕЖДУГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ

При перевозке пассажиров автотранспортное предприятие (автоперевозчик) не несет полной гарантированной ответственности за жизнь и здоровье пассажиров в процессе перевозки, кроме случаев вины самого автоперевозчика.

Действующим законодательством установлена лишь такая обязанность перевозчика по отношению к пассажиру, как обязанность перевезти пассажира в пункт назначения в определенный срок. А ответственность автоперевозчика в виде штрафа установлена за задержку отправления (прибытия) пассажира в пункт назначения.

Ответственность же перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира определяется на основании общих положений гражданского законодательства об обязательствах вследствие причинения вреда, как юридического лица, а не перевозчика. Т.е. специальная ответственность перевозчика, как самостоятельного субъекта правоотношений, за жизнь и здоровье пассажира законодательством не установлена. Таким образом, перевозчик должен возместить вред жизни и здоровью пассажира, если перевозчик (как в принципе и любое другое лицо) сам является причинителем этого вреда (как и любой другой причинитель вреда) или иными словами является виновником происшествия, в результате которого был причинен вред жизни и здоровью пассажира (как и любому другому лицу).

Так, например, если пассажир пострадал в результате ДТП, совершенного по вине перевозчика, то он имеет право выставить ему соответствующий иск и получить возмещение ущерба. Но если перевозчик не виновен в событии или происшествии, которое привело к ущербу жизни и здоровью пассажира, то и никаких обязательств по отношению к перевозимым пассажирам у него нет. Стоит заметить, что перевозчик и как владелец источника повышенной опасности также не несет ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира. Таким образом, действующим законодательством не установлена ответственность перевозчика, как самостоятельного субъекта правоотношений, за жизнь и здоровье пассажиров, в отличие от его ответственности за сохранность грузов.

Ликвидация этого пробела в экономической защищенности пассажира при автомобильных перевозках может достигаться сейчас только страхованием самого пассажира (в качестве страхователя) в добровольном порядке или введением обязательного страхования пассажиров от несчастных случаев при перевозке.

На территории Российской Федерации указами Президента РФ от 7 июля 1992 г. № 750 «О государственном обязательном страховании пассажиров» и от 6 апреля 1994 г. № 667 «Об основных направлениях государственной политики в сфере обязательного страхования» введено обязательное личное страхование от несчастных случаев пассажиров автобусов, а также туристов и экскурсантов, совершающих междугородные экскурсии по линии тури-

стическо-экскурсионных организаций. Страхование пассажиров является единственным обязательным видом страхования на автомобильном транспорте и соответственно единственным видом автострахования, порядок проведения которого регламентирован государственными нормативно-правовыми документами. Однако, этот вид страхования установлен только для междугородных перевозок пассажиров и не распространяется на международные, пригородные и городские маршруты, сообщения и перевозки.

Обязательное личное страхование пассажиров при междугородных перевозках осуществляется путем заключения договоров страхования между страховыми компаниями, имеющими лицензию на проведение именно этого вида страхования и автотранспортными, транспортно-эксплуатационными и иными предприятиями и организациями, осуществляющими перевозку пассажиров (автоперевозчиками). Таким образом, страхователем является автоперевозчик. Однако, страховая премия (страховые взносы) фактически взимаются не с автоперевозчика, а с пассажира (туриста, экскурсанта) при продаже ему билета (иного проездного документа, путевки), которую затем перевозчик перечисляет (уплачивает) страховой компании в соответствии с договором страхования. Стоит заметить, что пассажиры, имеющие право бесплатного проезда в РФ, подлежат обязательному личному страхованию без уплаты ими страховой премии (страховых взносов).

Размер страхового тарифа по обязательному личному страхованию пассажиров утверждает орган государственного надзора за страховой деятельностью (Департамент страхового надзора Министерства финансов РФ) по согласованию с Министерством транспорта РФ. Как уже отмечалось страховой тариф включается в стоимость билета. Таким образом, проездной билет, проданный пассажиру, является документом, не только заменяющим договор на перевозку, но и на страхование. Сроком страхования является период с момента выхода застрахованного пассажира на посадочную площадку для посадки на автобус и до момента оставления его в пункте назначения.

При проведении обязательного страхования пассажиров страховые компании обязаны обеспечивать доведение до сведения каждого застрахованного пассажира правил проведения данного вида страхования.

Страховая сумма по обязательному личному страхованию пассажиров установлена в размере 120 установленных законом минимальных размеров оплаты труда на дату приобретения проездного документа (билета).

При получении травмы в результате несчастного случая или происшествия во время перевозки пассажиру выплачивается часть страховой суммы, пропорционально тяжести травмы. Выплаты страхового обеспечения за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, производятся страховыми компаниями в следующих размерах:

– при получении инвалидности I группы – 100% страховой суммы;
– при получении инвалидности II группы – 70% страховой суммы;
– при получении инвалидности III группы – 35% страховой суммы;
– при временной потере трудоспособности – 0,2% страховой суммы за каждый день нахождения на больничном листе, начиная с первого дня, но не более, чем за 4 месяца.

В случае смерти пассажира страховая сумма выплачивается его наследникам полностью.

Страховые выплаты по обязательному личному страхованию пассажиров (туристов, экскурсантов) выплачиваются независимо от выплаты застрахованным лицам или их наследникам денежных сумм в связи с тем же событием, но по иным основаниям, предусмотренным действующим законодательством.

Страховая компания, с которой перевозчик заключил договор обязательного личного страхования пассажиров, обязана произвести страховую выплату пострадавшему пассажиру или его наследникам не позднее 10 дней на основании составленного перевозчиком акта о несчастном случае и других документов, предусмотренных правилами проведения данного вида страхования. Первый экземпляр акта вручается застрахованному лицу, его представителю или наследникам. Кроме акта о несчастном случае для получения страхового обеспечения застрахованный пассажир (его представитель, наследник) представляет в страховую компанию, с которой перевозчик заключил договор об обязательном личном страховании пассажиров, следующие документы:

– заявление с указанием места приобретения проездного билета;
– проездной билет или документ, заменяющий его;

– документ медицинского учреждения, копии больничного листа или справки формы № 195, подтверждающего факт травмы;
– свидетельство ЗАГСа (или копия его) о смерти застрахованного пассажира;
– свидетельство нотариальной конторы о праве на наследство.

Стоит заметить, что значительная часть собранных страховых взносов по обязательному личному страхованию пассажиров (70%) должна направляться страховыми компаниями не на страховые выплаты пострадавшим пассажирам, а на финансирование мероприятий по предупреждению ДТП и несчастных случаев на транспорте, таких как обустройство привокзальных территорий, улучшение материально-технической базы автобусных парков, проведение лечебно-профилактических и оздоровительных мероприятий для водителей междугородных автобусов, организация и оснащение учебных центров повышения квалификации водителей, классов по безопасности движения и др. При этом 30% от суммы отчислений в резерв предупредительных мероприятий по обязательному личному страхованию пассажиров подлежат централизации в специальный фонд при Министерстве транспорта РФ.

9.7. ДОБРОВОЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ВОДИТЕЛЯ И ПАССАЖИРОВ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ОТ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП

Жизнь и здоровье водителей и пассажиров автотранспортных средств может быть застрахована в добровольном порядке от несчастных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Как правило это страхование бывает дополнительным к страхованию транспортного средства. По договору добровольного страхования водителей и пассажиров автотранспортных средств от несчастных случаев в результате ДТП Страховщик обязуется за уплачиваемую Страхователем определенную договором плату (страховую премию) выплатить при наступлении страховых случаев застрахованному лицу страховое обеспечение полностью или частично независимо от сумм, причитающихся ему по социальному страхованию и обеспечению или в порядке возмещения вреда.

Страхователем по данному виду страхования может быть в принципе любое лицо, заключившее договор страхования, но чаще

им выступает владелец транспортного средства или иное лицо, пользующееся или распоряжающееся транспортным средством на законных основаниях и заключающее договор страхования транспортного средства. Так владелец транспортного средства может застраховать свою жизнь и здоровье или жизнь и здоровье пассажиров, перевозимых на его транспортном средстве. Страхователем может выступить и автотранспортное предприятие или иное юридическое лицо, заключив договор страхования своих водителей, работающих в предприятии по найму и (или) лиц, перевозимых ими в качестве пассажиров.

Это страхование осуществляется применительно к конкретному транспортному средству, т.е. страховая защита распространяется на страховые случаи, происшедшие только с транспортным средством, указанным в страховом полисе (договоре страхования).

Застраховать можно жизнь и здоровье отдельно водителя, отдельно любого количества пассажиров, а также и водителя и пассажиров. Существуют разные схемы страхования. Иногда страхуются пассажирские места в определенном количестве, иногда – без указания числа мест.

Таким образом застрахованными лицами являются сам страхователь и (или) другие лица, находившиеся в момент ДТП в салоне застрахованного транспортного средства в качестве водителя и (или) пассажиров.

Страховыми случаями являются совершившиеся события, предусмотренные договором страхования, с наступлением которых возникает обязанность страховщика произвести выплату страхового обеспечения застрахованному лицу. Как правило страховыми случаями являются:

– временная потеря застрахованным лицом общей трудоспособности;
– постоянная потеря застрахованным лицом общей трудоспособности;
– смерть застрахованного лица.

Эти события являются страховыми случаями, если они явились следствием ДТП, происшедшего в период действия договора страхования, и произошли не позднее установленного договором срока со дня его наступления (например, один год).

Сумма, в пределах которой страховщик обязуется выплатить страховое обеспечение при наступлении страхового случая (страховая сумма), определяется по соглашению сторон и представляет собой денежную сумму, которая полностью или частично будет выплачена застрахованному лицу (выгодоприобретателю) при наступлении предусмотренных в договоре страхования страховых случаев.

При страховании «по системе мест» назначается отдельная страховая сумма на каждое посадочное место автомобиля. В этом случае страховое обеспечение выплачивается пострадавшему в пределах конкретной страховой суммы за одно застрахованное место. При страховании по «паушальной системе» назначается страховая сумма на весь салон автомобиля без указания числа мест. В этом случае страховое обеспечение выплачивается пострадавшему в пределах индивидуальной страховой суммы, определяемой как отношение страховой суммы, установленной на салон, к количеству пострадавших.

Страховое обеспечение при наступлении страхового случая выплачивается в зависимости от степени тяжести последствий и может определяться в процентах от соответствующей индивидуальной страховой суммы. Так, например, при временной общей нетрудоспособности – 0,2–0,3 % за каждый день нетрудоспособности; при установлении 1 группы инвалидности – 90–100 %; 2 группы инвалидности – 70–80 %; 3 группы – 55–65 %; в случае смерти застрахованного лица – 100%.

При установлении инвалидности или смерти застрахованного лица выплата страхового обеспечения производится за вычетом сумм, выплаченных ранее в связи с нетрудоспособностью. В случае смерти застрахованного лица страховое обеспечение выплачивается его наследникам в установленном действующим законодательством порядке.

Для получения страхового обеспечения застрахованным лицом должны быть предоставлены страховщику документы, подтверждающие факт наступления страхового случая и степень тяжести полученных травм.

В остальном условия заключения договора страхования, обязанности сторон, исключения из ответственности страховщика являются такими же, что и при страховании автотранспортных средств.

gost.e-ecolog.ru