

## **Тема 2.6. Организация работы по БД в транспортном предприятии**

Служба безопасности в автотранспортных предприятиях. Методы профилактики аварийности, их применение в автотранспортных предприятиях и организациях. Контроль на автомобильных дорогах.

Технические средства, используемые в работе специалиста по безопасности движения. Оснащение и организация работы кабинета БД в предприятии. Тренажеры, стенды и другие устройства для тренировки и оценки навыков, знаний, психофизиологических качеств водителей. Компьютерные программы для проверки знаний ПДД водителями. Тестирование водителей на ЭВМ: программы и методы обработки результатов. Технические средства контроля алкогольного опьянения.

Тестирование уровня профессионального мастерства водителя. Ситуационное обучение водителей действиям в критических ситуациях. Методы экономичного вождения. Организация стажировки водителей в предприятии. Периодическая проверка водителей по знанию ПДД.

Контроль соблюдения требований безопасности при организации специальных перевозок. Перевозка опасных грузов; перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Контроль выполнения требований инструкции водителем и должностными лицами. Контроль правильности оснащения и

оформления транспортного средства. Организация инструктажа водителей; контроль знаний водителя, относящихся к перевозке. Перевозка пассажиров. Особенности обеспечения безопасности движения на междугородных, городских, пригородных маршрутах; при перевозке детей; разовой перевозке пассажиров. Требования к автомобилю. Особенности работы службы БД на городском электротранспорте. Требования к троллейбусам и трамваям. (2)

### **Практические занятия (семинары)**

Организация стажировок водителей транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

**Оснащение и организация работы кабинета БДД в АТО.** Тренажеры, стенды и другие устройства для тренировки и оценки навыков, знаний, психофизиологических качеств водителей. Компьютерные программы для проверки знаний ПДД водителями. Тестирование водителей на ЭВМ: программы и методы обработки результатов. Технические средства контроля алкогольного опьянения.

Организационно-методическими центрами по профилактике аварийности в субъекте транспортной деятельности являются кабинеты (классы) безопасности движения, оснащенные наглядными пособиями и необходимой документацией. Основное направление работы кабинета – осуществление учебно-методической помощи службам БДД автотранспортной организации (АТО).

Руководство работой кабинета безопасности движения и ответственность за состояние учебно-технических средств, оборудования, наглядных пособий обычно возлагается на руководителя службы БДД автотранспортной организации. Работники службы БДД проводят в кабинете безопасности движения работу по предупреждению аварийности на транспорте, основным содержанием которой является:

проведение вводного инструктажа для водителей и профильных работников автотранспортной организации по вопросам обеспечения БДД;

организация и проведение тематических занятий по БДД с водителями;

отработка вопросов поведения водителей при возникновении различных опасных дорожно-транспортных ситуаций и повышение мастерства управления транспортными средствами в сложных дорожных условиях;

проведение разбора ДТП и фактов нарушений ПДД по безопасности дорожного движения;

проведение лекций, докладов, демонстрация видеофильмов по вопросам БДД;

проведение проверок знаний ПДД РФ и других нормативных документов по БДД у водителей и профильных работников автотранспортной организации.

### **Материально-техническое обеспечение безопасности дорожного движения.**

Кабинет безопасности движения рекомендуется по возможности располагать вблизи диспетчерской для обеспечения максимальной его посещаемости водителями. Размеры кабинета безопасности движения определяются руководством АТО в зависимости от численности водительского состава.

При каждом кабинете рекомендуется организовывать комнату психологической разгрузки, являющейся инструментом для снижения нагрузки на водительский состав, занятых выполнением тяжелых работ, связанной с повышенной концентрацией внимания, физическими, эмоциональными и моральными нагрузками

**Рекомендуемый** перечень оборудования кабинета безопасности движения включает:

набор схем опасных дорожно-транспортных ситуаций с рекомендациями по правильным действиям водителей в этих ситуациях;

карты-схемы маршрутов (при пассажирских перевозках);

наборы плакатов «Дорожные знаки», «Дорожная разметка», «Опасные ДТС» и др.;

автоматизированный обучающий/экзаменационный комплекс;

фотоаппарат, видеокамера;

персональный компьютер (ноутбук) с периферийными устройствами, на базе которого оборудуется рабочее место специалиста по БДД;

устройство отображения видеoinформации - телевизор (монитор, мультимедийный проектор с экраном, и др.);

при наличии автоматизированного комплекса - сетевое оборудование (wi-fi роутер, сервер, и т.п.), соответствующее программное обеспечение, принтер;

настенная учебная магнитная доска и принадлежности к ней.

Экспозиция кабинета должна отражать содержание работы АТО по обеспечению безопасности дорожного движения, учитывать специфику деятельности АТО (грузовые, пассажирские, смешанные перевозки) и

местные условия. Она представляется отдельными разделами, для каждого из которых определяется необходимое оборудование, наглядные и учебные пособия. Экспозицию кабинета по безопасности движения рекомендуется представлять тремя разделами:

учебно-методическим,  
справочно-информационным,  
агитационно-пропагандистским.

**Учебно-методический раздел** обеспечивает приобретение водителями знаний по основам БДД, организации труда и отдыха водителей, техническому состоянию ТС, а также воспитание трудовой и транспортно-дисциплины.

Приобретение знаний по основам безопасности дорожного движения предусматривает:

изучение ПДД, правил технической эксплуатации автомобильного транспорта и других нормативных документов по безопасности автомобильных перевозок и контроль полученных знаний;

повышение мастерства вождения автомобилей, разбор типичных опасных дорожно-транспортных ситуаций с рекомендациями о правильных действиях в этих ситуациях;

выбор рациональных режимов движения с учетом экономии топливно-смазочных материалов;

знакомство с психофизиологией труда водителей. Приобретение знаний по организации труда и отдыха водителей предусматривает изучение:

производственной санитарии и гигиены труда;

режимов труда и отдыха;

требований, предъявляемых к состоянию здоровья при рейсовых, межрейсовых и послерейсовых медицинских осмотрах; дорожных условий и режимов движения на основных маршрутах работы транспортных средств АТО;

приемов вождения автомобилей в различных дорожных и климатических условиях.

Изучение технического состояния транспортных средств предусматривает знания конструктивных особенностей и технико-эксплуатационных характеристик подвижного состава АТО, а также устройства порядка контроля и обслуживания узлов и агрегатов автомобилей, техническое состояние которых влияет на БДД.

**Справочно-информационный раздел** предназначен для информационной, консультативной и справочной работы. Он содержит:

карту-схему маршрутов, используемых АТО при пассажирских перевозках;

план работы кабинета безопасности движения;

данные статистики ДТП;

схемы железнодорожных переездов, расположенных в зоне деятельности АТО;

схемы типичных ДТП с анализом их возникновения.

Данные учета и анализа ДТП, нарушений ПДД для наглядности представляют в виде таблиц, диаграмм, графиков, схем. Их следует группировать по следующим темам:

состояние аварийности по АТО, по колоннам, подразделениям;

состояние аварийности в целом по региону.

Справочный материал для водителей также содержит:

нормативные документы, инструкции, приказы, письма, распоряжения, обязательные для доведения водителю составу;

сведения о порядке получения удостоверения на право управления ТС или его замены;

сведения о порядке прохождения водителями медицинского переосвидетельствования, награждения значком «За работу без аварий»;

меры административной и уголовной ответственности за нарушения ПДД, трудовой дисциплины и т.д.;

информацию о порядке проезда к медицинским учреждениям, расположении отделений милиции, ГИБДД, пожарных частей;

телефоны диспетчерской службы АТО, его адрес и телефоны.

**Агитационно-пропагандистский раздел** включает материалы, отражающие опыт работы лучших водителей, бригад, колонн, подразделений, итоги конкурсов, месячников по безопасности движения.

В этот раздел должны быть помещены:

фотографии лучших водителей, награжденных значками «За работу без аварий»;

сведения о победителях конкурсов «За безопасность движения»;

плакаты и другие материалы наглядной агитации;

извлечения из Кодекса РФ об административных правонарушениях применительно к ПДД;

часть материалов наглядной агитации рекомендуется размещать и вне кабинета на информационных щитах по безопасности и на контрольно-пропускном пункте АТО.

Занятия проводятся индивидуально в форме самостоятельной подготовки или с группами водителей в форме бесед, лекций, консультаций. Для эффективного усвоения материала занятия рекомендуется проводить с группой водителей в количестве, не превышающем 15-20 человек. Число водителей на занятиях не должно превышать числа мест в кабинете.

На занятиях необходимо использовать актуальные материалы ДТП, произошедших по вине водителей субъекта транспортной деятельности. Следует уделять внимание отработке навыков поведения водителей в типичных опасных дорожно-транспортных ситуациях, повышению мастерства вождения транспортных средств в различных дорожных и климатических условиях.

Для лучшего усвоения материала начальник отдела (службы) БДД (специалист по БДД) должен использовать оборудование и наглядные пособия, имеющиеся в кабинете безопасности движения. В процессе самоподготовки обучающихся и при их опросе необходимо использовать программные тесты и упражнения с применением компьютерной техники.

Важным (но и сравнительно затратным!) техническим средством в примерном списке оборудования кабинета безопасности движения могут быть **автомобильные тренажеры**.

первую очередь, рекомендуется применение функциональных тренажеров для овладения навыками торможения и скоростного руления, что способствует лучшей подготовке водителей к работе в реальных условиях дорожного движения. Применение подобных тренажеров значительно повышает эффективность занятий и является более экономически целесообразным, чем непосредственное использование этих целей учебных автомобилей.

Конструкцию тренажерного комплекса вождения желательно строить по модульной структуре. В этом случае базовая конструкция преобразуется в тренажеры вождения транспортных различных категорий. Это свойство обеспечивается унификацией как отдельных модулей, так и всей архитектуры тренажера. Индивидуальные характеристики типа (марки) автомобиля должны отражаться в кабине и компьютерное программное обеспечение.

Для формирования устойчивых навыков безопасного управления автомобилем применяются специализированные тренажеры, которые имитируют внешнюю обстановку, поведение автомобиля как объекта управления и являются средством отображения информации всех видов, анализируемой водителем в условиях дорожного движения. С помощью подобных тренажеров производится безопасная для обучаемого водителя ситуационная подготовка к действиям в критических условиях.

целях снижения и профилактики аварийности службы БДД авто-транспортных организаций обеспечиваются специальными автомобилями.

**Специальный автомобиль службы БДД** предназначен для выполнения следующих функций:

- организации профилактической работы по предупреждению ДТП и ликвидации их последствий;
- контроля за работой водителей на линии и состоянием их здоровья;
- проверки правил эксплуатации автомобильного транспорта, обследования состояния дорог; для проведения своевременного анализа причин и обстоятельств возникновения ДТП и оказания помощи органам следствия при осмотре места происшествия.

Автомобиль службы БДД находится в ведении руководителя службы БДД автотранспортной организации, на которого возлагается ответственность за его использование строго по назначению. Использование автомобиля службы БДД другими отделами и службами АТО для своей работы не допускается.

Каждый путевой лист подписывается руководителем службы БДД, либо работником службы БДД, за которым закреплен данный автомобиль, что подтверждает целевое использование автомобиля.

Специальный автомобиль службы БДД оборудуется и оснащается согласно **примерному** перечню:

- световозвращающий или светящийся жезл регулировщика, на-  
рукавные повязки «БДД»;

- комплект инструмента механика (набор ключей, люфтометр, шупы, шинный манометр, штангенциркуль, масштабная линейка, электрический переносной фонарь и др.);

- планшет с канцелярским набором (бумага, карандаш, резин-ка),  
угломерная линейка (угломер), рулетка (25 м), секундомер;

- конусы-стойки сигнальные, лента ограничительная светоотра-  
жающая;

- Правила дорожного движения РФ, атлас автомобильных  
дорог РФ;

- аптечка первой помощи,

- фотоаппарат, видеокамера;

- ноутбук;

- устройства для мобильной связи;

- громкоговорящее устройство; свисток;

- прибор для измерения скорости транспортных средств;

- алкотестер, алкометр, набор контроля трезвости (экспресс-те-сты  
- тест-полоски, экспресс-пластины и др.).

### **Использование компьютерной техники в деятельности службы БДД.**

настоящее время массовое использование компьютерной техники стало повсеместным явлением. Невозможно представить себе передовую автотранспортную организацию, которая бы не применяла компьютерные программы и технологии для повышения профессиональной компетентности водительского состава.

Отметим лишь основные направления использования компьютерных технологий для обучения, повышения квалификации и тестирования компетенций водителей АТО – мультимедийные обучающие програм-  
мы, программные комплексы для тестирования теоретических знаний водителей и аппаратно-программные комплексы психодиагностики.

**Мультимедийные средства обучения** получили широкое рас-  
пространение и пользуются заслуженным вниманием. Современный учебный мультимедиа курс - это не просто интерактивный текстовый

(или даже гипертекстовый) материал, дополненный видео- и аудиоматериалами и представленный в электронном виде. Для того чтобы обеспечить максимальный эффект обучения учебная информация обычно представлена в различных формах и на различных носителях. В комплект курса включают различные электронные носители информации,

также печатные материалы. Это обусловлено не только техническими и экономическими соображениями но и соображениями психологического характера. Мультимедиа курс является средством комплексного воздействия на обучающегося путем сочетания концептуальной, иллюстративной, справочной, тренажерной и контролирующей частей. Структура и пользовательский интерфейс этих частей курса должны обеспечить эффективную помощь при изучении материала.

Основой мультимедиа курса является его интерактивная часть, которая может быть реализована только на компьютере. В нее входят:

электронные учебники, справочные и информационные материалы, тренажерный комплекс (компьютерные модели и тренажеры), электронный лабораторный практикум, компьютерная тестирующая система, причем эффективность ее использования существенно выше, если она позволяет накапливать и анализировать результаты тестирования обучаемых.

### **Программные комплексы для тестирования теоретических знаний водителей.**

Под тестированием подразумевается процесс проверки знаний ПДД, действующих на территории РФ в момент проведения проверки.

Тестирование проводится очно. Программной частью комплекса используются экзаменационные билеты, утвержденные ГУ ГИБДД МВД России.

**Возможности** типового комплекса тестирования водителей достаточно широки:

- Авторизация пользователя при входе в систему;
- Создание и изменение объектов (справочников) «Подразделения», «Водители», «Инструкторы», и др.
- Назначение кандидатов на определённые места для проведения теоретического теста;
- Проведение теоретического экзамена и контроль процесса сдачи теста (с возможностью прервать проведение теста для определенного кандидата (например, при обнаружении экзаменатором факта грубого нарушения правил тестирования);

Оперативное осуществление просмотра ошибок при разборе результатов теста для дачи пояснений кандидатам;

Печать листов тестирования кандидатов;

Формирование, редактирование, печать протоколов тестирования;

Ведение и работа с архивами протоколов;



Ведение статистической отчетности по количеству, качеству и динамике сдачи тестов;

Взаимодействие с базами данных других информационных систем, в т.ч. используемых в подразделениях ГИБДД, в ручном или автоматическом режимах для осуществления процедур выгрузки данных;

Оперативное обновление тестовых вопросов (экзаменационных билетов);

Быстрый поиск информации по данным кандидатов,

Хранение всех попыток и результатов тестирования, билетов, протоколов сдачи без срока давности;

Возможность настройки программы: проведение обучения в различных режимах, настройка параметров, определяющих условия проведения теста, режима тестирования.

На тест обычно отводится 20 минут, программа задает 20 вопросов (как и при сдаче экзамена в ГАИ). Количество ошибок, которые можно допустить, как правило – не более 4-х. В отдельных случаях используются специально оговоренные критерии оценки результативности теста ПДД.

### **3. Аппаратно-программные комплексы психодиагностики.**

При использовании компьютера в психологическом тестировании существенно облегчается обработка результатов, появляется возможность самостоятельного проведения тестирования испытуемым, который может выявить свои слабые стороны и улучшить свои результаты при помощи тестов-тренажеров. Типовой аппаратно-программный комплекс (АПК) психодиагностики позволяет проводить:

1) Тесты оценки профессионально важных психофизиологических качеств (ПВК).

Группа тестов по оценке ПВК водителей позволяет критериально определить психофизиологическое и психологическое соответствие обследуемого требованиям профессиональной деятельности водителя.

2) Дополнительные тесты.

Группа дополнительных тестов позволяет получить расширенную информацию как о психофизиологических показателях обследуемых, так и о потребностях, мотивации, особенностях характера и поведения, межличностных отношениях и других психологических характеристиках обследуемого. В зависимости от задач тестирования психолог может использовать дополнительные психофизиологические тесты для получения информации об особенностях психомоторной сферы обследуемого, для оценки его функционального состояния.

Личностные тесты.

Личностные тесты используются для получения информации об особенностях психологической сферы обследуемого водителя и для оценки его психоэмоционального состояния.

настоящее время принято тестировать, например, восприятие, внимание, память, интеллект, эмоциональное состояние, межличностные отношения. Психологическое тестирование используется как средство познания и развития личности. Результаты тестирования и их грамотная интерпретация (при наличии квалифицированного психолога) помогают принять правильное решение о наилучшем использовании данного водителя с учетом его личностных качеств. Организацию и проведение психофизиологического тестирования следует доверять только дипломированному специалисту психологу или психофизиологу, хорошо знающему вопросы профессионального отбора специфику водительского труда.

### **Технические средства контроля алкогольного опьянения.**

Количественный анализ алкоголя в выдыхаемом воздухе является важнейшим звеном процедуры освидетельствования на состояние алкогольного опьянения в медицинских учреждениях, в ГИБДД, а также

субъектах транспортной деятельности при проведении предрейсовых/послереисовых медицинских осмотров. Учитывая юридические последствия принимаемых на основании результатов анализа решений, не вызывают сомнения те высокие требования, которые предъявляются к достоверности получаемых результатов. Обеспечить эти результаты можно только применением современных профессиональных технических средств и точным соблюдением процедуры освидетельствования.

Доказательность результатов измерения содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе базируется на трех основных принципах:

достоверности (обеспечивается периодическими поверками приборов),

документированности (обычно под этим понимают возможность распечатки полученных результатов измерений),

датированности (фиксации результатов теста во времени).

свою очередь каждый из этих принципов определяется собственным набором показателей.

Приборы для определения содержания алкоголя в организме человека подразделяются на 3 группы по типу используемого датчика на алкоголь: приборы с полупроводниковыми датчиками, приборы с электрохимическими датчиками и приборы, основанные на инфракрасной спектроскопии.

**Приборы с полупроводниковыми датчиками**, как правило, используются для предварительной оценки количества алкоголя в дыхании. Они имеют температурную зависимость, лучше работают при комнатной температуре, не избирательны к алкоголю - могут реагировать на различные маломолекулярные соединения, содержащиеся в организме (такие как альдегиды, кетоны и др.), что вызывает появление так называемого «физиологического фона» (эндогенный алкоголь)

(показания прибора до 0,3-0,4 промилле при отсутствии алкоголя в организме). Приборы с полупроводниковыми датчиками достаточно надежные и недорогие приборы. Периодичность проверки чувствительности и калибровки приборов - не реже 1 раза в 2 месяца.

**Приборы с электрохимическим датчиком** избирательны к алкоголю, не имеют температурной зависимости, обладают хорошими метрологическими характеристиками и используются для точных измерений концентраций алкоголя в организме человека. Применяются там, где необходимо точное количественное определение содержания алкоголя в организме человека. Периодичность проверки чувствительности и калибровки приборов - 1 раз в 6 месяцев.

**Приборы с инфракрасными датчиками** являются точными и сложными газоаналитическими системами, в которых используется принцип газовой хроматографии, они применяются для доказательных определений концентрации алкоголя в организме человека. Эти приборы дорогие, сложные и требуют специального обучения для работы с ними. Периодичность проверки чувствительности и калибровки приборов - 1 раз в год.

Приборный контроль опьянения проводится специально назначенным работником АТО (вне зависимости от его квалификации), с использованием приборов, соответствующих требованиям технических нормативных правовых актов, и экспресс-тестов (тест-полосок, экспресс-пластин), предназначенных для определения наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ. Наличие или отсутствие состояния алкогольного опьянения определяется на основании показаний используемого технического средства измерения с учетом его допустимой погрешности.

Должностному лицу, применяющему технические средства контроля, следует знать его технические характеристики с тем, чтобы обеспечить необходимые условия (температурные, влажности), а также степень погрешности его измерения при вынесении заключения о наличии или отсутствии состояния опьянения обследуемого лица.

эксплуатации приборов могут допускаться лица, прошедшие соответствующий инструктаж и сдавшие зачет по знанию технических характеристик приборов, правил и условий их применения.

**6.2 Тестирование уровня профессионального мастерства водителя. Периодическая проверка водителей по знанию ПДД. Организация стажировки водителей в автотранспортной организации.**

**Ситуационное обучение водителей действиям в критических ситуациях. Методы экономичного вождения.**

**Тестирование уровня профессионального мастерства водителя.**

Профотбор водителей и их профподбор для работы по видам перевозочной деятельности и типу эксплуатируемых транспортных

средств производится обычно на основании анализа имеющегося у них опыта и стажа профессиональной деятельности (кадровый отбор).

Для водителей, впервые нанимаемых субъектом транспортной деятельности дополнительно может проводиться тестирование уровня профессионального мастерства, которое осуществляется путем прове-рок знаний ПДД и стажировочных поездок.

Основанием для этого может служить п.3 статьи 20 Федерального Закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», гласящий, что **юридическим лицам**, осуществляющим перевозки автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, предоставлено право в целях обеспечения безопасности дорожного движения:

устанавливать специальные правила;

предъявлять к водителям транспортных средств дополнительные требования.

Тестирование включает в себя следующие вопросы, каждый из которых позволяет оценить степень подготовки водителя:

- знание ПДД, действующих на данный момент (с учетом последних изменений и дополнений);

- способность водителя соблюдать ПДД при нормальной дорожной обстановке и его навыки ситуативной оценки обстоятельств: каких случаях следует пренебречь правилами, чтобы избежать ДТП;

- практика коммуникативных навыков на дороге: умение правильно интерпретировать и понимать сигналы участников дорожного движения;

умение правильно и безопасно начинать движение при любых дорожных условиях (во время гололеда, дождя, снега);

концентрация внимания и правильная оценка обстановки во-круг автомобиля;

соблюдение дистанции между соседними автомобилями (как двигающимися по сторонам, так и впереди идущими);

скорость реакции при оценке вероятности ДТП и правильный выход из аварийной обстановки;

знание правил по перевозке пассажиров, а также умение правильно транспортировать различные грузы.

Помимо тестирования профессиональных водительских компетенций проводится психологическое тестирование, которое оценивает следующие неблагоприятные свойства личности:

склонность к неоправданному риску;

потеря концентрации внимания во время вождения, быстрая отвлекаемость;

агрессивность по отношению к другим участникам дорожного движения;

неумение объективно оценивать ситуацию на дороге.

## **Порядок тестирования уровня профессионального мастерства водителя.**

**Первичная** проверка знаний Правил дорожного движения проводится до зачисления водителя в штат автотранспортной организации работниками службы БДД по экзаменационным билетам, разработанным ГУ ГИБДД МВД России.

Результаты проверок знаний заносятся в личную карточку водителя, которые при использовании компьютерных программ или других контрольно-экзаменационных электронных устройств могут оформляться отдельным протоколом.

Если при первичной проверке знаний Правил дорожного движения водитель получил неудовлетворительные оценки, то он на работу не принимается. Ему предоставляются три дня для подготовки и назначается повторно (не более трех попыток) первичная проверка знаний. При не прохождении первичной проверки водитель на работу в АТО не принимается.

**Повторная (периодическая)** проверка знаний Правил дорожного движения проводится ежегодно комиссией под председательством руководителя службы БДД. В состав комиссии назначаются руководители автоколонн, цеха, участка, специалисты по БДД, представители отдела эксплуатации и др. Состав комиссии и график проверки знаний Правил дорожного движения утверждается приказом по предприятию.

графиком проверки знаний водители должны быть ознакомлены за две недели до начала проверки под подпись.

Повторная проверка знаний Правил дорожного движения проводится в том же порядке, что и первичная проверка с оформлением протокола.

Водители, показавшие при повторной проверке неудовлетворительные знания Правил дорожного движения, обязаны после самоподготовки и получения консультаций в службе БДД в течение одной недели пройти повторную проверку знаний правил. Если водитель при повторной проверке вновь показал неудовлетворительные знания, то администрация АТО может перевести его на другие работы, в случае получения письменного согласия данного водителя.

После проведения теоретического тестирования проводится контрольный (стажировочный) проезд с водителем — наставником (специалистом по БДД), после чего составляется отзыв, подписанный лицом, ответственным за обеспечение безопасности движения. В случае положительного решения о приеме на работу водителя, отзыв прилагается к личному делу водителя.

## **Организация стажировки водителей в автотранспортной организации**

**Стажировка** водителей проводится с целью их адаптации к конкретным условиям работы в автотранспортной организации.

**Обязательная** часть стажировки предусмотрена требованиями Приказа Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7 (приложение 2,

1.3) - субъект транспортной деятельности обеспечивает проведение стажировок водителей транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта при переводе на новый маршрут или при переводе на новый тип (модель) транспортного средства.

**Рекомендуется** проводить стажировку следующих категорий водителей:

все водители автомобилей, вновь принимаемые на работу, связанную с перевозками пассажиров в АТО;

водители, переводимые на другой тип (модель) транспортных средств;

водители автобусов, переводимые на новый маршрут пассажирских перевозок;

водители автомобилей, переводимые на перевозку опасных грузов;

водители, переводимые на перевозку пассажиров;

водители, имеющие перерыв в работе более одного года;

при совершении водителем ДТП по своей вине.

Ранее подробные требования к стажировке содержались в руководящем документе РД-200-РСФСР-12-0071-86-12 «Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей», утвержденном Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 января 1986 года, и в отмененном приказе Минтранса РФ от 9 марта 1995г. № 27.

настоящий момент **субъект транспортной деятельности самостоятельно разрабатывает положение о стажировке водителей (или приказ), в котором указываются сроки стажировки водителей в зависимости от типа транспортного средства, стажа, класса категории вождения водителя.**

Положение о проведении стажировок, а также порядок их проведения на данный момент должным образом не утверждены. Вместе с тем, с целью реализации данного требования возможно использования руководящего документа Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 20.01.1986г. РД-200-РСФСР-12-0071-86-12.

Приведём **типовую** схему организации процедуры стажировки для водителей автобусов. Стажировка водителей автобусов состоит из двух частей: предмаршрутной и маршрутной.

**Предмаршрутная стажировка** складывается из теоретических и практических занятий, проводимых на учебных площадках или тестовых маршрутах. Продолжительность предмаршрутной стажировки может быть сокращена в соответствии с результатами проверки знаний и контрольной поездки, но не более чем наполовину. Решение о

сокращении объемов предмаршрутной стажировки принимается комиссией в составе специалиста по безопасности дорожного движения АТО, начальника службы эксплуатации, колонны и др.

Теоретические занятия проводятся специалистами, ответственными за обеспечение безопасности дорожного движения в АТО, и (или) водителями-наставниками. Практические занятия предмаршрутной стажировки проводятся водителем-наставником.

Каждый этап предмаршрутной стажировки завершается контрольной проверкой. Контрольная проверка теоретических знаний стажера проводится по пяти тестовым вопросам, отражающим содержание программы. Прошедшим контрольную проверку считается стажер, правильно ответивший на все вопросы. Контрольная проверка технических навыков и умений управления транспортным средством соответствующих типов осуществляется с помощью тестовых упражнений.

**Маршрутная стажировка** заключается в самостоятельном управлении автобусом водителем-стажером под контролем водителя-наставника. Длительность стажировки не может превышать 8 часов в день.

Целью маршрутной стажировки является подготовка к самостоятельной работе на конкретном маршруте(ах), транспортном средстве, информирование о скоростных нормативах, местах остановок, опасных участках, местах концентрации дорожно-транспортных происшествий, ранее возникших на данном маршруте(ах), опасных дорожно-транспортных ситуациях и действиях, необходимых для их предотвращения; закрепление знаний, умений и навыков безопасного управления транспортным средством.

При осуществлении маршрутной стажировки используется только тот тип подвижного состава, на котором предполагается дальнейшая работа водителя.

Маршрутная стажировка включает движение по маршруту без пас-сажиров и движение с пассажирами по расписанию.

Стажировка водителей завершается контрольной поездкой и собеседованием. В ходе контрольной поездки по маршруту, выбранному водителем-наставником и специалистом по безопасности дорожного движения, фиксируются ошибки (нарушение скоростного режима, дистанции и интервала и др.), допущенные стажером в ходе этой поездки. Количество и характер допущенных ошибок является основанием для принятия решения об успешности прохождения маршрутной стажировки. Такое решение принимается комиссией, в состав которой входят водитель-наставник, специалист по безопасности дорожного движения, начальник службы эксплуатации колонны, иные лица, деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения.

Успешное прохождение контрольных проверок является основанием для допуска водителей к самостоятельной работе. Обязательным

является указание марки автобуса и маршрута(ов), на которых водитель может осуществлять перевозки. Заключение и допуск водителя

самостоятельной работе оформляется в карточке (листке) стажирования. Если водитель-стажер неудовлетворительно оценивается хотя бы по одному из этапов стажировки (предмаршрутному или маршрутному), к самостоятельной работе он не допускается. При получении отрицательной оценки по результатам стажировки повторная оценка может проводиться только по тем разделам, по которым отмечены основные недостатки, приведшие к отказу. Сроки проведения повторной стажировки по укороченной программе устанавливаются по согласованию с администрацией АТО. При получении повторной отрицательной оценки дальнейшая стажировка проводится по полной первоначальной программе. В карточке (листке) стажирования оформляется мотивированный отказ в выдаче допуска.

случае отрицательной итоговой оценки после стажировки водителя - индивидуального предпринимателя мотивированный отказ составляется в 2 экземплярах, один из которых передается стажирuемому лицу, а другой хранится в архиве организации, производившей стажировку, в течение 3 лет. На последнем экземпляре должна стоять подпись водителя, подтверждающая получение им мотивированного отказа.

Водителю, не получившему допуск к управлению транспортным средством, в АТО может быть предложена другая работа (при ее необходимости), либо он подлежит увольнению в соответствии с действующим законодательством о труде. Опротестование отрицательной оценки по результатам стажировки производится в соответствии с действующим законодательством.

Выявленные в процессе стажировки недостатки и замечания к водителю должны в дальнейшем учитываться при проведении инструктажей, ежегодных занятий с водительским составом.

Водители-наставники. Водитель автобуса в период стажировки обязан выполнять указания водителя-наставника. Водители-наставники назначаются приказом по АТО из числа наиболее опытных, дисциплинированных водителей, не имевших дорожно-транспортных происшествий по их вине в течение 3 последних лет, не имевших в течение года до назначения нарушений ПДД и трудовой дисциплины, способных к деятельности по наставничеству, стаж работы на авто-бусе - не менее 5 лет. Водитель-наставник проходит обучение по программе и учебному плану в образовательных организациях, имеющих лицензию на подготовку водителей, и получает свидетельство установленного образца.

Основной задачей водителя-наставника является руководство стажировкой водителей, подготовка их к самостоятельной работе в конкретных организациях (подразделениях), осуществляющих перевозки



пассажиров и багажа, на конкретных маршрутах, транспортных средствах, а также закрепление и совершенствование умений и навыков, обеспечивающих безопасное управление транспортным средством. Водитель-наставник осуществляет информирование водителей-стажеров об опасных участках маршрута, опасных ситуациях, возникающих при их проезде, и действиях по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Водитель-наставник, предоставляя стажеру максимум самостоятельности, указывает ему на ошибки, анализирует их, особое внимание уделяет соблюдению правил дорожного движения, обеспечению безопасности пассажиров и других участников дорожного движения.

Водитель-наставник должен контролировать прохождение стажером предрейсового медицинского осмотра и получение путевой документации.

первый день стажировка на маршруте осуществляется в межпиковое время (с наименьшей интенсивностью движения транспортного потока).

случае если водитель будет осуществлять перевозки в ночное время (темное время суток), стажировка должна проводиться в тех же условиях. Управление автобусом в темное время суток проводится после проведения не менее 1/3 стажировочного времени в дневное время.

Водитель-наставник имеет право ходатайствовать перед руководством АТО о наказании водителей-стажеров за нарушения дисциплины, невыполнение порученных обязанностей, о продлении в случае необходимости срока стажировки, а также о сокращении срока стажировки в случае, если водитель-стажер показал достаточные навыки в управлении транспортным средством, знание маршрута и иные необходимые для обеспечения безопасности дорожного движения знания, умения и навыки.

Водитель-наставник, как правило, подчиняется начальнику службы эксплуатации, работает в тесном взаимодействии со специалистами службы (инженером) безопасности движения.

**Требования к подвижному составу.** Подвижной состав, выделенный для проведения стажировки, должен быть исправен, соответствовать техническим нормативам, иметь сиденье, обеспечивающее водителю-наставнику непосредственный контакт со стажером и видимость проезжей части, возможность лично вмешиваться в управление автобусом в случаях возникновения опасной ситуации.

**Ситуационное обучение водителей действиям в критических ситуациях. Методы экономичного вождения.**

Как уже отмечалось ранее в разделе 5.1, необходимо обучить водителя раннему распознаванию опасных ситуаций, знанию признаков их возникновения, прогнозированию развития ситуации, и, в завер-

шение, выполнению правильных действий, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Успешному решению этой задачи может способствовать метод ситуационного обучения, используемый в рамках повышения квалификации водителей в АТО. Анализ большого числа дорожно-транспортных ситуаций (ДТС) показал определенную общность в механизме их развития, позволил типизировать как сами ДТС, так и действия водителей.

Распознавание ситуации и выбор правильных действий в зонах повышенной опасности должны быть доведены у водителя до автоматизма, так чтобы для их осуществления не требовалось лишних затрат внимания и сил.

в процессе реальной профессиональной деятельности водитель постоянно наблюдает различные дорожные ситуации. Таким образом, происходит индивидуальное, стихийное формирование навыков безопасного управления автомобилем, являющееся, по существу, вариантом метода проб и ошибок, который принято называть процессом естественного самообучения водителя. У этого метода обучения есть одно важное свойство: ошибки водителя, как правило, сопровождаются тяжелым эмоционально отрицательным опытом. При этом сильные эмоциональные переживания, связанные с прогнозированием реальной угрозы жизни и здоровью, обеспечивают автоматизм прочного запоминания опасной ситуации и особенностей ее ранних стадий.

При ситуационном обучении происходит замена естественного процесса накопления опыта прогнозирования опасности искусственным, что компенсирует недостатки стихийного обучения.

Основное содержание ситуационного подхода применительно к деятельности водителя состоит из следующих последовательных элементов:

- 1 - анализ и описание дорожно-транспортных ситуаций, завершающихся ДТП;
- 2 - систематизация данных о действиях водителей, совершивших ДТП в разрезе типичных ДТП;
- 3 - подготовка и наглядное оформление обучающих материалов для водителей.

Ситуационный анализ является приемом, заключающимся в накоплении опыта по изучению опасных ситуаций, в которых уже оказывался кто-то другой. Задача заключается в том, чтобы при разборе типичной ситуации проследить во всех подробностях ее развитие, закончившееся происшествием, чтобы водитель мог представить себя на месте участника ситуации.

Анализируя происшествие необходимо со следующих позиций: что побудило участников движения неправильно оценить обстановку; что мог сделать каждый из них для предотвращения ДТП; что в данном конкретном примере типично и может часто повторяться в

других местах с другими водителями; как следует поступать для предотвращения аналогичных ситуаций.

По достаточно часто встречающимся опасным ситуациям, в которых ошибки водителей наиболее характерны, приводится по несколько примеров, достаточно близких между собой, подчеркивая общность причин и механизмов развития ситуации.

Обучение на основе ситуационных характеристик типичных участков повышенной опасности преследует цель дать водителю систематизированные знания о ситуациях, характерных для того или иного конкретного случая, что поможет ему правильно оценивать обстановку в подобных случаях, прогнозировать их развитие, предотвращая ДТП. Проведение обучения должно содержать общую характеристику опасности участка; условия, при которых участки данного типа становятся наиболее опасными; описание типичных ошибок водителей, а также действий, обеспечивающих безопасность при проезде участка.

Водитель, ознакомленный с материалом по представленной схеме, при приближении к типичному опасному участку дороги должен правильно оценить степень опасности и определить меры для обеспечения безопасного проезда этого участка.

Обучение на основе ситуационных характеристик маршрутов движения автотранспорта предполагает его изучение в обычных и сложных погодных условиях. Сама характеристика состоит из общего описания маршрута, в зависимости от степени опасности которого либо приводится краткая характеристика участков повышенной опасности, либо развернутое ситуационное описание для особо опасных участков. Последнее дается по схеме: причины опасности участка; факторы, повышающие опасность; причины происшествий на участке; рекомендации по безопасному проезду данного участка. Характеристики маршрутов движения составляются по данным опроса работников службы БДД, опытных водителей, хорошо знакомых с особенностями движения на маршруте, сведений ГИБДД и др.

современных условиях, при постоянном повышении цен на топливо, стиль вождения водителя является действенным способом экономии материальных и финансовых ресурсов.

профильной литературе содержится немало предложений и советов по этой теме причем все они сводятся к освоению разумного стиля вождения. Необходимо учитывать несколько общих рекомендаций.

Современные автомобили не нуждаются в прогреве двигателя, и начинать движение можно, как только мотор устойчиво заработал.

Экономичный стиль при разгоне требует ранних переключений на повышающие передачи. Самый экономичный диапазон работы двигателя лежит в пределах от 1500 до 2000 оборотов.

Динамичная езда может рассматриваться, как экономичный альтернативный стиль, если соблюдать ряд условий. Например, плавные ускорения на минимально возможных оборотах заменяются корот-

кими, энергичными разгонами. Потом следует длительный «выбег» практически без нажатия на педаль газа.

Крайне желательно попадать в ритм движения потока транспорта и избегать необоснованных резких ускорений и торможений. Отметим, что движение со скоростью потока также является и самым безопасным.

Для поездок на большие расстояния актуален выбор среднего диапазона скоростей (точные цифры определяются техническими характеристиками ТС, но в среднем, около 90 км/час, разумеется, с учетом требований ПДД).

Ездить с выключенным двигателем нельзя, это может привести к аварии. Большинство систем безопасности и различных агрегатов современного ТС работают только при включенном моторе.

Большое влияние на расход топлива оказывает техническое состояние ТС, наличие внешних элементов аэродинамического сопротивления, давление воздуха в шинах и др.

Для перехода на качественно новый, современный уровень экономии топлива в автотранспортной организации необходимо использование спутниковых навигационных систем и контроль при их помощи движения подвижного состава.

**Спутниковый мониторинг транспорта** - технология, применяемая в диспетчерских службах на транспорте, а также для решения задач транспортной логистики в системах управления перевозками (англ. TMS, Transportation management system) и автоматизированных системах управления автопарком (англ. FMS, Fleet Management System) для контроля фактических маршрутов транспортных средств при помощи спутников систем ГЛОНАСС/GPS.

транспортное средство устанавливается ГЛОНАСС/GPS терминал (регистратор), а также при необходимости дополнительные датчики (например, датчики уровня топлива, тревожная кнопка, голосовая связь, камера и др.)

Принцип работы заключается в отслеживании и анализе пространственных и временных координат транспортного средства. Существует два варианта мониторинга:

- **offline** - информация считывается по прибытию на диспетчерский пункт.

- **online** - с дистанционной передачей координатной информации

**offline** варианте дистанционная передача данных отсутствует. Это позволяет использовать более дешевые мобильные модули и отказаться от услуг операторов мобильной связи. Приборы способны отслеживать действия водителя, направленные на причинение помех процессу контроля, запоминая моменты пропадания и восстановления питающего напряжения и сигналов позиционирования. ГЛОНАСС/ GPS-регистратор предназначен для контроля параметров произве-

дённного транспортным средством рейса (рейсов), таких как: пробег; маршрут; время/дата начала работы; время/дата окончания работы; скорость на маршруте. По окончании рейса, либо отчётного периода (например, раз в неделю) водитель отключает GPS регистратор и сдаёт его диспетчеру. При подключении прибора к компьютеру GPS-регистратор автоматически передаёт данные о рейсе и сохраняет их, после чего память прибора автоматически очищается.

При **online** технологии на транспортном средстве устанавливается мобильный модуль, состоящий из следующих частей: приемник спутниковых сигналов, модули хранения и передачи координатных данных. Программное обеспечение мобильного модуля получает координатные данные от приемника сигналов, записывает их в модуль хранения и, по возможности, передает посредством модуля передачи. Модуль передачи позволяет передавать данные, используя беспроводные сети операторов мобильной связи, либо выделенные радиоканалы. Полученные данные анализируются и выдаются диспетчеру в текстовом виде или с использованием картографической информации.

Использование систем спутникового мониторинга повышает качество и эффективность работы корпоративного транспорта, и в среднем на 20-25% снижают расходы на топливо и содержание автопарка. Внедрение подобных систем даёт возможность глобального управления транспортными потоками в реальном масштабе времени, а субъекты транспортной деятельности могут экономить время, материальные ресурсы и оптимально планировать маршруты перевозок.

### **6.3 Контроль соблюдения требований безопасности при организации специальных перевозок.**

#### **6.3.1 Контроль соблюдения требований безопасности при организации специальных перевозок. Контроль выполнения требований инструкции водителем и должностными лицами. Контроль правильности оснащения и оформления транспортного средства.**

Одним из новых системообразующих документов в сфере безопасности перевозок пассажиров и грузов является Приказ Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7, которым утверждены «Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом и перечень мероприятий по подготовке работников, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе, а транспортных средств - к безопасной эксплуатации» (далее - Правила).

соответствии с п. 5 Правил при организации работы, направленной на обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов, субъект транспортной деятельности осуществляет выполнение и контроль соблюдения требований, установленных пунктом 5 настоящих

Правил, а также мероприятий, перечень которых указан в Приложении 2 к Правилам.

Приведем данный «Перечень мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» практически полностью, с комментариями.

**Мероприятия по подготовке работников, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - работники субъекта транспортной деятельности), к безопасной работе.**

Обеспечение прохождения профессионального отбора и профессиональной подготовки работников субъекта транспортной деятельности, замещающих должности, перечисленные в разделе I Перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств (утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 2008 г. №16) и иных работников, непосредственно связанных с движением транспортных средств.

Для водителей перевозящих опасные грузы необходимо соблюдение следующих требований:

- наличие национального водительского удостоверения соответствующей категории, выданного в Российской Федерации (пункт 2 статьи 20 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»);

- наличие свидетельства о подготовке водителя автотранспортного средства, перевозящего опасные грузы, выданного в соответствии приказом Минтранса России от 09.07.2012 г. №202 «Об утверждении Порядка выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки» (зарегистрирован в Минюсте России 07.09.2012г. № 25404);

- отсутствие медицинских противопоказаний; -  
успешное прохождение собеседования.

Для диспетчера необходимо наличие образования не ниже среднего профессионального, подтвержденного дипломом о среднем профессиональном образовании по направлению подготовки, входящему в укрупненную группу «Техника и технология наземного транспорта».

1.2. Обеспечение подготовки работников субъекта транспортной деятельности в соответствии с профессиональными и квалификационными требованиями к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Обеспечивается на основании требований профессиональных стандартов к работникам (профессиям и должностям) юридических лиц индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. В случае отсутствия соответствующего профессионального стандарта следует руководствоваться требованиями Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и других служащих (утвержден Постановлением Минтруда РФ от 21.08.1998г. № 37).

1.3. Проведение стажировок водителей транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта при переводе на новый маршрут или при переводе на новый тип (модель) транспортного средства.

Положение о проведении стажировок, а также порядок их проведения на данный момент должным образом не утверждены. Вместе с тем с целью реализации данного требования возможно использования руководящего документа Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 20.01.1986г. РД-200-РСФСР-12-0071-86-12.

1.4. Обеспечение водителей транспортных средств оперативной информацией по обеспечению безопасной перевозки путем проведения соответствующих инструктажей (организацию и содержание инструктажей см. далее в п. 6.3.2).

1.5. Обеспечение проведения обязательных медицинских осмотров водителей.

Медицинские осмотры проводятся в соответствии со статьей 23 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», их содержание и порядок рассматриваются далее в разделе 7 настоящего Пособия.

1.6. Мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

Мероприятия, направленные на совершенствование водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим, заключаются в теоретических и практических занятиях, проводимых в рамках повышения квалификации водителей с периодичностью, определенной законодательством, их содержание и порядок рассматриваются далее в разделе 7 настоящего Пособия.

1.7. Соблюдение условий работы водителей в соответствии с режимами труда и отдыха, установленными законодательством Российской Федерации, а также контроль за соблюдением указанных условий.

Соблюдение условий работы водителей в соответствии с режимом труда и отдыха достигается по средствам осуществления контроля как применением технических средств измерения (тахографов) так и без таковых (диспетчеризация) согласно требованиям приказа Минтранса России от 13.02.2013г. № 36.

**Мероприятия по подготовке транспортных средств к безопасной эксплуатации.**

Проверка соответствия транспортных средств по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и грузов.

Проверка наличия действующей разрешительной документации, необходимой для допуска к участию транспортного средства в дорожном движении в соответствии с законодательством Российской Федерации (свидетельство о регистрации транспортного средства, страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, лицензия на осуществление пассажирских перевозок, путевой лист, а также иные документы, необходимые для осуществления конкретных видов перевозок в соответствии с законодательством Российской Федерации).

Поддержание транспортных средств в технически исправном состоянии в соответствии с инструкцией по эксплуатации изготовителя транспортного средства.

Достигается за счет соблюдения инструкции по эксплуатации изготовителя транспортного средства, в том числе требований, относящихся к специализированному подвижному составу и дополнительному оборудованию ТС.

Проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств в порядке и объемах, определяемых технической и эксплуатационной документацией изготовителей транспортных средств.

В соответствии с пунктом 27 Правил субъект транспортной деятельности обязан обеспечить организацию технического обслуживания и ремонта используемых транспортных средств в соответствии с предписаниями изготовителя.

Транспортное средство, техническое состояние которого не соответствует требованиям безопасности, установленным «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», утвержденными постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993г. № 1090, не может допускаться к выполнению перевозок пассажиров и грузов без устранения выявленных несоответствий и повторного контроля технического состояния.

2.5. Проведение ежедневного контроля технического состояния транспортных средств перед выездом на линию с места стоянки и по возвращении к месту стоянки с соответствующей отметкой о технической исправности (неисправности) транспортных средств в путевом листе.



соответствии с пунктами 28 и 29 Правил субъект транспортной деятельности обязан обеспечить проведение предрейсового контроля технического состояния транспортного средства.

Запрещается выпуск на линию транспортных средств, не прошедших предрейсовый контроль технического состояния.

Сведения о проведенном контроле технического состояния транспортного средства и месте его проведения фиксируются в путевых листах. Контроль технического состояния транспортных средств при выпуске на линию (возврате с линии) обеспечивается работником субъекта транспортной деятельности, осуществляющим допуск транспортных средств к эксплуатации.

2.6. Обеспечение стоянки (хранения) транспортных средств, исключающее доступ к ним посторонних лиц, а также самовольное их использование водителями субъектов транспортной деятельности.

Субъект транспортной деятельности или уполномоченное им лицо проводит проверки соблюдения мероприятий, указанных в подпунктах 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 Перечня, в отношении должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, по мере необходимости, но не реже одного раза в квартал.

Субъект транспортной деятельности или уполномоченное им лицо проводит проверки соблюдения мероприятий, указанных в подпунктах 1.1, 1.2, 1.7, в отношении должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, по мере необходимости, но не реже одного раза в шесть месяцев.

### **6.3.2 Организация инструктажей водителей. Контроль знаний водителя, относящихся к перевозке**

Согласно требованиям Приказа Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7, утвердившим «Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», п.16:

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить водителей следующей **информацией**:

- о погодных условиях движения на маршруте;
- о местах организации отдыха и приема пищи, размещении объектов санитарно-бытового обслуживания;
- о местах стоянки транспортных средств;
- о телефонах дежурных частей подразделений Госавтоинспекции МВД России по маршруту движения;
- об особенностях обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий;
- о причинах и обстоятельствах возникновения ДТП, нарушений Правил дорожного движения, правил технической эксплуатации транспортных средств и других требований и норм безопасности до-

рожного движения, произошедших с участием водителей субъекта транспортной деятельности;

о расположении пунктов медицинской и технической помощи, диспетчерских пунктов управления движением транспортными средствами и о порядке связи с этими пунктами;

о действиях водителя в ситуациях, связанных с несоблюдением графика движения транспортного средства по независящим от него причинам;

о маршруте движения транспортного средства, перевозящего пассажиров, условиях и режимах движения на маршруте, местах концентрации ДТП на маршрутах регулярных перевозок пассажиров;

о порядке определения полной и осевой массы транспортного средства, о правилах загрузки транспортных средств и проведения ве-сового и габаритного контроля при перевозке грузов.

Данная информация, указанная в п.16 Правил, должна доводиться до водителей путем проведения вводного, предрейсового, сезонного, специального инструктажей.

**Вводный инструктаж** проводится со всеми водителями при приеме их на работу независимо от уровня квалификации и стажа работы. В тематику вводного инструктажа включаются следующие вопросы:

общие сведения о субъекте транспортной деятельности (размер и структура парка транспортных средств, виды осуществляемых перевозок);

требования по организации и безопасной эксплуатации транспортных средств, предъявляемые к водителю, осуществляющему деятельность у данного субъекта транспортной деятельности;

правила внутреннего трудового распорядка;

порядок прохождения предрейсового и послерейсового медицинских осмотров;

порядок прохождения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства;

нормы загрузки транспортных средств (для пассажирских перевозок - пассажировместимость);

особенности обслуживания лиц с ограниченными возможностями здоровья или инвалидов с нарушениями функций опорно-двигательного аппарата, зрения, слуха (для пассажирских перевозок);

основные данные об аварийности на маршрутной сети, обстоятельствах и причинах преобладающих видов ДТП;

документы, необходимые для осуществления перевозок пассажиров и (или) грузов.

**Предрейсовый инструктаж** проводится:

при отправлении водителя по маршруту движения впервые;

при перевозке детей;

при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

тематику предрейсового инструктажа включаются следующие вопросы:

протяженность маршрута, дорожные условия, наличие опасных участков и мест концентрации ДТП, особенности организации дорожного движения;

конечные, промежуточные пункты маршрута, места отдыха, приема пищи, смены водителей (при необходимости), стоянки транспортных средств;

расположение на маршруте пунктов медицинской и технической помощи, постов Госавтоинспекции МВД России, диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций;

условия работы водителя при увеличении интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков;

безопасность движения в период каникул учащихся;

информация об изменениях в организации перевозок, об особенностях проезда железнодорожных переездов, путепроводов и других искусственных сооружений, пользования паромными переправами и наплавными мостами;

меры предосторожности при преодолении затяжных спусков и подъемов;

действия водителя в ситуациях, связанных с несоблюдением графика движения транспортного средства по независящим от него причинам (при перевозке пассажиров по регулярным маршрутам);

особенности посадки, высадки и перевозки лиц с ограниченными возможностями здоровья или инвалидов с нарушениями функций опорно-двигательного аппарата, зрения, слуха, применительно к конкретному маршруту движения (при перевозке пассажиров);

особенности подачи автобуса к месту посадки пассажиров (при перевозке детей);

особенности посадки и высадки детей, их перевозки, взаимодействия водителя с лицами, сопровождающими детей (при перевозке детей).

**Сезонные инструктажи** проводятся со всеми водителями два раза год - в весенне-летний и осенне-зимний периоды.

тематику сезонных инструктажей включаются вопросы, определяющие особенности эксплуатации и управления транспортными средствами в весенне-летний и осенне-зимний периоды, а также связанные с обеспечением безопасности дорожного движения в сложных по-годных и дорожных условиях.

**Специальный инструктаж** проводится со всеми водителями при необходимости срочного доведения до них информации в случаях:

вступления в силу нормативных правовых актов, положения которых влияют на профессиональную деятельность водителей;

изменения маршрута движения и условий движения, влияющих на безопасность дорожного движения;

получения информации о ДТП с человеческими жертвами, значительным материальным и экологическим ущербом;

совершения и (или) угрозы совершения террористических актов.

При проведении инструктажа дается оценка сложившейся ситуации и порядок необходимых действий водителя.

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

Субъектом транспортной деятельности осуществляется документальный учет сведений о лицах (фамилия, имя, отчество, занимаемая должность), проходивших и проводивших инструктаж, виде инструктажа и дате его проведения. Результаты этого учета хранятся субъектом транспортной деятельности в течение не менее трех лет.

### **6.3.3 Перевозка опасных грузов.**

Согласно определению из ПДД РФ (утв. постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993г. № 1090), п.1.2:

«Опасный груз» - вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (**ДОПОГ**) было разработано в Женеве 30 сентября 1957 года под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и вступило в силу 29 января 1968 года.

Аббревиатура ДОПОГ употребляется в русскоязычных документах, и составлена из сокращенных слов названия «Дорожная Перевозка Опасных Грузов».

в европейских странах употребляется аббревиатура «ADR», в основе которой лежит название документа на английском языке – «European Agreement on Transport of Dangerous Goods on Road» (дословно: Европейский договор о транспортировке опасных грузов по дорогам).

настоящее время Договаривающимися сторонами Соглашения являются: Австрия, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Испания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, **Российская Федерация**, Румыния, Словакия, Словения, Соединённое Королевство, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Эстония, Югославия.

ДОПОГ (ADR) применяется к перевозкам опасных грузов, осуществляемых через территорию **по крайней мере двух** из вышеперечисленных Договаривающихся сторон.

ДОПОГ представляет собой Соглашение между государствами и не предусматривает наличие какого-либо общего органа для обеспечения соблюдения его положений.

На практике проверки на автомагистралях осуществляются договаривающимися сторонами, и несоблюдение положений Соглашения может привести к возбуждению национальными органами иска против нарушителей в соответствии с их внутригосударственным законодательством.

самом Соглашении ДОПОГ не предусматривается в этой связи никаких санкций.

нашей стране, на основе положений и требований международного Соглашения ДОПОГ, Приказом Министерства транспорта РФ от 8 августа 1995г. № 73 утверждены «Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» (**ПОГАТ**), требования которых действительны только на территории России.

соответствии с ДОПОГ «Опасные грузы» (далее- ОГ) означают вещества и изделия, которые не допускаются к перевозке согласно ДОПОГ или допускаются к ней только с соблюдением предписанных ДОПОГ условий (гл. 1.2 ДОПОГ).

Документом, регламентирующим классификацию опасных грузов РФ, является Государственный стандарт «Грузы опасные, Классификация и маркировка» (ГОСТ 19433-88). Критерием для классификации опасных грузов являются вид и степень опасности груза, которые определяются по показателям, установленным стандартом.

Класс груза определяется основным (единственным и приоритетным, выявленным по таблице) видом опасности.

Отнесение к подклассам проводится по критериям, определенным ГОСТом для каждого класса. Категории определяются наличием или отсутствием дополнительных видов опасности, группы – физическими свойствами (2 класса), категорией упаковки (7 класс) и др.

Фактически в Российской Федерации применяется две классификации ОГ - по ДОПОГ и по ГОСТ 19433-88. Так как международный документ, ратифицированный Российской Федерацией, является приоритетным по отношению к внутреннему документу, предпочтение в классификации опасных грузов (как минимум в части транспортировки автомобильным транспортом) отдается ДОПОГ.

Действующий в настоящее время порядок, разделяет перевозки ОГ на два вида - для собственных нужд предприятий и по договору. В первом случае применяются требования ПОГАТ, во втором - требования ДОПОГ. Порядок осуществления перевозок опасных

грузов, предусмотренный этими нормативными актами отличается, в том числе и классами.

Согласно ПОГАТ различают 9 классов опасности с подклассами, по ДОПОГ - 13 классов, на подклассы разделён лишь 1-й класс.

соответствии с ДОПОГ предусматриваются следующие классы опасных грузов:

класс 1 Взрывчатые вещества и изделия;

класс 2 Газы;

класс 3 Легковоспламеняющиеся жидкости;

класс 4.1 Легковоспламеняющиеся твердые вещества, само-реактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества;

класс 4.2 Вещества, способные к самовозгоранию;

класс 4.3 Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой;

класс 5.1 Окисляющие вещества;

класс 5.2 Органические пероксиды;

класс 6.1 Токсичные вещества;

класс 6.2 Инфекционные вещества;

класс 7 Радиоактивные вещества;

класс 8 Коррозионные вещества;

класс 9 Прочие опасные вещества и изделия.

Каждой позиции в различных классах присвоен номер ООН (Организация Объединенных Наций) вещества. Присвоение номеров ООН веществ осуществляется в соответствии с Типовыми правилами, утвержденными ООН и реализованными в качестве Международных со-глашений, в том числе ДОПОГ.

Из-за большого объема справочной информации в данном Пособии *не приводятся* классификационные коды ОГ, определения классов и подклассов ОГ, требования к упаковке, маркировке ОГ, требования к транспортным средствам и др.

Найти данные сведения можно в соответствующем пособии, либо в профильной литературе. Рекомендуется также посетить интернет-портал «Опасный груз» - объединение участников рынка опасных веществ

изделий по адресу <http://www.pogt.ru/>, где можно найти актуальную информацию, сведения об обучении и соответствующие сервисы.

**Общие требования к дорожной перевозке опасных грузов.** В соответствии с пунктом 3 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272, перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными приложениями А и В ДОПОГ. Вместе с тем, требования ПОГАТ применяются только в части, не противоречащей приложениям А и В ДОПОГ.

Необходимо учитывать, что при осуществлении перевозок опасных грузов во внутригосударственном и международном сообщении ряд положений ДОПОГ по отдельным их видам могут не применяться.

Кратко перечислим **перевозки опасных грузов, при осуществлении которых положения ДОПОГ не применяются** (полный перечень таких перевозок приведен в разделе 1.1.3 «Изъятия» главы 1.1 Приложения А ДОПОГ):

- перевозки, осуществляемые частными лицами, когда опасные грузы упакованы для розничной продажи и предназначены для их лично-го потребления, использования в быту, досуга или спорта, при условии что приняты меры для предотвращения любой утечки содержимого в обычных условиях перевозки;

- перевозки, осуществляемые компетентными органами для проведения аварийно-спасательных работ (или под надзором этих органов),

частности автомобилями техпомощи, перевозящими потерпевшие аварию или неисправные транспортные средства, содержащие опасные грузы;

перевозки машин и механизмов, содержащих опасные грузы в их внутреннем или эксплуатационном оборудовании;

перевозки, осуществляемые предприятиями в дополнении к их основной деятельности (например, доставка грузов на строительные, инженерно-технические объекты и др.), в количестве не более 450 литров на единицу тары и без превышения максимальных количеств, указанных

подразделе 1.1.3.6 Приложения А ДОПОГ. Это условие не распространяется на перевозки, осуществляемые предприятиями для собственного снабжения либо для внутреннего или внешнего распределения;

срочные перевозки, осуществляемые с целью спасения людей или защиты окружающей среды, при условии, что приняты все меры для обеспечения полной безопасности таких перевозок;

перевозки газов, содержащихся в топливных баках транспортного средства, осуществляющего транспортную операцию, и предназначенных для обеспечения тяги или для функционирования любого оборудования транспортного средства (например, холодильного);

перевозки топлива, содержащегося в топливных баках транспортного средства, осуществляющего транспортную операцию, и предназначенного для обеспечения тяги или для функционирования любого оборудования транспортного средства и др.

Требования ДОПОГ не распространяются также на перевозки **ограниченного количества** опасных веществ и изделий на одной транспортной единице (в ДОПОГ - Максимальное общее количество на транспортную единицу), при условии принятия необходимых мер по обеспечению безопасности таких перевозок. Пороговые значения этого показателя могут быть установлены с учетом вида опасных веществ и изделий и условий их перевозки.

Например, при перевозках наиболее распространенных опасных гру-зов, таких как дизельное топливо (№ ООН 2102), керосин (№ ООН 1223), относящихся к транспортной категории 3, максимальное количество на одну транспортную единицу составляет 1000 литров, а при перевозках бензина моторного (№ ООН 1203, транспортная категория 2) максималь-ное количество на одну транспортную единицу составляет 333 литра.

Согласно Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств (Постановление Правительства РФ № 720 от 10.09.2009 г.) **конструкция ТС с опасным грузом** должна соответствовать требований Правил ЕЭК № 105 (см. Приложение №6 п.2.6 Техрегламента или ДОПОГ часть 9).

На каждом транспортном средстве, перевозящем ОГ, должны быть размещены **информационные табло** (знаки опасности и таблички) и соответствующая маркировка.

Табло должны соответствовать предписанным знакам опасности и должны удовлетворять установленным техническим требованиям.

Каждое транспортное средство, перевозящее опасные грузы, долж-но быть снабжено предметами снаряжения для общей и индивидуаль-ной защиты. **Предметы снаряжения** выбираются в соответствии с номером знака опасности перевозимого груза. Номера знаков указаны в транспортном документе на груз.

Для перевозки опасных грузов требуется обязательное использо-вание определенного типа **транспортного оборудования** в соответ-ствии с положениями глав 7 и 8 ДОПОГ.

При **размещении груза** на транспортном средстве должны соблю-даться значения весовых и габаритных параметров, установленных Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, а также обе-спечиваться условия равномерного распределения массы груза по всей площади платформы или кузова транспортного средства, контейнера.

#### **Транспортно-сопроводительная документация.**

На транспортном средстве у водителя, осуществляющего перевоз-ки опасных грузов, должны находиться следующие документы:

Транспортная накладная. Введена для различных грузов, в том числе опасных, согласно Правилам перевозки грузов автомобильным транспортом. При осуществлении международных перевозок приме-няется Международная товарно-транспортная накладная CMR. Транс-портная накладная заполняется грузоотправителем в соответствии с требованиями раздела 5.4.1 Приложения А ДОПОГ.

Письменная инструкция, которая определяет порядок действия водителя (иных членов экипажа) в случае аварии, а также меры, при-нимаемые в чрезвычайной ситуации. Документ предусмотрен



ДОПОГ, предоставляется перевозчиком до начала рейса, является обязательными и должен находиться в легкодоступном месте.

Удостоверение личности каждого члена экипажа транспортного средства, с фотографией. Например, паспорт гражданина РФ или заграничный паспорт (в случае международных перевозок).

Свидетельство ДОПОГ о подготовке водителя (ДОПОГ-свидетельство).

Выдается в порядке определенном приказом Минтранса России от 09.07.2012г. № 202. ДОПОГ-свидетельство выдается по положительным результатам аттестации в экзаменационных комиссиях, созданных Минтрансом России, которому предшествовало обучение в образовательных учреждениях, имеющих допуск Ространснадзора к данному виду деятельности. ДОПОГ-свидетельства выдаются в территориальных органах Ространснадзора (УГАДН) сроком на пять лет.

Свидетельство о допущении транспортного средства к перевозкам некоторых опасных грузов.

Указанное свидетельство выдается на транспортные средства ЕХ/II, ЕХ/III, FL, OX, AT, MEMU органами ГИБДД МВД России в соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 г. № 3 «О Полиции» и приказом МВД России от 07.12.2000 г. № 1240. Срок действия этого документа - до истечения срока действительности талона о техническом осмотре, но не более чем 1 год.

Водительское удостоверение на право управления транспортным средством выданное в Российской Федерации.

Регистрационные документы на данное транспортное средство.

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

Страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности (ОСАГО) владельца транспортного средства, выданного в соответствии с требованиями Федерального закона от 25.04.2002 г. № 40.

Путевой лист с отметкой «Опасный груз», выполненной красным цветом в верхнем левом углу, и указанием в графе «особые отметки» номера опасного груза (№ ООН). Путевой лист должен соответствовать требованиям приказа Минтранса России от 18.09.2008г.

152.

**Специальное разрешение** на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов.

О последнем – подробнее. Главой 1.10 ДОПОГ вводится понятие «**грузы повышенной опасности**», перевозка которых требует обеспечения дополнительных мер безопасности. Следует обратить внимание

на различие используемых терминов «грузы повышенной опасности» в ДОПОГ и «особо опасные грузы» в ПОГАТ - это абсолютно различные понятия и не могут быть использованы как синонимы.

Согласно ДОПОГ грузами повышенной опасности являются грузы, которые могут быть использованы не по назначению, а в террористических целях, и, следовательно, привести к серьезным последствиям, таким как многочисленные людские жертвы, массовые разрушения или, особенно в случае грузов класса 7, массовые социально-экономические потрясения. Перечень грузов повышенной опасности их количество, за исключением класса 7, приводится в таблице 1.10.3.1.2 ДОПОГ. При перевозке «грузов повышенной опасности» должны применяться устройства, оборудование или системы защиты от угона автотранспортного средства, хищения его груза, а также приниматься меры для обеспечения того, чтобы эти устройства, оборудование или системы всегда находились в исправном и рабочем состоянии. Применение этих мер защиты не должно ставить под угрозу проведение аварийных мероприятий.

Перевозчики, грузоотправители и другие участники перевозки грузов повышенной опасности или радиоактивных материалов повышенной опасности, должны принимать, применять и соблюдать определённый **план обеспечения безопасности**.

соответствии со ст. 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г.

257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» и Приказа Минтранса РФ от 04.07.2011г. № 179 при перевозке ОГ, относящихся к грузам повышенной опасности, необходимо получить **специальное разрешение**.

Специальное разрешение выдается на срок, не превышающий одного года.

#### **6.3.4 Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов.**

Требования к организации движения транспортных средств, перевозящих крупногабаритные и тяжеловесные грузы, устанавливаются «Правилами обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом...» введенными приказом Минтранса России от 15.01.2014 г. № 7.

Перевозка крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов возможна в случаях, когда груз не может быть разделен на части без риска его повреждения.

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

Для перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов используются транспортные средства (в том числе составы транспортных средств), оснащенные системой автоматического (аварийного)

торможения, которые соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании.

Для обеспечения безопасности при перевозке крупногабаритных (или) тяжеловесных грузов и информирования других участников дорожного движения о его габаритах, перечисленных в таблице, необходимо использование автомобилей прикрытия.

Габаритные			средств грузоснабжения			груз		

**Автомобиль прикрытия** должен двигаться:

1) перед транспортным средством:

на безопасном для движения расстоянии (с учетом установленной скорости движения), уступом с левой стороны по отношению к транспортному средству, перевозящему крупногабаритный и (или) тяжело-весный груз, таким образом, чтобы его габарит по ширине выступал за габарит сопровождаемого транспортного средства с информационным светоотражающим или световым табло, указанным в пункте 56 Правил, обращенным вперед;

развернутым устройством для определения высоты искусственных сооружений и других инженерных коммуникаций при высоте транспортного средства с грузом или без груза свыше 4,5 метра;

2) позади транспортного средства с информационным светоотражающим или с внутренним освещением табло, указанным в пункте 54 настоящих Правил, обращенным назад.

Использование автомобиля прикрытия позади транспортного средства необходимо также в случаях, когда свес груза за задний габарит транспортного средства составляет более четырех метров независимо от прочих параметров транспортного средства с грузом.

В случаях, когда ширина транспортного средства превышает пять метров или длина транспортного средства превышает 35 метров, или когда на двухполосных дорогах при движении крупногабаритного транспортного средства ширина проезжей части для встречного движения составляет менее трех метров, необходима разработка **проекта организации дорожного движения** по маршруту или участку маршрута.

Указанный проект должен содержать следующие сведения:

- схема и описание маршрута движения;
- характеристики и параметры транспортных средств, участвующих в движении;
- схема(ы) размещения и крепления груза;
- график движения по маршруту с учетом интенсивности дорожного движения;
- схемы организации движения и прикрытия на участках, имеющих ограниченную видимость, и места, указанные в графе «Особые условия» специального разрешения, утвержденного приказом Минтранса России от 24.07.2012г. № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных (или) крупногабаритных грузов», с указанием расположения автомобилей прикрытия, схемы изменения организации дорожного движения;

порядок проезда наиболее сложных участков маршрута (поворотов, перекрестков, железнодорожных переездов, сужений проезжей части, участков с выездом на полосу встречного направления движения и с ограниченной видимостью) с нанесенной на схему траектории движения;

места осуществления контрольных промеров габаритов искусственных сооружений и коммуникаций в процессе перевозки;

информация о необходимости полного или частичного прикрытия движения на участках дороги;

места остановок и стоянок для отдыха и пропуска попутных (встречных) транспортных средств.

Изложенные в проекте сведения должны подтверждаться фотоматериалами, отражающими реальное состояние объектов дорожной инфраструктуры.

Проект организации дорожного движения подается субъектом транспортной деятельности в уполномоченный орган по выдаче специального разрешения в порядке, определенном приказом Минтранса России от 24.07.2012г. № 258. При необходимости выполнения специального проекта на перевозку крупногабаритных и (или) тяжело-весных грузов проект организации дорожного движения включается составной частью в специальный проект. Уполномоченный орган по выдаче специального разрешения представляет данный проект в подразделение Госавтоинспекции МВД России, осуществляющее согласование специального разрешения.

Размещение и крепление крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза на транспортном средстве должно соответствовать схеме крепления груза, разработанной его производителем.

Крайние точки габаритов груза (длина, ширина) и (или) транспортного средства должны обозначаться опознавательным знаком «Крупногабаритный груз» и мигающими фонарями (сигналами) желтого или оранжевого цвета.

Скорость движения крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, транспортных средств, перевозящих крупногабаритные и (или) тяжеловесные грузы, устанавливается с учетом дорожных условий в порядке, определенном приказом Минтранса России от 24.07.2012г. № 258.

Во время перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов запрещается:

- отклоняться от установленного в специальном разрешении маршрута;

превышать указанную в разрешении скорость движения;

осуществлять движение во время гололеда, снегопада, а также при метеорологической видимости менее 100 метров;

осуществлять движение по обочине дороги, если такой порядок не определен условиями перевозки;

останавливаться вне специально обозначенных стоянок, расположенных за пределами проезжей части;

продолжать перевозку при возникновении технической неисправности транспортного средства, угрожающей безопасности движения, а также при смещении груза либо ослаблении его крепления.

В случае если во время движения возникли обстоятельства, требующие изменения маршрута движения, субъект транспортной деятельности обязан получить специальное разрешение по новому маршруту установленном порядке.

### **6.3.5 Перевозка пассажиров. Особенности обеспечения безопасности движения на регулярных междугородных, городских, при-городных маршрутах, при разовой перевозке пассажиров; при перевозке детей.**

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек подлежат обязательному лицензированию.

Лицензирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом регулируется:

Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ (в ред. от 14.10.2014

№ 307-ФЗ) «О лицензировании отдельных видов деятельности»;

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

Приказом Минтранса России от 29.04.2013 № 144 (в ред. от 23.07.2014). «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек...».

Соответствующие нормативные требования, порядок получения лицензии, который включает несколько этапов, рассмотрены в разделе 2.2 настоящего Пособия.

Перевозка пассажиров автобусами на территории Российской Федерации регламентируется:

Федеральным законом от 08.11.2007г. № 259-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 г. № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (с изменениями и дополнениями от 09.06.2014 № 528)

Обеспечение безопасных условий организации **регулярных перевозок** пассажиров (на междугородных, городских, пригородных маршрутах) осуществляется согласно требованиям «Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом...», введенных приказом Минтранса России от 15.01.2014 г. №

Классификация автобусных маршрутов устанавливается согласно «Уставу автомобильного транспорта...».

В соответствии с п. 5 Правил при организации работы, направленной на обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов, субъект транспортной деятельности осуществляет выполнение и контроль соблюдения требований, установленных пунктом 5 настоящих Правил, а также мероприятий, перечень которых указан в Приложении 2 к Правилам (рассмотрены в п. 6.3.1 настоящего Пособия).

**Разовая перевозка пассажиров** проводится согласно требованиям раздела 3 «Перевозка пассажиров и багажа по заказу» Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

#### **Обеспечение безопасности перевозок пассажиров в особых условиях**

К особым условиям перевозок пассажиров относятся:

- 1) перевозки по зимникам, в условиях бездорожья, переправам через водные преграды;
- 2) перевозки по маршрутам, проходящим в горной местности, с резкими изменениями направлений в плане и затяжными продольными уклонами и имеющие в совокупности следующие особенности: продольные уклоны величиной более 60% и протяженностью 2 км и более;

кривые с радиусами в плане менее 100 метров в количестве шести и более на 1 км;  
выпуклые кривые продольного профиля с радиусами менее 1500 метров и вогнутые кривые с радиусами менее 1200 метров;  
расстояние видимости поверхности дороги менее 60 метров и встречного автомобиля - менее 120 метров;

3) маршруты, проходящие по трудным участкам пересеченной местности.

Перевозки пассажиров по маршрутам, проходящим по зимникам, условиях бездорожья, переправам через водные преграды (пере-правные сооружения некапитального типа: паромные переправы и наплавные мосты; природные объекты, обустроенные для переправы транспортных средств и пешеходов: ледовые переправы, переправы вброд), осуществляются только при условии уведомления организа-ций, осуществляющих эксплуатацию зимников, переправ, по которым предполагается осуществить перевозку.

Водители, осуществляющие переправу через водные преграды и движение по зимникам, обязаны выполнять указания работников, от-ветственных за эксплуатацию этих переправ и зимников, сделанные в пределах их компетенции.

**Переправа транспортных средств через водные преграды** долж-на производиться в соответствии с требованиями нормативных право-вых и нормативно-технических актов, устанавливающих порядок и правила безопасности при эксплуатации водных преград.

Перевозка пассажиров через ледовые переправы запрещается, за исключением районов, расположенных в 1-ой дорожно-климатиче-ской зоне, при условии массы-брутто транспортного средства в три раза меньше допустимой нагрузки на лед и температуре воздуха ниже минус 20 по Цельсию. Решения о пропуске транспортных средств по ледовой переправе, моменте открытия (закрытия) движения прини-маются эксплуатирующей ее организацией. Решение о пропуске (об отказе в пропуске) автобусов принимает руководитель эксплуатирую-щей организации.

Технические требования к наплавным мостам, в том числе эксплуа-тируемым в период ледостава, определяются в соответствии с законо-дательством о техническом регулировании.

Решение о движении по наплавному мосту транспортных средств, перевозящих группы людей, принимается органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного само-управления, в ведении которых находится автомобильная дорога и ко-торыми принято решение об открытии наплавного моста.

темное время суток (промежуток времени от конца вечерних су-мерек до начала утренних сумерек) въезды (выезды) на переправах через водные преграды, границы трассы переправы, места посадки-высадки пассажиров должны иметь искусственное освещение (для ледовых переправ допускается установка вех со светоотражающей маркировкой). При отсутствии надлежащего освещения переправ движение транспортных средств в темное время суток по переправе запрещается.

Переправы через водные преграды должны быть оборудованы пло-щадками для высадки и посадки пассажиров с заездными местными уширениями проезжей части для транспортных средств, шлагбаума-ми, техническими средствами организации дорожного движения в со-ответствии с действующими правилами эксплуатации этих переправ.

Перед каждым въездом на переправу через водную преграду долж-ны быть размещены доступные для обозрения информационные ма-териалы с указанием правил пользования переправой, ее технических характеристик и режима работы, наименованием, адресом и номером телефона организации, эксплуатирующей переправу.

Транспортные средства, выполняющие перевозки пассажиров по маршрутам регулярных перевозок, осуществляют движение по пере-праве через водную преграду без очереди в соответствии с расписа-нием их движения.

Расписание движения на маршрутах регулярных перевозок, осу-ществляемых с использованием переправ через водные преграды, должно быть увязано с режимом работы этих переправ и предусма-тривать достаточное время на осуществление переправы, включая вы-садку и посадку пассажиров.

Движение по переправам через водные преграды осуществляется

соответствии правилами пользования переправой, установленными эксплуатирующей организацией.

Перевозка пассажиров на участках маршрута с особыми условиями движения допускается при условии соответствия параметров геоме-трических элементов и транспортно-эксплуатационных показателей участков автомобильных дорог, их конструктивных элементов, защит-ных дорожных сооружений, искусственных дорожных сооружений и элементов обустройства, параметров их ремонта

требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании и законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

По маршрутам, проходящим в горной местности, запрещается эксплуатация сочлененных транспортных средств.

**Перевозка организованной группы детей автобусами.** Основным нормативным актом, устанавливающим требования по обеспечению безопасности перевозок организованных групп детей, в том числе детей-инвалидов (далее - группа детей), автобусами в городском, пригородном или междугородном сообщении является Постановление Правительства РФ от 17.12.2013 № 1177 (ред. от 23.06.2014) «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами»

Для осуществления организованной перевозки группы детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен в установленном порядке к участию в дорожном движении и оснащен в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Для осуществления организованной перевозки группы детей необходимо наличие ряда документов, оригиналы которых хранятся затем

АТО в течение 3 лет после осуществления каждой организованной перевозки группы детей. Руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, обеспечивает наличие и передачу не позднее, чем за 1 рабочий день до начала перевозки ответственному (старшему ответственному) за организованную перевозку группы детей копий документов, предусмотренных Правилами организованной перевозки группы детей автобусами».

Руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения:

за 2 рабочих дня до организованной перевозки группы детей обеспечивает передачу водителю (водителям) утвержденные руководителем или должностным лицом субъекта транспортной деятельности, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения, копии графика движения и схемы маршрута;

за 1 рабочий день до организованной перевозки группы детей обеспечивает передачу водителю (водителям) копий документов, предусмотренных Правилами организованной перевозки группы детей автобусами». При осуществлении перевозки 2-мя и более автобусами каждому водителю также передаются копии списка назначенных сопровождающих (с указанием фамилии, имени, отчества каждого сопровождающего, его телефона), списка детей (с указанием фамилии, имени, отчества и возраста каждого ребенка (для автобуса, которым он управляет), и сведения о нумерации автобусов при движении.

управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории «D» или «D1» не менее 1 года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права

управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения.

Руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, обеспечивает в установленном порядке подачу заявки на сопровождение автобусов автомобилями подразделения Госавтоинспекции.

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

При организованной перевозке группы детей в междугородном сообщении организованной транспортной колонной в течение более 3 часов согласно графику движения руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, обеспечивает сопровождение такой группы детей медицинским работником.

При неблагоприятном изменении дорожных условий (ограничение движения, появление временных препятствий и др.) и (или) иных обстоятельствах, влекущих изменение времени отправления, руководитель или должностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, обеспечивает принятие мер по своевременному оповещению роди-



телей (законных представителей) детей, сопровождающих, медицин-ского работника (при наличии медицинского сопровождения) и соот-ветствующее подразделение Госавтоинспекции (при сопровождении автомобилем (автомобилями) подразделения Госавтоинспекции).

Руководитель или должностное лицо субъекта транспортной де-ятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, обеспечивает назначение в каждый автобус, осуществляю-щий перевозку детей, сопровождающих, которые сопровождают детей при перевозке до места назначения.

Количество сопровождающих на 1 автобус назначается из расче-та их нахождения у каждой двери автобуса, при этом один из сопро-вождающих является ответственным за организованную перевозку группы детей по соответствующему автобусу и осуществляет коорди-нацию действий водителя (водителей) и других сопровождающих в указанном автобусе.

случае если для осуществления организованной перевозки груп-пы детей используется 2 и более автобуса, руководитель или долж-ностное лицо субъекта транспортной деятельности, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, назначает старшего ответственного за организованную перевозку группы детей и коорди-нацию действий водителей и ответственных по автобусам, осущест-вляющим такую перевозку.

Нумерация автобусов при движении присваивается руководителем или должностным лицом субъекта транспортной деятельности, ответ-ственным за обеспечение безопасности дорожного движения.

Медицинский работник и старший ответственный за организо-ван-ную перевозку группы детей должны находиться в автобусе, замыка-ющем колонну.

случае нахождения детей в пути следования согласно графику движения более 3 часов в каждом автобусе руководитель или долж-ностное лицо, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения, организации, а при организованной перевозке группы детей по договору фрахтования - фрахтователь или фрахтовщик (по взаимной договоренности) обеспечивает наличие наборов пищевых продуктов (сухих пайков, бутилированной воды) из ассортимента, установленно-го Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребите-лей и благополучия человека или ее территориальным управлением.

#### **6.4 Требования к транспортному средству.**

Согласно требованиям статьи 16 Федерального Закона от 10.12.95 г.

196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном дви-жении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства.

Согласно требованиям статьи 20 того же Федерального Закона, к обязанностям юридических лиц и индивидуальных предпринимате-лей относятся «обеспечение соответствия технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движе-ния и обязанность не допускать транспортные средства к эксплуата-ции при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения».

«Основные положения по допуску транспортных средств к эксплу-атации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасно-сти дорожного движения» утверждены Постановлением Совета Ми-нистров - Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090.

Согласно п. 11 Основных положений запрещается эксплуатация в том числе:

- автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мо-педов, тракторов и других самоходных машин, если их техническое состояние и оборудование не отвечают требованиям Перечня неис-правностей и условий, при которых запрещается эксплуата-ция транспортных средств;

- троллейбусов и трамваев при наличии хотя бы одной неисправно-сти по соответствующим Правилам технической эксплуатации;

транспортных средств, не прошедших в установленном порядке государственный технический осмотр или технический осмотр.

Должностным и иным лицам, ответственным за техническое состо-яние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которы-ми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответ-ствующего разрешения, или не зарегистрированные в установленном порядке, или не прошедшие государственный технический осмотр или технический осмотр.

Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается экс-плуатация транспортных средств, устанавливает неисправности авто-мобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов, других самоходных машин и условия, при которых запре-щается их эксплуатация.

За осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомо-бильным транспортом и городским наземным электрическим транс-портом с нарушением требований о проведении предрейсового кон-троля технического состояния транспортных средств установлена административная ответственность ч. 3 ст. 12.31.1 КоАП РФ.

Раздел IV «Правил обеспечения безопасности перевозок пасса-жиров и грузов автомобильным транспортом...», введенных прика-зом Минтранса России от 15.01.2014 г. № 7, устанавливает следующие **требования по обеспечению безопасности эксплуатируемых транспортных средств:**

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить безо-пасность транспортных средств, используемых для выполнения пере-возок пассажиров и грузов в процессе эксплуатации.

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

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить защи-ту транспортных средств от актов незаконного вмешательства в соот-ветствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности.

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить ор-ганизацию технического обслуживания и ремонта используемых

транспортных средств в соответствии с предписаниями изготовителя. Транспортное средство, техническое состояние которого не соответ-ствует требованиям безопасности, установленным «Основными по-ложениями по допуску транспортных средств к эксплуатации...» не может допускаться к выполнению перевозок пассажиров и грузов без устранения выявленных несоответствий и повторного контроля тех-нического состояния.

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить прове-дение предрейсового контроля технического состояния транспортно-го средства. Запрещается выпуск на линию транспортных средств, не прошедших предрейсовый контроль технического состояния.

Сведения о проведенном контроле технического состояния транспортного средства и месте его проведения фиксируются в путе-вых листах. Контроль технического состояния транспортных средств при выпуске на линию (возврате с линии) обеспечивается работни-ком субъекта транспортной деятельности, осуществляющим допуск транспортных средств к эксплуатации.

Для перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов используются транспортные средства (в том числе составы транспорт-ных средств), оснащенные системой автоматического (аварийного) торможения, которые соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании.

При перевозке крупногабаритных грузов должны соблюдаться установленные условия видимости в зеркалах заднего вида с обеих сторон, которые обеспечивают водителю достаточный обзор как при прямолинейном, так и при криволинейном движении с учетом габари-тов транспортного средства и перевозимого груза.

**Применение тахографов.** Статьей 20 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлена обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств, по оснащению транспортных средств техническими средствами контроля, обеспечива-ющими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств (тахографами).

**Тахограф** - это контрольное устройство для непрерывной реги-страции пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя.

Постановлением Правительства РФ от 23 ноября 2012 г. № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств та-хографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их

работы» установлено, что требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, правила их использования, обслуживания и контроля их работы утверждаются Министерством транспорта РФ по согласованию с Федеральной службой безопасно-сти РФ и Министерством внутренних дел РФ. Порядок оснащения транспортных средств тахографами устанавливается Министерством транспорта РФ.

**Тахографами оснащаются следующие категории и виды транс-портных средств, выпускаемые в обращение и находящиеся в эксплу-атации на территории Российской Федерации:**

транспортные средства, используемые для перевозки пассажи-ров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сиде-ния, максимальная масса которых не превышает 5 тонн (категория M2);

транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 тонн (категория М3);

транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу свыше 3,5 тонн, но не более 12 тонн (категория №2);

транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу более 12 тонн (категория №3);

**за исключением:**

транспортных средств категории М2, М3, осуществляющих городские и пригородные регулярные перевозки в соответствии Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом

городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112;

транспортных средств, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок в соответствии с карточкой до-пуска на автотранспортное средство (приказ Минтранса России от 22.11.2004 г. № 36 «Об утверждении форм бланков лицензий, лицензионных карточек, удостоверений допуска и карточек допуска»), оснащаемых контрольными устройствами в соответствии с требованиями Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 1 июля 1970 г.).

Использование технических средств контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха, установленных на транспортные средства до 1 апреля 2013 г., допускается до даты очередной калибровки (проверки) указанных технических средств, но не позднее 1 апреля 2015 г.

**состав тахографа** входит бортовое устройство и следующие внешние компоненты:

- карты тахографа (далее - карты);
- датчик движения;
- антенна для приема сигналов глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и GPS (далее - ГНСС);
- антенна для приема и передачи сигналов GSM/GPRS (в случае включения в состав бортового устройства связного модуля);
- комплект монтажных частей для соединения компонентов тахографа и их установки на транспортном средстве.

**Использование тахографов осуществляется:**

- водителями - в целях регистрации и учета режимов труда и отдыха;
  - транспортными предприятиями - в целях контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха;
  - контролерами - в целях контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха.
- тахографе используются карты водителя, мастерской, предприятия, контролеров, соответствующие Требованиям к тахографам, устанавливаемым на транспортное средство, сведения о которых включены в ФБУ «Росавтотранс» в перечне сведений о моделях карт. Водителю передается одна карта водителя.

**Водители транспортных средств обязаны:**

- перед началом движения транспортного средства (в начале смены, рабочего дня) вставить карту водителя в левый слот тахографа
- ввести PIN-код карты (в случае экипажа второй водитель вставляет карту водителя в правый слот тахографа и вводит PIN-код своей карты после идентификации карты первого водителя);
- осуществить по запросу тахографа ручной ввод данных о своей деятельности с указанием названия места, в котором начинается ежедневный период работы, или проигнорировать данный запрос тахографа (при игнорировании указанного запроса тахографа вид деятельности водителя (второго водителя - в случае экипажа) и место, в котором начинается ежедневный период работы, определяются и регистрируются автоматически);
- изъять карту водителя из слота тахографа при завершении ежедневного периода работы (окончание смены, рабочего дня) после запроса тахографа о завершении соответствующего периода работы и о подтверждении или вводе названия места, в котором завершился ежедневный период работы;
- по требованию представителей контрольных органов предоставлять доступ к тахографу и карте водителя, а также осуществлять

по их требованию вывод на печать информации в виде соответствующих распечаток;

осуществлять вывод на печать информации;

не использовать загрязненную либо поврежденную карту во-

дителя;

- не извлекать карту во время движения транспортного средства;

- не использовать карту водителя по истечении срока ее действия;

- обеспечить эксплуатацию тахографа в соответствии с Правилами использования тахографов, установленных на транспортных средствах, и руководством по эксплуатации организации-изготовителя тахографа.

**Субъекты транспортной деятельности:**

- осуществляют работы по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту устанавливаемых на транспортные средства тахографов в мастерских, сведения о которых учтены ФБУ «Росавто-транс» в перечне мастерских;

- обеспечивают эксплуатацию тахографа в соответствии с требованиями руководства по эксплуатации тахографа, утвержденного организацией-изготовителем тахографа;

- обеспечивают своевременное техническое обслуживание тахографа и проверку его функционирования;

- обеспечивают водителя необходимыми расходными материалами (бумага для принтера);

- выгружают данные с карты водителя каждые 28 дней;

- хранят данные, выгруженные с карты водителя, в базах данных предприятия в течение одного года и обеспечивать их доступность для проверки;

- при выводе тахографа из эксплуатации обеспечивают хранение снятого блока СКЗИ тахографа в течение года;

- направляют неисправный или функционирующий со сбоями тахограф на ремонт в мастерскую, сведения о которой учтены ФБУ «Росавтотранс» в перечне мастерских;

- направляют в ФБУ «Росавтотранс» данные об утилизированных тахографах и блоках СКЗИ тахографов;

- обеспечивают перед утилизацией тахографа запись в базу данных транспортного предприятия сохраненной в тахографе информации и ее хранение в течение одного года;

- обеспечивают наличие в транспортном средстве руководства по эксплуатации тахографа.

Установка и обслуживание тахографов выполняются в соответствии с приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 (Приложение №4).