

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«Тамбовский государственный технический университет»

**Н.В. ПЕНЬШИН**

# **МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Допущено УМО вузов Российской Федерации  
по образованию в области транспортных машин и  
транспортно-технологических комплексов  
в качестве учебного пособия для студентов вузов,  
обучающихся по направлению подготовки бакалавров  
«Технология транспортных процессов» (профиль подготовки  
«Организация и безопасность движения»)



---

Тамбов  
Издательство ФГБОУ ВПО «ТГТУ»  
2013

УДК 629.331.07(075.8)

ББК 033-082.03я73

П256

**Рецензенты:**

Заслуженный работник транспорта Российской Федерации,  
заместитель начальника управления транспорта Тамбовской области  
*И.П. Медведев*

Доктор технических наук, профессор  
Воронежской государственной лесотехнической академии  
*В.П. Белокуров*

**Пеньшин, Н.В.**

П256      Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте : учебное пособие / Н.В. Пеньшин. – Тамбов : Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2013. – 456 с. – 300 экз. – ISBN 978-5-8265-1131-2.

Рассмотрены вопросы обеспечения безопасности дорожного движения при предоставлении услуг по перевозке грузов и пассажиров, организации внутрипроизводственных систем, обеспечивающих надёжную и безопасную эксплуатацию автотранспортных средств, структуры системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения, организации дорожного движения и технического регулирования, методов и способов контроля за работой автомобильного транспорта и других вопросов, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Предназначено для студентов направления подготовки 19070.62 «Технология транспортных процессов» профиля подготовки «Безопасность дорожного движения» при изучении дисциплины «Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте».

УДК 629.331.07(075.8)

ББК 033-082.03я73

**ISBN 978-5-8265-1131-2**

© Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Тамбовский государственный технический университет» (ФГБОУ ВПО «ТГТУ»), 2013

## ВВЕДЕНИЕ

Жизнь и трудовая деятельность людей неразрывно связаны с транспортом, без которого был бы невозможен технический и социальный прогресс.

Роль транспорта, разумеется, нельзя сводить только к перемещению грузов и пассажиров. Транспорт способствует неуклонному росту и совершенствованию производства, систематическому повышению народного благосостояния. Он активно воздействует на весь процесс расширенного воспроизводства и особенно на продолжительность воспроизводственного цикла, на формирование запасов сырья, топлива и продукции, на ёмкость складов и т.д.

Основной задачей транспорта является более полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, ускорение доставки грузов и передвижения пассажиров на основе существенного повышения мощности и качества всей работы транспортной системы.

Массовая автомобилизация страны требует решения комплекса сопутствующих ей задач, без которых не может быть обеспечен желанный эффект и положительное влияние автомобилизации на социальное развитие общества. Автомобиль как средство передвижения обладает рядом преимуществ перед другими видами транспортных средств. К этим преимуществам относятся:

- а) высокая мобильность;
- б) способность доставлять пассажиров и грузы «от двери до двери»;
- в) относительная простота управления;
- г) во многих районах страны (горная местность и т.д.) является единственным видом транспорта;
- д) автомобиль является необходимым средством и атрибутом быта в повседневной деятельности человека.

Число автомобилей на дорогах во всём мире растёт с каждым годом. Но в первую очередь это касается России, где за последнее время резко увеличился парк автомобилей.

Быстрое увеличение численности автомобильного парка сопровождается ростом числа пострадавших от дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Относительная опасность автомобиля превышает относительную опасность воздушного транспорта более чем в три раза, а железнодоро-

рожного – в десять раз. На один миллиард пассажиро-километров на автомобильном транспорте приходится двадцать погибших, на воздушном – шесть, на железнодорожном – два.

По сравнению со странами с развитой рыночной экономикой, в России количество дорожно-транспортных происшествий на тысячу транспортных средств в 7 – 10 раз выше, чем в США, Японии, Германии, Франции, Финляндии и др.

На порядок выше, чем в перечисленных странах, и такой показатель тяжести последствий ДТП, как число погибших на 100 пострадавших.

Реализация в США с 1968 года и Японии с 1970 года законов «О безопасности дорожного движения» и принятых на их основе национальных программ сокращения аварийности позволила значительно сократить число раненых и погибших при продолжающемся увеличении автопарка.

Предоставление услуг по перевозке грузов и пассажиров на безопасном уровне, организация внутрипроизводственных систем, обеспечивающих надёжную и безопасную эксплуатацию автотранспортных средств, оптимизация структуры системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения, организация дорожного движения и технического регулирования, разработка методов и способов контроля за работой автомобильного транспорта – главные направления деятельности, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

Профессиональная деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте складывается из *знаний*:

- структуры системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения и органов исполнительной власти, осуществляющих межотраслевое управление в этой сфере;

- нормативных документов, регламентирующих деятельность предприятий автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, коммунальных служб, службы ГИБДД, учебных заведений, медицинских организаций по обеспечению безопасности дорожного движения;

- порядка и методов контроля за соблюдением физическими и юридическими лицами предприятий всех форм собственности нормативных документов, правил и стандартов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

*умений*:

- самостоятельно анализировать факторы и условия, влияющие на состояние, связанное с обеспечением безопасности дорожного дви-

жения при осуществлении автотранспортным предприятием перевозок грузов и пассажиров, технического обслуживания и ремонта транспортных средств, технического обслуживания и ремонта дорог и дорожных сооружений;

- составлять планы проведения работ по обеспечению безопасности дорожного движения на предприятиях автомобильного транспорта и дорожного хозяйства с учётом видов перевозок, организационных форм собственности предприятий и численности состоящих на балансе транспортных средств;

- разрабатывать предупредительные мероприятия по предотвращению ДТП и снижению их тяжести с участием транспортных средств предприятия автомобильного транспорта на участке обслуживания дороги или железнодорожном переезде дорожной организацией или коммунальной службой;

- определять перспективы повышения безопасности в транспортно-дорожном комплексе на основе использования статистики ДТП.

Материал, изложенный в учебном пособии, позволяет формировать у пользователей системный подход к организации, содержанию и порядку осуществления деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и приобретению навыков в решении этих задач на федеральном, региональном, местном уровнях управления, а также на предприятиях автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

## 1. ВВОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### 1.1. ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ДИСЦИПЛИНЫ, ЕЁ ПРАКТИЧЕСКАЯ НАПРАВЛЕННОСТЬ И СВЯЗЬ С ДРУГИМИ ДИСЦИПЛИНАМИ

Целью и задачей дисциплины «Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте» является формирование у студентов системного подхода к организации, содержанию и порядку осуществления деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и приобретения практических навыков в решении этих задач на федеральном, региональном, местном уровнях управления, а также на предприятиях автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Дисциплина «Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте» является основной дисциплиной, которая формирует профессиональный уровень знаний в области обеспечения безопасности дорожного движения при предоставлении услуг по перевозке грузов и пассажиров и при технической эксплуатации автомобильного транспорта.

Дисциплины, освоение которых необходимо до изучения дисциплины «Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте»: введение в специальность; правила дорожного движения; техника транспорта, обслуживание и ремонт; пути сообщения, технологические сооружения; безопасность транспортных средств; основы управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; управление техническими системами.

Дисциплины, для которых освоение дисциплины «Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте» необходимо как предшествующее: служба ГИБДД; экономическая оценка деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения; спецглавы автомобильных перевозок; правовые основы обеспечения безопасности участников дорожного движения; транспортное право; организация движения; основы трудового права.

### Вопросы для самопроверки

1. Какие цели и задачи предусматривает дисциплина «Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте»?
2. Назовите дисциплины, освоение которых необходимо до изучения дисциплины «Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте».

3. Назовите дисциплины, для которых освоение «Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте» необходимо как предшествующее.

1.2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И УПРАВЛЕНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Безопасность дорожного движения – комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности всех участников дорожного движения. По российскому законодательству безопасность дорожного движения – это состояние данного процесса, отражающее степень защищённости его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинён иной материальный ущерб.

ДТП являются самой опасной угрозой здоровью людей во всём мире. Ущерб от ДТП превышает ущерб от всех иных транспортных происшествий (самолетов, кораблей, поездов, и т. п.) вместе взятых. ДТП являются одной из важнейших мировых угроз здоровью и жизни людей. Проблема усугубляется и тем, что пострадавшие в авариях – как правило, молодые и здоровые люди. В мире ежегодно в дорожных авариях погибают 1,2 млн. человек и около 50 млн. получают травмы.

На современном этапе развития общества в условиях рынка особое значение приобретает совершенствование управления, укрепление дисциплины и ответственности на производстве, всемерное развитие творческой инициативы и активности трудящихся. Эти требования в полной мере относятся и к организации работ на автомобильном транспорте для обеспечения БДД.

Население, общественность, органы законодательной и исполнительной власти Российской Федерации озабочены современным состоянием аварийности на автомобильном транспорте, так как ежегодно на дорогах России погибает 30 – 35 тыс. человек, и около 300 тыс. человек получают серьёзные ранения. Основные причины аварийности на автомобильном транспорте являются следствием общей политической, экономической и социальной ситуации в стране.

Социально-экономический и нравственный кризис общества резко обострил целый комплекс накапливающихся в течение многих лет проблем, в том числе и в области БДД.

Сложившееся критическое состояние с аварийностью является следствием недостаточного государственного управления безопасностью движения и действенных правовых и экономических механизмов повышения БДД.

Аналогичная ситуация, возникшая во второй половине XX в. во всех экономически развитых странах мира, была преодолена переходом к государственной системе управления безопасностью дорожного движения, принятием основных законодательных актов в этой области, введением системы стимулирования, механизма целевого планирования и управления, направленных на достижение конечных результатов сокращения аварийности, проведением льготной налоговой политики, информационным и научно-методическим обеспечением деятельности по управлению безопасностью дорожного движения. Принятые меры позволили в странах развитой автомобилизации добиться устойчивого снижения числа пострадавших людей в ДТП. Так, в США резко сократилось количество погибших в дорожных происшествиях, а в Японии и Финляндии при росте автомобильного парка в два раза число погибших в ДТП было снижено вдвое.

Фактическое состояние транспортного травматизма противоречит социальной направленности политики России, провозглашающей приоритет безопасности жизни и здоровья человека по отношению к производственной деятельности. Правительство, органы законодательной и исполнительной власти предпринимают определённые шаги по нормализации состояния безопасности дорожного движения в стране. Впервые в истории России принят Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (декабрь, 1995). Правительством России утверждена «Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 гг.» (февраль, 2006), принят Закон Российской Федерации «Устав автомобильного городского транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007», разрабатываются и внедряются региональные и местные программы по обеспечению безопасности дорожного движения в областях и городах России.

Проблема дорожной аварийности как следствие количественного роста парка транспортных средств возникла в развитых странах в 70–80-е гг. XX в. Наиболее сложным стал период быстрого количественного роста национальных парков до уровня автомобилизации порядка 300 легковых автомобилей на 1000 жителей. После этой отметки период количественного роста переходит в период качественных изменений. Прирост парка снижает темпы, и в течение последнего десятиле-



тия в развитых странах наблюдается замена автомобилей на более безопасные и экономичные при стабильной численности парков.

Повышение уровня автомобилизации сопровождалось поиском решений по сдерживанию роста количества дорожно-транспортных происшествий и числа их жертв. Вклад в снижение риска ДТП и их последствий вносили отдельные организации и отрасли: дорожная, автомобилестроительная, образование, здравоохранение, производство дорожного обустройства и отражающих материалов. Разрозненная деятельность постепенно приобретала координацию и комплексность. Наилучшие результаты по снижению аварийности удалось достичь с помощью целевых программ, которые объединяли усилия разных ведомств. Каждая последующая программа, оттолкнувшись от успехов, уроков, анализа ошибок и просчётов предыдущей программы, делала шаг к снижению числа погибших и раненых в ДТП. Освещение результатов программ через СМИ, международные конференции и конгрессы способствовали распространению опыта и развитию инноваций. Результатом стал прорыв ряда стран по снижению аварийности и выход на позиции лидеров по безопасности, несмотря на самые высокие уровни автомобилизации порядка 500 – 700 легковых автомобилей на 1000 жителей.

Страны, достигшие показателей высокой безопасности дорожного движения, доказали, что дорожной аварийностью можно управлять. Реализация программ продолжается, их цели становятся всё более амбициозными, например, снижение смертности на дорогах до нуля – цель, принятая официально в Швеции. Новшества, внедряемые лидерами, заимствуются и адаптируются другими странами мира, которые имеют благоприятную возможность учиться, избегать ошибок и, применяя проверенные решения, ускорять достижение цели – снижение дорожной аварийности.

Для России, долгое время находившейся в информационной изоляции, сегодня критически важно знать и применять алгоритм правильных действий по снижению дорожной аварийности для периода количественного роста национального парка транспортных средств, чтобы российское сообщество могло пройти этот неблагоприятный период с минимальными издержками.

Основными направлениями органов власти и управления Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, являются:

- установление полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации;

- координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;
- регулирование деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;
- разработка и утверждение в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;
- осуществление деятельности по организации дорожного движения;
- материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;
- организация подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;
- проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
- осуществление обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства;
- лицензирование деятельности, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения;
- проведение социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;
- осуществление государственного надзора и контроля за выполнением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения БДД.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Что такое дорожно-транспортно происшествие (ДТП)?
2. В чём заключается сложившееся критическое состояние с аварийностью на автомобильном транспорте?
3. Какие направления органов власти Российской Федерации в области обеспечения БДД являются наиболее эффективными?

## **2. СТРУКТУРА СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ (СУ) ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОБДД) И ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ ОБДД**

### **2.1. ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И УПРАВЛЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОБЛАСТИ ОБДД НА ФЕДЕРАЛЬНОМ, РЕГИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ**

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению БДД.

Согласно ст.6 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г., полномочиями Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, являются:

- В ведении Российской Федерации
- формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;
  - установление правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения;
  - установление единой системы правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;
  - контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, Конституции Российской Федерации и федеральных законов;
  - создание федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- разработка и утверждение федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и их финансовое обеспечение;
- образование федерального специализированного фонда обеспечения безопасности дорожного движения;
- организация и осуществление федеральными органами исполнительной власти или их региональными структурами государственного надзора и контроля за деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- координация деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения БДД.

Полномочия федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами Российской Федерации.

Федеральные органы исполнительной власти по соглашению с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации могут передавать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения БДД.

Субъекты Российской Федерации вне пределов ведения Российской Федерации самостоятельно решают вопросы обеспечения БДД.

Полномочия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами субъектов Российской Федерации.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации по соглашению с федеральными органами исполнительной власти могут передать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения БДД.

Органы местного самоуправления в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации в пределах своей компетенции самостоятельно решают вопросы обеспечения БДД.

Полномочия органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами муниципальных образований.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Назовите основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения.
2. Какие органы власти в стране обеспечивают безопасность дорожного движения? Назовите их.

3. Какими полномочиями наделены органы власти разных уровней согласно Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г.?

## 2.2. СТРУКТУРА СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

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

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

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

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

Высшим уровнем в системе управления, осуществляющим координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти в

области обеспечения безопасности дорожного движения, является Правительственная комиссия Российской Федерации по обеспечению БДД. Правительственная комиссия создана по инициативе Минтранса России и МВД России постановлением Правительства Российской Федерации от 24 мая 1994 г. № 546.

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

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

Министерство транспорта Российской Федерации;  
Государственная инспекция безопасности дорожного движения  
Министерства внутренних дел Российской Федерации;  
Министерство здравоохранения Российской Федерации;  
Министерство образования Российской Федерации;  
Госстандарт Российской Федерации.

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

- организует и проводит аттестацию работников транспортного комплекса, обеспечивающих безопасность дорожного движения на право занятия ими соответствующих должностей;
- разрабатывает, согласовывает и утверждает в установленном порядке технические требования к транспортным средствам, оборудо-

ванию и материалам, используемым в транспортном комплексе, организует в пределах своей компетенции контроль за соблюдением этих требований;

- организует в транспортном комплексе во взаимодействии с Госстандартом России работы по сертификации транспортных средств, оборудования, материалов, работ и услуг, а также по стандартизации и метрологическому обеспечению производства;

- разрабатывает и реализует совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации меры по повышению безопасности дорожного движения, организует в пределах своей компетенции контроль за техническим состоянием автотранспортных средств.

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

Основными задачами Минтранса России являются определение государственной политики и осуществление государственных мер по её реализации: разработка федеральных программ развития, проектов законодательных и подзаконных актов, стандартов и норм в области функционирования автомобильного транспорта.

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

- разработка и утверждение правил, положений, технических норм, отраслевых стандартов и других нормативных актов по вопросам перевозок грузов, пассажиров; технической эксплуатации и ремонта транспортных средств;

- осуществление в установленном порядке сертификации транспортных средств, эксплуатационных материалов и оборудования на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве;

- определение требований к уровню профессиональной пригодности кадров на автомобильном транспорте;

- организация и осуществление работы по лицензированию перевозочной, транспортно-экспедиционной деятельности, деятельности, связанной с ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств.

Функции государственного контроля за автотранспортной деятельностью осуществляет «Ространснадзор» Министерства транспорта Российской Федерации.

Главными задачами Ространснадзора являются:

- осуществление государственного контроля за соблюдением транспортного законодательства, правил безопасности движения при эксплуатации транспорта;

- лицензирование перевозочной и другой деятельности на автомобильном транспорте;

Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД) Министерства внутренних дел Российской Федерации проводит: государственный надзор и контроль за соблюдением установленных правил, нормативов и стандартов в области обеспечения БДД. Сотрудникам ГИБДД предоставлено право останавливать автотранспортные средства, производить их досмотр, проверять документы на автотранспортные средства и перевозимый груз, применять в установленных случаях и в установленном порядке меры административного воздействия (пресечения) и административные взыскания.

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

Среди других функций в области обеспечения безопасности дорожного движения определены: принятие экзаменов и выдача удостоверений на право управления автотранспортным средством, регистрация автотранспортных средств и выдача учётно-регистрационных документов.

Основными задачами при осуществлении допуска и контроля за деятельностью юридических лиц и предпринимателей, водителей автотранспортных средств ГИБДД МВД России являются:



1. Допуск водителей автотранспортных средств к участию в дорожном движении. Выдача паспортов и свидетельств о регистрации транспортных средств, регистрационных знаков. Выдача водительских удостоверений на право управления транспортными средствами.

2. Регистрация и учёт автотранспортных средств. Организация и регулирование дорожного движения, дорожный надзор.

3. Соблюдение ПДД и иных нормативных актов, устанавливающих права и обязанности участников дорожного движения.

4. Соблюдение норм и законодательства по БДД.

5. Соблюдение правил, нормативов и стандартов при проектировании, строительстве, реконструкции и ремонте дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта в части обеспечения безопасности дорожного движения, нормативных актов, устанавливающих требования безопасности дорожного движения при перевозке тяжеловесных, опасных и негабаритных грузов.

6. Приём экзаменов на право управления транспортными средствами.

7. Воздействие на водителей автотранспортных средств, должностных лиц хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта за выпуск на линию заведомо технически неисправных автотранспортных средств.

Основными задачами при осуществлении допуска и контроля за деятельностью юридических лиц и предпринимателей, водителей автотранспортных средств Ространснадзора Министерства транспорта Российской Федерации, являются:

1. Допуск юридических лиц и предпринимателей к перевозочной и другой деятельности на автомобильном транспорте. Выдача лицензионных документов.

2. Регистрация и учёт владельцев лицензий.

3. Государственное регулирование, направленное на обеспечение безопасного, эффективного и устойчивого функционирования автотранспортного комплекса, рынка автотранспортных услуг.

4. Осуществление контроля за соблюдением законов и нормативных правовых актов, устанавливающих условия для нормального функционирования рынка автотранспортных и других услуг, связанных с работой автомобильного транспорта, а также права и обязанности потребителей и производителей автотранспортных услуг.

5. Осуществление контроля за соблюдением лицензионных требований, обеспечивающих безопасную эксплуатацию автотранспорт-

ных средств при перевозке пассажиров, правил технической эксплуатации подвижного состава, правил перевозок и др.

6. Осуществление контроля за функционированием у заявителей на получение лицензий и владельцев лицензий внутрипроизводственных систем:

- медицинского контроля состояния водителей перед выходом на линию;
- технического обслуживания автотранспортных средств и проверки их при выходе на линию и возвращении;
- периодической аттестации исполнительных руководителей и специалистов, замещающих должности, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения;
- организацией работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и соблюдения экологических норм;
- режима труда и отдыха водителей;
- повышения квалификации персонала;
- осуществлением обязательного страхования пассажиров в междугородном сообщении;
- соблюдением иностранными и российскими перевозчиками международных договоров в области автомобильного сообщения в пунктах пропуска через государственную границу, а также на территории Российской Федерации.

7. Организация обучения специалистов хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта по безопасности дорожного движения с последующей аттестацией в органах Ространснадзора.

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

В соответствии с основной задачей, Министерство транспорта Российской Федерации:

- анализирует состояние безопасности дорожного движения и разрабатывает предложения по улучшению дорожных условий на автомобильных дорогах общего пользования;
- разрабатывает и реализует мероприятия по повышению безопасности дорожного движения за счёт улучшения транспортно-эксплуатационного состояния федеральных, автомобильных дорог, а также по обустройству их объектами дорожного сервиса.

Министерство транспорта Российской Федерации участвует в разработке и согласовании программы ликвидации пересечений автомобильных дорог общего пользования и железнодорожных путей в одном уровне, устанавливает нормы строительства и содержания железнодорожных переездов, определяет места пересечения железнодорожных путей с другими сооружениями (автомобильными дорогами), устанавливает по согласованию с МВД России порядок эксплуатации железнодорожных переездов, их открытие и закрытие, принимает меры по совершенствованию оборудования и повышению безопасности движения на этих переездах, разрабатывает правила пропуска по автомобильным дорогам общего пользования транспортных средств со сверхнормативными осевыми нагрузками и габаритами, участвует в разработке правил перевозки по автомобильным дорогам грузов и пассажиров.

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

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

- установление федеральных требований к содержанию образования и разработке учебных планов и программ;
- обеспечение разработки учебно-методических материалов;
- разработка новых перспективных подходов к организации образовательного процесса в образовательных учреждениях;
- определение требований и порядка лицензирования, аттестации и государственной аккредитации образовательных учреждений, осуществляющих подготовку (переподготовку) водителей различных категорий.

Следует заметить, что ряд функций государственного управления в части подготовки, переподготовки водителей автотранспортных средств закреплены за Министерством транспорта Российской Федерации, а вопросы пропаганды ПДД организует МВД России. В этой связи необходимо более четкое разделение полномочий и функций в этой сфере.

Министерство здравоохранения Российской Федерации разрабатывает и реализует федеральные целевые и государственные научно-

технические программы по развитию здравоохранения и оказанию медицинской помощи, в том числе программу создания функциональной подсистемы экстренной медицинской помощи в чрезвычайных ситуациях и осуществление руководства её деятельностью совместно с Министерством чрезвычайных ситуаций.

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

Госстандарт России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим межотраслевую координацию, а также функциональное регулирование в области стандартизации, метрологии и сертификации.

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

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

### **Вопросы для самопроверки**

1. Назовите основные уровни в системе управления обеспечением безопасности дорожного движения Российской Федерации.
2. Какие задачи решает Правительственная комиссия Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения?
3. Какие функции осуществляет Минтранс России в соответствии с возложенными на него задачами по обеспечению безопасности дорожного движения?

4. Какие функции государственного контроля за автотранспортной деятельностью осуществляет «Ространнадзор» Министерства транспорта Российской Федерации?

5. Назовите основные задачи при осуществлении допуска и контроля за деятельностью юридических лиц и предпринимателей, водителей автотранспортных средств ГИБДД МВД России .

6. Какие задачи возложены на Министерство транспорта Российской Федерации по улучшению дорожных условий на автомобильных дорогах общего пользования с целью обеспечения безопасности дорожного движения?

7. Какие функции осуществляет Министерство образования Российской Федерации и Министерство транспорта Российской Федерации, связанных с подготовкой и переподготовкой водителей?

8. Какие задачи возложены на Министерство здравоохранения и Министерство чрезвычайных ситуаций Российской Федерации по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения?

9. Какие функции осуществляет Госстандарт России в области обеспечения безопасности дорожного движения?

### 2.3. ФАКТОРЫ, ПРИЧИНЫ И УСЛОВИЯ, ВЛИЯЮЩИЕ НА СТРУКТУРУ, СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКУ АВАРИЙНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ (АТ)

Автомобильный транспорт является самым небезопасным из всех доступных человеку видов транспорта. По всем данным именно ДТП ставят на первое место по числу погибших и пострадавших. По этим параметрам автомобили значительно опережают другие виды транспорта. Дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной гибели людей. Они происходят по многим причинам, среди которых есть как технологические, так и человеческие факторы. Дорожно-транспортное происшествие может случиться по вине уставшего водителя, из-за обледенения дорожного покрытия или неисправности тормозной системы. Однако на риск попасть в ДТП часто влияют сторонние факторы – такие как день недели, погодные условия, качество асфальтового покрытия. Выявление факторов, значимо влияющих на риск ДТП, при решении задачи повышения безопасности на дорогах должно рассматриваться как приоритетная задача. Это позволит принимать решения, которые действительно смогут устранить сторонние причины ДТП. Результаты и выводы могут быть полезны для повышения безопасности на дорогах или для страховых компаний, планирующих введение программ страхования жизни и здоровья водителей и пассажиров.

Ежегодно на территории Российской Федерации совершается около 200 тыс. (в 2011 г. по данным ГУОБДД МВД России произошло 199 868 ДТП), в результате которых погибло более 27 953 человека, а 251 848 человек получили ранения. Из их числа 12 252 ДТП произошли по вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения. Кроме того ДТП с участием детей погибли 944 ребенка. В связи с этим следует отметить, что 70% всех пострадавших – это лица трудоспособного возраста. Как следствие, обществу причиняется колоссальный убыток в сумме, превышающей 200 млрд. рублей в год [1].

Оценивая складывающуюся обстановку с аварийностью на дорогах страны, можно сказать, что она остаётся весьма напряжённой. Ещё более критическая ситуация складывается на дорогах в мегаполисах.

ДТП вызваны различными причинами, и изучение их весьма важно для разработки мероприятий по обеспечению безопасности движения. На основании изучения и анализа дорожно-транспортных происшествий выявлено, что состояния аварийности и травматизма находятся в прямой зависимости от следующих основных факторов:

- численности населения;
- численности транспортных средств;
- уровня развития транспортной сети;
- состояния дорог, их оборудования и благоустройства;
- технического состояния транспортных средств.

Кроме указанных факторов, существует ещё целый ряд других, которые оказывают значительное влияние на возникновение аварийности и травматизма.

ДТП часто повторяются на определенных участках: перекрёстках, остановочных пунктах, крутых поворотах, улицах с интенсивным движением, с узкими проезжими частями, с уклонами и плохим освещением. Концентрация ДТП в одних и тех же местах связано с планировочными или другими недостатками данного участка улично-дорожной сети, что и является основной причиной возникновения происшествия.

Все факторы, вызывающие ДТП, могут быть подразделены на две группы:

- субъективные: водители, пешеходы и пассажиры;
- объективные: состояние улично-дорожной сети, техническое состояние транспорта, освещённость дороги, местные условия, атмосферные условия и т.д. [9].

ДТП, возникшие по вине водителей, происходят вследствие:

- нарушения указаний сигналов и знаков;
- превышения установленной скорости, в особенности у перекрёстков, при поворотах и на уклонах;
- нарушения правил движения у остановочных пунктов пассажирского транспорта;
- управления транспортным средством в нетрезвом состоянии;
- несоблюдения преимущественного права проезда или установленных правил обгона;
- выезда на линию на технически неисправном автомобиле;
- неосторожной езды при плохой погоде (тумане, при запотевшем стекле и т. д.) и скользком покрытии;
- несоблюдения дистанций и бокового интервала между движущимися транспортными средствами.

Основными факторами, влияющими на аварийность, являются крайне низкий уровень дисциплины водителей, пренебрежение Правилами дорожного движения, проблемы в организации дорожного движения, особенно на федеральных трассах [27].

Сделаем вывод, что ДТП являются следствием ошибок, сбоев или отказов каких-либо звеньев в сложной системе «водитель–автомобиль–дорога–среда» (ВАДС), приводящих к тяжёлым последствиям: ранениям или гибели людей, повреждениям транспортных средств и сооружений. Если опустить влияние стихийных бедствий и возникающих непреодолимых сил, то ошибки, сбои и отказы звеньев этой системы, в свою очередь, являются следствием несоблюдения каких-либо норм, стандартов и невыполнения требований БДД. Так, вследствие несоответствия технического состояния автомобиля требованиям безопасности движения, конкретно требованиям ПДД, может привести к нарушению управляемости и устойчивости, с созданием аварийной обстановки из-за потери водителем управления автомобилем. Аварийная обстановка может возникнуть и при исправном автомобиле из-за сознательного нарушения ПДД водителем, по его неосторожности или вследствие ошибочных решений и действий, когда дефицит времени и расстояния не позволяют прекратить движение или совершить безопасный манёвр, т.е. когда происходит неуправляемое движение автомобиля. Если автомобиль с потерей управления движется с юзом тормозящих колёс в пределах своей полосы, то это движение происходит без нарушения ПДД, а с выходом за её пределы – с нарушением ПДД. При исправном автомобиле и соответствии действий водителя ПДД, аварийная обстановка может быть создана пешеходами. Неудовлетворительные дорожные условия также могут вызвать нарушение управляемости и устойчивости автомобиля и сразу создать ава-

рийную обстановку. Исследования ДТП показывают, что в среднем, на каждое из них приходится не менее трёх причин. Одна из них является главной причиной ДТП. Статистические данные свидетельствуют, что нарушения водителями ПДД и их ошибки являются главными причинами ДТП – (70...75%), неисправность транспортных средств – (2...4%), неудовлетворительные дорожные условия – (4...11%). По материалам расследований, и с учётом виновности пешеходов, эти цифры изменяются со снижением данных в отношении водителей ТС, однако составляющая виновности водителей в совершении ДТП остаётся высокой. Следует отметить, что неисправность транспортных средств и неудовлетворительные дорожные условия не попадают в статистику как главные причины ДТП из-за отсутствия на практике должной фиксации и оценки этих факторов как на месте ДТП, так и при расследовании его обстоятельств. В статистику попадают только явные проявления, к примеру: разрушение подвески, смещение груза, отсоединение прицепа, местное полное разрушение дороги, оставленный на дороге груз, внезапный отказ светофора и т.д. Но во всех этих случаях выявляют техническую возможность водителя предотвратить ДТП своевременными действиями. Главное отрицательное влияние неисправностей транспортных средств и плохих дорожных условий заключается в том, что они усиливают напряжение при вождении автомобиля и вызывают быстрое утомление водителя, что приводит к росту его ошибок и возникновению ДТП. Основные причины ДТП по вине водителей в общей статистике выглядят следующим образом:

- превышение скорости при входе в конфликтную зону (20...50%);
- несоблюдение Правил обгона и выезд на встречное направление (10...20%);
- несоблюдение Правил проезда перекрёстков (10...20%);
- несоблюдение дистанции и боковых интервалов (5...15%).

В общем виде все эти причины упрощённо можно свести к двум: создание помехи без предоставления преимущества либо вход в конфликтную зону с повышенной скоростью. Исследования показывают, что 70% всех ДТП обусловлены плохим прогнозированием дорожной ситуации и ошибками в оценке опасности независимо от возраста и стажа работы водителей. В этой связи необходимо систематическое проведение занятий с водителями в течение всего периода их профессиональной деятельности, на которых должны рассматриваться типичные опасные ситуации и обстоятельно разбираться конкретные ДТП с раскрытием механизма развития дорожной ситуации. В этом неопени-



мую помощь могут оказать экспертные исследования ДТП с определением влияния ошибки, сбоя или отказа звеньев системы ВАДС в каждом конкретном ДТП. Неисправности транспортных средств как причины ДТП распределяются по системам и узлам следующим образом:

- тормозное управление – 20...50%, в зависимости от типа ТС;
- рулевое управление – 10...15%;
- ходовая часть, шины – 10...30%;
- приборы освещения и сигнализация – 10%. Кроме того, причинами ДТП, как отмечалось выше, нередко становятся неправильное размещение и крепление груза, перегрузка транспортных средств выше нормы, неисправность сцепных устройств, нарушения при перевозке крупногабаритных грузов и др.

Несмотря на ужесточение мер по сертификации и введению инструментального контроля при техническом осмотре транспортных средств, появление большого числа хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта с незначительным количеством подвижного состава, рост числа индивидуального транспорта на дорогах, отсутствие контроля за качеством запасных частей, старение парка транспортных средств и ухудшение его содержания объективно способствуют росту ДТП по причине технической неисправности транспортных средств. На это следует обращать внимание при расследовании и экспертизе ДТП. Причины ДТП из-за неудовлетворительных дорожных условий по различным источникам примерно распределяются так: свыше 70% приходится на низкое сцепление, 5...15% – на выбоины и необустроенность обочин, около 5% – на отсутствие дорожных знаков и информации и около 7...10% – на плохую освещённость и видимость. Отставание развития дорожной сети от потребностей транспорта в целом по стране отрицательно влияет на состояние БДД.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Дайте оценку состояния аварийности на дорогах страны.
2. Назовите основные факторы, вызывающие ДТП.
3. Какие нарушения правил дорожного движения водителями приводят к возникновению ДТП?
4. Назовите главные причины (не менее трёх) в среднем на каждое ДТП.
5. Влияние ошибок, сбоев или отказов звеньев системы ВАДС на возникновение ДТП.

## 2.4. ПРАВОВЫЕ, ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

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

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

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

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

Основные принципы, провозглашённые законом, – принципы демократического общества, базовым из которых является приоритет интересов личности над государственными интересами. В соответствии с ним закреплены принципы в области обеспечения безопасности дорожного движения:

- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении БДД.

Закон создал серьёзные предпосылки для перехода от ведомственного к государственному регулированию правоотношений в сфере БДД. В статьях Закона нашла отражение проблема разграничения полномочий между Российской Федерацией и её субъектами в области обеспечения безопасности дорожного движения, что чрезвычайно актуально в настоящий период – период экономического преобразования России.

Статьи Закона закрепили необходимую сферу регламентации: основные требования при изготовлении, реализации и эксплуатации транспортных средств, требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки грузов и пассажиров, строительству и содержанию дорог и организации дорожного движения.

Закон «О безопасности дорожного движения» определяет как «комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах».

В рамках изучаемой дисциплины следует понимать, что безопасность дорожного движения – это создание на существующей улично-дорожной сети условий для достаточно быстрого, безопасного и удобного движения транспортных средств и пешеходов с помощью инженерно-технических и организационных мероприятий. Чётко определить границы этой деятельности весьма непросто, поскольку спектр названных мероприятий может быть очень широким. Сюда входят мероприятия по частичной реконструкции отдельных элементов улично-дорожной сети (перепланировка перекрёстков, сооружение островков безопасности, оборудование автобусных остановок), установке знаков (светофорные объекты, разметка, ограждение), внедрению автомати-

зированных систем управления дорожным движением, изменению графиков движения маршрутного пассажирского транспорта, а также различные ограничения в движении (скорости, въезда для отдельных видов транспортных средств) и т.п.

Нормы Закона устанавливают ряд других требований, выполнение которых направлено на повышение безопасности дорожного движения в России. Законодательство в области БДД образует основу государственной политики, целого ряда мероприятий, за выполнение которых несут ответственность государственные органы власти. Это касается прежде всего разработок и реализации федеральных, региональных и местных программ, направленных на сокращение количества ДТП, снижения социального и экономического ущерба от аварийности на автомобильном транспорте. Следует отметить, что большинство статей указанного Закона требуют своего дальнейшего развития, принятия ряда законодательных и иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм.

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

Указом Президента Российской Федерации «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» от 15 июня 1998 г. № 711 (в ред. Указа Президента Российской Федерации от 02.07.2002 № 679, от 03.05.2005 № 497) установлено принятие мер по установлению единой системы правил, стандартов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также мер по усилению государственного надзора и контроля в этой области и введено в действие «Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации». Положение включает специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции Государственной инспекции безопасности дорожного движения для обеспечения соблюдения действующего законодательства по вопросам БДД. Документ отражает структуру системы ГИБДД МВД, полномочия и порядок взаимодействия подразделений в неё входящих, а главное, содержит четкое изложение обязанностей, возлагаемых на данный государственный контрольно-надзорный орган. Приказом МВД Российской Федерации от 8 июня 1999 г. № 410 «О совершенствовании нормативно-правового регулирования деятельности службы дорожной инспекции и организации движения ГИБДД МВД Российской Федерации» утверждено «Наставление по службе дорожной инспекции и организации движения ГИБДД МВД Российской Федерации», регулирующее внутренние аспекты деятельности подразделений

ГИБДД, в котором содержится руководство по выполнению конкретных функций, возложенных на ГИБДД МВД, необходимые организационные и правовые условия их реализации в подразделениях различного уровня.

Радикальные изменения произошли в отношении государственного технического осмотра транспортных средств. С 01.01.2012 г. вступил в силу Федеральный закон от 01.07.2011г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Именно этим законом установлен порядок и периодичность проведения технического осмотра находящихся в эксплуатации транспортных средств, а также порядок аккредитации юридических лиц, индивидуальных предпринимателей в целях осуществления деятельности по проведению технического осмотра. Технический осмотр транспортных средств представляет собой проверку технического состояния транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности транспортных средств в целях допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, а также за её пределами.

Целью техосмотра является оценка соответствия транспортных средств обязательным требованиям безопасности транспортных средств в порядке, установленном правилами проведения техосмотра.

Техосмотр проводится операторами технического осмотра (юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями), аккредитованными в соответствии с Законом № 170-ФЗ профессиональным объединением страховщиков (часть 1 статьи 5 Закона № 170-ФЗ). На основании статьи 24 Федерального закона от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» профессиональное объединение страховщиков является некоммерческой организацией, представляющей собой единое общероссийское профессиональное объединение, основанное на принципе обязательного членства страховщиков и действующее в целях обеспечения их взаимодействия и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования, а также в целях обеспечения проведения технического осмотра транспортных средств в соответствии с законодательством в области технического осмотра транспортных средств. Правила аккредитации операторов технического осмотра утверждены Приказом Минэкономразвития Российской Федерации от 28.11.2011 г. № 697. Аккреди-

тация операторов технического осмотра проводится на платной основе. Размер платы за аккредитацию установлен Постановлением Правительства Российской Федерации от 03.11.2011 г. № 912 «О размере платы за аккредитацию в сфере технического осмотра».

С целью повышения профессионально-квалификационного уровня водителей автотранспортных средств утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396, (с изменениями от 21.11.2001 г) «Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений». Подготовка водителей осуществляется на основе государственных образовательных стандартов и типовых учебных планов и программ, утверждённых Министерством общего и профессионального образования Российской Федерации по согласованию с Минтрансом Российской Федерации и ГИБДД МВД Российской Федерации.

Правовое регулирование обеспечения безопасности перевозок пассажиров автобусами осуществляется рядом нормативных правовых документов, основным из которых является «Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами» (утв. Приказом Минтранса России 08.01.97 г. № 2). Действие данного Положения распространяется на всех юридических и физических лиц, перевозящих пассажиров автобусами вне зависимости от регулярности осуществления (регулярные, нерегулярные), территориального признака (городские, пригородные, междугородные, международные), назначения (общего пользования, туристско-экскурсионные, специальные). К деятельности по обеспечению профессиональной надёжности водителей автобусов предъявляются дополнительные требования:

1) к управлению автобусами, осуществляющими междугородные, международные перевозки, перевозки детей до 16 лет могут быть допущены водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя автобуса не менее трёх последних лет;

2) обеспечение водителей автобусов информацией об условиях движения и работы на маршруте производится владельцами автобусов, а также автовокзалами и пассажирскими автостанциями. При наличии на маршруте железнодорожных переездов владельцы автобусов организуют и проводят инструктажи водителей об обеспечении безопасности дорожного движения через железнодорожные переезды;

3) владельцы автобусов организуют проведение ежегодных занятий по повышению профессионального мастерства, включая проверку знания ПДД, Правил перевозки пассажиров и багажа на автомобильном транспорте, изучение типичных дорожно-транспортных ситуаций повышенной сложности, основ безопасного управления автобусом в

сложных дорожных и метеорологических условиях, приёмов оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, порядка эвакуации пассажиров при ДТП.

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

- составить и утвердить на каждый маршрут регулярных автобусных перевозок паспорт и схему маршрута с указанием опасных участков;

- разработать графики (расписания) движения на основе определения нормативных значений скоростей движения автобусов на маршруте;

- обеспечить каждого водителя, выполняющего регулярные автобусные перевозки, графиком движения на маршруте с указанием времени и мест остановок в пути на отдых, обед, ночлег (для маршрутов большой протяжённости);

- выбрать тип и марку подвижного состава, в зависимости от вида перевозок с учётом дорожных и природно-климатических условий;

- определить допустимую протяжённость автобусных маршрутов, исходя из соблюдения установленных законодательством Российской Федерации нормативов рабочего времени водителя с учётом нормативов скоростей движения;

- оборудовать автобусы, осуществляющие перевозки пассажиров автобусами на междугородных маршрутах тахографами для контроля за соблюдением установленных законодательством Российской Федерации режимов труда и отдыха, режимов движения;

- обеспечить обязательное личное страхование пассажиров (туристов, экскурсантов) при перевозках в междугородном сообщении.

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

В настоящее время подготовлен законопроект «О дорожном движении», основной идеей будущего закона является создание единого законодательного акта, регулирующего вопросы, связанные с дорожным движением.

## **Вопросы для самопроверки**

1. Основные направления совершенствования нормативного правового регулирования в области повышения БДД.

2. Основные приоритеты государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения, изложенные в Федеральном законе от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

3. Какие функции возложены на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД)?

4. Какие изменения произошли в государственном техническом осмотре транспортных средств согласно Федеральному закону от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»?

5. Согласно какому нормативному документу обеспечивается регулирование безопасности перевозок пассажиров автобусами и какие дополнительные требования предъявляются к водителям автобусов по обеспечению их профессиональной надёжности?

6. Что Вы знаете о законопроекте «О дорожном движении» и какие идеи заложены в нём?

## **3. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

3.1. ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, ПРИЧИНЫ И УСЛОВИЯ,  
ВЛИЯЮЩИЕ НА СТРУКТУРУ И СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ  
ПО ВИНЕ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. СТРУКТУРА,  
СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКА АВАРИЙНОСТИ ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ С УЧЁТОМ ВОЗРАСТА,  
СТАЖА ВОДИТЕЛЕЙ. СТРУКТУРА, СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКА АВАРИЙНОСТИ  
ПО ВИНЕ ПЕШЕХОДОВ РАЗЛИЧНЫХ ВОЗРАСТНЫХ И СОЦИАЛЬНЫХ ГРУПП.  
ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ

Аварийность на автомобильном транспорте – проблема, стоящая перед большинством стран мира. В Российской Федерации она прочно заняла одно из ведущих мест в ряду важнейших социально-экономических и демографических проблем.

Ущерб от ДТП угрожает национальной безопасности России, так как наряду с огромными материальными потерями ежедневно на улицах и дорогах погибают и получают различные травмы около 800 человек. Негативные последствия от аварийности в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других



видов несчастных случаев. Особую остроту эта отличающаяся сложностью и многоплановостью проблема приобрела в последнее десятилетие, что обусловлено, главным образом, возрастающей диспропорцией между приростом численности автопарка и дорожной инфраструктуры, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения БДД.

Следует отметить, что ежегодно 10...15% ДТП в России совершаются водителями в состоянии опьянения. Доля происшествий, совершаемых лицами, не имевшими права управления, составляют 12...17% от всех ДТП по вине водителей.

Неопытными водителями, имеющими стаж до двух лет, совершается каждое десятое ДТП. Водителями со стажем управления от двух до пяти лет совершается 15...20% , от пяти до десяти лет – 25...30%, от 10 до 20 лет – в пределах 15%, свыше 20 лет – 7%.

Всё большее влияние на общую обстановку с аварийностью оказывают происшествия из-за нарушений ПДД водителями автомобилей с правосторонним расположением руля.

В среднем по стране, степень риска совершения ДТП при управлении транспортным средством с правым расположением рулевого управления (легковым, грузовым автомобилями, автобусом) в два раза выше, чем при управлении «обычным» транспортным средством.

Из-за нарушений пешеходами ПДД происходит около четверти всех происшествий, по вине самих пешеходов регистрируется более половины от общего количества ДТП с пострадавшими пешеходами.

Наибольшую долю ДТП, около 30%, по вине пешеходов составляют происшествия из-за нарушений ПДД лицами официально неработающими и 20% – пенсионерами. По вине рабочих и учащихся происходит 20% ДТП соответственно.

Наиболее многочисленные группы пешеходов-виновников совершения ДТП составляют люди возраста от 40 до 60 лет – 30%, старше 60 лет – 20% и от 26 до 40 лет – в пределах 15 – 18%. Характерно, что с увеличением возраста пешеходов растёт тяжесть полученных ими травм. Наименьшую тяжесть последствий имеют наезды на пешеходов возраста от 7 до 14 лет, а самую высокую – старше 60 лет.

Наибольшую остроту проблема аварийности из-за нарушений ПДД пешеходами имеет в городах и населённых пунктах страны. Каждое седьмое происшествие по вине пешехода произошло на автомобильных дорогах. Для таких ДТП характерна очень высокая тяжесть последствий.

Основными видами нарушений ПДД пешеходами, послужившими причиной ДТП, по-прежнему остаются переход проезжей части в неустановленном месте – около 50% и вне пешеходного перехода – 25%.

В среднем по стране, дети страдают в каждом десятом ДТП.

Наибольшее количество ДТП происходит с участием детей в возрасте от 7 до 14 лет. Свыше четверти происшествий регистрируется с участием детей старшего школьного возраста от 14 до 16 лет. Самыми недисциплинированными оказываются дети в возрасте от 7 до 14 лет. Удельный вес ДТП, в которых страдают дети данной возрастной группы и связанных с нарушением ими ПДД, составляют около половины от общего количества происшествий с пострадавшими детьми.

Более половины пострадавших детей – пешеходы, треть – пассажиры, каждый пятнадцатый – велосипедист.

Состояние аварийности на дорогах Российской Федерации по итогам 2004 – 2011 гг. характеризуется следующими данными (рис. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7).

В 2011 г. произошло обострение ситуации с дорожно-транспортным травматизмом. При незначительном увеличении количества ДТП и числа раненых в них людей, количество погибших по сравнению с 2010 г. возросло на 5,2% или на 1386 человек.

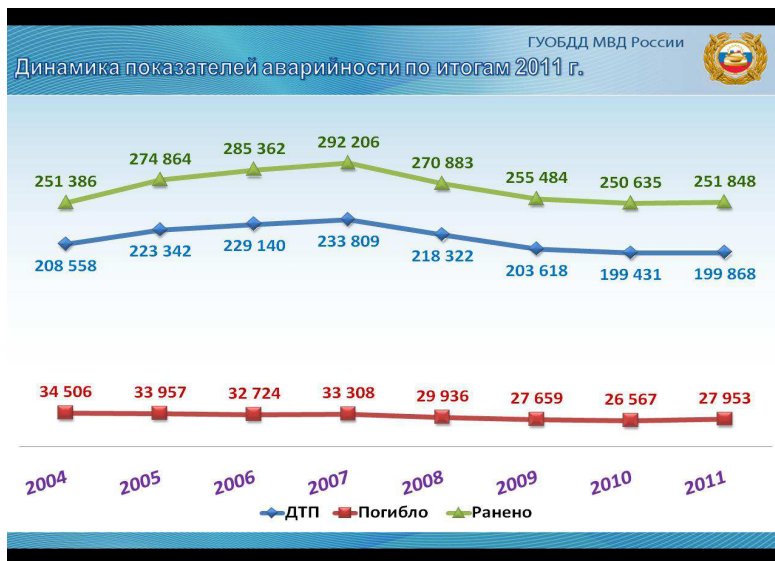


Рис. 1. Динамика показателей аварийности по итогам 2011 г.

Динамика количества ДТП и числа пострадавших по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения

ГУОБДД МВД России



**Рис. 2. Динамика количества ДТП и числа пострадавших по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения**

Число погибших в результате нарушений водителями транспортных средств ПДД возросло на 5,6% или 1245 человек (89,8% прироста числа погибших).

В общей структуре числа погибших в ДТП самый большой удельный вес (39,5%) и прирост (на 1027 человек) составили пострадавшие в столкновениях транспортных средств, связанных с выбором водителями скорости, не соответствующей условиям движения, выездом на полосу встречного движения, несоблюдением очередности проезда.

Увеличилось на 3,4% количество ДТП, связанных с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, и число погибших в них на 7,6% (всего погибло 2103 человека). В абсолютных значениях прирост погибших составил 149 человек.

Возросло влияние на состояние аварийности начинающих водителей. Число погибших в результате совершённых ими ДТП увеличилось на 11,7%. Свыше трети (35,8%) общей численности погибших водителей составили молодые люди в возрасте от 22 до 32 лет.

На 4% (всего погибли 2654 человека) возросло число погибших в результате ДТП, связанных с нарушениями ПДД водителями грузовых автомобилей и автобусов. В абсолютных значениях увеличение

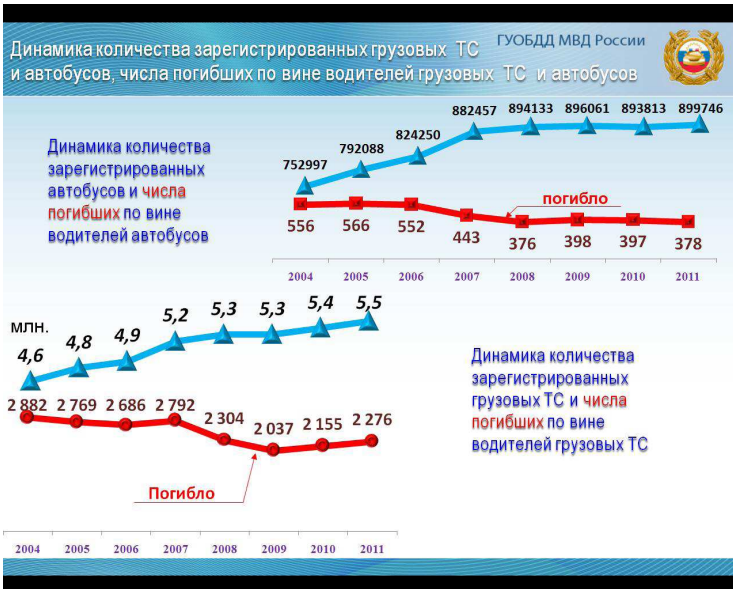


Рис. 3. Динамика количества зарегистрированных грузовых ТС и автобусов, числа погибших по вине водителей грузовых ТС и автобусов

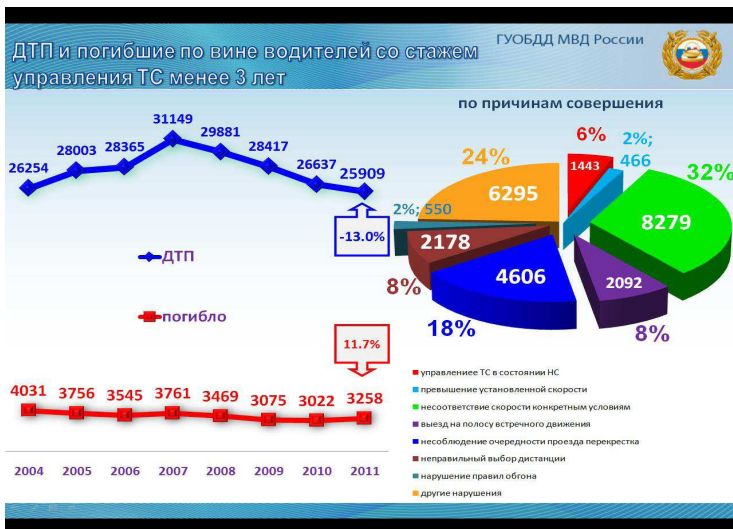


Рис. 4. ДТП и погибшие по вине водителей со стажем управления ТС менее трёх лет

погибших составило 104 человека. В относительных показателях аварийности (число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств конкретного типа) за 2011 г. по сравнению с 2010 г. наблюдается рост транспортного риска (гибели) в происшествиях с участием грузовых автомобилей почти на 11,5%, против аналогичного показателя для легковых автомобилей и мототранспорта на 2,4% и 2,1% соответственно.



**Рис. 5. Динамика количества наездов на пешеходов, в том числе на пешеходных переходах и число погибших в таких ДТП**

Одна из наименее защищённых категорий участников дорожного движения – пешеходы. Ежегодно треть всех дорожных происшествий составляют наезды на них. Каждый четвёртый наезд на пешехода совершён на пешеходных переходах и этот показатель растёт. Подавляющее большинство (95,5%) таких происшествий зарегистрировано на территории городов и населённых пунктов. Число погибших в них увеличилось на 10,9% или на 115 человек. Число погибших пешеходов в 2008 – 2010 гг. сократилось, в 2011 г. незначительно возросло (+ 0,6%).

Около 80% погибших на пешеходных переходах людей получили смертельные ранения в результате наездов. Соответственно, доля погибших составляет примерно 20%. Почти 40% пешеходов погибают на дорогах вне городов и населённых пунктов, в том числе 20% – на федеральных. При наездах на пешеходов на пешеходных переходах в

85% случаев устанавливается вина водителей (95% – нарушение правил проезда пешеходных переходов). Вне пешеходных переходов – в 46,7% случаев наездов виновны сами пешеходы (по погибшим – 52,3%). В общем числе виновных в наезде на пешехода вне пешеходного перехода водителей (устанавливается в 53,3% случаев) в 31% ДТП причиной указывается превышение скорости конкретным условиям (по погибшим доля указанной причины составляет 43,7%).



Рис. 6. Детский дорожно-транспортный травматизм

Число погибших несовершеннолетних участников дорожного движения увеличилось на 5,1% или на 48 человек (всего погибло 944 ребенка). Дети в возрасте до 7 лет составили 29% общего числа погибших несовершеннолетних. Всего погибло 392 (+13,6%) несовершеннолетних указанной возрастной категории.

Более чем в 50% случаев дети погибали в качестве пассажиров, при этом перевозка каждого второго погибшего ребёнка осуществлялась без применения специального удерживающего устройства. Число погибших детей в возрастной группе до 7 лет, участвующих в дорожном движении в качестве пассажиров, возросло на 22,4% и составило практически половину всех погибших детей-пассажиров (всего погибло 268 детей).



**в каждом ДЕСЯТОМ происшествии участвовали дети и подростки**



**Рис. 7. Детский дорожно-транспортный травматизм в 2011 году**

Количество происшествий с участием несовершеннолетних пешеходов и число погибших в них снизилось на 5,4% и 7,5% соответственно (всего погибло 3078 несовершеннолетних пешехода). Их доля в общем количестве погибших детей прошедшем году составила 47%. В каждом четвёртом таком происшествии пострадали дети до 7 лет.

**Вопросы для самопроверки**

1. Дайте краткую характеристику состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации.
2. Назовите основные причины и условия, влияющие на структуру и состояние аварийности по вине участников дорожного движения.
3. Изложите структуру, состояние и динамику аварийности по вине водителей транспортных средств различных типов с учётом возраста, стажа водителей.
4. Изложите структуру, состояние и динамику аварийности по вине пешеходов различных возрастных и социальных групп.
5. Назовите проблемы детского дорожно-транспортного травматизма и пути их решения.

### 3.2. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ОБУЧЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ ПРАВИЛАМ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ДОРОГАХ

В последние годы распределение обязанностей по обеспечению дорожной безопасности в стране подверглось существенным изменениям. В настоящее время продолжается процесс определения конкретных функций и полномочий различных органов исполнительной власти, разрабатывается порядок координации в области повышения безопасности участников дорожного движения.

Полномочия в области повышения безопасности участников дорожного движения возложены на органы государственной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, а также органы местного самоуправления.

На федеральном уровне управление обеспечением безопасности дорожного движения осуществляют прежде всего МВД России, Минтранс России, Минобрнауки России, МЧС России, Минздрав России, Минобороны России и другие федеральные органы исполнительной власти. МВД России поручено осуществление координации в сфере БДД.

На региональном уровне управления функции обеспечения БДД выполняют структурные подразделения органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Во всех субъектах Российской Федерации созданы и функционируют специальные органы – комиссии по обеспечению БДД. Действуют государственные учреждения и организации, реализующие функции по строительству и содержанию автомобильных дорог. В субъектах Российской Федерации созданы государственные учреждения, реализующие отдельные функции в области обеспечения БДД.

На местном уровне задачи обеспечения БДД реализуют функциональные подразделения органов местного самоуправления.

Система государственного управления в области БДД не структурирована в целом по уровням управления (федеральный, региональный, местный), что предполагает закрепление на каждом из уровней функций, компетенции и ответственности по конкретным направлениям деятельности в области обеспечения БДД. Субъекты Российской Федерации, решая задачи обеспечения БДД, в ряде случаев принимают региональные законы.

Согласно федеральному закону «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г., статья 29, изложен следующий порядок обучения граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах:



1. Обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке.

2. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах проводится в соответствии с типовыми программами и методическими рекомендациями, разрабатываемыми совместно с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление, соответственно, в области транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения.

3. Положения об обязательном обучении граждан правилам безопасного поведения на дорогах включаются в соответствующие федеральные государственные образовательные стандарты (пункт дополнен с 5 декабря 2007 г. Федеральным законом от 1 декабря 2007 г. № 309-ФЗ).

4. Органы внутренних дел Российской Федерации и государственные средства массовой информации обязаны оказывать помощь соответствующим органам исполнительной власти в проведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на дорогах. Участники дорожного движения – это водители и пассажиры транспортных средств и пешеходы. Они обязаны выполнять требования ПДД, сигналов светофоров, знаков, разметки, распоряжения регулировщиков и не должны причинять вреда и создавать опасность для движения. Участникам дорожного движения запрещается загрязнять и повреждать дороги, приводить в негодность и самовольно устанавливать (снимать) дорожные знаки, светофоры, другие технические средства, загромождать дороги и оставлять на них предметы, мешающие движению. Пешеходом называется лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам относятся люди, передвигающиеся в инвалидной коляске без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, коляску. Движение пешеходов осуществляется по тротуарам и пешеходным дорожкам, а где их нет – по обочинам или велосипедным дорожкам. Двигаться можно как по направлению движения транспортных средств, так и в противоположном направлении. Вне населённых пунктов при отсутствии пешеходной и велосипедной дорожек, обочин, пешеходам разрешается идти по краю проезжей части навстречу транспортному потоку. Переход проезжей части пешеходом разрешён по переходам, обозначенным дорожной разметкой или дорожным знаком, а также на перекрёстках по линии тротуаров или обочин. Автомо-

бильную дорогу вне населённых пунктов разрешается переходить кратчайшим путём в местах, где она хорошо просматривается в обе стороны.

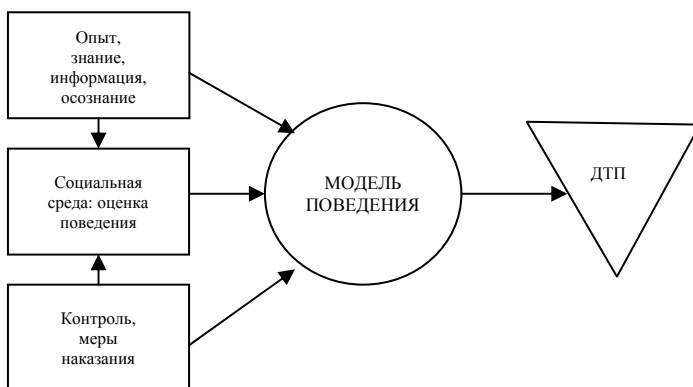
Практика показывает, чтобы предупредить ДТП по вине человеческого фактора, лучше концентрировать усилия на корректировке модели поведения участников дорожного движения, в основе которых лежат личностные характеристики и жизненные стили (причины), чем на корректировке нежелательного поведения, создающего риск ДТП (наказание за игнорирование ремней безопасности, переход дороги на запрещающий сигнал светофора и т.д.), которое является следствием.

Именно формирование желательной модели поведения участников дорожного движения обеспечивает устойчивость безопасного поведения, когда человек в своих поступках руководствуется осознанным самоконтролем.

Схема процесса воздействия на модель поведения участников дорожного движения, а следовательно, на снижение количества ДТП, графически представлена на рис. 8.

Установлено, что при отсутствии хотя бы одного из компонентов (опыта, знаний, информированности, осознания, реакции со стороны окружающих или контроля соблюдения законов и правил) модель поведения изменить невозможно, а значит, невозможно добиться устойчивого снижения роли человеческого фактора в возникновении ДТП.

Сочетание информации и контроля способствует формированию у большинства населения положительного отношения к безопасности движения и критического отношения к поведению тех, кто создаёт риск ДТП для себя и других.



**Рис. 8. Процесс воздействия на модель поведения участников дорожного движения**

Наличие значительной части населения, которая настроена в пользу безопасности, содействует формированию социальной среды, где безопасная модель поведения – норма для подавляющей части.

Установившаяся социальная норма поведения автоматически оказывает корректирующее воздействие на нежелательные поведенческие проявления представителей групп риска при помощи механизма «социального нивелирования» (т.е. естественного стремления индивидуума быть не хуже других членов социальной группы), когда нарушитель становится некомфортно в окружении, которое демонстрирует критическое отношение к его поведению.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Как строится система управления безопасностью дорожного движения по уровням управления: федеральный, региональный, местный?

2. Изложите порядок обучения граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах согласно федеральному закону «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г., статья 29.

3. Какие основные обязанности участников дорожного движения?

4. Приведите пример формирования желательной модели поведения участников дорожного движения, обеспечивающей устойчивость безопасного поведения.

### **3.3. МЕТОДЫ, МЕТОДИКИ И ПРАКТИКА. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И УПРАВЛЕНИЯ ВСЕХ УРОВНЕЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ МЕТОДЫ И ПРАКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ**

Высокий уровень детского дорожно-транспортного травматизма неизбежно заставляет искать наиболее эффективные пути сохранения жизни и здоровья детей. С этой целью обучение и воспитание как формы профилактики должны быть единой системой. Только в этом случае наиболее эффективно решается главная задача профилактики – научить ребенка безопасно вести себя и правильно ориентироваться в дорожных ситуациях, воспитание сознательного отношения к выполнению ПДД.

Изучение ПДД на уроках, в ходе классных часов, лекций, бесед с детьми и их родителями, различные конкурсы и викторины, театрализованные представления, соревнования, экскурсии и другие формы профилактики должны быть объединены в целостную систему непрерывного обучения и воспитания. При этом эффективность профилактики дорожно-транспортного детского травматизма, с одной стороны, зависит

от активного взаимодействия всех субъектов, заинтересованных в обеспечении безопасности дорожного движения, сохранения жизни и здоровья детей и подростков, а с другой – требуется внедрение в практику этой работы научных достижений и новых педагогических технологий.

Комплексный подход, объединяющий теоретические и практические занятия в непрерывный процесс постоянной профилактической работы с детьми и подростками, имеет значительный педагогический потенциал в решении проблемы снижения детского дорожно-транспортного травматизма.

Психологам и педагогам хорошо знакомы аксиомы «Принципы и инструменты для повышения БДД на дорогах общего пользования»:

1. Легче воспитать правильное поведение, чем перевоспитать уже сложившееся неправильное поведение.

2. Поощрение позитивных результатов от изменения поведения, обеспечивает лучший эффект, чем запугивание последствиями негативного поведения.

Эти аксиомы положены в странах Северной Европы:

– в основу учебного курса по БДД, включённого в состав школьных программ;

– в основу социальной рекламы в пользу дорожной безопасности.

Именно школьные программы обеспечивают самую благоприятную возможность для формирования безопасной модели поведения будущих участников дорожного движения. По сравнению с другими методами профилактики ДТП, обучение в рамках школьной программы позволяет обеспечить хорошую интенсивность занятий, и поэтому наилучший результат.

Подготовка в рамках школьной программы закладывает основу для:

– понимания механизма транспортного движения;

– формирования модели правильного поведения у будущих участников этого движения;

– формирования позитивного отношения к требованиям безопасности.

Школьные программы обеспечивают самые благоприятные возможности для формирования основ социально желательного стиля жизни, социальной позиции, модели безопасного поведения и образа мышления.

Школьные программы обеспечивают:

– немедленный результат, улучшая безопасность детей и подростков на улицах;

– долгосрочный результат, когда повзрослевшие школьники садятся за руль автомобиля.

В связи с нарастанием масштабов и темпов техногенной деятельности современного общества, активности движения на улицах и дорогах, увеличением числа природных катаклизмов, обострением социально-экономических проблем всё более актуальными становятся проблемы, связанные с обеспечением безопасности населения и сохранением экологического потенциала окружающей среды.

Общеобразовательные школы являются основными звеньями системы формирования у школьников необходимых знаний, умений и навыков безопасного и правопослушного поведения. Под профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма понимается целенаправленная деятельность по своевременному выявлению, предупреждению и устранению причин и условий, вызывающих ДТП, в которых погибают и получают травмы дети и подростки.

Важно, чтобы работа в этом направлении стала систематичной, только в этом случае она будет иметь результат.

Большая роль здесь отводится курсу «Основы безопасности жизнедеятельности» с изложением порядка обучения правилам безопасного поведения на дорогах в общеобразовательных учреждениях, на примере МОУ СОШ № 2 г. Гаврилов-Яма, Департамента образования администрации Ярославской области.

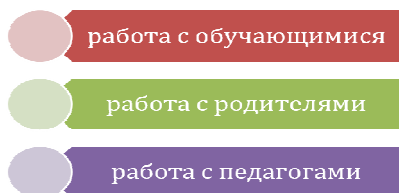
Целью курса является формирование у обучающихся сознательного и ответственного отношения к собственному здоровью, к личной безопасности и безопасности окружающих, приобретение ими навыков сохранить свою жизнь и здоровье в повседневной жизни и в неблагоприятных и опасных ситуациях, умения оказывать само- и взаимопомощь.

В настоящее время организационные формы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и методическое обеспечение данного направления работы значительно устарели. Профилактические мероприятия по ПДД нередко проводятся формально, стихийно и бессистемно. В должной мере не применяются новые педагогические технологии в развитии, обучении и воспитании несовершеннолетних, не анализируется степень понимания ими опасных и безопасных дорожных ситуаций, мало уделяется времени проведению практических занятий по отработке и применению знаний ПДД. Не всегда учитываются возрастные и психофизиологические особенности поведения детей и подростков в дорожной среде. А это, в свою очередь, значительно влияет на результат работы.

#### 1. Планирование профилактической работы.

Любая работа в образовательном учреждении должна осуществляться согласно плану, так как педагогика не терпит стихийного под-

хода. Все планы начинаются с анализа работы или диагностики проблемы. Планирование профилактической работы осуществляется в соответствии с научными принципами. Планы строятся конкретные, обоснованные и реальные для выполнения. Составляются они на основе статистических данных и факторного анализа причин и условий, способствующих возникновению аварийной ситуации на дороге. В планах предусматриваются исполнители, сроки, формы и методы решения конкретных вопросов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Вся деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма строится с учётом индивидуальных особенностей, дифференцируется по возрастным периодам и ведётся по трём основным направлениям.



**Рис. 9. Основные направления профилактической работы**

Планируемая работа по пропаганде ПДД и других правовых знаний, действующих в сфере дорожного движения, предусматривает информированность детей о состоянии и проблемах детского дорожно-транспортного травматизма как в регионе, так и в целом по России.

Учитывается при планировании приобретение соответствующей учебно-методической литературы, наглядных пособий, технического оснащения кабинета и школьной автоплощадки, «уголков безопасности дорожного движения». Хорошее методическое обеспечение помогает повысить качественный уровень усвоения знаний обучающихся по профилактике дорожно-транспортного травматизма. В планах предусматривается проведение внеклассных мероприятий: тематических утренингов, творческих смотров-конкурсов, викторин, соревнований, экскурсий, выступление агитбригад, профилактических акций и рейдов в микрорайоне школ совместно с инспекторами ГИБДД. При планировании работы важное значение придаётся работе кружка «Юных инспекторов дорожного движения», которые занимаются активной пропагандой ПДД среди детей и подростков, предупреждением их нарушений.

В планах работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма предусматривается взаимодействие с заинтересо-

ванными структурами – ГИБДД, УГАДН, автошколой, автотранспортными предприятиями, средствами массовой информации, библиотекой, учреждениями дополнительного образования, центральной районной больницей, другими общеобразовательными учреждениями города.

Немаловажное значение придаётся работе с родителями и педагогами. В планах предусматривается проведение консультаций, семинаров, индивидуальных бесед с педагогами и родителями обучающихся.

Далее анализируются результаты проделанной работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, выявляются положительный опыт и недостатки в организации этой работы.

2. Организация и содержание образовательного процесса по основам БДД.

Охрана здоровья и жизни детей предполагает организацию обучения ПДД, ОБЖ таким образом, чтобы у каждого обучающегося сформировалась жизненно-важная потребность не только в изучении, но в соблюдении ПДД.

Целью обучения школьников ПДД является: усвоение ими содержания правил и формирование у них умения использовать знания правил для принятия решений в реальных условиях дорожного движения, без чего невозможно обеспечение безопасности на дороге. Указанная цель может быть достигнута соответствующими формами, методами и приёмами обучения и воспитания.

Образовательный процесс по основам безопасного поведения детей и подростков на улицах и дорогах проводится с учётом педагогических требований, направленных на решение следующих задач:

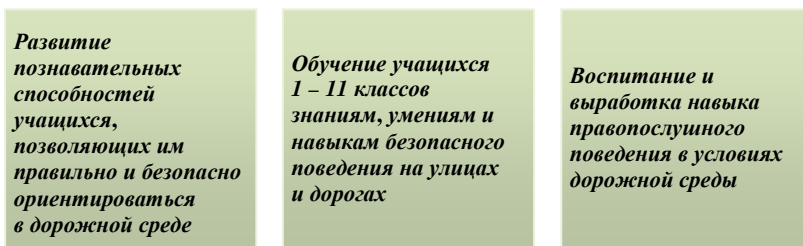


Рис. 10. Педагогические требования

### 3. Принципы, формы и методы обучения и воспитания

Дети – это особая категория пешеходов и пассажиров, к ним нельзя подходить с той же меркой, что и к взрослым, поэтому дословная трактовка ПДД для них неприемлема. Нормативное изложение

обязанностей пешеходов и пассажиров на недоступной младшим школьникам профессиональной автомобильно-дорожной лексике, требующей от них абстрактного мышления, затрудняет их обучение и воспитание. Для обучения школьников ПДД реализуются следующие принципы:

- развивающее обучение;
- преемственность;
- последовательность;
- постепенность;
- доступность;
- наглядность;
- единство воспитания и обучения.

При обучении наиболее целесообразны следующие формы проведения занятий:

- традиционный урок в классе;
- интегрированный урок;
- экскурсии;
- самостоятельная работа с наглядными средствами обучения – плакатами, иллюстрациями в учебных рабочих тетрадях;
- практические занятия на специально оборудованных для детей школьных автоплощадках, автодромах, автогородках, тренажёрах.

Целесообразно использование устных методов изложения материала:

- рассказ;
- рассказ-объяснение;
- беседа;
- лекции.

При ведении учебных занятий желательно применять все известные педагогические технологии и инновационные методы обучения. От инициативы и профессионального мастерства во многом зависит эффективность обучения ПДД. Педагог должен знать ПДД и уметь преломлять содержание правил, не искажая сути, на доступный и понятный детям язык, дозируя необходимую информацию в соответствии с возрастом учащихся.

Особенность обучения ПДД состоит в том, что в отличие от других учебных наук, учащиеся должны быть заинтересованы не столько получить хорошую оценку знаний, сколько научиться правильно и безопасно вести себя на улицах и дорогах.

Воспитание применительно к сфере дорожного движения – это формирование, развитие и совершенствование системы знаний, умений и навыков, взглядов, убеждений, качеств личности, устойчивых



привычек право послушного и безопасного поведения на улицах, дорогах и транспорте.

Целью воспитания и обучения ПДД является сохранение жизни и здоровья детей и подростков, приучение их к установленному порядку в области дорожного движения [1].

Младшие школьники ещё не вполне осознают, что такое опасность вообще. Потому их надо обучать безопасному поведению. Тогда у них сформируется умение прогнозировать опасность и её последствия, способность правильно оценить свои возможности. Обучающимся необходимо прививать психологическую устойчивость к опасным ситуациям, дисциплинированность, осторожность, наблюдательность, которые помогут им адаптироваться в дорожной среде.

Культура поведения детей на улице, дороге и транспорте во много зависит от ближайшего окружения и нравственной атмосферы в семье.

Эффективность воспитания зависит от интенсивности обратных связей между педагогом и обучающимся, величины, характера и обоснованности корректирующих воздействий на их поведение. Если педагог поддерживает правильные действия и вовремя устраняет ошибки, ребёнок быстро научится безопасно вести себя на улицах и дорогах. Чтобы ПДД прочно усваивались, необходимо использовать в учебно-воспитательном процессе эмоции, разум и действие. Если ребенок равнодушен, пассивен, не переживает того, что хочет привить ему педагог, то результатов не будет.

Организация воспитательного процесса и проведение учебных занятий по БДД строится на основе принципов и методов воспитания.

Принципы воспитания – это основа действенного решения воспитательных задач.

*Принцип индивидуального и дифференцированного подхода* предполагает учёт личностных, возрастных особенностей детей и уровня их психического и физического развития. Так, у младших школьников недостаточно развито целостное восприятие дорожной среды и неустойчивое внимание. Реакция на резкие звуковые и световые сигналы бывает неадекватной. Неожиданное появление автомобиля далеко не всегда вызывает быструю двигательную реакцию, бывает, и наоборот – приближение опасности порождает растерянность, беспомощность и заторможенность.

Увидев автомобиль, ребёнок не может определить, как быстро он приблизится к нему. Заметив один автомобиль, он не видит другой. Дети семи лет замечают на дороге только то, что им известно. Если ребёнок не знает особенностей движения транспорта, то никак не реагирует на его появление.



**Рис. 11. Принципы воспитания**

На основе индивидуального и дифференцированного подхода к учащимся, изучения черт их характера, темперамента, установок, интересов, мотивов поведения, можно воспитать у них положительные привычки, приучить к дисциплине и культуре поведения в сфере дорожного движения.

При этом преподаватель в большей мере использует свой авторитет. Воспитание требует отношения к каждому ребенку как к личности, наделённой собственными чувствами, взглядами, мыслями и волей.

Отношение к нему как к маленькому, постоянная и назойливая опека лишь тормозит его психическое развитие.

*Принцип взаимодействия «дети-дорожная среда».* Чем меньше возраст школьников, тем легче формировать у них социальные чувства и устойчивые привычки безопасного поведения. Пластичность их нервной системы позволяет успешно решать многие воспитательные задачи.

Детское восприятие окружающей среды во многом определяется вербальной информацией взрослых, обращающих внимание на светофор, пешеходный переход, опасность на дороге, скорость движения машин и т.д.

При этом следует иметь в виду, что дети слабо ориентируются в дорожных условиях, поскольку не способны в полной мере оценить изменение формы и положение движущегося автомобиля – скорость и расстояние до него. Кроме того, у ребенка недостаточно развито боковое зрение. Поэтому, воспитывая семилетних детей, нельзя требовать от них осознанных и чётких, безопасных действий на дороге. В этом ошибка стандартного подхода к ним, как к десятилетним. Даже хорошо зная правила перехода улиц и дорог и сигналы светофора, ребёнок не может вполне безопасно вести себя, так как часто падает из-за несовершенства координации движений. Не рекомендуется приучать младших школьников самостоятельно переходить дороги с интенсивным движением и стоять посередине на осевой линии, где шаг назад или вперёд может стоить жизни.

Двигательная реакция определяется уровнем развития у детей центральных регуляторных физиологических механизмов, обеспечивающих равновесие. Необходимые двигательные навыки и умения они приобретают с возрастом и в процессе обучения и воспитания.

*Принцип взаимосвязи причин опасного поведения и его последствий.* Учащиеся должны знать, какие опасности могут подстергать их в дорожной среде. Вместе с тем, нельзя чрезмерно акцентировать их внимание только на этом. Внушая страх перед улицей и дорогой, можно вызвать обратную реакцию. Во-первых, это искушение рискнуть, перебегая дорогу. Во-вторых, внушение страха может сделать ребенка неуверенным и беспомощным, и обычная ситуация на дороге покажется ему опасной. И тогда он может растеряться и испугаться.

Преподаватель должен не только воспитывать детей, но и проводить профилактическую работу с родителями, т.е. постоянно объяснять, что они обязаны сопровождать своих детей на улицах и дорогах с интенсивным движением транспорта. Даже хорошо зная правила, дети попадают в ДТП именно в силу возрастных и психофизиологических особенностей поведения.

*Принцип самоорганизации, саморегуляции и самовоспитания.* Этот принцип реализуется при осознании детьми правил безопасного поведения. Тогда они достаточно легко, без сопротивления, регулируют свое поведение, наблюдают за сверстниками, замечают нарушения ПДД взрослыми и часто не понимают и возмущаются, почему те поступают рискованно и не соблюдают правила. Для подкрепле-

ния самовоспитания нужен положительный пример взрослых. Поэтому преподаватель должен воспитывать вместе со школьниками и их родителей.

*Принцип возрастной безопасности.* У младших школьников довольно рано появляется стремление самостоятельно ходить в школу, гулять по улице. С одной стороны, это надо одобрять, чтобы не тормозить развитие волевых качеств ребенка, с другой, необходимо воспитывать понимание опасности дорожной среды и вырабатывать привычки, умения и навыки безопасного поведения. Важно иметь в виду, что у младших школьников наблюдается довольно большое расхождение между знаниями и фактическими действиями. Это объясняется, как правило, лёгкой отвлекаемостью, импульсивностью, спешкой, заинтересованностью, увлечённостью чем-либо, когда они находятся на дороге. С раннего детства, ещё до школы, ребёнку необходимо разъяснять суть явлений в дорожной среде, опасность движущихся объектов, например, что автомобиль не может сразу остановиться перед пешеходом. Нужно формировать, развивать и совершенствовать целостность восприятия опасной дорожной среды, показывать конкретные безопасные действия выхода из опасных ситуаций.

*Принцип социальной безопасности.* Учащиеся должны понимать, что они живут в обществе, где надо соблюдать определённые нормы и правила поведения. Соблюдение этих правил на дорогах контролирует ГИБДД. Инспектор ДПС выявляет нарушителей среди водителей и пешеходов и наказывает их: предупреждает или штрафует. ПДД нужно соблюдать для общей безопасности, так как неправильные действия ребенка на улице и дороге опасны и для него самого, и для окружающих.

Методы воспитания – это способы психолого-педагогического воздействия на сознание, волю, чувства, поведение обучающихся.

4. Особенности организации обучения и воспитания в начальном звене.

Занятия по ПДД для детей проводятся и в детском саду. В начальной школе продолжается эта работа. При этом важно сохранить преемственность и помнить, что в этом возрасте у детей внимание неустойчивое, они легко отвлекаются на всё интересное и необычное (непроизвольное внимание).

От детей данного возраста нельзя требовать больше того, что они могут усвоить. Ни в коем случае нельзя перегружать их непонятной им дорожной информацией.

Самоконтроль запоминания происходит, например, у детей на уровне узнавания. Непроизвольное запоминание у них эффективнее произвольного. Вместо увеличения объёма знаний (что как раз часто

### ***Внушение***

- Дети младшего школьного возраста легко внушаемы, воспринимают всё на веру. Внушением можно приостановить опасные действия ребёнка, и, наоборот, стимулировать правильные действия
- Эффект внушения усиливается, если педагог использует яркие образные формы, приводит наглядные примеры

### ***Убеждение***

- Это доказательство истинности того или иного положения. Ребёнок мыслит образно, поэтому, чтобы его убедить, достаточно показать образное отражение реальности, например, в сюжетных картинках опасного поведения на дороге

### ***Поощрение***

Это положительная оценка, основанная на положительных эмоциях, поэтому повышает ответственность и укрепляет дисциплинированность. В этом методе используется приём опоры на положительное в личности воспитанника

### ***Пример***

Воспитательное значение примера состоит в том, что он быстро запоминается. Психологическая основа примера – подражание: дети видят, что взрослые поступают также, иногда достаточно один раз показать, как правильно и безопасно поступать, чтобы убедить детей соблюдать правила в любой дорожной ситуации

### ***Упражнение***

Без упражнения невозможно сформировать у ребёнка заданный тип поведения. Суть упражнения – многократное выполнение требуемых действий, доведение их до автоматизма. В результате формируются необходимые для дорожной безопасности качества личности, навыки и привычки

Рис. 12. Методы воспитания

наблюдается в практике обучения детей ПДД) следует обращать внимание на точность образов и понятий, которыми пользуются дети. Дорожную лексику из ПДД необходимо вводить дозами, и постепенно. Следует иметь в виду, что знания у младших школьников всегда связаны с речью, ведь они знают только то, что могут объяснить своими словами.

О предметах, объектах и явлениях дорожной среды дети судят часто односторонне, по единым внешним признакам. Умозаключения опираются на наглядные образы, данные в восприятии. Выводы делаются не на основе логических аргументов, а путём соотнесения суждения с воспринимаемыми сведениями.

В процессе обучения младшие школьники усваивают стереотипы безопасного поведения, которые действуют лишь в ситуациях, аналогичным изученных на занятиях. Однако реальная дорожная обстановка вынуждает отступать от предполагаемых конкретных действий. Это связано с изменчивостью дорожных условий, а также индивидуальностью личности ребенка.

Эффективность обучения состоит в том, чтобы учащиеся не только овладели знаниями правил безопасного поведения, но и научились бы адекватно реагировать на постоянно меняющуюся дорожную обстановку. Опасности могут подстергать их на проезжей части дороги, во дворах, жилых зонах, на тротуарах, обочинах, при посадке и высадке из транспорта.

Важно, чтобы дети поняли, осознали и осмыслили запреты, направленные в конечном счёте на сохранение жизни и здоровья. Если же запретов много, ребенок неизбежно начинает их нарушать. Поэтому на каждое «нельзя» должно быть определённое «можно».

Младшие школьники очень подвижны. Поэтому для них обязательно разрабатываются специальные упражнения в дидактических и ролевых играх для поддержания мышечного тонуса, отработки внимания, наблюдательности, произвольных действий и развития двигательной координации.

При обучении младших школьников принимаем во внимание, что они в силу своих возрастных и психических особенностей не вполне осознают, что такое опасность вообще. Поэтому, применяя методы внушения, убеждения, примера, у них формируется умение прогнозировать опасность, её последствия и правильно оценивать свои способности. Необходимо прививать детям психологическую устойчивость к опасным ситуациям, дисциплинированность, осторожность, наблюдательность, личностные качества, которые помогут им адаптироваться к дорожной среде.

На уроках при изучении тем безопасности на дорогах необходимо применять игровые технологии (ролевые игры), так как игра – один из основных видов деятельности обучающихся первой ступени. Кроме того, необходимо использовать разнообразный дидактический материал, имеющийся в кабинете: дорожные знаки, макеты безопасных маршрутов, вопросы викторин, загадки, кроссворды, ребусы и т.д.

Ошибка стандартного подхода в обучении младших школьников состоит в том, что от них требуются осознанные и чёткие безопасные действия на дороге. Этого делать нельзя, так как ребенок, даже хорошо знающий правила перехода дорог, не сможет вполне безопасно вести себя из-за несовершенства у него координации движений.

Перед началом занятий по дорожной тематике (для первичного ознакомления) и в конце образовательного процесса, для закрепления учебного материала необходимо проводить экскурсии по городу, на которых дети могут знакомиться с дорожной средой, знаками регулирования, правилами поведения на дороге. В проведении экскурсий помощь должны оказывать родители.

5. Особенности организации обучения и воспитания в 5 – 7 классах.

В 5 – 7 классах рекомендуется изучать ПДД с постоянным углублением и рассмотрением более сложных вопросов. Учебный материал распределять равномерно в течение учебного года, некоторые занятия проводить в конце четверти, в предканикулярное время в виде инструктажа о безопасном поведении подростков на улицах и дорогах во время каникул.

Наиболее распространёнными формами, применяемыми при проведении уроков, являются беседы и рассказ в сочетании с практическими упражнениями и методами ситуативного обучения.

В процессе обучения необходимо использовать видеотренинг: показывать клипы, отрывки из короткометражных, документальных и учебных фильмов, а затем отрабатывать умения и навыки безопасного поведения путём упражнений, игр, моделирования дорожных ситуаций и др.

На занятиях рекомендуется проводить разбор ДТП на конкретных примерах, для этого на уроках при изучении тем: «Основные причины дорожно-транспортных происшествий», «Опасности на дороге, связанные со сложными погодными условиями», «Тормозной путь автомобиля», с использованием соответствующих материалов, предоставляемых ГИБДД.

Школьники должны понимать, что такое правонарушение в области дорожного движения и осознавать, что ответственность за них несут родители.

6. Особенности организации обучения и воспитания в 8 – 11 классах.

В старших классах целесообразно проведение профилактических бесед и лекций с повторением основных положений ПДД для пешеходов, водителей, пассажиров.

Особое внимание следует обратить на необходимость рассмотрения мер административной, уголовной и гражданской ответственности за нарушения в области дорожного движения.

Учащиеся с 14 лет обязаны знать правовые нормы и меры ответственности за их нарушения: размеры штрафов, меры предупреждения, воспитательно-принудительные меры воздействия.

На занятиях со старшеклассниками изучают соответствующие Главы Кодекса об административных правонарушениях и статьи Уголовного Кодекса, касающиеся преступлений несовершеннолетних в области дорожного движения.

В образовательном процессе с обучающимися старших классов реализуются основные принципы: «Принцип самоорганизации, саморегуляции и самовоспитания», «Принцип взаимосвязи причин опасного поведения и его последствия: ДТП», «Принцип социальной безопасности». На уроках со старшеклассниками используются соответствующие формы и методы воспитания правопослушного поведения в дорожной среде.

Для чтения лекций по правовым вопросам необходимо приглашать специалистов-юристов и работников ГИБДД, знающих законодательство и умеющих работать с учащимися старших классов. На занятиях по разделу «Основы медицинских знаний и охрана здоровья детей» при изучении темы «Оказание первой помощи при автодорожном происшествии» беседы проводят специалисты-травматологи. Эффективность таких занятий на всех ступенях образования очевидна.

7. Организация внеклассной деятельности по профилактике дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних.

Средством формирования устойчивых навыков безопасного поведения на улицах и дорогах является внеклассная работа. Изучать ПДД можно не только на специальных уроках, но и на занятиях в системе дополнительного образования. Кроме традиционных профилактических бесед, в соответствии с возрастными особенностями обучающихся, включаются различные формы внеклассной деятельности.

Так, для учащихся начальной школы (1 – 4 классы) рекомендуется применять следующие формы работы:

– викторины, олимпиады, соревнования с привлечением старшеклассников юношеских автомобильных школ (ЮАШ);



- экскурсии по городу;
- тематические классные часы;
- утренники, праздники;
- участие в библиотечных часах;
- практические занятия по отработке навыков перехода дорог и перекрёстков на школьной автоплощадке.

Для обучающихся 5 – 8 классов:

- соревнования;
- конкурсные программы;
- театрализованные представления;
- библиотечные часы;
- организация работы отряда ЮИД;
- выступление агитбригад и членов отряда ЮИД в школе, в подшефных детских садах, на родительских собраниях и т.д.

Активным участникам этих профилактических мероприятий вручаются удостоверения «Юный инспектор движения» и происходит приём в отряд.

Для обучающихся 9 – 11 классов организуются:

- углублённое изучение ПДД в процессе систематических работ по профориентации и подготовке специалистов транспортных профессий;
- регулярные встречи с работниками Госавтоинспекции и юристами для проведения бесед, лекций по ПДД и административной, уголовной и гражданской ответственности за их нарушения;
- рассмотрение вопросов по дорожному праву на тематических мероприятиях.

Организацию встреч с инспекторами ГИБДД необходимо проводить регулярно. На них повторяются ПДД, отрабатываются практические навыки перехода перекрёстка по сигналам регулировщика, используя ситуационный метод, разбирают ошибки в поведении пешеходов, получая много новой, интересной и важной информации.

Польза в проведении мероприятий такого рода для детей как в течение учебного года, так и в каникулярное время, очевидна.

Таким образом, разнообразные формы внеурочной деятельности позволяют обучающимся приобщиться к основам культуры в дорожной среде, освоить на занятиях, в играх, соревнованиях, конкурсах умения и навыки безопасного и правопослушного поведения на улицах и дорогах.

8. Организация и содержание профилактической работы с родителями.

Одна из форм профилактики детского дорожно-транспортного травматизма – работа с родителями.

Исследования показывают, что подавляющее число родителей (в основном те, у кого нет автомобилей) не знают ПДД.

Многим родителям неизвестны психофизиологические особенности поведения детей в дорожной среде – основные причины несчастных случаев и аварий. Поэтому родителям необходимо раскрыть причины и условия, приводящие к ДТП с участием детей. Родители должны знать опасные места в районе школы и дома, где их дети гуляют самостоятельно.

Некоторые родители испытывают трудности в воспитании и обучении детей безопасному поведению на улицах и дорогах. Они нуждаются в педагогических советах. Следовательно, организуя учебно-воспитательный процесс с учащимися, педагог начальной школы и классные руководители должны обеспечить методически работу с родителями, применяя следующие формы занятий:

- лекции;
- проведение тематических бесед;
- вовлечение родителей в совместное участие во внеклассной работе (в проведении тематических классных часов, утренников и праздников, оказание помощи в оформлении уголков безопасности и т.д.);
- индивидуальная работа с родителями, дети которых входят в группу риска (слишком активные, непредсказуемые на улицах и дорогах и, наоборот, заторможенные, неуверенные в себе, испытывающие чувство страха, имеющие замедленную реакцию на опасность).

Профилактическую работу с родителями целесообразно проводить перед началом каникул и сразу после них. Осенью дети идут в школу, отвыкнув за лето от движения транспорта на улицах. Дети теряют бдительность, когда предоставлены сами себе.

На занятиях с родителями необходимо давать следующие установки:

- постоянно контролировать поведение детей, даже когда они гуляют во дворах, жилых зонах, идут по тротуару;
- при переходе дорог с интенсивным движением крепко держать за руку детей и разъяснять им правила безопасного перехода и др.

Немаловажную роль играет умение настроить родителей на желание взаимодействовать со школой, убедить их в необходимости оказывать помощь школьникам дома в самостоятельной работе с учебной книгой-тетрадью при выполнении домашних заданий.

Давать советы родителям по вопросам воспитания и обучения детей с учётом их индивидуальных особенностей и уровня психического

и физического развития. Беседы проводятся в форме вопросов и ответов. Даются педагогические рекомендации родителям.

Совместная работа школы и семьи может стать успешной и дать положительные результаты, если родители будут проявлять интерес к воспитанию ребенка, и находясь с детьми на улицах и дорогах, соблюдать ПДД, показывая на личном примере, как это нужно делать.

9. Организация системы профилактической работы по дорожно-транспортному травматизму среди несовершеннолетних в МОУ СОШ № 2 г. Гаврилов-Яма, Департамента образования администрации Ярославской области.

Безопасность человека – одна из глобальных проблем, которая выходит сегодня на одно из первых мест по своей актуальности. Статистические данные о детском травматизме и несчастных случаях свидетельствуют о том, что необходимо более углублённо работать по проблеме обучения школьников безопасному поведению на дорогах. Придавая важное значение деятельности всех участников учебно-воспитательного процесса по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, эта работа должна проводиться в тесном контакте с педагогическим коллективом и родителями, взаимодействуя с работниками ГИБДД и другими заинтересованными структурами.

При проведении занятий должны постоянно совершенствоваться формы и методы изучения детьми ПДД и их пропаганды. Приоритетом обучения должна являться личность каждого воспитанника, её защита и развитие.

В школе обучается 277 учащихся, объединённых в общеобразовательные классы, специальные (коррекционные) классы VII вида и специальные (коррекционные) классы VIII вида. Расположена школа в центре города, на участке, где повышенная интенсивность движения транспортных средств. Вблизи находится перекрёсток, основная магистраль и второстепенные дороги, поэтому вопрос изучения ПДД и привития навыков безопасного поведения детей на улицах и дорогах является одним из основных в деятельности педагогического коллектива школы.

Преподавание курса в школе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма способствует повышению уровня знаний обучающихся и приобретению навыка безопасного поведения на улицах и дорогах.

Одним из показателей эффективности работы в этом направлении является *отсутствие дорожно-транспортного травматизма среди обучающихся школы.*

Целью системы работы школы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является сохранение жизни и здоровья детей и подростков, соблюдение ими установленного порядка в области дорожного движения. Эта цель достигается решением следующих задач (рис. 13).

Организация работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма строится с учётом индивидуальных особенностей, дифференцируется по возрастным периодам и ведётся по трём основным направлениям:



**Рис. 13. Задачи по снижению детского дорожно-транспортного травматизма**

- работа с обучающимися;
- работа с родителями;
- работа с педагогами.

*Обучение детей и подростков безопасному поведению на дорогах.*

Охрана здоровья и жизни детей предполагает организацию обучения ПДД, ОБЖ таким образом, чтобы у каждого обучающегося сформировалась жизненно-важная потребность не только в изучении, но в соблюдении ПДД.

Учебно-воспитательный процесс состоит из трёх видов деятельности:

- обучение теоретическим знаниям (вербальная информация, передаваемая педагогом);
- самостоятельная работа (изучение иллюстраций и выполнение заданий в учебных книгах-тетрадах);
- практическая отработка координации движений в играх-упражнениях (вводных, групповых, индивидуальных), умений и навыков безопасного поведения на улицах, дорогах, в транспорте.

Учебные занятия имеют практическую направленность на обеспечение безопасности детей, формирование у них самооценки, самоконтроля и самоорганизации в сфере дорожного движения. В отличие от других учебных дисциплин, учащиеся должны быть заинтересованы не столько получить хорошую оценку знаний, сколько научиться правильно и безопасно вести себя в условиях дороги. А для этого весь учебно-воспитательный процесс должен быть непрерывным, систематическим (по тематическим планам), регулярным (без пропусков или замен), построенным с учётом уровня психического и физического развития детей.

Приоритетом системы деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является личность каждого воспитанника, её защита и развитие. В основе работы с детьми по воспитанию культуры поведения на улице и в транспорте, изучению ПДД лежит педагогика сотрудничества.

Изучение ПДД и формирование навыка безопасного поведения на дорогах ведётся: на уроках ОБЖ; интегрированных уроках «Уроки безопасности по ПДД», в ходе внеклассных мероприятий, а также находит своё отражение в деятельности отряда ЮИД.

*Уроки основ безопасности жизнедеятельности.* Обучение основам безопасного поведения на улицах и дорогах реализуется по рабочим программам курса ОБЖ, составленным на основе стандартов образования и программ для общеобразовательных школ под ред. А.Т. Смирнова, рекомендованным Министерством образования и науки Российской Федерации.

Целью обучения школьников ПДД является: усвоение ими содержания ПДД и формирование у них умения использовать знания правил для принятия решений в реальных условиях дорожного движения, без чего невозможно обеспечение безопасности на дороге.

Указанная цель может быть достигнута должным образом лишь соответствующими методами обучения. Дети – это особая категория пешеходов и пассажиров. К ним нельзя походить с той же меркой, как к взрослым, а потому дословная трактовка правил для них неприемле-

ма. Нормативное изложение обязанностей пешеходов и пассажиров на не доступной младшим школьникам дорожной лексике, требующей от них абстрактного мышления, затрудняет их обучение и воспитание.

Для обучения ПДД приоритетным, а по сути, обязательным способом проведения занятий считается метод, максимально приближающий условия урока, проводимого в классе, к реальным требованиям на дороге. Достигнуть этого можно только путём демонстрации и использования средств наглядности и практических занятий.

Для проведения уроков используется кабинет ОБЖ и школьная автоплощадка, в которых сосредоточены дидактический материал, учебно-методическая литература, технические средства обучения, подготовлены и обобщены методические рекомендации для учителей, классных руководителей, родителей по проведению профилактических бесед с обучающимися.

Все занятия проводятся с широким использованием наглядных пособий, которые:

- отображают средства регулирования движения – дорожные знаки, разметку, сигналы регулировщика, сигналы светофора и правила их применения;

- иллюстрируют действия, предписанные в ПДД, в случаях применения различных средств регулирования;

- наглядно воспроизводят содержание отдельных требований, предъявляемых к пешеходам и транспортным средствам.

Для организации работы по БДД в кабинете ОБЖ имеется оборудование:

- уголок безопасности дорожного движения;
- медиатека;
- плакаты;
- разнообразный дидактический материал (карточки с алгоритмами действий, карточки-задания с ситуационными задачами, тестовые задания);

- учебно-методическая литература;
- макеты дорожных знаков и светофоров, которые применяются на уроках для отработки практических навыков безопасных маршрутов и изучения дорожной грамоты.

Систематическое использование наглядных пособий позволяет сформировать чрезвычайно важные для учащихся образные представления о различных условиях движения, глубже усвоить содержание отдельных положений ПДД, выработать умения принимать решения в соответствии с требованиями ПДД и требованиями личной безопасности и безопасности других участников движения.

Одним из важнейших условий успешного овладения изучаемым материалом является активизация познавательной деятельности обучающихся на каждом занятии с обязательным использованием учебно-методического комплекса (УМК) и применения информационно-коммуникационных технологий (ИКТ).

Выделяются следующие основные формы самостоятельной работы учащихся по изучению ПДД:

- участие в обсуждении и решении проблемных ситуаций (решение ситуационных задач);
- анализ устных ответов и их дополнение в процессе опроса при проверке знаний;
- решение тестовых заданий по изученной теме (для этого имеются специальные карточки и диагностика игра-тренажёр «Изучаем ПДД» в электронном варианте);
- использование интерактивных обучающих компьютерных игр, видеофильмов «Безопасные дороги детства», презентаций, выполненных членами отряда ЮИД по проведённым акциям и рейдам и др.;
- практические занятия по отработке навыков перехода дороги и выполнение тренировочных упражнений по сигналам регулирования, согласно ПДД на школьной автоплощадке.

Благодаря применяемым средствам, формам и методам ведения учебных занятий, удаётся прогнозировать и добиваться качественного уровня знаний обучающихся и выходить на ожидаемый результат.

*Интегрированные уроки.* Одна из успешных форм изучения ПДД – это проведение интегрированных уроков, в рамках недели безопасности. На них учащиеся получают дополнительные знания по ПДД и закрепляют полученные ранее.

Эти уроки проводятся совместно с учителями-предметниками. Для написания плана урока обсуждается тема по предмету и совмещается с темой «Правила дорожного движения». При проведении таких уроков применяются современные технологии обучения, такие как ИКТ, проблемное обучение, развитие критического мышления через чтение и письмо и др. Именуемый по предмету УМК позволяет применять накопленный дидактический материал, наглядные пособия, презентации, интерактивные игры, а также в ходе интегрированных уроков широко использовать возможности школьной автоплощадки, компьютерный кабинет и технические средства обучения (ТСО).

Так, на уроках русского языка учащиеся выполняют контрольное списывание, диктанты, сочинения дорожной тематики, тем самым,

повторяя ПДД. На уроках математики решаются задачи, строятся сравнительные графики на основе статистических данных по дорожно-транспортным происшествиям, выполняются расчёты расхода топлива автомобиля, тормозного пути при различных погодных условиях. На физике изучают устройство двигателей автомобилей, действующих моделей светофоров, делают расчёты скорости транспортных средств и т.д. Интересно и увлекательно проходят уроки музыки, на которых учащиеся слушают музыку и исполняют песни на дорожную тематику. А на уроках литературы учащиеся готовят и показывают литературные инсценировки, подчёркивая важность знаний ПДД.

Эффективность интегрированных уроков очевидна. Дети с желанием работают на уроках и выполняют различные задания и решения, получают знания по предмету и одновременно убеждаются в необходимости знаний ПДД.

*Внеклассная работа с обучающимися по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.* Вопросы изучения ПДД и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма нашли своё отражение в планах воспитательной работы школы. Формы внеклассной работы, применяемые в школе, разнообразны:

- творческие конкурсы, конкурсные программы, КВНы;
- игры и викторины;
- тематические праздники и утренники для учащихся начального звена;
- театрализованные представления и постановки кукольных спектаклей дорожной тематики;
- соревнования и велоэстафеты;
- дни здоровья;
- экскурсии;
- тематические классные часы;
- профилактические беседы:
- деятельность отряда ЮИД;
- акции и рейды;
- библиотечные часы;
- встречи с ветеранами и работниками ГИБДД.

В основе работы с детьми по воспитанию культуры поведения на улице, дороге и в транспорте лежит педагогика сотрудничества. При совместном написании сценариев, различных тематических разработок по ПДД, составлении буклетов, вопросов для кроссвордов и загадок, учитываются интересы, возможности и способности детей, тот объём знаний по ПДД и культуре поведения, которые они получили на занятиях.



*Профилактические акции, рейды.* Профилактические акции пользуются большой популярностью среди наиболее значимых форм самостоятельной и творческой работы детей.

К ним дети готовятся заранее: составляют тексты обращений к водителям, памяток пешеходам, пишут письма водителям. Весь материал красочно оформляют, широко используя возможности компьютерной техники, знания, приобретённые на уроках по ПДД и знания, полученные на уроках информатики.

*Экскурсии.* Одна из форм внеклассной работы – экскурсии по городу, в ходе которых дети знакомятся с улицами, переходами и перекрёстками, дорожными знаками и светофорами. Учатся умению при этом видеть движение автомобилей, концентрировать внимание на них, слышать звуки, шум приближающихся автомобилей, адекватно реагировать на изменяющуюся дорожную обстановку.

В ходе экскурсий обращается внимание детей на время года. Объясняются изменения дорожной обстановки в связи с изменениями погодных условий. Внимание детей акцентируется на соблюдении ПДД при переходе улицы, перекрёстков, движению по тротуару. Обращается внимание на нарушителей ПДД, объясняется, какой опасности подвергают они свою жизнь и жизнь окружающих. Внушается детям, что дисциплинированность должна стать их привычкой.

Учащиеся среднего звена и ЮИДовцы совершают экскурсии на местные автотранспортные предприятия. Беседы с водителями автобусов о профессии проходят в интересной деловой обстановке. Дети задают много вопросов, касающихся получения специальности, условий работы, а также интересуются проблемами, с которыми встречаются водители. По окончании встреч учащиеся выступают с концертом агитбригады и вручают письма водителям.

*Профилактические беседы.* С целью закрепления знаний ПДД и формирования у обучающихся мотивации безопасного поведения на улицах и дорогах, в школе, согласно плану, регулярно проводятся профилактические беседы.

Для преподавателя очень важна способность понятно и просто выражать свои мысли, разговаривать с детьми, обмениваться мыслями и идеями, а также уметь их слушать. Умение слушать, как известно, нелегкая задача. В среднем, говорящий произносит 125 слов в минуту, тогда, как обучаемый думает почти в 4 раза быстрее. Поэтому слушающий имеет возможность мысленно отвлекаться от того, что он слышит, и этим объясняется то, почему недостаточно внимательные дети делают поспешные выводы и заключения.



**Рис. 14. Раздача листовок с обращением к водителям**



**Рис. 15. Отряд ЮИД готовится к рейду**

Для создания благоприятной атмосферы во время беседы с обучающимися, необходимо дать разъяснения, если у детей возникают сомнения. По возможности, рассказываются личные примеры или

приводятся истории из собственной жизни, так как рассказы о реальных ситуациях позволяют формировать правильное отношение к ситуации. В свободном диалоге учитель–ученик есть много положительных моментов. Педагог узнает, как данную проблему видит ребенок и может её скорректировать.

Немаловажную роль в системе профилактики детского дорожно-транспортного травматизма играет деятельность профильного отряда юных инспекторов движения (ЮИД).

Данный отряд работает в школе с 2002 г. по соответствующему тематическому плану.

В настоящее время 18 учащихся школы входят в отряд ЮИД, это в основном, учащиеся 5, 6, 7 классов.

Членами отряда на общем Совете разрабатываются и утверждаются обязанности и права ЮИД. Отряд имеет свою клятву, комплекты специальной формы, жезлы, эмблемы.

Отряд работает по ряду основных направлений:

- *теоретическое* – обучение дошкольников и младших школьников ПДД;
- *практическое* – освоение ПДД, отработка навыков поведения учащихся на дорогах, в ходе практических занятий на школьной автоплощадке;
- *агитационно-просветительское* – повышение уровня знаний школьников о поведении на дорогах.



**Рис. 16. Профилактическая акция на дорогах**

Члены отряда занимаются углублённым изучением ПДД и отработкой навыков оказания первой медицинской помощи пострадавшим при автодорожных происшествиях. Учащиеся активно принимают участие в организации и проведении общешкольных и классных мероприятий по БДД. Занимаются подбором материалов для проведения тематических классных часов. Для этого в кабинете ОБЖ имеются печатные издания газет «Добрая дорога детства», «Дорога, транспорт, пешеход», «Stop», и другая подобная литература.

ЮИДовцы оказывают помощь в организации утренников для учащихся начального звена и воспитанников подшефных детских садов. Участвуют в проведении для них практических занятий на школьной автоплощадке.

Совместно с учащимися члены отряда принимают участие в оформлении общешкольных уголков безопасности движения, предоставляют материал для их оформления.

Традиционно, в апреле, члены отряда ЮИД защищают честь школы на районных соревнованиях «Безопасное колесо». Так, за последние 3 года команда МОУ СОШ № 2 г. Гаврилов-Яма Ярославской области становилась призёром муниципального этапа соревнований.

Ежегодно, в ноябре, ЮИДовцы принимают участие в мероприятиях, посвящённых Дню памяти жертв ДТП. Проводят совместно с работниками ГИБДД акции, в ходе которых раздают листовки с обращением к водителям. В этот день они присутствуют на утренней молитве в местной церкви, а затем выступают с агитбригадой перед учениками церковно-приходской школы.

ЮИДовцы поддерживают тесную связь с районным отделом ГИБДД, проводят совместно с инспекторами профилактические рейды и акции на улицах города.

Так, при содействии работников ОГИБДД регулярно, 2–3 раза в год проводятся профилактические акции на дорогах города и района: «Внимание, водитель!», «Главная дорога детям», «Внимание, пешеход!», «Мы выбираем жизнь!» и др.

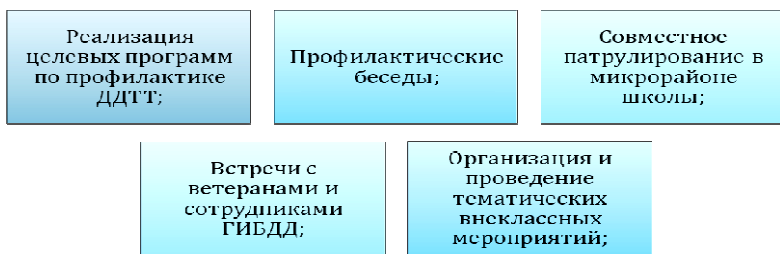
Членами отряда ЮИД на школьном сайте создана страничка «Школа безопасности», на которой размещается информация о деятельности отряда, его успехах и проблемах.

*Взаимодействие с другими структурами.* Эффективность и качество профилактической работы во многом зависит от взаимодействия школы с заинтересованными структурами.

Координирующая роль в системе работы по ПДД принадлежит ОГИБДД, взаимодействие с которым осуществляется согласно совместному плану работы по следующим направлениям.



**Рис. 17. Взаимодействие со смежными структурами**



**Рис. 18. Направление работы школы по профилактике ДДТТ**

Учащиеся школы и члены отряда ЮИД широко взаимодействуют с другими образовательными учреждениями, обмениваются опытом, участвуют в совместных мероприятиях, конкурсах, слётах отрядов ЮИД.

Поддерживается тесная связь с Дворцом детского творчества. В ходе внеклассной работы с детьми проводится подготовка команды школы для участия в игровых и конкурсных программах, проводимых на базе Дворца. Дети соревнуются в знаниях ПДД, разбираются в жестах регулировщиков, показывают свою эрудицию в дорожной тематике, проявляют творческие способности, а также узнают от сверстников новую информацию.

С дошкольниками подшефных образовательных учреждений организуются и проводятся занятия по изучению ПДД в игровой форме, с привлечением ребят из отряда ЮИД. Отработка практических навыков поведения на дорогах и знакомство с дорожными знаками и светофорами проводится на школьной автоплощадке.

Информация о деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма отражается в школьной газете «Родник», а также поддерживается тесная связь с местными средствами массовой информации: редакцией районной газеты «Гаврилов-Ямский вестник», редакцией городского телеканала и телеканала «Ярославия». Периодически информируются читатели и зрители о работе, которая ведётся в школе по воспитанию грамотного пешехода. Статьи о деятельности отряда ЮИД публикуются и в областной газете «ДТП».

*Работа с родителями.* Охрана здоровья и жизни детей предполагает организацию обучения ПДД, ОБЖ таким образом, чтобы у каждого родителя обучающегося сформировалась жизненно-важная потребность не только в изучении, но и в соблюдении ПДД. Известно, что пример взрослого, вовремя сделанное им замечание о том, как вести себя на улице, может сохранить ребенку здоровье, а самое главное – жизнь.

Ежемесячно проводятся консультации психологов для родителей и детей с ослабленным вниманием и памятью. Организуются лектории для родителей, тематические родительские собрания, которые проводятся по соответствующему тематическому плану работы, деловые игры с участием работников ГИБДД, психологов. Ежегодно на первом родительском собрании родители вместе с детьми, под руководством классных руководителей и работников ГИБДД, разрабатывают безопасные маршруты в школу и из школы. Эти маршрутные листы хранятся в дневниках детей в течение всего учебного года. Традиционно, на школьных родительских собраниях вручаются памятки. Периодически осуществляется контроль знаний ПДД с использованием анкет и тестовых заданий.

Лекции по основным дорожным понятиям, знаниям, умениям и навыкам безопасного поведения школьников на дороге нужны для того, чтобы родители сами могли ориентироваться в дорожных условиях. На занятиях даются некоторые установки родителям, например: при переходе дорог с интенсивным движением крепко держать за руку детей, показывать ребёнку пример перехода дороги в установленном месте на зелёный сигнал светофора.

Одним из обязательных условий при проведении массовых мероприятий является сопровождение родителями групп детей к местам отдыха и экскурсий. Активно привлекаются родители к созданию вместе с детьми классных уголков безопасности. Совместно с родителями организуются изготовление и обновление учебных пособий по ПДД, осуществляется регулярное участие родителей и детей в конкурсах по БДД для семейных команд, оформляются выставки плакатов, рисунков, поделок, фотографий, родители и учащиеся участвуют в составлении буклетов по БДД.

Члены родительских комитетов помогают в организации и проведении внеклассных мероприятий, проводят индивидуальные беседы с детьми «группы риска».

*Работа с педагогами.* Для того, чтобы научить, самим тоже нужно учиться. В целях повышения эффективности работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в школе систематически проводится методическая работа с педагогами по проведению занятий по ПДД. Вопросы изучения ПДД рассматриваются на научно-методическом совете школы, методическом объединении классных руководителей, учителей-предметников. По результатам обсуждения принимаются конкретные решения, выполнение которых контролируется методическим советом школы.

В целях координации работы научно-методическим советом школы разработаны локальные акты по охране здоровья и жизни детей:

- должностные инструкции педагогического работника по профилактике безопасности дорожного движения;
- по организации работы в пришкольных детских оздоровительных лагерях;
- рекомендации по оформлению классных уголков безопасности дорожного движения;
- номенклатура дел профильного отряда ЮИД.

Разработаны методические рекомендации для учителей, классных руководителей по проведению профилактических бесед с младшими школьниками в пред- и послеканиккулярное время.

Согласно общешкольному плану работы, с педагогическим коллективом проводятся: тематические и организационные педагогические советы; совещания при директоре; семинары для учителей начального звена и классных руководителей по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Одна из форм работы с педагогами – это индивидуальные беседы. Методическая помощь оказывается при составлении плана работы в классе по ПДД. Даются рекомендации по созданию УМК в классах, материалы которых используют для проведения классных часов.

Выводы.

1. Система работы в школе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма способствует повышению уровня знаний обучающихся и приобретение навыков безопасного поведения на улицах и дорогах. Одним из показателей эффективности работы в этом направлении является *отсутствие дорожно-транспортного травматизма среди обучающихся школы.*

2. При реализации этого направления работы приоритетом системы является личность каждого ребенка, её защита и развитие.

3. Принцип детского самоуправления, используемый в деятельности отряда ЮИД, благоприятно влияет на специализацию обучающихся и способствует воспитанию правопослушного гражданина;

4. Шефская помощь при проведении занятий по ПДД с дошкольниками на базе школьной автоплощадки, способствует формированию самостоятельности и ответственности детей.

5. Отражение деятельности отряда ЮИД средствами массовой информации повышает мотивацию участия детей в акциях и рейдах.

6. Повысилась активность классных руководителей при подготовке и проведении тематических внеклассных мероприятий, наблюдается систематическое обновление уголков БДД.

7. Освещение вопросов профилактики среди родителей с привлечением работников ГИБДД способствует повышению ответственности их за жизнь и здоровье детей.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Как решаются проблемы снижения детского дорожно-транспортного травматизма и педагогическая практика в проведении теоретических и практических занятий?

2. Какие Вы знаете организационные формы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и методическое обеспечение данного направления?

3. Как производится планирование работы по пропаганде ПДД и других правовых знаний, действующих в сфере дорожного движения в образовательном учреждении?

4. Какие Вам известны принципы, формы и методы образовательного процесса по основам безопасного поведения детей и подростков на улицах и дорогах.

5. В чём заключается эффективность обучения и воспитания в начальном звене?

6. Назовите особенности организации обучения и воспитания в 5 – 7, 8 – 11 классах.

7. В чём заключается внеклассная деятельность по профилактике дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних?

8. Какие формы организации и содержание профилактической работы с родителями Вам известны?

9. Расскажите о системе профилактической работы по дорожно-транспортному травматизму среди несовершеннолетних в МОУ СОШ № 2 г. Гаврилов-Яма Департамента образования администрации Ярославской области.



3.4. ЗАДАЧИ, ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ И ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И УПРАВЛЕНИЯ ВСЕХ УРОВНЕЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ И ПОДДЕРЖАНИЮ НЕОБХОДИМОГО УРОВНЯ ЗДОРОВЬЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. ПРАВОВЫЕ, ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ. СУБЪЕКТЫ И МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ УСТАНОВЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 года (Статья 23), предусматривает:

1. Медицинское обеспечение БДД заключается в обязательном медицинском освидетельствовании и переосвидетельствовании кандидатов в водители и водителей транспортных средств, проведении предрейсовых, послерейсовых и текущих медицинских осмотров водителей транспортных средств, оказании медицинской помощи пострадавшим в ДТП, обучении участников дорожного движения, должностных лиц органов внутренних дел Российской Федерации и других специализированных подразделений, а также населения приемам оказания первой помощи лицам, пострадавшим в ДТП.

2. Целью обязательного медицинского освидетельствования и переосвидетельствования является определение у водителей транспортных средств и кандидатов в водители медицинских противопоказаний или ограничений к водительской деятельности.

3. Пострадавшим в ДТП оказывается первая помощь, а также медицинская помощь, которая заключается: в оказании скорой медицинской помощи на месте ДТП и в пути следования в лечебно-профилактическое учреждение; в оказании первичной медико-санитарной помощи и специализированной медицинской помощи.

4. Периодичность обязательных медицинских освидетельствований, порядок их проведения, перечень медицинских противопоказаний, при которых гражданину Российской Федерации запрещается управлять транспортными средствами, а также порядок организации медицинской помощи пострадавшим в ДТП устанавливаются федеральным законом. Согласно приказу Минздравсоцразвития России № 302н от 12 апреля 2011 г. (Зарегистрирован в Минюсте 21 октября 2011, № 22111), утверждён перечень работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования) работников, согласно приложению № 2 (пункт 27, Управление наземными транспортными средствами: один раз в два года)

Основной задачей медицины на транспорте является своевременное выявление и лечение возникающих у водителей заболеваний.

Английские специалисты полагают, что в Англии ежегодно около 200 ДТП со смертельным исходом происходят из-за потери водителя-

ми сознания в пути в результате инфаркта миокарда; в США по этой причине ежегодно совершаются более 2 тыс. происшествий. В целом, различного рода заболевания и другие физические недостатки водителей, по статистическим отчётам разных стран, являются одной из причин ДТП примерно в 0,5...2% случаев.

Специалисты полагают, что причиной значительной части заболеваний, особенно артериальной гипертонии и коронарной недостаточности, является высокое нервно-эмоциональное напряжение, нерациональный режим труда и отдыха, неблагоприятные условия внешней среды. В развитии желудочно-кишечной патологии большое значение имеет систематическое нарушение режима питания.

Связь между здоровьем водителей и ДТП часто выражается в том, что при повреждении анализаторов водителя (особенно зрения и слуха), субъективная оценка скорости движения и расстояния между автомобилями резко возрастает. В США установлено, что аварийность у водителей с нарушением работы органов слуха по частоте в 1,8 раза превышает аварийность у здоровых водителей. Польские врачи установили, что 10% ныне работающих водителей не должны быть допущены к управлению автомобилем.

Биоритмология призвана сыграть существенную роль в повышении безопасности дорожного движения и практического сокращения ДТП в двух аспектах.

Во-первых, биоритмологией установлено, что люди приспосабливаются к сменной работе по-разному: одни лучше работают в первой половине дня, другие вечером. Знание указанных индивидуальных качеств водителей и организации их труда и отдыха в соответствии с индивидуальными «биологическими часами», приведёт не только к снижению ДТП, но и к повышению производительности труда.

Во-вторых, исследования в Японии показали, что в критический день, когда физический, эмоциональный и интеллектуальный циклы одновременно проходят через нуль, с людьми чаще происходят несчастные случаи.

Основываясь на информации, которая ведёт подсчёт биоритмов 500 водителей, администрация японской фирмы «Оми» информирует своих водителей об их нулевых днях. Водители, получившие предупредительные карточки, стараются в этот день быть предельно осторожными на потенциально опасных и напряжённых маршрутах.

С тех пор, как фирма начала применять эту систему, число ДТП снижается с каждым годом, а в первый год оно уменьшилось вдвое.

Задачей медицинских исследований является профессиональный отбор водителей. Известно, что каждый человек, за незначительным

исключением, может научиться водить автомобиль. Однако не каждый может успешно справиться с задачей управления автомобилем в сложных условиях.

Отбор водителей должен рассматриваться не только с медицинской точки зрения, но и с позиции профессиональной пригодности человека на водительские профессии. Речь может идти прежде всего о медико-психологической экспертизе пригодности водителя.

Характерные для водительской профессии производственные факторы влияют на возникновение и прогрессирование ряда заболеваний.

В то же время специфические особенности автомобильного транспорта, а именно, обусловленный его развитием дорожный травматизм, делают необходимым особый подход к решению вопроса о пригодности к работе водителей.

Задачами предварительных и периодических медицинских освидетельствований являются:

- отбор лиц, которые по состоянию здоровья, физическому и психическому развитию соответствуют требованиям, предъявляемым к водителю;

- своевременное выявление хронических заболеваний и последствий травм, могущих прямо или косвенно служить причиной ДТП или прогрессировать под влиянием профессиональных факторов;

- экспертиза трудоспособности водителей с учётом конкретных производственных и социально-гигиенических условий и разработка соответствующих трудовых рекомендаций.

По данным физиологов, с 30 – 35 лет начинается спад показателей физиологической активности человеческого организма. Так как в трудовой деятельности водителя основную роль играют психофизиологические функции, то необходимо уточнить, какие изменения происходят в нервной системе в процессе старения организма. Нарушение психических процессов проявляется изменением памяти и ослаблением внимания. Возрастные изменения функции органов зрения, слуха также идут по пути ухудшения качественных показателей восприятия окружающей обстановки. Таким образом, в процессе старения организма изменяются многие функции нервной системы. При нарушении их комплекса резко снижаются приспособительные, а следовательно, и профессиональные возможности нервной деятельности в целом.

Уровни временной нетрудоспособности водителей повышаются с увеличением возраста (после 40 лет) и профессионального стажа (после 10 лет) и при наличии сверхурочных работ. Среди водителей, занятых вождением автомобиля в среднем более 8 ч в смену, число случаев

нетрудоспособности значительно повышается. Уровень нетрудоспособности в связи с гипертонической болезнью почти одинаков у водителей автобусов и автомобилей-такси, и существенно выше, чем у водителей грузовых автомобилей. С увеличением продолжительности обеденного перерыва с 30 до 45 мин и более частота случаев заболеваний значительно снижается. Отрицательное влияние приведённых факторов особенно выражено у водителей, страдающих более тяжёлыми формами заболеваний. У водителей, не регулярно использующих обеденный перерыв для приёма горячей пищи, показатели нетрудоспособности значительно повышаются.

Состояние здоровья водителей влияет на безопасность движения. Большинство исследователей этой проблемы обращали внимание лишь на те заболевания, которые могут обусловить внезапную смерть или потерю сознания у водителя. Как указывалось ранее, другие заболевания, течение которых не характеризуется внезапной потерей сознания, могут влиять на работоспособность водителей и, следовательно, на безопасность движения.

Увеличение числа ДТП отмечается уже среди водителей, только предъявляющих жалобы на плохое самочувствие, особенно связанные с состоянием нервной системы (раздражительность, рассеянность, нарушение сна, головные боли и т.д.).

Современными методами математической статистики установлено, что вероятность ДТП при наличии патологии сердечно-сосудистой системы, психических и некоторых других заболеваний существенно повышается.

При медицинских осмотрах водители довольно часто не предъявляют жалобы на состояние здоровья, пытаясь скрыть имеющиеся у них заболевания. Поэтому принятию правильного экспертного решения в значительной степени способствует использование дополнительных (кроме указанных в инструкции) сведений о переосвидетельствовании.

В сомнительных случаях необходимо запросить производственную характеристику освидетельствуемого со сведениями о его работе, нарушениях правил уличного движения и допущении ДТП за последние 3 года, злоупотреблении алкоголем (прогул по данной причине).

Необходимо учитывать, что медицинское освидетельствование должно проводиться только у лиц, не утомленных поездкой, бессонницей и при отсутствии у них признаков острых или обострения хронических заболеваний.

Объективные методы исследования при проведении периодических медицинских осмотров водителей позволяют установить не толь-

ко характер обнаруженного заболевания, но и степень нарушения функции органов или систем, без чего невозможно достаточно полно оценить работоспособность водителя и дать конкретные рекомендации по трудоустройству.

Остановимся на экспертизе трудоспособности при некоторых конкретных формах патологии.

Водители с нарушением бинокулярного зрения, глаукомой любой стадии, понижением остроты зрения (ниже 0,7 на одном глазу при остроте зрения 0,3 на другом глазу с коррекцией) могут быть допущены к вождению автомобилей третьей группы (кроме специальных автомобилей, пассажирских автомобилей-такси и автобусов, занятых на междугородных перевозках) при условии отсутствия прогрессирования заболевания.

При наличии гипертонической болезни 2 стадии водители могут допускаться к управлению автомобилем в облегчённых условиях труда.

Водителей с хроническими заболеваниями бронхо-лёгочного аппарата не рекомендуется допускать к работе в условиях контакта с веществами, способствующими прогрессированию указанной патологии (карьерные перевозки, обслуживание химических предприятий и т.д.).

Водители с язвенной болезнью желудка и двенадцатиперстной кишки средней тяжести и тяжёлого течения (наличие обострения трёх и более раз или 30 и более дней нетрудоспособности в году), а также в случаях каллезных язв и прогрессирующей анемии, состояния после резекции желудка не годны к управлению автомобилем.

При циррозе печени допускать к работе водителей даже в облегчённых условиях не следует.

Лица с хроническим нефритом, протекающим в лёгкой форме без выраженной артериальной гипертензии, могут быть допущены к управлению автомобилями третьей группы в облегчённых условиях.

Необходимым условием допуска водителей больных сахарным диабетом лёгкой степени к вождению автомобилей третьей группы (кроме автомобилей-такси и специальных автомобилей) является соблюдение оптимального режима труда, отдыха и питания. Из других заболеваний эндокринной системы противопоказанием для водителей следует считать тиреотоксикоз средней тяжести и тяжёлого течения, синдром Иценко–Кушинга с высоким уровнем артериального давления, гипогликемический синдром, несахарный диабет и др.

Среди хронических заболеваний периферической нервной системы особое место занимают пояснично-крестцовые радикулиты. При частом (3 и более раз или 30 и более дней нетрудоспособности в году) обострении хронического радикулита и особенно в тех случаях, когда

поражение корешков вызвано первичными изменениями в позвоночнике (остеохондроз, спондилоартроз и т.д.) водители к управлению автомобилями второй группы непригодны, а при допуске к управлению автомобилями третьей группы им рекомендуется работа в облегчённых условиях и без подъёма тяжестей.

При разрешении водителям, страдающим каким-либо из заболеваний, входящих в перечень противопоказаний, продолжать профессиональную деятельность, необходимо тщательно взвесить как объективно существующие трудности переквалификации, так и общественную опасность работы больного водителя (увеличение вероятности ДТП) и возможность прогрессирования выявленного заболевания под влиянием различных производственных и социально-гигиенических факторов. Врачебная комиссия должна использовать данное ей право на сокращение сроков переосвидетельствования с целью своевременного решения вопроса о профессиональной пригодности больного водителя.

Говоря о контингенте, подлежащем внеочередному медицинскому освидетельствованию, нельзя не остановиться ещё на двух категориях водителей. В первую очередь, это те, кого злоупотребление алкоголем вынудило воспользоваться услугами медицинского вытрезвителя. Среди таких водителей значительное число нуждается в лечении у психиатра, и они должны отстраняться от управления автомобилем временно (до освидетельствования, на срок лечения и т.д.) или постоянно.

Ко второй категории относятся водители, явившиеся участниками автомобильных катастроф с человеческими жертвами или с тяжёлыми телесными повреждениями. Такое сильное стрессовое воздействие неблагоприятным образом сказывается на состоянии водителя: в течение трёх лет после указанной психической травмы обнаруживали достоверные изменения различных показателей работоспособности по сравнению с контрольной группой. Таким водителям целесообразно в зависимости от выявленного на медицинском осмотре состояния рекомендовать переход на облегчённые условия труда или кратковременный отдых с последующей работой в облегчённых условиях труда до восстановления прежней работоспособности.

Необходимо обратить внимание на качество медицинского освидетельствования. Правильное решение помогут врачу принять данные, которые может представить хозяйствующий субъект автомобильного транспорта: число и характер ДТП с участием обследуемого водителя, обращаемость за медицинской помощью, заболеваемость, число про-

гулов в связи со злоупотреблением алкоголем, конкретные условия труда и т.д. [1].

На функциональное состояние водителя, его работоспособность и, следовательно, на безопасность движения существенно влияет приём медикаментов. Приём медикаментов водителями является причиной 10...20% всех ДТП, хотя сложность в доказательстве связи между возникшим ДТП и принятым водителем лекарством обуславливает приближённый характер этих данных.

Для того, чтобы исключить применение водителями медикаментов, повышающих вероятность ДТП:

- при назначении лекарств автолюбителям необходимо рекомендовать на время курса лечения медикаментами, препятствующими безопасному управлению автомобилем, воздержаться от вождения;

- нельзя назначать водителям без освобождения от работы медикаменты, вызывающие изменение взаимоотношений основных нервных процессов в коре головного мозга (ослабление или усиление процессов торможения, возбуждение), снижение памяти, внимания, нарушение зрительных функций и координации движений, снижение или повышение тонуса скелетной мускулатуры, значительное повышение или резкое снижение артериального давления;

- при приёме любых лекарств водителями необходимо учитывать возможность индивидуальной повышенной чувствительности и развития побочных явлений, которые могут отрицательно сказаться на качестве вождения;

- следует избегать приёма после рабочей смены лекарств, обладающих сравнительно длительным действием (более 5–6 ч);

- следует сообщать водителю длительность действия лекарств и указывать часы приёма с учётом графика его работы;

- при назначении приёма лекарств водителям необходимо учитывать возможность усиления их действия при сочетании с окисью углерода, парами бензина, акролеином и другими токсическими веществами, концентрации которых в кабинах грузовых автомобилей и автобусов часто превышают существующие нормы;

- в связи с тем, что водители нередко принимают лекарственные препараты без назначения врача с целью «снять головную боль», «улучшить сон», «успокоить нервы», «повысить работоспособность» и т.д., необходимо развернуть широкую санитарно-просветительскую работу среди водителей о вреде самолечения не только для здоровья, но и безаварийного вождения автомобиля.

*Проведение предварительных и периодических медицинских осмотров.*

1. Предварительные и периодические медицинские осмотры водителей индивидуальных автотранспортных средств, в том числе мини-тракторов и мотоблоков, проводятся лечебно-профилактическими учреждениями, оказывающими им медицинскую помощь (по месту жительства, либо по месту работы, в том числе ведомственными поликлиниками).

2. Предварительному медицинскому осмотру подвергаются все вновь поступающие на работу с вредными веществами и неблагоприятными производственными факторами, кандидаты в водители индивидуальных транспортных средств, в том числе мини-тракторов и мотоблоков, а также работники предприятий общественного питания, пищевой промышленности, бытового обслуживания и др.

Предварительный медицинский осмотр проводится в случаях, когда трудящийся впервые поступает (переводится) на работу с определёнными вредными веществами и неблагоприятными производственными факторами.

Переход на другую работу по той же специальности (профессии), в аналогичные условия труда, с теми же вредными веществами и неблагоприятными производственными факторами, является продолжением трудовой деятельности; в этих случаях проводятся периодические медицинские осмотры в установленные сроки. Оформление проводится по медицинским документам (медицинская карта амбулаторного больного).

3. Периодическим медицинским осмотрам подвергаются трудящиеся, работающие с вредными веществами и неблагоприятными производственными факторами, водители индивидуальных транспортных средств, а также работники предприятий общественного питания, пищевой промышленности, бытового обслуживания и другие, ранее прошедшие предварительный медицинский осмотр; периодичность осмотров водителей автотранспортных средств один раз в 2 года.

4. Предварительные и периодические медицинские осмотры проводятся врачами-специалистами с применением лабораторных и функциональных исследований,

5. Учреждения санэпидемслужбы, администрация предприятия, ГИБДД, администрация лечебно-профилактических учреждений имеют право направлять трудящихся и водителей индивидуальных транспортных средств на досрочное медицинское пересвидетельствование в порядке экспертизы (после перенесённого тяжёлого заболевания, травмы и др.), повод для направления на досрочный осмотр должен быть указан в направлении.



6. Администрация предприятия издаёт приказ о проведении медицинских осмотров, обеспечивает и несёт ответственность за своевременную и организованную явку работников на эти осмотры и обследования, осуществляет контроль за соблюдением сроков прохождения периодических медицинских осмотров.

Администрация несёт ответственность за допуск к работе лиц, не прошедших предварительный или периодический медицинский осмотр, а также недопущенных к работе по медицинским показаниям.

7. Врачи, участвующие в предварительных медицинских осмотрах, при решении вопроса о пригодности к работе (отсутствии противопоказаний) руководствуются медицинскими противопоказаниями согласно перечням, утверждённым Министерством здравоохранения.

При необходимости, следует запросить медицинскую документацию от соответствующих лечебно-профилактических учреждений.

В случаях, когда в медицинские противопоказания включены психические заболевания, алкоголизм, наркомания и токсикомания, в лечебно-профилактическое учреждение, проводящее медицинский осмотр, представляются по его письменному запросу справки из психоневрологического и наркологического диспансеров (диспансерных отделений, кабинетов по месту постоянной прописки обследуемого о его пригодности к работе или управлению индивидуальными автотранспортными средствами).

8. Данные освидетельствования водителей индивидуальных транспортных средств заносятся в медицинскую карту амбулаторного больного лечебно-профилактического учреждения, проводящего освидетельствование. При проведении периодических медицинских осмотров одновременно заполняется «Карта учёта диспансеризации».

9. Лицам, прошедшим предварительный медицинский осмотр и признанным пригодными к работе с вредными факторами и в неблагоприятных условиях труда, выдаётся отрывной талон направления; водителям, годным к управлению транспортными средствами, в том числе при периодических осмотрах, выдаются заключения установленного образца, подписанные главным врачом лечебно-профилактического учреждения, врачом-терапевтом и скреплённые печатью. В справку вписываются сведения об индивидуальном допуске, обязательном пользовании протезом, слуховым аппаратом, очками и другим, а также вносятся данные о группе крови и резус-факторе.

10. В случаях установления при проведении медицинских осмотров признаков профессиональных заболеваний, трудящиеся направляются для специального обследования с целью уточнения диагноза и установления связи заболевания с профессиональной деятельностью в установленном порядке в центры профпатологии.

### *Порядок проведения предрейсовых медицинских осмотров.*

1. Предрейсовые медицинские осмотры водителей проводятся медицинским персоналом здравпунктов, организуемых при автопредприятиях и входящих в состав поликлиник (амбулаторий) на правах их структурных подразделений, содержащихся на хозрасчёте или за счёт специальных средств; медицинским персоналом на хозрасчётной основе по договорам предприятий с учреждениями здравоохранения о предоставлении сверхустановленных норм медицинской помощи; инспекторами по проведению профилактических осмотров водителей автотранспортных средств.

2. Средние медицинские работники и инспекторы осуществляют контроль за состоянием здоровья водителей перед выездом на линию и участвуют в проведении анализа ДТП с целью выявления причин, зависящих от состояния здоровья водителей. Они работают в тесном контакте с работниками службы безопасности движения, отдела эксплуатаций отдела кадров автопредприятия.

3. При предрейсовых осмотрах проводится: сбор анамнеза; измерение температуры тела (по показаниям); измерение артериального давления (по показаниям); определение пульса; реакция на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе одним из принятых методов.

4. После осмотра на путевых листах водителей ставится штамп «допущен к рейсу» и подпись медицинского работника.

Штамп не ставится при:

- а) выявлении признаков временной нетрудоспособности;
- б) положительной пробе на алкоголь в выдыхаемом воздухе. При утрате трудоспособности медицинский работник (администрация предприятия) даёт водителю направление на приём к врачу.

Водителю, который признан врачом трудоспособным, в направлении делается отметка о времени его пребывания на приёме.

В случаях проведения предрейсового осмотра водителя в часы, когда нет врачебного приёма, водителю, признанному нетрудоспособным, медицинским работником выдаётся справка с указанием времени освобождения от работы и кратких данных о характере заболевания (травмы) и предлагается посетить врача на следующий день.

При положительной пробе на алкоголь водитель направляется к дежурному диспетчеру, а в дальнейшем, может быть направлен в лечебно-профилактическое учреждение для экспертного врачебного заключения о наличии алкогольного опьянения.

5. Данные предрейсового осмотра водителей заносятся в специальный журнал, ведущийся по рекомендуемой форме.

Дата	№ п/п	ФИО	Табельный номер	Жалобы	Температура тела	Артериальное давление	Пробы на наличие алкоголя	Пульс	Причины направления к врачу	Подпись медработника
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### Вопросы для самопроверки

1. Каким нормативным документом предусмотрено обязательное медицинское обеспечение БДД и в чём оно заключается?
2. Какие основные задачи решает медицина на автомобильном транспорте?
3. В чём заключаются предварительные и периодические медицинские освидетельствования к решению вопроса о пригодности к работе водителей?
4. Назовите хронические заболевания, характерные для водителей.
5. Изложите порядок проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров и порядок ведения специального журнала.

3.5. ЗАДАЧИ, ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ И ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И УПРАВЛЕНИЯ ВСЕХ УРОВНЕЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НЕОБХОДИМОГО УРОВНЯ КВАЛИФИКАЦИИ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (АМТС).  
 ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К КАНДИДАТАМ В ВОДИТЕЛИ И ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ВОДИТЕЛЯМ ДОКУМЕНТОВ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ И ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМ ПО ПОВЫШЕНИЮ КВАЛИФИКАЦИИ ВОДИТЕЛЕЙ И ВЫПОЛНЕНИЮ ИМИ НОРМ В ОБЛАСТИ БДД. СУБЪЕКТЫ И МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ УСТАНОВЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ

Функции и полномочия органов власти и управления по обеспечению необходимого уровня квалификации водителей автотранспортных средств определены Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г.

Статья 25. Условия получения права на управление транспортными средствами.

1. Граждане Российской Федерации, достигшие установленного настоящей статьей возраста и не имеющие ограничений к водительской деятельности, могут после соответствующей подготовки быть допущены к экзаменам на получение права на управление транспорт-

ными средствами. К экзаменам на получение права на управление транспортными средствами категории «В» и категории «С» могут быть допущены лица, достигшие семнадцатилетнего возраста и прошедшие соответствующую подготовку в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального образования, если такая подготовка предусмотрена образовательными программами, специализированных юношеских автомобильных школах, а также в иных организациях, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств по направлениям военных комиссариатов. Водительские удостоверения указанные лица получают по достижении ими восемнадцатилетнего возраста (абзац дополнительно включён с 4 марта 1999 г. Федеральным законом от 2 марта 1999 г. № 41-ФЗ).

2. Право на управление транспортными средствами: мотоциклами, мотороллерами и другими мототранспортными средствами (категория «А») предоставляется лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста; автомобилями, разрешённая максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми (категория «В»), а также автомобилями, разрешённая максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, за исключением относящихся к категории «Д» (категория «С») – лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста; автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими, помимо сиденья водителя, более восьми сидячих мест (категория «Д») – лицам, достигшим двадцатилетнего возраста; составами транспортных средств (категория «Е») – лицам, имеющим право на управление транспортными средствами категорий «В», «С» или «Д» при наличии стажа управления транспортным средством соответствующей категории не менее 12 месяцев; трамваями и троллейбусами – лицам, достигшим двадцатилетнего возраста.

Статья 26. Основные требования по подготовке водителей транспортных средств.

1. Допускаются к сдаче экзаменов на получение права на управление транспортными средствами граждане, прошедшие соответствующую подготовку в объёме, предусмотренном учебными планами и программами подготовки водителей транспортных средств соответствующей категории.

2. Допускается самостоятельная подготовка водителей на получение права управления транспортными средствами категорий «А» и «В» в объёме соответствующих программ.

3. Типовые программы подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий разрабатываются уполномочен-

ными на то федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации (пункт в редакции, введённой в действие с 5 декабря 2007 г. Федеральным законом от 1 декабря 2007 г. № 309-ФЗ).

Статья 27. Получение права на управление транспортными средствами.

1. Право на управление транспортными средствами предоставляется гражданам, сдавшим квалификационные экзамены, при условиях, перечисленных в статье 25 настоящего Федерального закона.

2. Право на управление транспортными средствами подтверждается соответствующим удостоверением. На территории Российской Федерации действуют национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации).

3. Порядок сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений устанавливается Правительством Российской Федерации).

Статья 28. Основания прекращения действия права на управление транспортными средствами.

1. Основаниями прекращения действия права на управление транспортными средствами являются: истечение установленного срока действия водительского удостоверения; ухудшение здоровья водителя, препятствующее безопасному управлению транспортными средствами, подтверждённое медицинским заключением; лишение права на управление транспортными средствами.

2. Виды правонарушений, влекущих в качестве меры ответственности лишение права на управление транспортными средствами либо ограничение такого права, устанавливаются федеральным законом.

#### *Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений*

(Извлечения из Постановления Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396, с изменениями от 24.11.2001, 14.02.2009)

1. Настоящие Правила устанавливают порядок сдачи гражданами квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами (далее именуются экзамены) и выдачи водительских удостоверений подразделениями ГИБДД Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее именуется Государственная инспекция).

2. На территории Российской Федерации выдаются национальные и международные водительские удостоверения.

Международные водительские удостоверения выдаются на основании национальных водительских удостоверений и действительны только при управлении транспортными средствами, участвующими в международном дорожном движении.

3. Образцы водительских удостоверений разрабатываются и утверждаются Министерством внутренних дел Российской Федерации.

4. Водительские удостоверения с разрешающими отметками в графах «А», «В», «С», «D» и «Е» подтверждают наличие права на управление транспортными средствами соответствующих категорий:

1) категория «А» – мотоциклами, мотороллерами и другими мототранспортными средствами;

2) категория «В» – автомобилями, разрешённая максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест, помимо сиденья водителя, не превышает 8;

3) категория «С» – автомобилями, за исключением относящихся к категории «D», разрешённая максимальная масса которых превышает 3500 килограммов;

4) категория «D» – автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя;

5) категория «Е» – составами транспортных средств с тягачом, относящимся к категориям «В», «С» или «D», которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории.

5. Водительское удостоверение с разрешающей отметкой «трамвай» подтверждает право на управление только трамваями, с отметкой «троллейбус» – только троллейбусами.

6. Для управления сочленённым автобусом требуются разрешающие отметки в графах «D» и «Е» водительского удостоверения.

7. Водители, имеющие право на управление транспортными средствами категории «В», «С» или «D», могут управлять ими также при наличии прицепа, разрешённая максимальная масса которого не превышает 750 килограммов.

8. Если разрешённая максимальная масса прицепа не превышает массы снаряжённого автомобиля, относящегося к категории «В», а разрешённая максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 килограммов, при управлении им достаточно водительского удостоверения с разрешающей отметкой в графе «В».

9. Водителям транспортных средств категорий «А» или «В» предоставляется право на управление мотоциклами.

10. К сдаче экзаменов допускаются лица:

1) прошедшие медицинское освидетельствование и имеющие медицинскую справку установленного образца о годности к управлению транспортными средствами соответствующих категорий (далее именуется медицинская справка);

2) прошедшие подготовку или переподготовку на получение права на управление транспортными средствами соответствующих категорий и получившие документ о прохождении подготовки (переподготовки) в образовательных учреждениях независимо от их организационно-правовой формы и подчинённости, имеющих лицензию на осуществление образовательной деятельности (далее именуется образовательное учреждение).

Подготовка водителей на получение права на управление транспортными средствами категорий «А» и «В» может также осуществляться в индивидуальном порядке путём прохождения подготовки в объёме соответствующих программ у специалистов, прошедших аттестацию и имеющих соответствующую лицензию, или самостоятельно.

Подготовка водителей транспортных средств осуществляется на основе государственных образовательных стандартов и примерных учебных планов и программ, утверждённых Министерством образования Российской Федерации по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации и Главным управлением Государственной инспекции;

3) достигшие возраста:

- шестнадцать лет – для категории «А»;
- восемнадцать лет – для категорий «В» и «С»;
- двадцать лет – для категории «D», а также для управления трамваями и троллейбусами;

4) имеющие стаж управления транспортным средством категории «В», «С» или «D» не менее 12 месяцев – для категории «Е».

11. К экзаменам на получение права на управление транспортными средствами категорий «В» и «С» допускаются также лица, достигшие семнадцатилетнего возраста и прошедшие соответствующую подготовку в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального образования, если такая подготовка предусмотрена образовательными программами, специализированных юношеских автомобильных школах, а также в иных организациях, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств по направлениям военных комиссариатов.

12. Приём экзаменов у граждан, выдача и замена им водительских удостоверений осуществляется Государственной инспекцией на территории того субъекта Российской Федерации, где гражданин зарегистрирован по месту жительства или по месту пребывания.

13. Приём экзаменов, выдача и замена водительских удостоверений гражданам Российской Федерации, не зарегистрированным по месту жительства или по месту пребывания, осуществляется Государственной инспекцией по месту их фактического проживания.

#### *Требования к экзаменатору*

14. Приём экзаменов осуществляется сотрудником Государственной инспекции не моложе 23 лет (далее именуется экзаменатор). На экзамене могут присутствовать представители образовательных учреждений, занимающихся подготовкой водителей, автотранспортных предприятий, военных комиссариатов, воинских частей, других организаций.

15. Экзаменатор должен иметь:

- высшее или среднее специальное образование;
- водительское удостоверение на право управления транспортными средствами тех категорий, по которым будет проводиться практический экзамен, за исключением категории «D», для которой достаточно наличие водительского удостоверения с разрешающей отметкой в графе «С»;
- стаж управления транспортным средством не менее трёх лет.

#### *Допуск к сдаче экзаменов*

16. Лицо, желающее получить право на управление транспортными средствами соответствующих категорий (далее именуется кандидат в водители), представляет в Государственную инспекцию:

- 1) заявление;
- 2) паспорт или иной документ, удостоверяющий личность;
- 3) документ, подтверждающий регистрацию кандидата в водители по месту жительства или по месту пребывания (при наличии регистрации);
- 4) медицинскую справку;
- 5) документ о прохождении обучения (за исключением лиц, получивших подготовку в индивидуальном порядке);
- 6) водительское удостоверение (если ранее выдавалось);
- 7) фотографию (за исключением случаев автоматизированного изготовления водительских удостоверений в Государственной инспекции);
- 8) квитанцию (платёжное поручение) об оплате сдачи экзаменов.



17. В случае отказа кандидата в водители от сдачи экзаменов деньги, внесённые за сдачу экзаменов, подлежат возврату в установленном порядке.

18. После рассмотрения представленных документов кандидату в водители назначается место, дата и время сдачи экзаменов.

*Порядок сдачи экзаменов*

19. У кандидатов в водители, желающих получить право на управление транспортными средствами категорий «А», «В», «С» или «D», проверяются теоретические знания и навыки управления транспортными средствами соответствующих категорий, категории «Е» – только навыки управления, а трамваями и троллейбусами – только теоретические знания.

20. Экзамены сдаются в соответствии с методикой, утверждаемой Главным управлением Государственной инспекции.

21. Экзамены сдаются в следующей последовательности: сначала теоретический, затем практический.

Кандидат в водители, не сдавший теоретический экзамен, к практическому экзамену не допускается. Повторный экзамен, как теоретический, так и практический, назначается не ранее чем через семь дней со дня проведения предыдущего.

22. Положительная оценка, полученная на теоретическом экзамене, считается действительной в течение трёх месяцев.

23. Теоретический экзамен может приниматься:

- путём письменного опроса по экзаменационным билетам, утверждаемым Главным управлением Государственной инспекции;
- при помощи экзаменационных аппаратов или персональных электронно-вычислительных машин по программам, соответствующим требованиям, утверждаемым Главным управлением Государственной инспекции.

24. Практический экзамен принимается в два этапа:

- первый – на закрытой для движения других транспортных средств площадке или автодроме;
- второй – на испытательном маршруте в условиях реального дорожного движения.

Практический экзамен на получение права на управление транспортным средством категории «А» проводится только на закрытой площадке или автодроме.

25. Практический экзамен проводится на транспортном средстве той категории, на право управления которой сдаётся экзамен:

- 1) «А» – на мотоциклах;

2) «В» – на автомобилях, разрешённая максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает 8, способных по своим техническим характеристикам развивать скорость по крайней мере 100 км/ч;

3) «С» – на грузовых автомобилях с разрешённой максимальной массой свыше 7000 кг;

4) «D» – на автобусах, вместимость которых не менее 28 сидячих мест и длина не менее 7 м;

5) «Е» – на составах транспортных средств, тягачом у которых является транспортное средство следующей категории:

«В» – с прицепом, разрешённая максимальная масса которого по крайней мере 1000 кг, а разрешённая максимальная масса состава транспортных средств превышает 3500 кг;

«С» – с полуприцепом или прицепом, имеющим не менее двух осей с расстоянием между ними более одного м;

«D» – на сочленённом автобусе.

26. При приёме экзаменов у отдельных категорий граждан, в сельской местности, отдалённых районах по решению главного государственного инспектора БДД субъекта Российской Федерации может быть установлен порядок использования иных транспортных средств (мотоциклов с боковым прицепом, автобусов вместимостью не менее 20 сидячих мест и длиной не менее 6,5 м, грузовых автомобилей, относящихся к категории «С», с разрешённой максимальной массой менее 7000 кг).

27. Практический экзамен принимается, как правило, на транспортном средстве, предоставляемом образовательным учреждением, которое осуществляет подготовку кандидата в водители.

28. Автомобили, используемые при проведении практического экзамена, должны быть обозначены опознавательным знаком «Учебное транспортное средство» и оборудованы дополнительными педалями сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза, зеркалом заднего вида для экзаменатора.

29. Об отказе в допуске к экзаменам Государственная инспекция обязана сообщить кандидату в водители в письменной форме с указанием причин отказа.

Причины отказа, а также результаты экзаменов могут быть обжалованы кандидатом в водители в административном или судебном порядке.

#### *Содержание экзаменов*

30. При проведении теоретического экзамена кандидата в водители проверяются следующие знания:

- 1) ПДД Российской Федерации;
- 2) Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения;
- 3) законодательство Российской Федерации в части, касающейся обеспечения безопасности дорожного движения, а также уголовной, административной и иной ответственности водителей транспортных средств;
- 4) технические аспекты безопасного управления транспортным средством;
- 5) факторы, способствующие возникновению ДТП;
- 6) элементы конструкции транспортного средства, состояние которых влияет на безопасность дорожного движения;
- 7) методы оказания доврачебной медицинской помощи лицам, пострадавшим при ДТП.

31. При проведении практического экзамена проверяется соблюдение кандидатом в водители требований ПДД Российской Федерации при управлении транспортным средством в условиях реального дорожного движения, умение оценить дорожную ситуацию, своевременно и правильно реагировать на неё, а также выполнять следующие манёвры и действия:

- 1) трогание с места на подъёме;
- 2) разворот при ограниченной ширине проезжей части при одноразовом включении передачи заднего хода;
- 3) движение и маневрирование задним ходом;
- 4) торможение и остановка при движении на различных скоростях, включая экстренную остановку;
- 5) управление на малой скорости (для транспортных средств категории «А»).

*Выдача водительских удостоверений.*

32. Кандидату в водители, сдавшему экзамены, при представлении документа об оплате изготовления и(или) выдачи водительского удостоверения оформляется и выдаётся под расписку соответствующее водительское удостоверение.

Кандидату в водители, сдавшему экзамены в порядке, установленном пунктом 11 настоящих Правил, водительское удостоверение заполняется (изготавливается) и выдаётся по достижении им восемнадцатилетнего возраста.

33. При выдаче водительского удостоверения на право управления транспортными средствами другой категории, ранее выданное

удостоверение изымается, а разрешающие отметки и записи из него переносятся в новое.

34. В графе водительского удостоверения «Особые отметки» представляются разрешающие отметки на право управления трамваем, троллейбусом, а также другие необходимые данные (водительский стаж, группа крови и др.).

35. Водительские удостоверения выдаются на срок 10 лет за исключением случаев, предусмотренных пунктом 45 настоящих Правил, по истечении которого они считаются недействительными. Замена водительских удостоверений осуществляется в порядке, установленном пунктами 38 – 40 настоящих Правил.

36. Водительские удостоверения, выданные до введения в действие настоящих Правил, действительны до истечения указанного в них срока. Если срок действия водительского удостоверения не указан, оно действительно в течение 10 лет со дня выдачи.

37. Международное водительское удостоверение выдаётся без сдачи экзаменов на срок три года, но не более срока действия национального водительского удостоверения.

#### *Замена водительских удостоверений*

38. Для замены водительского удостоверения, выдачи водительского удостоверения взамен утраченного (похищенного) в Государственную инспекцию представляются документы, указанные в пункте 16 настоящих Правил (кроме документа об оплате сдачи экзаменов), а также документ об оплате изготовления и(или) выдачи нового водительского удостоверения.

39. В случае проведения соответствующих проверок (при представлении документов, вызывающих сомнение в их подлинности, при наличии оснований полагать, что водитель лишён права управления транспортными средствами, и других) заявителю может выдаваться на срок до 2 месяцев временное разрешение на право управления транспортными средствами соответствующих категорий.

40. Возврат водительских удостоверений лицам, срок лишения которых права управления транспортными средствами истёк, производится в установленном порядке после представления ими медицинской справки.

41. Лицам, временно пребывающим на территории Российской Федерации и не имеющим иностранных национальных водительских удостоверений выдача российских водительских удостоверений, производится на общих основаниях на срок действия регистрации их документов на право временного пребывания в Российской Федерации.

Иностранное национальное водительское удостоверение лица, переехавшего на постоянное жительство в Российскую Федерацию, на территории Российской Федерации считается недействительным по истечении 60 дней с даты получения в органах внутренних дел Российской Федерации разрешения на постоянное проживание в Российской Федерации или с даты въезда на территорию Российской Федерации, если разрешение на постоянное проживание было получено в дипломатическом представительстве либо консульском учреждении Российской Федерации в иностранном государстве.

*Обеспечение профессиональной надёжности водительского состава*

1. Лицо, претендующее на работу в хозяйствующем субъекте автомобильного транспорта в качестве водителя, может быть принято на эту работу при условии:

- наличия у него водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории;
- наличия документа о прохождении в установленные сроки медицинского освидетельствования;
- соответствия его квалификации, опыта работы и иных профессиональных характеристик требованиям, установленным для конкретного вида перевозок.

С целью проверки соответствия водителя поручаемой ему работе по безопасному осуществлению конкретного вида перевозок он может быть принят на работу с испытательным сроком в соответствии с действующим законодательством о труде.

2. Хозяйствующий субъект автомобильного транспорта осуществляет учёт данных о квалификации водителя, общем стаже его водительской деятельности и на определённых типах транспортных средств, сроках прохождения медицинского освидетельствования, об участии в ДТП, допущенных нарушениях ПДД, фактах лишения права управления транспортным средством, отстранения от работы на линии из-за алкогольного опьянения или последствий алкогольной интоксикации, перерывах в водительской деятельности, работе по совместительству.

3. Лица, впервые нанимаемые на работу в качестве водителя после окончания учёбы, а также водители, имевшие перерыв в водительской деятельности более одного года, водители, назначаемые для работы на горных маршрутах, а также водители, переведённые на новый тип транспортного средства или новый маршрут перевозок пассажиров, к управлению транспортными средствами допускаются после прохождения стажировки.

4. Хозяйствующий субъект автомобильного транспорта с целью подготовки водителей к самостоятельной работе обязан обеспечить проведение их стажировки.

Продолжительность стажировки, объёмы и содержание определяются в зависимости от стажа работы и срока перерыва в работе, типа транспортного средства, категории маршрута (городской, пригородный, междугородный, горный) в соответствии с действующими нормативными документами.

5. Стажировка водителей должна проводиться в реальных условиях движения, при осуществлении регулярных пассажирских перевозок только на тех типах транспортных средств и на тех маршрутах, на которых водитель в дальнейшем будет работать самостоятельно.

Проведение стажировки обеспечивается собственными силами организации или путём заключения договоров на проведение стажировки.

Порядок проведения стажировки осуществляется в соответствии с положением о повышении профессионального мастерства и стажировки водителей: РД-200-РСФСР-12-0071-86-12, утверждённым Минавто-трансом РСФСР 20.01.1986 г.

Положение является единым документом, устанавливающим порядок повышения профессионального мастерства и проведения стажировки водителей автобусов, таксомоторов и грузовых автомобилей в предприятиях Министерства автомобильного транспорта РСФСР. Требования настоящего руководящего документа (РД) выполняются работниками отделов кадров, служб безопасности движения; главным инженером и диспетчером.

#### *Повышение профессионального мастерства водителей*

Учебный план и программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных организаций разработаны в соответствии с требованиями Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

Для проведения занятий привлекаются специалисты по подготовке водителей, инженеры по безопасности дорожного движения, наиболее опытные технические работники автотранспортных организаций, водители-наставники и водители-инструкторы, медицинские работники, а также, по необходимости, специалисты других организаций.

Учебная группа при проведении занятий формируется численностью до 30 человек. Продолжительность учебного часа теоретических занятий – 45 мин, при проведении практических занятий – до 60 мин, включая время на подведение итогов, оформление документации и смену обучаемых. По окончании занятий по пяти разделам проводится общий итоговый зачёт.

Сведения об обучении и результаты итогового зачёта заносятся в личное дело водителя.

**1. Учебно-тематический план ежегодных занятий  
с водителями автотранспортных организаций  
(продолжительность занятий – 20 часов)  
(РД-26127100-1070-01)**

Наименование разделов и учебных тем	Количество часов		
	Всего часов	Теоретических	Практических
Раздел 1. Дорожно-транспортная аварийность			
1.1. Состояние дорожно-транспортной аварийности на автомобильном транспорте.	1	1	
1.2. Конструктивные особенности транспортных средств, обеспечивающие безопасность дорожного движения.	1	1	
1.3. Профессиональное мастерство водителя транспортного средства	1	1	
Раздел 2. Типичные дорожно-транспортные ситуации повышенной опасности. Разбор и анализ примеров ДТП			
2.1. Основные понятия о дорожно-транспортных ситуациях.	1	1	
2.2. Одиночное движение по загородной дороге. Встречный разъезд. Следование за лидером. Обгон-объезд.	1	1	
2.3. Особенности управления транспортным средством в сложных дорожных условиях.	1	1	
2.4. Проезд перекрёстков, железнодорожных переездов, трамвайных путей.	1	1	
2.5. Дорожно-транспортные ситуации с участием пешеходов, велосипедистов. Посадка и высадка пассажиров.	1	1	
2.6. Маневрирование в ограниченном пространстве. Буксировка транспортных средств	1	1	
Раздел 3. Нормативно-правовое регулирование дорожного движения			
3.1. Общие требования к водителю в нормативных документах.	1	1	
3.2. Проверка знаний водителями ПДД.	1		1
3.3. ДТП и виды ответственности	2	2	

Продолжение табл.

Наименование разделов и учебных тем	Количество часов		
	Всего часов	Теоретических	Практических
Раздел 4. Оказание первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП			
4.1. Первая помощь при ДТП.	1	1	
4.2. Виды и формы поражения пострадавших при ДТП, приёмы первой медицинской помощи.	2	2	
4.3. Практическое занятие по оказанию первой медицинской помощи	1		1
Раздел 5. Изучение условий перевозок пассажиров и грузов на опасных участках маршрутов движения			
5.1. Анализ маршрутов движения транспортных средств и выявление опасных участков на маршруте.	1	1	
5.2. Прогнозирование и предупреждение возникновения опасных дорожно-транспортных ситуаций на маршрутах движения транспортных средств	1	1	
Зачётное занятие	1		1
Итого:	20	17	3

## ПРОГРАММА ЕЖЕГОДНЫХ ЗАНЯТИЙ С ВОДИТЕЛЯМИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

### Раздел 1. Дорожно-транспортная аварийность

Тема 1.1. Состояние дорожно-транспортной аварийности на автомобильном транспорте.

Состояние БДД в Российской Федерации, в регионе и в автотранспортной организации. Причины ДТП, анализ происшествий, произошедших по вине водителей транспортных средств (на примере конкретной организации). Формы и методы профилактики ДТП.

Тема 1.2. Конструктивные особенности транспортных средств, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

Понятие активной, пассивной и послеаварийной безопасности. Особенности конструкции подвижного состава и характеристики



активной и пассивной составляющих конструктивной безопасности транспортного средства (на примере эксплуатируемого подвижного состава).

Тема 1.3. Профессиональное мастерство водителя транспортного средства и безопасность дорожного движения.

Понятие и составляющие элементы профессионального мастерства водителя. Решающая роль водителя в обеспечении безопасности движения. Приобретение и закрепление навыков вождения транспортного средства. Процесс развития профессионального мастерства с ростом опыта вождения. Изменение показателей аварийности в зависимости от стажа водителя транспортного средства.

## **Раздел 2. Типичные дорожно-транспортные ситуации повышенной опасности.**

### **Разбор и анализ примеров ДТП**

Тема 2.1. Основные понятия о дорожно-транспортных ситуациях повышенной опасности.

Система «Водитель – Автомобиль – Дорога – Среда».

Понятие дорожно-транспортной ситуации. Субъективное и объективное восприятие ситуации на дороге. Понятие ситуационного анализа. Оценка степени опасности дорожно-транспортной ситуации и прогнозирование вариантов её развития.

Тема 2.2. Одиночное движение по загородной дороге. Встречный разезд. Следование за лидером. Обгон-объезд.

Скоростной режим и безопасность движения. Управление автомобилем на сложных участках дороги: кривых малых радиусов в плане трассы; сужениях проезжей части; пространственно сложных подъемах и спусках. Особая тяжесть последствий ДТП в ситуациях встречного разъезда. Зазор безопасности, его зависимость от скорости, состояния дорожного покрытия, длины транспортного средства, наличия прицепа. Динамические габарит и коридор безопасности транспортного средства.

Безопасная дистанция, её зависимость от скорости, состояния дорожного покрытия, технического состояния транспортного средства. Субъективное восприятие дистанции. Условия безопасного выполнения обгона. Действия водителей при обгоне. Ситуации, при которых обгон запрещён.

Тема 2.3. Особенности управления транспортным средством в сложных дорожных условиях.

Движение и маневрирование в плотном транспортном потоке. Принцип «неполной надёжности» – учёт возможности нарушения ПДД другими участниками движения. Выявление в транспортном потоке потенциального нарушителя или неопытного водителя по особенностям управления транспортным средством и ряду других признаков. Взаимодействие с транспортными средствами, оборудованными специальными номерными и опознавательными знаками и предупредительными устройствами.

Тема 2.4. Проезд перекрёстков, железнодорожных переездов, трамвайных путей.

Особенности проезда перекрёстков при сложных дорожно-климатических условиях (тёмное время суток, снег, отсутствие знаков приоритета и т.п.). Факторы, влияющие на безопасный проезд перекрёстков.

Понятие ограниченной видимости. Действия в ситуациях, характеризующихся признаком ограниченной видимости.

Приоритеты маршрутных транспортных средств. Проезд остановки трамвая, пересечение трамвайных путей вне перекрёстка, движение по трамвайным путям.

Устройство и особенности работы современной железнодорожной сигнализации на переездах. Типичные опасные ситуации, возникающие при пересечении транспортным средством железнодорожных переездов. Обязанности водителя при вынужденной остановке на переезде.

Тема 2.5. Дорожно-транспортные ситуации с участием пешеходов, велосипедистов. Посадка и высадка пассажиров.

Меры предосторожности в типичных дорожно-транспортных ситуациях с участием пешеходов. объезд стоящего на остановке троллейбуса, автобуса. Проезд остановок. Зоны концентрации пешеходов. Пришкольная зона. Местные проезды, дворы. Меры предосторожности, направленные на снижение детского травматизма. Опасности при движении задним ходом. Обгон, объезд велосипедиста. Типичные нарушения велосипедистов. Посадка и высадка пассажиров. Подъезд к месту остановки при скользком дорожном покрытии.

Тема 2.6. Маневрирование в ограниченном пространстве. Буксировка транспортных средств.

Меры предосторожности при маневрировании на площадках, стоянках, местах погрузки-разгрузки. Паркование. Типичные опасные ситуации. Буксировка транспортных средств.

### **Раздел 3. Нормативно-правовое регулирование дорожного движения**

Тема 3.1. Общие требования к водителю в нормативных документах.

Основные нормативные документы, определяющие обязанности водителя. Необходимость знания и исполнения действующих правил, инструкций по перевозке пассажиров и грузов (в том числе: опасных, крупногабаритных и тяжеловесных). Конкретные обязанности водителей с учётом специфики перевозочной деятельности организации. Действия водителя в связи с изменениями условий основной трудовой деятельности. Инструктажи, стажировки, занятия по повышению квалификации.

Тема 3.2. Проверка знаний водителями ПДД.

Практическое занятие проводится с целью выявления уровня и качества знаний ПДД водительским составом организации методом экспресс-тестирования. Результаты положительной аттестации доводятся до сведения водителей. При отсутствии положительной аттестации водители проходят повторное тестирование после дополнительной самостоятельной подготовки.

Тема 3.3. ДТП и виды ответственности.

Обязанности и последовательность действий водителя при совершении ДТП и экстренной эвакуации пассажиров. Действия подразделений и служб организации, водитель которой совершил (стал участником) ДТП. Права сотрудников ДПС, прибывших на место совершения ДТП. Экспертные действия по факту совершения ДТП.

Тяжесть последствий ДТП. Административная, уголовная и гражданская ответственность при совершении ДТП. Ответственность за нарушение природоохранного законодательства. Условия наступления материальной ответственности за причинённый ущерб, ограниченная и полная материальная ответственность. Условия наступления уголовной ответственности.

### **Раздел 4. Оказание первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП**

Тема 4.1. Первая помощь при ДТП.

Структура дорожно-транспортного травматизма. Наиболее частые повреждения при ДТП. Характерные ошибки при оказании первой помощи на месте происшествия.

Методы высвобождения пострадавших, извлечения из транспортного средства.

Правила и порядок осмотра пострадавшего. Оценка состояния пострадавшего. Оказание экстренной помощи. Правила транспортировки пострадавших.

Организационно-правовые аспекты оказания первой медицинской помощи пострадавшим при ДТП.

Тема 4.2. Виды и формы поражения пострадавших при ДТП, приёмы первой медицинской помощи.

Понятие и методы определения кратковременной потери сознания (обморока), черепно-мозговой травмы, коматозного состояния, вида кровотечения, травматического шока. Механические поражения (в том числе длительное сдавливание конечностей), термические поражения. Приёмы оказания первой медицинской помощи.

Психические особенности поведения участников ДТП.

Тема 4.3. Практическое занятие по оказанию первой медицинской помощи.

Состав аптечки первой помощи (автомобильной). Предназначение препаратов и изделий, входящих в состав аптечки.

Освоение приёмов по остановке кровотечения.

Применение обезболивающих лекарственных препаратов и их дозировка.

Обработка и перевязка ран с использованием препаратов и изделий, входящих в состав аптечки.

Фиксация переломов и вывихов с использованием подручных средств.

## **Раздел 5. Изучение условий перевозок пассажиров и грузов на опасных участках маршрутов движения**

Тема 5.1. Анализ маршрутов движения транспортных средств и выявление опасных участков на маршруте.

Изучение опасных участков улично-дорожной сети, характеризующихся повышенной концентрацией ДТП, по которым проходят регулярные маршруты перевозок конкретной организации.

Разбор вероятных дорожно-транспортных ситуаций повышенной опасности на примерах реальных регулярных маршрутов предприятия (с применением знаний, полученных в разделе 2).

Тема 5.2. Прогнозирование и предупреждение возникновения опасных дорожно-транспортных ситуаций на маршрутах движения транспортных средств.

Закрепление полученных знаний и навыков прогнозирования опасных дорожно-транспортных ситуаций в зависимости от дорожной обстановки на маршруте. Формулирование общих принципов прогнозирования опасных дорожно-транспортных ситуаций. Упреждающее реагирование на факторы, повышающие опасность: ограниченный обзор, ухудшение видимости, наличие помехи для движения, резкие изменения дорожной обстановки. Технические приёмы воздействия на органы управления транспортным средством в опасных дорожно-транспортных ситуациях.

#### *Стажировка водителей.*

1. Целью стажировки является адаптация водителя к условиям работы на конкретном предприятии (маршруте), а также закрепление и совершенствование комплекса их знаний, умений и навыков, обеспечивающих безопасное управление транспортным средством при перевозке грузов и обслуживании пассажиров.

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

3. Стажирование должно осуществляться на автомобилях того типа и марки, на тех маршрутах, на которых водители будут в дальнейшем самостоятельно работать.

4. Стажирование должно осуществляться в предприятии под руководством опытных водителей-наставников. Водитель закрепляется за водителем-наставником, как правило, на весь срок стажировки.

5. Водитель-наставник подбирается из числа наиболее опытных и дисциплинированных водителей, имеющих стаж работы на автобусах не менее пяти лет, такси и грузового автомобиля – не менее трёх лет, не допуская за последние три года нарушений ПДД, не совершившие за указанный период ДТП по своей вине, прошедших предварительную подготовку в учебном комбинате и имеющих свидетельство на право стажирования водителей автобусов. Водители-наставники назначаются приказом по предприятию.

6. Водитель-наставник ведёт учёт работы стажёра, заполняя карточку (листок) учёта стажирования (приложение 2).

7. За период стажировки водителям-наставникам выплачивается заработная плата из расчёта тарифной ставки, предусмотренной для водителя автомобиля, на котором они проходят стажировку.

#### *Стажировка водителей таксомоторов и грузовых автомобилей.*

1. Водители, впервые назначаемые для работы на легковых таксомоторах, проходят стажировку в течение трёх дней, в том числе:

- вождение легкового таксомотора без пассажиров под руководством водителя-наставника – 1 день;

- вождение легкового таксомотора с пассажирами под руководством водителя-наставника – 2 дня.

2. Водители грузовых автомобилей, впервые назначаемые на работу, проходят стажировку сроком до 1 месяца (Приказ Минавтотранса РСФСР № 32 от 18.01.67).

#### *Стажировка водителей автобусов*

Стажировка водителей автобусов включает предмаршрутную стажировку и стажировку на маршруте в условиях реального движения.

К выходу на маршрут для проведения маршрутной стажировки допускаются водители автобусов, прошедшие предрейсовый медицинский осмотр.

Категории лиц, которые должны проходить стажировку в качестве водителей автобуса, и её продолжительность

1. К первой категории относятся лица, ранее не работавшие водителями, закончившие обучение в учебном комбинате, сдавшие экзамены в ГИБДД, и получившие удостоверение на право управления автобусом (категория «Д»). Для них продолжительность стажировки составляет:

61 ч – предмаршрутная стажировка;

163 ч – маршрутная стажировка.

Всего – 224 ч.

2. Ко второй категории относятся водители, переподготовленные с категорий транспортных средств «В» и «С» на «Д». Продолжительность стажировки для них составляет:

30 ч – предмаршрутная стажировка;

72 ч – маршрутная стажировка.

Всего – 102 ч.

3. К третьей категории относятся водители I и II класса, ранее не работавшие на автобусе. Продолжительность стажировки для них составляет:

18 ч – предмаршрутная стажировка;

32 ч – маршрутная стажировка.

Всего – 50 ч.

4. К четвёртой категории относятся водители, имеющие право на управление автобусами, но не управлявшие ими более полугода. Продолжительность стажировки для них составляет:

8 ч – предмаршрутная стажировка;

16 ч – маршрутная стажировка.

Всего – 24 ч.

5. К пятой категории относятся водители автобусов, имеющие перерыв в водительской деятельности более трёх месяцев.

Продолжительность стажировки для них составляет:

В случае работы водителя на горных маршрутах – более двух месяцев.

8 ч – предмаршрутная стажировка;

24 ч – маршрутная стажировка.

Всего – 32 ч.

6. К шестой категории относятся водители автобусов, переведённые с одной марки автобуса на другую. Продолжительность стажировки для них составляет:

предмаршрутная стажировка не проводится;

32 ч – маршрутная стажировка.

Всего – 32 ч.

7. К седьмой категории относятся водители автобусов, перешедшие для работы с одной категории маршрутов на другую. Продолжительность стажировки для них составляет:

Категории маршрутов: городские, пригородные, междугородные, горные.

## 2. Стажировка водителей

С маршрута/ на маршрут	Городской	Пригородный	Междугородный	Горный	Примечание
1. Городского	–	$\frac{–}{16}$	$\frac{8}{2\text{рейса}}$	$\frac{8}{32}$	
2. Пригородного	$\frac{–}{16}$	–	$\frac{8}{2\text{рейса}}$	$\frac{8}{32}$	
3. Междугородного	$\frac{–}{16}$	$\frac{–}{16}$	–	$\frac{8}{24}$	
4. Горного	$\frac{–}{8}$	$\frac{–}{8}$	$\frac{–}{1\text{рейс}}$	–	

В числителе – количество ч предмаршрутной стажировки; в знаменателе – количество ч маршрутной стажировки.

8. При переводе водителя на автобусный маршрут той же категории, но на котором он ранее не работал, необходимо организовать его маршрутную стажировку в объеме не менее 4 ч (для маршрутов повышенной сложности и горных маршрутов – не менее 8 ч, для междугородных маршрутов – не менее 1 рейса).

9. При переводе водителя на маршрут, на котором он ранее стажировался, но не работал в течение более 6 месяцев, он должен вновь пройти маршрутную стажировку в объеме не менее 2 ч (для маршрутов повышенной сложности и горных маршрутов – не менее одного рейса). Стажировка в этом случае сводится к работе водителя на маршруте в присутствии водителя-наставника, хорошо знающего данный маршрут.

10. Водители, совершившие по своей вине ДТП, направляются на стажировку в течение 8 ч и последующую сдачу тестовых экзаменов. При повторной ДТП водитель направляется на дополнительные занятия по 40-часовой программе и последующую стажировку в течение 20 ч на маршрутах.

*Порядок и цели проведения предмаршрутной стажировки водителей автобусов*

1. Предмаршрутная стажировка включает теоретические занятия в классе, практические занятия в тренажерном классе, на учебной площадке.

При отсутствии тренажеров в предприятии занятия проводятся с использованием автобуса с вывешенным передним мостом.

Под учебной площадкой понимается площадка минимальным размером 100×50 м с простейшим разметочным оборудованием. В условиях сельской местности допускается использование любой другой площадки, позволяющей осуществлять проведение предмаршрутной стажировки при условии обеспечения БДД.

2. Целью предмаршрутной стажировки является выявление и устранение пробелов в знаниях, совершенствование и закрепление умений и навыков, необходимых водителю для безопасного, экономичного и комфортного управления автобусом.

3. Предмаршрутная стажировка проводится для группы водителей, входящих в одну и ту же категорию стажлируемых лиц. Для водителей, отмеченных в пунктах 6.4 и 6.5, предмаршрутная стажировка проводится совместно.

4. Теоретические занятия проводятся водителями-наставниками и работниками службы безопасности движения. Практические занятия проводятся водителями-наставниками.



5. При проведении теоретических и практических занятий водитель-наставник руководствуется программой стажировки для данной категории лиц, а также соответствующими методическими пособиями и указаниями.

6. По окончании теоретических и практических занятий водитель-наставник совместно с водителем-инструктором и работниками службы безопасности движения проводят контрольные проверки теоретической и практической подготовки стажёров (см. раздел 8).

*Порядок и цели проведения маршрутной стажировки водителей автобусов*

1. Маршрутная стажировка заключается в самостоятельном управлении автобусом на маршруте под контролем водителя-наставника, закреплённого за стажёром.

2. Целью маршрутной стажировки является закрепление знаний, умений и навыков стажуемого водителя в условиях движения по конкретным маршрутам, на которых он в дальнейшем будет самостоятельно работать.

3. Маршрутная стажировка включает движение по маршруту без пассажиров и движение с пассажирами по расписанию. Количество часов маршрутной стажировки:

Категория водителя	Тип маршрута			
	городские		пригородные	
	количество часов стажирования			
	без пассажиров	с пассажирами	без пассажиров	с пассажирами
I	16	147	16	147
II	8	64	8	64
III	4	28	4	28
IV	4	12	4	12
V	1	23	–	24
VI	1	31	–	32
VII	2	<*>	–	–

<\*> Для городских маршрутов продолжительность маршрутной стажировки с пассажирами сокращается на 2 ч.

4. В первый день стажировка на маршруте осуществляется в межпиковое время. Количество маршрутов, на которых одновременно может стажироваться водитель:

Категория водителя	Тип маршрута			
	городские	пригородные	междугородные	горные
I	1–2	1–2	–	–
II	2–3	2–3	–	–
III	2–3	2–3	–	–
IV	2–3	2–3	1	1
V	2–3	2–3	1	1
VI, VII	Не более трёх маршрутов		Не более трёх маршрутов	

*Цель и порядок проведения контрольных проверок стажированных водителей автобусов*

1. Целью проведения контрольных проверок является оценка уровня профессионального мастерства водителя для определения успешности прохождения этапов стажировки.

Контрольные проверки проводятся только для I – V категорий лиц, подлежащих стажировке.

2. Контрольная проверка теоретической и практической подготовки при проведении предмаршрутной стажировки проводится с использованием тестов по оценке теоретических знаний и отдельных навыков управления автобусом.

3. Контрольная проверка теоретических знаний стажёра осуществляется с использованием пяти тестовых вопросов, взятых из программы предмаршрутной стажировки, на которые он должен ответить. Прошедшим контрольную проверку считается стажёр, не допустивший ни одного неправильного ответа.

4. Контрольная проверка практической подготовки стажёра осуществляется при помощи тестирования отдельных навыков управления автобусом. Содержание контрольных тестов, а также нормативы их выполнения определяются методическими указаниями по проведению стажировки.

Для этой цели могут быть, в частности, использованы тесты, приведённые в методике совершенствования профессионального мастерства водителей автобусов, утверждённой Минавтоотрансом РСФСР, 1983.

5. Контрольная проверка по окончании маршрутной стажировки проводится с использованием теста по оценке водительского мастерства в условиях реального движения.

6. Тестирование водительского мастерства стажёра в условиях реального движения по маршруту основано на оценке качества управления автобусом. При этом водителем-инструктором фиксируются

ошибки, допущенные стажёром при движении по маршруту. Количество и характер допущенных ошибок являются основанием для принятия решения об успешности прохождения данного этапа стажировки. Такое решение принимается комиссией в составе инженера по безопасности движения, водителя-инструктора и водителя-наставника.

7. Успешное прохождение водителем-стажёром контрольных проверок является основанием для принятия решения о возможности его допуска к самостоятельной работе. В случае, если водитель не проходит контрольную проверку по одному из этапов стажировки (предмаршрутному или маршрутному), её срок продлевается на величину до 20 ч.

Распределение часов по темам дополнительных занятий осуществляется водителем-инструктором с учётом ошибок, допущенных стажёром.

#### *Ответственность должностных лиц за проведение стажировки*

1. Ответственность за организацию стажировки всех категорий лиц возлагается на главного инженера предприятия.

2. Главный инженер, или, по его поручению, другие компетентные специалисты, а также водители-инструкторы обязаны периодически осуществлять контроль за прохождением стажировки, принимать меры по устранению замеченных недостатков, контролировать методическую работу водителей-наставников.

3. Общую ответственность за прохождение всей стажировки данным лицом несёт водитель-наставник, закреплённый за ним.

4. Водитель-наставник обязан контролировать прохождение предмаршрутной стажировки закреплённого за ним стажёра, проводить с ним маршрутную стажировку. При этом он должен постоянно находиться вместе со стажёром как при управлении автомобилем, так и при его обслуживании.

Водитель-наставник должен контролировать прохождение стажёром предрейсового медосмотра и вместе с ним получать у диспетчера путевую документацию.

5. Линейный диспетчер несёт дисциплинарную ответственность за направление учебного автобуса на другие маршруты, не предусмотренные для стажирования, и за направление водителя на маршруты, на которых он не проходил стажировку.

#### *Оформление результатов стажировки*

1. Стажирование водителей завершается контрольной поездкой и собеседованием, после чего в карточке стажирования делается заключение о возможности допуска стажёра к самостоятельной работе в ка-

честве водителя. Обязательным является указание марки автомобиля и маршрутов, на которых водитель может работать. Указанное заключение служит основанием для рассмотрения квалификационной комиссией предприятия заявления водителя о присвоении ему квалификации II или III класса в установленном порядке.

2. Карточка (листок) стажировки после соответствующего оформления хранится в отделе кадров предприятия.

3. В случаях, когда стажёр, пройдя установленный курс стажировки и предоставляемые дополнительные 20 ч (см. п. 9.7), получил по итогам тестовых проверок неудовлетворительную оценку, водитель-инструктор совместно с водителем-наставником, ответственным за стажировку данного водителя автобуса, имеют право вынести решение о непригодности данного стажёра к самостоятельной работе в качестве водителя автобуса на рассмотрение квалификационной комиссии предприятия.

4. Данные о возможности работы водителей автобусов на различных маршрутах в конце каждого месяца представляются главным инженером предприятия в распоряжение диспетчерских служб в форме аттестационной карточки (приложение 3).

#### *Требования к автобусам при проведении стажировки*

1. Подвижной состав, выделенный для проведения стажировки, должен быть технически исправен и оборудован дополнительным местом для водителя-наставника, обеспечивающим ему непосредственный контакт со стажёром и возможность лично вмешиваться в управление автобусом в случаях возникновения опасной ситуации. Кабины оборудуются дублирующими педалями сцепления (кроме автобуса ЛиАЗ-677), тормозами, сиденьем водителя-наставника, дополнительными зеркалами заднего вида.

2. В кабине водителя на лобовом стекле в правой части устанавливается опознавательный знак учебного транспортного средства и табличка с надписью «Автобус ведёт стажёр». Указанный знак и табличка устанавливаются также в салоне автобуса у заднего стекла справа.

3. Перечень необходимого разметочного оборудования и приборов, необходимых для проведения предмаршрутной стажировки водителей автобусов во время автодромной подготовки, приведён в «Методике совершенствования профессионального мастерства водителей автобусов» (утв. Минавтотрансом РСФСР. М., 1983).

Оформление документов на повышение квалификации и стажировку водительского состава производится по установленной форме, согласно распоряжению Минавтотранса РСФСР № 82-ц от 13.09.83 г.:

## СВИДЕТЕЛЬСТВО

Выдано \_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество)

в том, что он(а) с « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. по « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. прошёл(ла) обучение по повышению профессионального мастерства и сдал(а) зачёт с оценкой \_\_\_\_\_.

Главный инженер  
автопредприятия \_\_\_\_\_  
М.П.

Выдано « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 19\_\_ г.

## ЛИСТОК ПРОХОЖДЕНИЯ СТАЖИРОВКИ ВОДИТЕЛЕМ

1. Водитель \_\_\_\_\_ приказом по \_\_\_\_\_ АТП № \_\_\_\_\_ от « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. принят водителем \_\_\_\_\_ класса на транспортное средство \_\_\_\_\_. Водительское удостоверение серии \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ категории \_\_\_\_\_. Стаж работы водителем с \_\_\_\_\_ года. Направляется для прохождения стажировки в АТП в объёме \_\_\_\_\_ ч, предмаршрутной стажировки \_\_\_\_\_ ч, маршрутной стажировки \_\_\_\_\_ ч.

М.П. Нач. отдела кадров

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. (подпись)

2. Водитель \_\_\_\_\_ прошёл с \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. по \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. стажировку в объёме \_\_\_\_\_ ч.

Отметки о полученных зачётах:

Зачёт по теоретической подготовке \_\_\_\_\_  
(не) получен

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. Подпись водителя-наставника

Зачёт по практической подготовке \_\_\_\_\_  
(не) получен

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. Подпись водителя-наставника

Контрольная проверка стажёра проведена и нормативы итогового тестирования \_\_\_\_\_

(не) выполнены « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 19\_\_ г.

## ЗАМЕЧАНИЯ ПО РАБОТЕ СТАЖЁРА

---

---

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Допустить (не допустить) к самостоятельной работе на

(марка транспортного средства, маршрута)

Главный инженер  
предприятия (подпись)  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 19\_\_ г.

Заместитель директора  
(инженер) по БД (подпись)  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 19\_\_ г.

### ОЗНАКОМЛЕН

Начальник колонны  
(отряда) (подпись)  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 19\_\_ г.

М.П.

### АТТЕСТАЦИОННАЯ КАРТОЧКА

водителей автобусов \_\_\_\_\_ АТП г. \_\_\_\_\_

на \_\_\_\_\_ месяц 19\_\_ г.

№ пп	ФИО	Классность	Стаж работы водителя	Марка автобуса	Отметка о разрешении работы на маршруте	Примечание
1						
2						
3						
⋮						

Контроль за соблюдением требований БДД осуществляется положениями, изложенными в статье 30 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г., которая гласит: Федеральный государственный надзор в области БДД осуществляется уполномоченными федеральными органами исполнительной власти согласно их компетенции в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

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

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

- государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя;
- окончания проведения последней плановой проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя;
- начала осуществления юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем деятельности в соответствии с представленным в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти по федеральному государственному транспортному надзору уведомлением о начале осуществления деятельности.

Основанием для проведения внеплановой проверки является: истечение срока исполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем выданного органом государственного надзора предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований; поступление в орган государственного надзора обращений и заявлений граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, информации от органов государственной власти, органов местного самоуправления, из средств массовой информации о фактах нарушений обязательных требований, если такие нарушения создают угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, вреда окружающей среде, безопасности государства, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, угрозу возникновения аварий и(или) чрезвычайных ситуаций техногенного характера либо влекут причинение такого вреда, возникновение аварий и(или) чрезвычайных ситуаций техногенного характера; наличие приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора о проведении внеплановой проверки, изданного в соответствии с поручением Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации либо на основании требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.

Внеплановая выездная проверка может быть проведена органом государственного надзора незамедлительно с извещением органа прокуратуры в порядке, установленном частью 12 статьи 10 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

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

### **Вопросы для самопроверки**

1. В чём заключается необходимый уровень квалификации водителей автотранспортных средств согласно Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г.?
2. Какие предъявляются требования по подготовке водителей транспортных средств?
3. Какой порядок существует на получение права и прекращения действия права на управление транспортными средствами?
4. В чём заключается порядок сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений?
5. Порядок замены водительских удостоверений.
6. Чем обеспечивается профессиональная надёжность водительского состава?
7. В чём заключается повышение профессионального мастерства водителей?
8. Какая тематика предусмотрена обязательной двадцатичасовой программой ежегодных занятий с водителями?
9. В чём суть стажировки водителей?
10. Расскажите порядок стажировки водителей автобусов.
11. Как и каким образом осуществляется контроль за соблюдением установленных требований по обеспечению безопасности дорожного движения?

3.6. ЗАДАЧИ, ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ И ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И УПРАВЛЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И ГрузОВ. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БДД ВЛАДЕЛЬЦАМИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И ГрузОВ. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БДД ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ, КРУПНОГАБАРИТНЫХ И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГрузОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Основные требования по обеспечению БДД к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств изложены в



статье 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г., согласно которой юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны:

- организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;
- соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей;
- создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения;
- анализировать и устранять причины ДТП и нарушений ПДД с участием принадлежащих им транспортных средств;
- организовывать и проводить с привлечением работников органов здравоохранения предрейсовые медицинские осмотры водителей, мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП;
- обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям БДД и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;
- обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям запрещается в какой бы то ни было форме понуждать или поощрять водителей транспортных средств к нарушению ими требований БДД.

Контроль за выполнением требований по обеспечению БДД осуществляется органами государственного контроля и надзора.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов, в установленных случаях обязаны иметь лицензию или другие разрешительные документы (допуск, разрешение и т.д.) на осуществление конкретных видов перевозок, соблюдать условия, предусмотренные в них, связанные с обеспечением БДД.

Ответственность за организацию работы по обеспечению БДД юридических лиц и индивидуальных предпринимателей возлагается на них, либо на назначенных на должность, связанную с обеспечением

безопасности движения транспортных средств, исполнительных руководителей или специалистов.

1. Основными задачами юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по обеспечению БДД при осуществлении перевозок пассажиров и грузов являются:

- обеспечение профессиональной надёжности водительского состава;
- обеспечение эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии;
- обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов.

2. Основными требованиями к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям по обеспечению БДД при осуществлении перевозок пассажиров и грузов, являются:

- закрепление обязанностей и возложение ответственности за обеспечение требований безопасности движения за конкретными должностными лицами и работниками;
- регулярный контроль выполнения должностными лицами и работниками возложенных на них обязанностей по обеспечению безопасности движения со стороны юридических лиц и индивидуальных предпринимателей или специально назначенных должностных лиц;
- назначение на должности исполнительных руководителей и специалистов лиц, прошедших специальную подготовку, подтверждённую соответствующими документами;
- прохождение лицами, занимающими должности, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, периодической аттестации на право занятия этих должностей;
- проведение служебного расследования, учёта и анализа ДТП, в которых участвовали транспортные средства юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, нарушений водителями и работниками установленных нормативными документами требований безопасности движения, выявление причин, способствующих их возникновению;
- ежегодное планирование мероприятий, а также устранение причин и условий ДТП, в которых участвовали транспортные средства юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, нарушений ПДД и других норм безопасности;
- оснащение необходимым оборудованием, приборами, помещением для осуществления деятельности по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий;

– обеспечение необходимыми нормативно-правовыми документами, методическими и информационными материалами, наглядной агитацией для проведения мероприятий по безопасности движения.

*Обеспечение профессиональной надёжности водительского состава*

1. Приём водителей на работу и допуск их к осуществлению перевозок осуществляется при условии:

– наличия водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории;

– наличия документа о прохождении в установленные сроки медицинского освидетельствования;

– соответствия квалификации, опыта работы и иных профессиональных характеристик требованиям, установленным для конкретного вида перевозок.

С целью проверки соответствия водителя поручаемой ему работе по безопасному осуществлению конкретного вида перевозок он может быть принят на работу с испытательным сроком в соответствии с действующим законодательством о труде.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели осуществляют учёт данных о квалификации водителя, об общем стаже его водительской деятельности и на определённых типах транспортных средств, сроках прохождения медицинского освидетельствования, об участии в ДТП, допущенных нарушениях ПДД, фактах лишения права управления транспортным средством, отстранения от работы на линии из-за алкогольного опьянения или последствий алкогольной интоксикации, перерывах в водительской деятельности, работе по совместительству.

Лица, впервые нанимаемые на работу в качестве водителя после окончания учёбы, а также водители, имевшие перерыв в водительской деятельности более одного года, водители, назначаемые для работы на горных маршрутах, а также водители, переведённые на новый тип транспортного средства или новый маршрут перевозок пассажиров, к управлению транспортными средствами допускаются после прохождения стажировки.

Продолжительность стажировки, объёмы и содержание определяются в зависимости от стажа работы и срока перерыва в работе, типа транспортного средства, категории маршрута (городской, пригородный, междугородный, горный) в соответствии с действующими нормативными документами.

Водитель, не получивший допуск к управлению транспортным средством после прохождения стажировки, переводится с его согласия

на другие работы, при невозможности перевода он подлежит увольнению в соответствии с действующим законодательством о труде.

*Поддержание и контроль состояния здоровья водителей в процессе их трудовой деятельности*

Юридические лица и индивидуальные предприниматели обеспечивают прохождение водителями обязательного периодического медицинского освидетельствования в сроки, устанавливаемые Приказом Минздравсоцразвития России № 302н от 12 апреля 2011 г.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели имеют право в случае сомнения в состоянии здоровья водителя направить его на медицинское освидетельствование ранее установленных сроков.

Режимы труда и отдыха водителей устанавливаются в соответствии с нормами, определяемыми трудовым законодательством и Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей: с учётом этих норм должны быть составлены графики работы водительского состава, расписания и графики движения транспортных средств в городском, пригородном и междугородном сообщении, организованы контроль за соблюдением установленного режима работы водителей, ведение документации по учёту рабочего времени и времени отдыха.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели обеспечивают контроль за состоянием здоровья водителей, не допускают к управлению транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения или в болезненном состоянии, для чего:

- организуют проведение предрейсовых, межрейсовых и послерейсовых (в зависимости от условий работы) медицинских осмотров водителей транспортных средств в порядке, определяемом Министерством здравоохранения Российской Федерации;

- обеспечивают учёт и анализ данных медосмотров водителей с целью выявления водителей, склонных к злоупотреблению алкогольными напитками, употребляющих наркотические средства, страдающих хроническими заболеваниями.

*Поддержание необходимого уровня информативности, повышение профессионального мастерства и дисциплинированности водителей*

Юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны обеспечивать водителей необходимой оперативной информацией об условиях движения и работы на маршруте путём проведения инструктажей, включающих сведения:

- об условиях движения и наличии опасных участков, мест концентрации ДТП на маршруте;
- о состоянии погодных условий;
- о режимах движения, организации отдыха и приёма пищи;

- о порядке стоянки, охраны транспортных средств;
- о расположении пунктов медицинской и технической помощи, постов ГИБДД, диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций, мест скопления людей;
- об изменениях в организации перевозок пассажиров и грузов, о порядке проезда железнодорожных переездов и путепроводов;
- об особенностях перевозки детей;
- об особенностях обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий;
- об особенностях перевозок опасных, тяжеловесных, крупногабаритных грузов (в соответствии с требованиями специальных нормативных документов);
- об изменениях в нормативно-правовых документах, регулирующих права, обязанности, ответственность водителей по обеспечению БДД.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели должны осуществлять учёт сведений о проведении указанных инструктажей.

Повышение профессионального мастерства водителей осуществляется путём организации занятий, необходимых для обеспечения БДД, но не реже одного раза в год, по соответствующим учебным планам и программам ежегодных 20-часовых занятий с водителями. Сведения о прохождении курса занятий и сдаче зачётов заносятся в личное дело водителя.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели имеют право не допускать водителя, не сдавшего зачёт, к самостоятельной работе на линии.

Водитель, не допущенный к самостоятельной работе, переводится с его согласия на другие работы, при невозможности перевода он подлежит увольнению в соответствии с действующим Трудовым кодексом.

С целью повышения ответственности водителей за выполнение требований по БДД юридические лица и индивидуальные предприниматели:

- осуществляют контроль за соблюдением водителями ПДД, трудовой дисциплины, Правил перевозок грузов и пассажиров, Правил технической эксплуатации подвижного состава, временем выхода и возвращения с линии, соблюдением расписаний движения, наличием и состоянием водительских удостоверений перед выпуском транспортных средств на линию;
- организуют в соответствии с действующими нормативными документами учёт и анализ ДТП, совершённых водителями организа-

ции, нарушений водителями и работниками организации требований безопасности движения, выявленных как сотрудниками ГИБДД, так и работниками юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;

– оперативно доводят до водителей сведения о причинах и обстоятельствах возникновения ДТП, нарушений ПДД и других норм безопасности движения водителями организации.

*Обеспечение эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии*

Юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны:

1. Использовать для перевозки подвижной состав, зарегистрированный в органах ГИБДД и прошедший в установленном порядке технический осмотр.

2. Иметь страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

3. Соблюдать правила технической эксплуатации транспортных средств, инструкции предприятий-изготовителей по эксплуатации транспортных средств, обеспечить соответствие технического состояния и оборудования транспортных средств, участвующих в дорожном движении, установленным требованиям безопасности, обеспечить проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств в порядке и сроки, определяемые действующими нормативными документами.

4. Обеспечить ежедневный контроль технического состояния транспортных средств перед выездом на линию и по возвращении к месту стоянки. Должностные лица, ответственные за техническое состояние транспортных средств, обязаны выполнять в путевом листе отметки о технической исправности транспортных средств.

5. Обеспечить учёт неисправностей транспортных средств и их устранение.

6. Обеспечить использование для перевозки транспортных средств, в том числе специализированных, соответствующих виду перевозки, объёмам и характеру перевозимого груза.

7. Обеспечить охрану транспортных средств для исключения возможности самовольного их использования водителями, а также посторонними лицами или повреждения транспортных средств.

*Обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов при организации перевозочного процесса*

1. Юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям запрещается в какой бы то ни было форме понуждать или поощрять водителей к нарушению ими требований БДД.

2. Юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны перед началом регулярных перевозок, а также в процессе их осуществления оценивать соответствие дорожных условий на маршрутах работы подвижного состава установленным требованиям безопасности движения.

Оценка соответствия состояния автомобильных дорог и подъездных путей требованиям безопасности движения осуществляется на основе обследования, проводимого комиссией, формируемой по решению органов исполнительной власти (администрации) соответствующей территории с привлечением юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров и (или) грузов на этих маршрутах, работников дорожных, коммунальных и других организаций, в ведении которых находятся автомобильные дороги, улицы, железнодорожные переезды, трамвайные пути, паромные и ледовые переправы; работников Государственной автомобильной инспекции и Ространснадзора.

Обследование дорожных условий на маршрутах регулярных перевозок грузов осуществляется не реже одного, а на маршрутах перевозок пассажиров – не реже двух раз в год.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели ежегодно представляют в органы исполнительной власти (администрации) соответствующей территории предложения по составу комиссии, срокам обследования и перечню предлагаемых к обследованию маршрутов.

По результатам обследования дорожных условий составляется акт, в котором перечисляются выявленные недостатки, угрожающие безопасности движения. Акты подлежат передаче в органы, уполномоченные исправлять выявленные недостатки и контролировать результаты этой работы. Юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны хранить материалы обследования и копии актов.

При выявлении на маршруте недостатков в состоянии, оборудовании и содержании дорог, улиц, искусственных сооружений и т.д., угрожающих безопасности движения, юридические лица и индивидуальные предприниматели до устранения недостатков в зависимости от обстоятельств:

- не открывают движение на маршруте перевозок;
- прекращают движение на маршруте или изменяют маршрут движения;
- изменяют режимы движения на маршруте и информируют об этом заинтересованные организации, предприятия, население.

3. Юридические лица и индивидуальные предприниматели должны осуществлять учёт обнаруженных водителями на маршрутах недостатков в организации и регулировании движения, состоянии и обустройства дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, трамвайных путей, остановок пассажирского транспорта, мест погрузки-разгрузки грузов.

4. Юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны:

- обеспечить условия для питания и отдыха водителей на маршрутах регулярных перевозок;

- предусмотреть время и место отдыха водителей в пути при направлении в дальние рейсы или на работу в отрыве от основной базы организации;

- обеспечить водителей необходимыми путевыми документами.

5. Юридические лица и индивидуальные предприниматели имеют право осуществлять контроль на линии, при его проведении останавливать транспортные средства, принимать при выявлении нарушений необходимые меры в соответствии с действующим законодательством.

6. Юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны обеспечить выполнение требований, отражающих порядок и особенности организации различных видов перевозок, изложенных в действующих нормативных документах; при перевозках крупногабаритных, тяжеловесных грузов, а также опасных обеспечить выполнение специальных требований, изложенных в соответствующих нормативных документах, касающихся обеспечения их безопасности.

*Требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям по обеспечению безопасности при организации пассажирских перевозок*

1. Перед открытием маршрута регулярных перевозок пассажиров оценить соответствие технического состояния автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, трамвайных путей, паромных переправ, по которым проходят маршруты, их инженерного оборудования требованиям безопасности движения;

2. Корректировать, в зависимости от результатов обследования, расписание движения в сторону снижения скорости в случае существенного ухудшения дорожных условий, а также на осенне-зимний период.

3. На каждый маршрут регулярных пассажирских перевозок должен быть составлен паспорт и схема маршрута с указанием опасных мест. В указанные документы должны своевременно вноситься данные об изменении дорожных условий.



4. Графики (расписания) движения должны разрабатываться в соответствии с установленными правилами на основе нормирования скоростей перед открытием маршрутов регулярных перевозок, а также на действующих маршрутах. Нормативы скорости (времени) движения должны обеспечивать безопасные режимы движения транспортных средств в реальных условиях движения на маршруте: соответствовать скорости, разрешённой ПДД, с организацией дорожного движения, задержки на железнодорожных переездах и т.п.

Графики выпуска транспортных средств на линию должны формироваться с учётом изменения пассажиропотоков по дням недели и чм суток в целях обеспечения перевозок пассажиров без нарушения норм вместимости транспортных средств.

5. Каждый водитель, выполняющий городские, пригородные, междугородные и туристские рейсы с пассажирами, должен быть обеспечен графиком движения на маршруте с указанием времени прохождения остановок, населённых пунктов и других ориентиров, схемой маршрутов с указанием опасных участков.

6. Юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны использовать транспортные средства, полная масса которых не превышает фактическую грузоподъёмность расположенных на маршрутах мостов, эстакад, путепроводов, других искусственных сооружений.

7. При неблагоприятных изменениях дорожных или метеорологических условий, создающих угрозу безопасности перевозок пассажиров (разрушение дорожного покрытия, гололедица, сильный туман, заносы и т.д.), юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны провести оперативную корректировку графиков (расписаний) движения в сторону снижения скорости или отменить график движения, а при необходимости, не допустить к выезду на линию или обеспечить иным образом прекращение движения транспортных средств.

*Дополнительные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом*

Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом регламентируется постановлением Правительства Российской Федерации от 23 апреля 1994 г. № 372 «О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом» и приказом Минтранса Российской Федерации от 8 августа 1995 г. № 73 «Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» (с изменениями от 11 июня, 14 октября 1999 г.), изложенных в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной

перевозке опасных грузов (ДОПОГ), которое было совершено в Женеве 30 сентября 1957 г. под эгидой Европейской экономической комиссии ООН и вступило в силу 29 января 1968 г. Текст Соглашения был изменён в Нью-Йорке 21 августа 1975 г. и вступил в силу 19 апреля 1985 г.

Правила устанавливают на территории Российской Федерации порядок перевозки опасных грузов автомобильным транспортом по улицам городов и населённых пунктов, автомобильным дорогам общего пользования, а также ведомственным и частным дорогам, не закрытым для общего пользования, вне зависимости от принадлежности опасных грузов и транспортных средств, перевозящих эти грузы, и обязательны для всех организаций, а также индивидуальных предпринимателей.

Действия Правил не распространяются на:

- технологические перемещения опасных грузов автомобильным транспортом внутри территории организаций, на которых осуществляется их производство, переработка, хранение, применение или уничтожение, если такие перемещения осуществляются без выхода на автомобильные дороги общего пользования, а также улицы городов и населённых пунктов, ведомственные дороги, разрешающие движение транспортных средств общего пользования;

- перевозки отдельных видов опасных грузов автотранспортными средствами, принадлежащими вооружённым силам, органам государственной безопасности и внутренних дел;

- перевозки ограниченного количества опасных веществ на одном транспортном средстве, перевозку которых можно считать как перевозку не опасного груза.

Международные перевозки опасных грузов, в том числе экспортно-импортные и транзитные перевозки опасных грузов по территории Российской Федерации, осуществляются с соблюдением норм и правил, установленных международными конвенциями и межправительственными соглашениями, участницей которых является Российская Федерация. При осуществлении международных перевозок опасных отходов рекомендуется руководствоваться требованиями «Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалении» от 22 марта 1989 г.

Согласно Правилам, к опасным грузам относятся любые вещества, материалы, изделия, отходы производственной и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств и особенностей могут при их перевозке создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей.

Опасные грузы по требованиям ГОСТ 19433–88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка» и ДОПОГ распределяются на следующие классы:

- 1 – взрывчатые материалы (ВМ);
- 2 – газы, сжатые, сжиженные и растворённые под давлением;
- 3 – легковоспламеняющиеся жидкости (ЛВЖ);
- 4 – легковоспламеняющиеся твёрдые вещества (ЛВТ), самовозгорающиеся вещества (СВ); вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой;
- 5 – окисляющие вещества (ОК) и органические пероксиды (ОП);
- 6 – ядовитые вещества (ЯВ) и инфекционные вещества (ИВ);
- 7 – радиоактивные материалы (РМ);
- 8 – едкие и(или) коррозионные вещества (ЕК);
- 9 – прочие опасные вещества.

Опасные грузы каждого класса в соответствии с их физико-химическими свойствами, видами и степенью опасности при транспортировании разделяются на подклассы, категории и группы, по ГОСТ 19433–88.

К опасным грузам, требующим особых мер предосторожности при перевозке, относятся вещества и материалы с физико-химическими свойствами высокой степени опасности по ГОСТ 19433–88 – «Особо опасные грузы».

*Требования, предъявляемые к транспортным средствам*

1. Опасные грузы должны перевозиться только специальными и (или) специально приспособленными для этих целей транспортными средствами, которые должны быть изготовлены в соответствии с действующими нормативными документами (техническим заданием, техническими условиями на изготовление, испытания и приёмку) для полнокомплектных специальных транспортных средств и технической документацией на переоборудование (дооборудование) транспортных средств, используемых в народном хозяйстве. При этом упомянутые документы должны учитывать нижеследующие требования к транспортным средствам для перевозки опасных грузов.

2. Автомобили, систематически используемые для перевозки взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ, должны оборудоваться выпускной трубой глушителя с выносом её в сторону перед радиатором с наклоном. Если расположение двигателя не позволяет произвести такое переоборудование, то допустимо выводить выпускную трубу в правую сторону вне зоны кузова или цистерны и зоны топливной коммуникации.

Топливный бак должен быть удалён от аккумуляторной батареи или отделён от неё непроницаемой перегородкой, а также удалён от

двигателя, электрических проводов и выпускной трубы и расположен таким образом, чтобы в случае утечки из него горючего, оно выливалось непосредственно на землю, не попадая на перевозимый груз. Бак, кроме того, должен иметь защиту (кожух) со стороны днища и боков. Топливо не должно подаваться в двигатель самотёком.

3. В случае разового использования автомобиля для перевозки опасных грузов классов 1, 2, 3, 4 и 5 допускается установка на выходное отверстие выпускной трубы глушителя искрогасительной сетки.

4. Электрическое оборудование транспортных средств, перевозящих опасные грузы классов 1, 2, 3, 4 и 5, должно удовлетворять следующим требованиям:

- номинальное напряжение электрооборудования не должно превышать 24 В;

- электропроводка должна состоять из проводов, предохраняемых бесшовной оболочкой, не подвергаемой коррозии, и должна быть рассчитана таким образом, чтобы полностью предотвратить её нагревания;

- электросеть должна предохраняться от повышенных нагрузок при помощи плавких предохранителей (заводского изготовления) или автоматических выключателей;

- электропроводка должна иметь надёжную изоляцию, прочно крепиться и располагаться таким образом, чтобы она не могла пострадать от ударов и трения о конструктивные части автомобиля и была защищена от тепла, выделяемого системой охлаждения и отвода отработавших газов;

- если аккумуляторы расположены не под капотом двигателя, то они должны находиться в вентилируемом отсеке из металла или другого материала эквивалентной прочности с изолирующими внутренними стенками;

- автомобиль должен иметь приспособление для отключения аккумулятора от электрической цепи с помощью двухполюсного выключателя (или другого средства), который должен быть расположен как можно ближе к аккумулятору. Привод управления выключателем – прямого или дистанционного – должен находиться как в кабине водителя, так и снаружи транспортного средства. Он должен быть легко доступным и обозначаться отличительным знаком. Выключатель должен быть таким, чтобы его контакты могли размыкаться при работающем двигателе, не вызывая при этом опасных перегрузок электрической цепи;

- запрещается пользоваться лампами, имеющими цоколи с резьбой. Внутри кузовов транспортных средств не должно быть наружных

электропроводок, а электролампы освещения, находящиеся внутри кузова, должны иметь прочную оградительную сетку или решётку.

5. Автомобили, используемые для перевозки опасных грузов, должны быть оборудованы металлической заземлительной цепочкой с касанием земли на длине 200 мм и металлическим штырём для защиты от статических и атмосферных электрических зарядов на стоянке.

6. У автомобиля с кузовом типа «фургон» кузов должен быть полностью закрытым, прочным, не иметь щелей и оборудоваться соответствующей системой вентиляции в зависимости от свойств перевозимого опасного груза. Для внутренней обивки используются материалы, не вызывающие искр, деревянные материалы должны иметь огнестойкую пропитку. Двери или дверь должны оборудоваться замками. Конструкция двери или дверей не должна снижать жёсткость кузова.

В тех случаях, когда в качестве покрытия открытых кузовов используется брезент, он должен изготавливаться из трудновоспламеняющейся и непромокаемой ткани и прикрывать борта на 200 мм ниже их уровня и должен прикрепляться металлическими рейками или цепями с запорным приспособлением.

7. Транспортное средство должно иметь сзади по всей ширине цистерны бампер, в достаточной степени предохраняющий от ударов. Расстояние между задней стенкой цистерны и задней частью бампера должно составлять не менее 100 мм (это расстояние отмеряется от крайней задней точки стенки цистерны или от выступающей арматуры, соприкасающейся с перевозимым веществом).

8. Трубопроводы и вспомогательное оборудование цистерн, установленные в верхней части резервуара, должны быть защищены от повреждений в случае опрокидывания. Такая защитная конструкция может быть изготовлена в форме усиливающих колец, защитных колпаков, поперечных или продольных элементов, форма которых должна обеспечить эффективную защиту.

9. Автомобили, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны иметь следующий исправный инструмент и оборудование:

- набор ручного инструмента для аварийного ремонта транспортного средства;
- огнетушители, лопату и необходимый запас песка для тушения пожара;
- не менее одного противооткатного упора на каждое транспортное средство, размеры упора должны соответствовать типу транспортного средства и диаметру его колес;
- два фонаря автономного питания с мигающими (или постоянными) огнями оранжевого цвета и должны быть сконструированы

таким образом, чтобы их использование не могло вызвать воспламенение перевозимых грузов;

– в случае стоянки ночью или при плохой видимости, если огни транспортного средства неисправны, на дороге должны устанавливаться фонари оранжевого цвета: один перед транспортным средством на расстоянии примерно 10 м; другой позади транспортного средства на расстоянии примерно 10 м;

– аптечку и средства нейтрализации перевозимых опасных веществ. В случаях, предусмотренных в условиях безопасной перевозки и в аварийной карточке, транспортное средство комплектуется средствами нейтрализации перевозимого опасного вещества и средствами индивидуальной защиты водителя и сопровождающего персонала.

10. Транспортные средства должны оборудоваться номерными, опознавательными знаками и другими обозначениями в соответствии с требованиями, предусмотренными Правилами.

#### *Организация перевозок*

Международные перевозки по территории Российской Федерации опасных грузов 1-го и 6-го классов опасности, других классов, а также опасных грузов независимо от класса опасности, перевозимых в цистернах, съёмных контейнерах-цистернах, батареях сосудов общей вместимостью более 1000 литров, осуществляются по специальным разрешениям, выдаваемым Министерством транспорта Российской Федерации.

Свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов выдаётся подразделениями ГАИ МВД России по месту регистрации транспортного средства после технического осмотра транспортного средства.

При перевозке автомобильным транспортом «особо опасных грузов» грузоотправитель (грузополучатель) должен получить разрешение на перевозку от органов внутренних дел по месту его нахождения.

В соответствии с действующим законодательством, разрешение на перевозку ядерных материалов и радиоактивных веществ выдаётся органами Госатомнадзора России.

Перевозка «особо опасных грузов» допускается при надлежащей охране и обязательно в сопровождении специально ответственного лица – представителя грузоотправителя (грузополучателя), знающего свойства опасных грузов и умеющего обращаться с ними.

Разработка маршрута транспортировки опасных грузов осуществляется автотранспортной организацией, выполняющей эту перевозку.

Выбранный маршрут подлежит обязательному согласованию с подразделениями ГАИ МВД России в следующих случаях:

- при перевозке «особо опасных грузов»;
- при перевозке опасных грузов, выполняемой в сложных дорожных условиях (по горной местности, в сложных метеорологических условиях (гололёд, снегопад), в условиях недостаточной видимости (туман и т.п.));
- при перевозке, выполняемой колонной более трёх транспортных средств, следующих от места отправления до места назначения.

При разработке маршрута транспортировки автотранспортная организация должна руководствоваться следующими основными требованиями:

- вблизи маршрута транспортировки не должны находиться важные крупные промышленные объекты;
- маршрут транспортировки не должен проходить через зоны отдыха, архитектурные, природные заповедники и другие особо охраняемые территории;
- на маршруте транспортировки должны быть предусмотрены места стоянок транспортных средств и заправок топливом.

Маршрут транспортировки не должен проходить через крупные населённые пункты. В случае необходимости перевозки опасных грузов внутри крупных населённых пунктов, маршруты движения не должны проходить вблизи зрелищных, культурно-просветительных, учебных, дошкольных и лечебных учреждений.

Особенности организации перевозок опасных грузов включают организацию системы информации об опасности, которая предупреждает водителей других транспортных средств, инспекторов ГИБДД о необходимости повышенного внимания к автомобилям, перевозящим опасные грузы.

Система информации об опасности (СИО) включает в себя следующие основные элементы;

- информационные таблицы для обозначения транспортных средств;
- информационную карточку для расшифровки кода экстренных мер, указанных в информационной таблице;
- аварийную карточку для определения мероприятий по ликвидации аварий или инцидентов и их последствий;
- специальную окраску и надписи на автотранспортных средствах.

Организация СИО в соответствии с требованиями Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом возлагается на перевозчика, выполняющего перевозки опасных грузов, и грузоотправителя (грузополучателя).

Практические мероприятия в рамках СИО осуществляются перевозчиком совместно с грузоотправителем (грузополучателем).

Информационные таблицы СИО изготавливаются организациями-изготовителями опасных грузов и предоставляются перевозчикам для установки на специальных приспособлениях спереди и сзади автотранспортного средства.

Информационная таблица для маркировки автотранспортного средства должна изготавливаться по размерам, указанным на рисунке, с соблюдением следующих требований:

- общий фон таблицы – белый;
- фон граф (код экстренных мер) «КЭМ» и «№ ООН» – оранжевый;

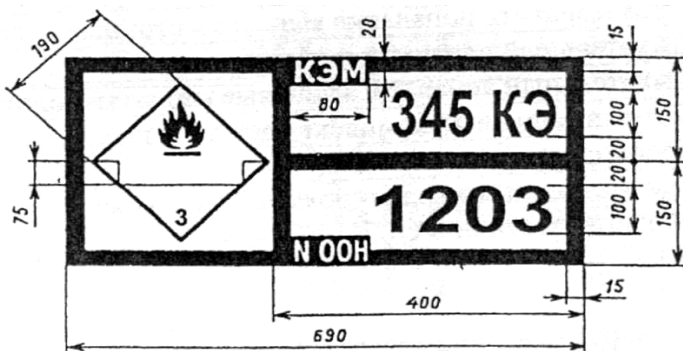


Рис. 19. Образец информационной таблицы

- рамка таблицы, линии разделения граф, цифры и буквы текста выполняются чёрным цветом;
- наименование граф (КЭМ, № ООН) выполняется белым цветом;
- рамка знака опасности наносится линией чёрного цвета толщиной не менее 5 мм на расстоянии 5 мм от кромок знака;
- толщина букв и цифр в графах «КЭМ» и «№ ООН» равна 15 мм, а на знаке опасности не менее 3 мм;
- рамка и разделительные линии таблицы наносятся толщиной в 15 мм.

На рисунке графы «КЭМ», «№ ООН» и знак опасности заполнены, в качестве примера, для бензина автомобильного.

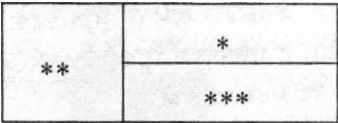
Информационная карточка СИО служит для расшифровки информационной таблицы. Изготавливается она из плотной бумаги



размером 130×60 мм. Цифрами обозначен код экстренных мер (КЭМ) при пожаре и утечке. Буквами обозначен код экстренных мер (КЭМ) при защите людей.

Код экстренных мер, приведённый в качестве примера в образце информационной таблицы (рис. 19), расшифровывается с помощью информационной карточки следующим образом (табл.3):

### 3. Информационная карточка системы информации об опасности

Российская Федерация	
Перевозка опасных грузов	
Система информации об опасности	
Обозначение транспортных средств	
	
1	Применять сухие вещества. Воду не применять!
2	Применять водяные струи
3	Применять распылённую воду или тонкие струи
4	Применять пену
5	Предотвратить попадание веществ в сточные воды
Д	Дыхательный аппарат и защитные перчатки
П	Дыхательный аппарат и защитные перчатки только при пожаре
К	Полный защитный комплект одежды и дыхательный аппарат
Э	Необходима эвакуация людей
*	Код экстренных мер при пожаре или утечке
**	Знак опасности по ГОСТ 19433–88
***	№ ООН
<p>3 – применять распылённую воду или тонкие струи для охлаждения ёмкости с бензином при загорании;</p> <p>4 – применять пену для тушения горящего бензина;</p> <p>5 – предотвратить попадание бензина в сточные воды;</p> <p>К – необходим полный защитный комплект одежды и дыхательный аппарат при тушении горящего бензина (для персонала аварийных служб);</p> <p>Э – необходима эвакуация людей из опасной зоны.</p> <p>Карточка заполнена в качестве примера для бензина автомобильного.</p>	

Аварийная карточка СИО заполняется организацией-изготовителем опасного груза по единой форме и прилагается к путевому листу.

Полная идентификация перевозимого опасного груза в транспортно-сопроводительных документах осуществляется согласно нумерации груза по списку ООН, имеющейся в информационной и аварийной карточках (в рассматриваемом примере № ООН 1203 – бензин автомобильный), а также в заявке (разовом заказе) на перевозку этого груза.

Кузова транспортных средств, автоцистерны, прицепы и полуприцепы-цистерны, постоянно занятые на перевозках опасных грузов, должны быть окрашены в установленные для этих грузов опознавательные цвета и иметь соответствующие надписи.

Электрическое оборудование автотранспортных средств, перевозящих грузы классов 1, 2, 3, 4 и 5, должно удовлетворять следующим требованиям:

- номинальное напряжение электрооборудования не должно превышать 24 В;
- электропроводка должна иметь бесшовную оболочку, не подвергаемую коррозии и нагреванию;
- электросеть должна предохраняться от повышенных нагрузок при помощи плавких предохранителей или автоматических переключателей;
- электропроводка должна иметь надёжную изоляцию, прочно крепиться на транспортном средстве с учётом защиты от механических повреждений и нагрева от выхлопной системы.

Автомобиль должен иметь приспособление для отключения аккумулятора от электрической сети с помощью двухполюсного выключателя (или другого средства), который должен быть расположен как можно ближе к аккумулятору. Привод управления выключателем должен находиться как в кабине водителя, так и снаружи транспортного средства. Он должен быть легкодоступным и обозначаться отличительным знаком.

Опасные грузы, помещённые в баллонах, бочках и других ёмкостях, имеющих башмаки (устройства для вертикальной установки ёмкости), перевозят в кузовах, имеющих специальные крепления во избежание соударения и падений. Сосуды с переохлаждёнными газами (жидкий кислород, гелий и т.п.) перевозят только в вертикальном положении на транспортных средствах с закрытыми кузовами, надёжно защищающими их от воздействия солнечных лучей. На баллоны устанавливают кольца из резины или веревки.

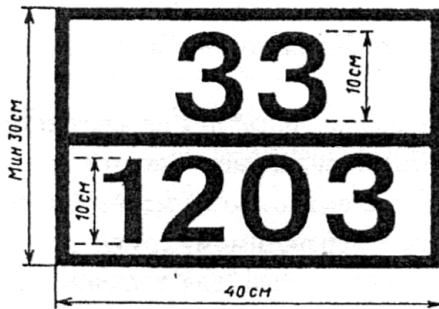
Автотранспортное средство должно иметь сзади по всей ширине цистерны бампер, в достаточной степени предохраняющий от ударов. Расстояние между задней стенкой цистерны или от выступающей задней арматуры и задней частью бампера должно быть не менее 100 мм.

Трубопроводы и вспомогательное оборудование цистерн, установленные в верхней части резервуара, должны быть защищены от повреждений в случае опрокидывания. Такая защита конструкции может быть изготовлена в форме усиливающих колец, защитных колпаков. Все цистерны объёмом свыше 2000 л оборудуют дополнительными клапанами, не более 2, на цистерну. Цистерны меньшего объёма изготавливают с предохранительными мембранами.

Автомобили, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны иметь следующее оснащение, независимо от класса грузов:

- два огнетушителя, ёмкостью не менее 5 л, содержащих вещества, инертные по отношению к перевозимому грузу;
- портативный огнетушитель для тушения пожара в двигателе автомобиля;
- набор ручного инструмента для аварийного ремонта, изготовленного из материалов, не дающих искры или имеющих искрогасящие покрытия;
- не менее одного противоткатного упора, соответствующего диаметру колеса;
- два фонаря автономного питания с мигающими (или постоянными) огнями оранжевого света. Если огни автомобиля неисправны, то в случае стоянки ночью или при плохой видимости эти фонари должны устанавливаться на дороге на расстоянии примерно 10 м впереди и позади автомобиля;
- аптечку и средства первичной нейтрализации перевозимых опасных веществ;
- лопату (совковую), необходимый запас песка (25 кг) и кошму для тушения пожара;
- средства индивидуальной защиты водителя и сопровождающего персонала.

При транспортировании опасных грузов в режиме ДОПГ (международная перевозка) опознавательным знаком опасного груза является идентификационная (информационная) таблица в виде прямоугольника размером 400×300 мм, имеющая световозвращающее покрытие оранжевого цвета с каймой чёрного цвета шириной не более 15 мм, которая устанавливается спереди и сзади автотранспортных средств, на боковых сторонах цистерн, а также в установленных случаях – на боковых сторонах автотранспортных средств и контейнеров. В верхней части таблицы указывается идентификационный номер опасности, в нижней части – номер вещества по списку ООН. Образец информационной таблицы по правилам ДОПОГ, заполненной для автомобильного бензина (толщина линий цифр 15 мм), представлен на рис. 20.



**Рис. 20. Образец информационной таблицы СИО по ДОПОГ**

Идентификационный номер опасности состоит из двух или трёх цифр. Цифры обозначают следующие виды опасности:

2 – выделение газа под давлением или в результате химической реакции;

3 – воспламеняемость жидкостей (паров) и газов или саморазогревающейся жидкости;

4 – воспламеняемость твёрдых веществ или саморазогревающихся твёрдых веществ;

5 – окисляющий эффект (эффект интенсификации горения);

6 – токсичность или опасность инфекции;

7 – радиоактивность;

8 – коррозионная активность;

9 – опасность самопроизвольной бурной реакции.

Удвоение цифры обозначает усиление соответствующего вида опасности, например 33 – сильновоспламеняющаяся жидкость (температура вспышки ниже 23 °С).

Если для указания опасности, свойственной веществу, достаточно одной цифры, после этой цифры ставится ноль, что указывает на простую опасность, например 60 – токсичное или слаботоксичное вещество.

Для обозначения дополнительного вида опасности указываются другие цифры, например 38 – легковоспламеняющаяся жидкость, коррозионная или 368 – легковоспламеняющаяся жидкость токсичная, коррозионная.

Если в начале номера стоит буква «Х», то данное вещество вступает в опасную реакцию с водой, например, Х338 – сильновоспламеняющаяся жидкость коррозионная, опасно реагирующая с водой. При перевозке этого вещества вода может использоваться лишь с одобрения эксперта.

*Особенности организации перевозок сверхнормативных грузов.*

Перевозка сверхнормативных грузов осуществляется в соответствии с «Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации» (далее по тексту – Инструкция), утверждённой Минтрансом России 27 мая 1996 г.

Крупногабаритные и тяжеловесные грузы должны перевозиться с учётом требований ПДД Российской Федерации, Правил перевозки грузов и дополнительных требований, указанных в разрешении на перевозку груза.

В соответствии с Инструкцией, крупногабаритные и тяжеловесные грузы, пропуск которых разрешается по дорогам исходя из несущей способности дорожных одежд и сооружений, в зависимости от веса и размеров, подразделяются на две категории: первая категория устанавливается в случае отсутствия мостового сооружения на маршруте, а вторая – если есть мостовое сооружение на маршруте.

Согласно Инструкции, для получения разрешения на перевозку крупногабаритного или тяжеловесного груза подаётся заявление на имя органа управления автомобильными дорогами по месту нахождения транспортного средства перевозчика.

Заявление должно содержать все необходимые организациям, согласовывающим перевозку, сведения о характере и категории груза, параметрах веса и габаритах транспортного средства, предполагаемых сроках перевозки, маршруте движения и другую информацию.

Вместе с заявлением на получение разрешения для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов категории 2 представляется схема автопоезда с изображением на ней всех участвующих в перевозке транспортных средств, количества осей и колёс на них, взаимного расположения колес и осей, распределения нагрузки по осям и на отдельные колеса с учётом возможного неравномерного распределения нагрузки по длине оси.

Согласование всех перевозок крупных и тяжеловесных грузов по всему маршруту движения с органами управления автомобильными дорогами, балансодержателями искусственных сооружений и коммуникаций, отделениями железных дорог и другими службами или органами местного самоуправления осуществляет орган управления дорогами, выдающий разрешения. Согласование маршрута перевозки грузов категории 1 производится в срок до 7 дней, а категории 2 – до 20 дней.

После получения разрешения перевозчик согласовывает эту перевозку с ГИБДД субъектов Российской Федерации, на территории обслуживания которых начинается маршрут перевозки. При согласо-

нии определяются специальные требования к порядку перевозки груза, исходя из условий обеспечения БДД и выдаётся специальный пропуск, который помещается в правом нижнем углу лобового стекла транспортного средства.

На транспортных средствах, перевозящих крупногабаритный и тяжеловесный груз, должны быть установлены опознавательные знаки:

- «автопоезд» – в виде фонарей оранжевого цвета, расположенных горизонтально на крыше кабины с промежутками между ними 150...300 мм;

- «крупногабаритный груз» – в виде щитка размером 400×400 мм с нанесёнными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм со световозвращающей поверхностью;

- «длинномерное транспортное средство» – в виде прямоугольника размером не менее 1200×200 мм жёлтого цвета с каймой красного цвета (ширина 40 мм), имеющего световозвращающую поверхность, – сзади транспортных средств, длина которых с грузом или без груза более 20 м, и автопоездов с двумя и более прицепами. При невозможности размещения знака указанного размера допускается установка двух одинаковых знаков размером не менее 600×200 мм симметрично оси транспортного средства;

- «ограничение скорости» – в виде уменьшенного круга с широкой красной каймой на задней стороне кузова слева.

При согласовании разрешения на перевозку груза ГИБДД определяет необходимость и вид сопровождения:

- автомобилем прикрытия и(или) тягачом;
- патрульным автомобилем ГИБДД, когда ширина технического средства превышает 4 м, длина превышает 30 м, техническое средство частично занимает полосу встречного движения, груз относится ко 2 категории.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Назовите основные требования по обеспечению БДД к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств.

2. Чем обеспечивается профессиональная надёжность водительского состава юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении ими перевозочной деятельности?

3. Каким образом должен обеспечиваться режим труда и отдыха водителей?

4. Как поддерживается необходимый уровень информативности об условиях движения и работы на маршруте, повышение профессионального мастерства и дисциплинированности водителей?

5. Как обеспечивается эксплуатация транспортных средств в технически исправном состоянии юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями?

6. В чём заключаются безопасные условия перевозок пассажиров и грузов?

7. Какие требования предъявляются к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям по обеспечению безопасности при организации пассажирских перевозок?

8. Как обеспечивается БДД при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом?

9. Какие требования предъявляются к транспортным средствам при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом?

10. Порядок оформления допуска транспортного средства к перевозке опасных грузов.

11. Как функционирует система информации об опасности (СИО) при перевозке опасных грузов?

12. Какая предусмотрена маркировка автотранспортного средства при перевозке опасных грузов?

13. Как оборудуются автомобили, предназначенные для перевозки опасных грузов?

14. Какие особенности организации перевозок сверхнормативных грузов?

### 3.7. СУБЪЕКТЫ, ПОРЯДОК И МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЮРИДИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ И ИНДИВИДУАЛЬНЫМИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМИ ТРЕБОВАНИЙ И НОРМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БДД ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА, НОРМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ УСТАНОВЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ

Порядок и методы контроля за исполнением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований и норм по обеспечению БДД при эксплуатации транспортных средств, определены статьей 16 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г., которая предусматривает:

– техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны обеспечивать безопасность дорожного движения;

– обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства;

– владельцы транспортных средств должны осуществлять обязательное страхование своей гражданской ответственности в соответствии с федеральным законом;

В отношении транспортных средств, владельцы которых не исполнили обязательное страхование своей гражданской ответственности, регистрация не проводится.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется только при условии проведения в отношении транспортного средства государственного технического осмотра или технического осмотра, проведение которого предусмотрено законодательством в области технического осмотра транспортных средств. (Введено в действие с 1 января 2012 г. Федеральным законом от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ).

Основные требования по обеспечению БДД при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств определены статьей 18 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ:

– техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в целях содержания их в исправном состоянии должны обеспечивать безопасность дорожного движения;

– нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами-изготовителями транспортных средств с учётом условий их эксплуатации;

– юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами;

– транспортные средства, прошедшие техническое обслуживание и ремонт, должны отвечать требованиям, регламентирующим техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, что подтверждается соответствующим документом, выдаваемым исполнителем названных работ и услуг.

Основой технической политики, определяемой Положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утверждённого Минавтотрансом РСФСР 20 сентября 1984 г. (действующее на 1 января 2012 г.) является планово-



предупредительная система технического обслуживания и ремонта, которая представляет собой совокупность средств, нормативно-технической документации и исполнителей, необходимых для обеспечения работоспособного состояния подвижного состава.

Работоспособное состояние подвижного состава обеспечивается проведением технического обслуживания и ремонта и соблюдением других рекомендаций правил технической эксплуатации.

Основным техническим воздействием, осуществляемым на автотранспортных предприятиях при эксплуатации подвижного состава, являются планово-предупредительные работы технического обслуживания и ремонта. Своевременное и качественное выполнение технического обслуживания в установленном объёме обеспечивает высокую техническую готовность подвижного состава и снижает потребность в ремонте.

Системой технического обслуживания (ТО) и ремонта (ТР, КР) предусматриваются две составные части операций: контрольная и исполнительская.

Планово-предупредительный характер системы технического обслуживания и ремонта определяется плановым и принудительным (через установленные пробеги или промежутки времени работы подвижного состава) выполнением контрольной части операций, предусмотренных Положением, с последующим выполнением по потребности исполнительской части.

Техническое обслуживание является профилактическим мероприятием, проводимым принудительно в плановом порядке, как правило, без разборки и снятия с автомобиля агрегатов, узлов, деталей.

Если при техническом обслуживании нельзя определить техническое состояние отдельных узлов, то их следует снимать с автомобиля для контроля на специальных приборах или стендах.

Ремонтом является комплекс операций по восстановлению исправного или работоспособного состояния, ресурса и обеспечению безотказности работы подвижного состава и его составных частей.

Ремонт выполняется как по потребности после появления соответствующего неисправного состояния, так и принудительно по плану, через определённый пробег или время работы подвижного состава. Второй вид ремонта является планово-предупредительным.

Определение технического состояния подвижного состава, его агрегатов и узлов без разборки производится с помощью контроля (диагностирования), который является технологическим элементом технического обслуживания и ремонта.

Цель контроля (диагностирования) при техническом обслуживании заключается в определении действительной потребности в выполнении операций, предусмотренных Положением, и прогнозировании момента возникновения неисправного состояния путём сопоставления фактических значений параметров с предельными, а также в оценке качества выполнения работ.

Цель контроля (диагностирования) при ремонте заключается в выявлении неисправного состояния, причин его возникновения и установления наиболее эффективного способа устранения: на месте, со снятием агрегата (узла, детали), с полной или частичной разборкой и заключительным контролем качества выполнения работ.

Средства технического обслуживания и ремонта предусматривают:

- производственно-техническую базу (здания, сооружения, оборудование), размещённую на автотранспортных и специализированных предприятиях по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава;

- материально-техническое обеспечение (с учётом конструкции подвижного состава, пробега с начала эксплуатации, интенсивности и условий эксплуатации).

Номенклатура профессий персонала, обеспечивающего исправное состояние подвижного состава, включает рабочих различных специальностей, техников и инженеров.

Рабочие проводят контроль технического состояния подвижного состава, выполняют техническое обслуживание и ремонт и подготовку их производства, а также работы, связанные с хранением автомобилей, техническим обслуживанием и ремонтом технологического оборудования, зданий и сооружений.

Перечень профессий рабочих определяется Единым тарифно-квалификационным справочником работ и профессий рабочих. Разряд рабочих определяется сложностью работ и регламентируется типовыми технологическими процессами, утверждаемыми в установленном порядке.

Техники осуществляют контроль технического состояния подвижного состава, руководство и контроль работы производственных участков, выполняют текущий производственно-технический учёт, анализ и планирование работ по ТО и ремонту, внедряют прогрессивные формы и методы организации, технологии и механизации производства, а также осуществляют контроль за соблюдением правил техники безопасности.

Инженеры осуществляют руководство службами и подразделениями служб, обеспечивающими работоспособное состояние подвиж-

ного состава, а также разрабатывают и внедряют мероприятия новой техники, организации и технологии производства.

*Техническое обслуживание* подвижного состава по периодичности, перечню и трудоёмкости выполняемых работ подразделяется на следующие виды:

- ежедневное техническое обслуживание (ЕО);
- первое техническое обслуживание (ТО-1);
- второе техническое обслуживание (ТО-2);
- сезонное техническое обслуживание (СО).

ЕО включает контроль, направленный на обеспечение безопасности движения, а также работы по поддержанию надлежащего внешнего вида, заправку топливом, маслом и охлаждающей жидкостью, а для некоторых видов подвижного состава – санитарную обработку кузова.

ЕО выполняется на автотранспортном предприятии после работы подвижного состава на линии. Контроль технического состояния автомобилей перед выездом на линию, а также при смене водителей на линии осуществляется ими за счёт подготовительно-заключительного времени.

ТО-1 и ТО-2 включают контрольно-диагностические, крепёжные, регулировочные, смазочные и другие работы, направленные на предупреждение и выявление неисправностей, снижение интенсивности ухудшения параметров технического состояния подвижного состава, экономии топлива и других эксплуатационных материалов, уменьшение отрицательного воздействия автомобилей на окружающую среду.

Эти виды обслуживания отличаются друг от друга перечнем и трудоёмкостью выполняемых операций, и периодичностью согласно следующим нормативам.

#### 4. Периодичность проведения ТО

Типы автомобилей	Периодичность ТО	
	ТО-1	ТО-2
Легковые	4000	16 000
Грузовые	3000	12 000
Автобусы	3500	14 000

*Ремонт.* В соответствии с назначением, характером и объёмом выполняемых работ ремонт подразделяется на капитальный (КР) и текущий (ТР).

В виде исключения допускается производство среднего ремонта автомобилей для случаев их эксплуатации в тяжёлых дорожных условиях. Средний ремонт автомобиля предусматривает: замену двигателя,

требующего капитального ремонта; диагностирование Д-2 технического состояния автомобиля и одновременное устранение выявленных неисправностей агрегатов с заменой или ремонтом деталей; окраску кузова; других необходимых работ, обеспечивающих восстановление исправности всего автомобиля. Средний ремонт проводится с периодичностью свыше одного года. Нормативы и рекомендации по применению среднего ремонта автомобиля и его агрегатов разрабатываются с учётом достигнутого уровня надёжности конкретного семейства подвижного состава.

КР подвижного состава, агрегатов и узлов предназначен для восстановления их исправности и близок к полному (не менее 80%) восстановлению ресурса.

КР подвижного состава, агрегатов и узлов производится на специализированных ремонтных предприятиях, как правило, обезличенным методом, предусматривающим полную разборку объекта ремонта, дефектацию, восстановление или замену составных частей, сборку, регулировку, испытание.

Техническое состояние подвижного состава, агрегатов или узлов, сдаваемых в КР, и качество его выполнения должны соответствовать требованиям государственных стандартов и другой нормативно-технической документации на КР.

Направление подвижного состава и агрегатов в КР производится на основании результатов анализа: их технического состояния с применением средств контроля (диагностирования) с учётом пробега, выполненного с начала эксплуатации или после КР; суммарной стоимости израсходованных запасных частей с начала эксплуатации и других затрат на ТР.

Агрегат направляется в КР, если:

- базовая и основные детали требуют ремонта с полной разборкой агрегата;
- работоспособность агрегата не может быть восстановлена или её восстановление экономически нецелесообразно путём проведения ТР.

Автобусы и легковые автомобили направляются в КР при необходимости капитального ремонта кузова. Грузовые автомобили направляются в КР при необходимости капитального ремонта рамы, кабины, а также не менее трёх других агрегатов в любом их сочетании.

Подвижной состав подвергается, как правило, не более чем одному капитальному ремонту, не считая КР агрегатов и узлов до и после капитального ремонта автомобиля.

КР полнокомплектного подвижного состава следует максимально ограничивать вплоть до полного исключения (в первую очередь, грузо-

вых автомобилей и легковых автомобилей-такси) за счёт замены агрегатов и узлов, требующих КР, на исправные, взятые из оборотного фонда.

ТР предназначен для обеспечения работоспособного состояния подвижного состава с восстановлением или заменой отдельных его агрегатов, узлов и деталей (кроме базовых), достигших предельно допустимого состояния.

Согласно статье 19 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ запрещается эксплуатация транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу БДД. Запрещение эксплуатации транспортного средства осуществляется уполномоченными на то должностными лицами.

Статьёй 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, предусмотрено обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям БДД и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих БДД. Перечень неисправностей транспортных средств и условия, при которых запрещается их эксплуатация, определены Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в редакции от 19 июля 2012 г. № 727).

#### *Тормозные системы*

1. Нормы эффективности торможения рабочей тормозной системы не соответствуют ГОСТ Р 51709–2001.

2. Нарушена герметичность гидравлического тормозного привода.

3. Нарушение герметичности пневматического и пневмогидравлического тормозных приводов вызывает падение давления воздуха при неработающем двигателе на 0,05 МПа и более чем за 15 мин после полного приведения их в действие. Утечка сжатого воздуха из колёсных тормозных камер.

4. Не действует манометр пневматического или пневмогидравлического тормозных приводов.

5. Стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижное состояние:

- транспортных средств с полной нагрузкой – на уклоне до 16% включительно;
- легковых автомобилей и автобусов в снаряжённом состоянии – на уклоне до 23% включительно;
- грузовых автомобилей и автопоездов в снаряжённом состоянии – на уклоне до 31% включительно.

### *Рулевое управление*

1. Суммарный люфт в рулевом управлении превышает следующие значения:

#### **5. Люфт в рулевом управлении**

Тип транспортного средства	Суммарный люфт не более (градусов)
Легковые автомобили и созданные на их базе грузовые автомобили и автобусы	10
Автобусы	20
Грузовые автомобили	25

2. Имеются не предусмотренные конструкцией перемещения деталей и узлов. Резьбовые соединения не затянуты или не зафиксированы установленным способом. Не работоспособно устройство фиксации положения рулевой колонки.

3. Неисправен или отсутствует предусмотренный конструкцией усилитель рулевого управления или рулевой демпфер (для мотоциклов).

#### *Внешние световые приборы*

1. Количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов не соответствуют требованиям конструкции транспортного средства.

2. Регулировка фар не соответствует ГОСТ Р 51709–2001.

3. Не работают в установленном режиме или загрязнены внешние световые приборы и световозвращатели.

4. На световых приборах отсутствуют рассеиватели либо используются рассеиватели и лампы, не соответствующие типу данного светового прибора.

5. Установка проблесковых маячков, способы их крепления и видимость светового сигнала не соответствуют установленным требованиям.

6. На транспортном средстве установлены:

- спереди – световые приборы с огнями любого цвета, кроме белого, жёлтого или оранжевого, и световозвращающие приспособления любого цвета, кроме белого;

- сзади – фонари заднего хода и освещения государственного регистрационного знака с огнями любого цвета, кроме белого, и иные световые приборы с огнями любого цвета, кроме красного, жёлтого или оранжевого, а также световозвращающие приспособления любого цвета, кроме красного.

### *Стеклоочистители и стеклоомыватели ветрового стекла*

1. Не работают в установленном режиме стеклоочистители.
2. Не работают предусмотренные конструкцией транспортного средства стеклоомыватели.

### *Колёса и шины*

1. Шины легковых автомобилей имеют остаточную высоту рисунка протектора менее 1,6 мм, грузовых автомобилей – 1 мм, автобусов – 2 мм, мотоциклов и мопедов – 0,8 мм.
2. Шины имеют внешние повреждения (пробои, порезы, разрывы), обнажающие корд, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины.
3. Отсутствует болт (гайка) крепления или имеются трещины диска и ободьев колес, имеются видимые нарушения формы и размеров крепёжных отверстий.
4. Шины по размеру или допустимой нагрузке не соответствуют модели транспортного средства.
5. На одну ось транспортного средства установлены шины различных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), моделей, с различными рисунками протектора, морозостойкие и неморозостойкие, новые и восстановленные, новые и с углублённым рисунком протектора. На транспортном средстве установлены шипованные и нешипованные шины.

### *Двигатель*

1. Содержание вредных веществ в отработавших газах и их дымность превышают величины, установленные ГОСТ Р 52033–2003 и ГОСТ Р 52160–2003.
2. Нарушена герметичность системы питания.
3. Неисправна система выпуска отработавших газов.
4. Нарушена герметичность системы вентиляции картера.
5. Допустимый уровень внешнего шума превышает величины, установленные ГОСТ Р 52231–2004.

### *Прочие элементы конструкции*

1. Количество, расположение и класс зеркал заднего вида не соответствуют ГОСТ Р 51709–2001, отсутствуют стёкла, предусмотренные конструкцией транспортного средства.
2. Не работает звуковой сигнал.
3. Установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя.
4. Не работают предусмотренные конструкцией замки дверей кузова или кабины, запоры бортов грузовой платформы, запоры горловин цистерн и пробки топливных баков, механизм регулировки положения сиденья водителя, аварийный выключатель дверей и сигнал

требования остановки на автобусе, приборы внутреннего освещения салона автобуса, аварийные выходы и устройства приведения их в действие, привод управления дверьми, спидометр, тахограф, противогонные устройства, устройства обогрева и обдува стекол.

5. Отсутствуют предусмотренные конструкцией заднее защитное устройство, грязезащитные фартуки и брызговики.

6. Неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройства тягача и прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи). Имеются люфты в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа.

7. Отсутствуют:

- на автобусе, легковом и грузовом автомобилях, колёсных тракторах – медицинская аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки по ГОСТ Р 41.27–99;

- на грузовых автомобилях с разрешённой максимальной массой свыше 3,5 т и автобусах, с разрешённой максимальной массой свыше 5 т – противооткатные упоры (должно быть не менее двух);

- на мотоцикле с боковым прицепом – медицинская аптечка, знак аварийной остановки по ГОСТ Р 41.27–99.

8. Неправомерное оборудование транспортных средств опознавательным знаком «Федеральная служба охраны Российской Федерации», проблесковыми маячками и(или) специальными звуковыми сигналами либо наличие на наружных поверхностях транспортных средств специальных цветографических схем, надписей и обозначений, не соответствующих государственным стандартам Российской Федерации.

9. Отсутствуют ремни безопасности и(или) подголовники сидений, если их установка предусмотрена конструкцией транспортного средства или Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению БДД.

10. Ремни безопасности неработоспособны или имеют видимые надрывы на лямке.

11. Не работают держатель запасного колеса, лебёдка и механизм подъёма-опускания запасного колеса. Храповое устройство лебёдки не фиксирует барабан с крепёжным канатом.

12. На полуприцепе отсутствует или неисправно опорное устройство.

Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП Российской Федерации) от 30.12.2001 № 195-ФЗ



(Редакция от 28.07.2012 с изм. и доп., вступающими в силу с 01.09.2012) предусмотрены административные правонарушения на транспорте.

### *Глава 11*

Статья 11.14.1. Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси

1. Отсутствие в салоне легкового такси информации, предусмотренной Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере одной тысячи рублей; на должностных лиц – десяти тысяч рублей; на юридических лиц – тридцати тысяч рублей.

2. Невыдача пассажиру кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчётности, предусмотренных Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и подтверждающих оплату пользования легковым такси, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере одной тысячи рублей; на должностных лиц – десяти тысяч рублей; на юридических лиц – тридцати тысяч рублей.

3. Отсутствие на транспортном средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и(или) опознавательного фонаря на крыше указанного транспортного средства, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере трёх тысяч рублей; на должностных лиц – десяти тысяч рублей; на юридических лиц – пятидесяти тысяч рублей.

Статья 11.14.2. Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу

1. Отказ водителя предъявить договор фрахтования или его копию либо заказ-наряд на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу, если договор фрахтования заключён в форме заказа-наряда, должностным лицам, уполномоченным на осуществление контроля за наличием у водителей указанных документов, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере пяти тысяч рублей.

2. Перевозка пассажиров и багажа по заказу без заключения в письменной форме договора фрахтования транспортного средства – влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере пяти тысяч рублей; на должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – двухсот тысяч рублей.

3. Взимание платы с пассажиров при перевозке по заказу неопределённого круга лиц, влечёт наложение административного штрафа

на водителя в размере пяти тысяч рублей; на должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – двухсот тысяч рублей.

4. Посадка пассажиров в транспортное средство, предоставленное для перевозки пассажиров и багажа по заказу, без предъявления пассажирами документов, удостоверяющих их право на проезд в этом транспортном средстве, или при отсутствии списка пассажиров в случаях, когда предъявление указанных документов или наличие указанного списка пассажиров является обязательным, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере пяти тысяч рублей; на должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – двухсот тысяч рублей.

Статья 11.15.1. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности

1. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере от трёх до пяти тысяч рублей; на должностных лиц – от двадцати до тридцати тысяч рублей; на юридических лиц – от тридцати до пятидесяти тысяч рублей.

2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере пяти тысяч рублей; на должностных лиц – от тридцати до сорока тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – от тридцати до сорока тысяч рублей, либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток; на юридических лиц – от пятидесяти до шестидесяти тысяч рублей, либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

Статья 11.24. Организация транспортного обслуживания населения без создания условий доступности для инвалидов

Нарушение руководителем организации или иным должностным лицом, ответственным за организацию системы транспортного обслуживания населения и эксплуатацию транспортных средств, требований законодательства, предусматривающих включение в систему транспортного обслуживания населения транспортных средств, доступных для инвалидов, влечёт наложение административного штрафа в размере от двух до трёх тысяч рублей.

Статья 11.26. Незаконное использование зарегистрированных в других государствах автотранспортных средств для перевозок грузов и(или) пассажиров

Использование автотранспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, для перевозок грузов и(или) пассажиров между пунктами, расположенными на территории Российской Федерации, влечёт наложение административного штрафа на водителя автотранспортного средства в размере от четырёх до пяти тысяч рублей; на должностных лиц – от сорока до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от четырёхсот до пятисот тысяч рублей.

Статья 11.27. Управление транспортным средством без отличительного на нём и(или) прицепах к нему знака государственной регистрации транспортного средства (прицепа) при осуществлении международной автомобильной перевозки, а равно без соответствующего транспортного документа на перевозимый груз или в установленных случаях без списков пассажиров автобуса, осуществляющего нерегулярную перевозку, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от двухсот до пятисот рублей.

Статья 11.29. Осуществление международных автомобильных перевозок без разрешений

1. Осуществление международных автомобильных перевозок без разрешений, если такие разрешения обязательны, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на водителя автотранспортного средства в размере от трёх до четырёх тысяч рублей; на должностных лиц – от тридцати до сорока тысяч рублей; на юридических лиц – от трёхсот до четырёхсот тысяч рублей.

2. Осуществление без соответствующего разрешения международной автомобильной перевозки грузов и(или) пассажиров с территории Российской Федерации на территорию третьего государства либо с территории третьего государства на территорию Российской Федерации влечёт наложение административного штрафа на водителя автотранспортного средства в размере от четырёх до пяти тысяч рублей; на должностных лиц – от сорока до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от четырёхсот до пятисот тысяч рублей.

В соответствии с Федеральным законом от 06.04.2011 № 68-ФЗ с 1 января 2013 г. глава 12 будет дополнена статьей 12.21.3 следующего содержания:

«Статья 12.21.3. Несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешённую максимальную массу свыше 12 т.

1. Движение транспортного средства, имеющего разрешённую максимальную массу свыше 12 т, по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения без внесения платы в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения таким транспортным средством, если такая плата является обязательной, влечёт наложение административного штрафа на водителя указанного транспортного средства в размере пяти тысяч рублей; на должностных лиц, ответственных за движение указанного транспортного средства, – сорока тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – сорока тысяч рублей; на юридических лиц – четырёмсот пятидесяти тысяч рублей.

2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за движение указанного транспортного средства, в размере пятидесяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – одного миллиона рублей».

#### *Глава 12*

Статья 12.3. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных ПДД, а также разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси

1. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им, регистрационных документов на транспортное средство, а равно документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым им транспортным средством в отсутствие его владельца, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

2. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства, за исключением случая, предусмотренного частью 2 статьи 12.37 настоящего Кодекса, а в случаях, предусмотренных законодательством, лицензионной карточки, путевого листа или товарно-транспортных документов, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

2.1. Перевозка пассажиров и багажа легковым транспортным средством, используемым для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, водителем, не имеющим при себе разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым

такси, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере пяти тысяч рублей.

Статья 12.21.1. Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов

1. Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов без специального разрешения и специального пропуска в случае, если получение такого пропуска обязательно, а равно с отклонением от указанного в специальном разрешении маршрута движения влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от двух до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от пятнадцати до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – от четырёхсот до пятисот тысяч рублей.

2. Перевозка крупногабаритных грузов с превышением габаритов, указанных в специальном разрешении, более чем на 10 сантиметров влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи пятисот до двух тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от двух до четырёх месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от десяти тысяч до пятнадцати тысяч рублей; на юридических лиц – от двухсот пятидесяти тысяч до четырёхсот тысяч рублей.

3. Перевозка тяжеловесных грузов с превышением разрешённых максимальной массы или нагрузки на ось, указанных в специальном разрешении, более чем на 5% влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи пятисот до двух тысяч рублей; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от десяти до пятнадцати тысяч рублей; на юридических лиц – от двухсот пятидесяти до четырёхсот тысяч рублей.

3.1. Предоставление грузоотправителем недостоверных сведений о массе и габаритах груза, если это повлекло нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере пяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – от десяти до пятнадцати тысяч рублей; на юридических лиц – от двухсот пятидесяти до четырёхсот тысяч рублей.

4. Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, за исключением случаев, предусмотренных частями 1 – 3 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от пяти до десяти

тысяч рублей; на юридических лиц – от ста пятидесяти до двухсот пятидесяти тысяч рублей.

5. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками, запрещающих движение транспортных средств, в том числе составов транспортных средств, общая фактическая масса которых либо нагрузка на ось которых превышает указанные на дорожном знаке, если движение таких транспортных средств осуществляется без специального разрешения, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от двух до двух тысяч пятисот рублей.

#### Статья 12.21.2. Нарушение правил перевозки опасных грузов

1. Перевозка опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов, специального разрешения, согласованного маршрута перевозки или аварийной карточки системы информации об опасности, предусмотренных Правилами перевозки опасных грузов, а равно перевозка опасных грузов на транспортном средстве, конструкция которого не соответствует требованиям Правил перевозки опасных грузов или на котором отсутствуют элементы системы информации об опасности, либо оборудование или средства, применяемые для ликвидации последствий происшествия при перевозке опасных грузов, либо несоблюдение условий перевозки опасных грузов, предусмотренных указанными правилами, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от двух до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от пятнадцати до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – от четырёхсот до пятисот тысяч рублей.

2. Нарушение Правил перевозки опасных грузов, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от пяти до десяти тысяч рублей; на юридических лиц – от ста пятидесяти до двухсот пятидесяти тысяч рублей.

Статья 12.31. Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего государственного технического осмотра или технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи

специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесёнными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб

1. Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке или не прошедшего государственного технического осмотра влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере пятисот рублей; на юридических лиц – пятидесяти тысяч рублей.

2. Выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, или переоборудованного без соответствующего разрешения, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере от пятисот до одной тысячи рублей.

3. Выпуск на линию транспортного средства с заведомо подложными государственными регистрационными знаками либо с установленными на передней его части световыми приборами с огнями красного цвета или световозвращающими приспособлениями красного цвета, а равно световыми приборами, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере от пятнадцати до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – пятидесяти тысяч рублей.

4. Выпуск на линию транспортного средства с установленными на нём без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), а равно с незаконно нанесёнными на его наружные поверхности специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – пятидесяти тысяч рублей.

**П р и м е ч а н и е .** За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.

Статья 12.31.1. Нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

1. Осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых к работникам, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц в размере двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – ста тысяч рублей.

2. Осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере трёх тысяч рублей; на должностных лиц – пяти тысяч рублей; на юридических лиц – тридцати тысяч рублей.

3. Осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере трёх тысяч рублей; на должностных лиц – пяти тысяч рублей; на юридических лиц – тридцати тысяч рублей.

**Примечание.** За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.

Статья 12.32. Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения, либо не имеющего права управления транспортным средством.

Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения, либо не имеющего права управления транспортным средством, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – ста тысяч рублей.

**Примечание.** За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.



Статья 12.33. Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений

Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо технических средств организации дорожного движения, которое создаёт угрозу безопасности дорожного движения, а равно умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе путём загрязнения дорожного покрытия, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере одной тысячи пятисот рублей; на должностных лиц – пяти тысяч рублей; на юридических лиц – двухсот тысяч рублей.

Статья 12.34. Несоблюдение требований по обеспечению БДД при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений

Несоблюдение требований по обеспечению БДД при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, запрещению или ограничению дорожного движения на отдельных участках дорог в случае, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, в размере от двух до трёх тысяч рублей; на юридических лиц – от двадцати до тридцати тысяч рублей.

Статья 12.35. Незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию

Применение к владельцам и водителям транспортных средств, другим участникам дорожного движения не предусмотренных федеральным законом мер, направленных на ограничение прав на управление, пользование транспортным средством либо его эксплуатацию, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере двух тысяч рублей; на должностных лиц – двадцати тысяч рублей.

#### *Глава 14*

Статья 14.1.2. Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии (введена Федеральным законом от 28.07.2012 № 131-ФЗ)

1. Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии влечёт наложение административного штрафа на граждан и должностных лиц в размере пятидесяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – ста тысяч рублей; на юридических лиц – четырёхсот тысяч рублей.

2. Повторное совершение в течение года административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере пятидесяти тысяч рублей с конфискацией транспортного средства; на должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – ста тысяч рублей с конфискацией транспортного средства; на юридических лиц – четырёмсот тысяч рублей с конфискацией транспортного средства или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

3. Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта, за исключением автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, с нарушением условий, предусмотренных лицензией, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа на должностных лиц и индивидуальных предпринимателей в размере двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – ста тысяч рублей.

4. Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта, за исключением автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, с грубым нарушением условий, предусмотренных лицензией, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц и индивидуальных предпринимателей в размере семидесяти пяти тысяч рублей; на юридических лиц – двухсот тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

#### **Примечания :**

1. За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.

2. Понятие грубого нарушения устанавливается Правительством Российской Федерации в отношении конкретного лицензируемого вида деятельности.

#### *Глава 23*

В данной главе выделены органы, уполномоченные рассматривать дела об административных правонарушениях на транспорте, в том числе:

- судьями;
- органами внутренних дел (полицией);
- органами, осуществляющими государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники (Гостехнадзор) в части выпуска в эксплуатацию и эксплуатации авто-

транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума;

– органами, осуществляющими функции по контролю и надзору в сфере транспорта (Госавтодорнадзор ФСНСТ Минтранса Российской Федерации);

– органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющими региональный государственный контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Какие требования предъявляет к юридическими лицам и индивидуальными предпринимателями статья 16 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г.?

2. Что предусматривает статья 18 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств?

3. Изложите основные Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утверждённого Минавтотрансом РСФСР 20 сентября 1984 г. (действующее на 1 января 2012 г.).

4. Назовите виды технического обслуживания подвижного состава по периодичности, перечню и трудоёмкости выполняемых работ.

5. Какую ответственность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, предусматривает статья 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ?

6. Назовите перечень неисправностей транспортных средств, при которых запрещается их эксплуатация:

- тормозной системы;
- рулевого управления;
- внешних световых приборов, стеклоочистителей и стеклоомывателей ветрового стекла;
- колёс и шин;
- двигателя;
- прочих элементов конструкции.

7. Какая предусмотрена административная ответственность Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП Российской Федерации) от 30.12.2001 № 195-ФЗ за правонарушения на транспорте:

- нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси;

- нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу;
- неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности;
- организация транспортного обслуживания населения без создания условий доступности для инвалидов;
- осуществление международных автомобильных перевозок без разрешений;
- управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных ПДД, а также разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси;
- нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- нарушение правил перевозки опасных грузов;
- выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего государственного технического осмотра или технического осмотра;
- нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;
- допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством;
- повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений;
- осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии.

8. Какие органы согласно главе 23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП Российской Федерации) уполномочены рассматривать дела об административных правонарушениях на транспорте?

## **4. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БДД ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (АМТС)**

**4.1. ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, ПРИЧИНЫ И УСЛОВИЯ, ВЛИЯЮЩИЕ  
НА СТРУКТУРУ, СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКУ АВАРИЙНОСТИ  
ИЗ-ЗА НЕДОСТАТКОВ КОНСТРУКЦИИ И НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОГО  
ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ АВТОМОТОТРАНСПОРТА С УЧЁТОМ ВИДОВ ДТП.  
СОСТОЯНИЯ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ, ПЛАНА И ПРОФИЛЯ ДОРОГ И  
ВИДОВ ТЕХНИЧЕСКИХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ АМТС**

Конструктивной безопасностью автомобиля называется свойство предотвращать ДТП, снижать тяжесть его последствий и не причинять вреда людям и окружающей среде. Это свойство сложное и связано с другими эксплуатационными свойствами автомобиля (тяговой и тормозной динамичностью, устойчивостью, управляемостью, информативностью). Конструктивную безопасность делят на активную, пассивную, послеаварийную и экологическую.

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

Пассивная безопасность – это свойство автомобиля уменьшать тяжесть последствий ДТП, если оно всё же случилось. Оно проявляется в период, когда водитель уже не в состоянии управлять автомобилем и изменять характер его движения, т.е. непосредственно при столкновении, наезде, опрокидывании. Пассивную безопасность обеспечивают введением безопасных рулевых колонок, ремней безопасности и др.

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

Экологическая безопасность – это свойство автомобиля, позволяющее уменьшать вред, наносимый участникам движения и окружающей среде в процессе эксплуатации. Мероприятиями по уменьшению вредного воздействия автомобилей на окружающую среду следует считать снижение токсичности отработавших газов и уровня шума.

К габаритным параметрам автомобиля относятся длина, ширина, высота и база, т.е. расстояние между передней и задней осями. Транспортные средства с большими габаритными размерами затрудняют проезд узких участков дороги, движение под мостами и путепроводами, ухудшают обзорность для других участников движения.

Чем больше масса автомобиля, тем труднее им управлять. Тяжёлый автомобиль медленно разгоняется и останавливается. На нём трудно выполнить сложный маневр. Кроме того, с увеличением массы возрастают нагрузки на дорогу, разрушающие её покрытие.

Минимально допустимый уровень безопасности конструкций автотранспортных средств (АТС) определяется требованиями к их активной и пассивной безопасности, которые регламентированы национальными (РФ) и международными стандартами, важнейшими из которых являются Правила ЕЭК ООН, Директивы Общего рынка, стандарты ИСО и др.

Требования к активной и пассивной безопасности АТС определяют основу нормативной базы для сертификации АТС, принципы и организационная структура которой соответствуют положениям Женевского Соглашения 1958 г.

В настоящее время продукция практически всех автомобилестроительных предприятий Российской Федерации прошла официальную процедуру сертификации и получила «Одобрение типа транспортного средства», подтвердив тем самым соответствие своей продукции предъявляемым требованиям по активной и пассивной безопасности.

Основными направлениями работ по повышению пассивной безопасности легковых автомобилей были разработки травмобезопасных рулевых колонок, повышение ударно-прочностных свойств кузовов и т.д.

Конструкции грузовых автомобилей отвечают требованиям по ударно-прочностным свойствам при опрокидывании.

Автобусы отечественного производства в соответствии с международными требованиями оборудованы аварийными выходами и устройствами аварийного включения сигнализации, перекрытия подачи топлива и отключения клеммы аккумулятора и т.д.

Решаются вопросы внедрения антиблокировочных систем тормозов (АБС), предотвращающих занос автомобиля и потерю его управляемости при интенсивном торможении при высокой скорости на дороге с низким коэффициентом сцепления. По данным экспертов, внедрение таких систем позволяет на 17% снизить число аварий, а число жертв – на 20%.

Следует заметить, что исход ДТП из-за технических неисправностей автомобилей для пассажиров и водителей во многом зависит от конструктивных особенностей автомобиля.

Совершенствовать конструкцию автомобиля для снижения числа и тяжести травматизма при ДТП можно в нескольких направлениях: дублировать наиболее важные в отношении безопасности движения системы и узлы, повышать эффективность их действия, улучшать условия управления автомобилем, изменять конструкцию травмопасных элементов кабины и салона автотранспортных средств и др.

Официальной статистикой не учитывается, что в ряде случаев ДТП, причиной которого формально не являлась техническая неисправность систем и узлов автомобиля, влияющих на безопасность движения, сопутствовало неудовлетворительное техническое состояние других агрегатов и механизмов. На первый взгляд, неисправность системы отопления или вентиляции автомобиля не имеет отношения к ДТП, которое произошло в результате неумышленного нарушения ПДД. Однако такое нарушение может явиться следствием неудовлетворительного психологического состояния водителя, вызванного нарушением микроклиматических условий в кабине (холод, жара, загазованность и т.п.). Утомление и невнимательность водителя могли быть результатом неправильной установки сиденья, заедания механизмов управления и других аналогичных причин. Причиной ДТП при обгоне может явиться и неправильная установка зеркала заднего вида, снижающая обзорность, но обычно подобные ДТП расцениваются как результат невнимательности водителя. При расследовании причин ДТП зачастую эти факторы не учитываются, что не позволяет вскрыть первопричину подобных происшествий – неудовлетворительное техническое состояние автотранспортных средств.

В практике эксплуатации автомобиля наблюдаются ДТП, вызванные отказами двух и более узлов или систем автомобилей, влияющих на безопасность движения. Такое сочетание неисправностей является особо угрожающим для безопасности движения.

Обследования, проводимые в Российской Федерации и за рубежом, показывают, что 30 – 50% подвижного состава, находящегося на линии, эксплуатируется с неисправностями в тормозной системе, рулевом управлении, освещении и в других узлах и механизмах, непосредственно влияющих на безопасность движения.

Для предотвращения ДТП по технической неисправности автотранспортных средств, помимо особого внимания к узлам и агрегатам, непосредственно влияющим на безопасность движения, необходимо добиваться полной технической исправности автомобиля.

С целью предупреждения ДТП из-за технических неисправностей автомобилей применяют методы диагностики с использованием электронной аппаратуры, которые позволяют своевременно выявлять и устранять неисправности агрегатов и систем автомобиля, не прибегать к разборке и сборке узлов.

Хорошо организованное техническое обслуживание и ремонт, своевременное устранение обнаруженных неисправностей в агрегатах и системах автомобилей при высококвалифицированном выполнении работ позволяют повысить надёжность и долговечность автомобилей и снизить число ДТП.

Повышенным числом ДТП и высокой вероятностью появления заторов чаще всего характеризуются участки улично-дорожной сети:

- при резком уменьшении скорости движения, преимущественно в связи с недостаточной видимостью и устойчивостью движения. В этом случае при высокой интенсивности и большой скорости движения возможны наезды на впереди идущие транспортные средства и съезды с дороги. Такие участки, как правило, имеют пониженную пропускную способность;

- несоответствие скорости движения обеспечиваемым элементам дороги (скользкое покрытие на кривой большого радиуса, узкий мост на длинном прямом горизонтальном участке, кривая малого радиуса в конце затяжного спуска, сужение дороги, скользкие обочины и т.д.). В таких местах чаще всего происходит опрокидывание транспортных средств или их съезд с дороги;

- из-за погодных условий, когда создаётся несоответствие между скоростями движения на этих участках и на остальной дороге (заниженное земляное полотно, частые туманы, гололёд; участки дороги, проходящие по северным склонам гор и холмов или около промышленных предприятий, и т.д.);

- когда скоростные режимы превышают безопасные пределы (длинные затяжные спуски на прямых, одиночные кривые малого радиуса на дороге, протрассированной кривыми больших радиусов);

- исчезновение у водителя ориентировки в дальнейшем направлении дороги или возникновение неправильного представления о нём (поворот в плане непосредственно за выпуклой кривой, неожиданный поворот в сторону с примыканием второстепенной дороги по прямому направлению);

- слияние или перекрещивание транспортных потоков на пересечениях дорог, съездах, переходно-скоростных полосах;

- однообразие придорожного ландшафта, план и профиль способствуют потере водителем контроля за скоростью движения или вызывают быстрое утомление и сонливость (длинные прямые участки в степи).



Взгляды на факторы и причины, лежащие в основе ДТП, меняются по мере накопления опыта организации движения и исследовательских работ в области безопасности движения.

В большинстве стран общественное мнение и официальная статистика органов регулирования движения чаще всего усматривают основную причину ДТП в небрежности, ошибках водителей. Так, Всемирная организация здравоохранения считает, что девять из десяти происшествий происходит по вине водителей, остальная их часть также в какой-то степени зависит от водителей. Наиболее частыми причинами ДТП по вине водителей являются: превышение скорости, несоблюдение дистанции, несоблюдение очерёдности проезда, невнимательность и нетрезвое состояние. По вине пешеходов соответственно: переход в неустановленном месте, ходьба вдоль проезжей части, переход перед близко идущим транспортным средством, нетрезвое состояние. При анализе происшествий, на первый взгляд, иногда кажется, что техническая неисправность не является причиной аварии. Чаще всего главную причину видят в нарушении ПДД. Например, наезд на пешехода обычно объясняют превышенной скоростью или поздним применением тормозов, но ведь если бы давление в пневматическом приводе тормозов было бы большим, а тормоза отрегулированы более тщательно, то происшествие было бы предотвращено. Поэтому более глубокий анализ причин происшествий позволяет утверждать, что фактическое количество ДТП, вызванных техническими неисправностями, более значительно. Наиболее опасными неисправностями, вызывающими чаще всего ДТП, являются неисправности:

- в тормозной системе (50%);
- рулевым управлением (14%);
- системе освещения и сигнализации (16%).

По материалам мировой статистики, распределение причин ДТП примерно следующее: из-за неправильных действий человека – 60...70%; из-за неудовлетворительного состояния дороги и несоответствия дорожных условий характеру движения – 20...30%; из-за технической неисправности автомобиля – 10...15%. Многие исследователи считают, что более 2/3 всех ДТП происходит по вине людей и только около 1/3 падает на факторы, не зависящие от их воли и деятельности. Анализ причин, приводящих к ДТП, позволяет свести эти причины в следующие, однородные по характеру группы: несоблюдение ПДД участниками этого движения; применение водителями таких приёмов управления транспортными средствами, которые вызывают их заносы, опрокидывание или потерю управления во время движения и создают возможность поломок и порчи механизмов, приводящих к аварийным ситуациям;

снижение работоспособности водителей вследствие переутомления, болезни или под влиянием факторов, вызывающих изменение самочувствия и восприятия обстановки движения; неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств; неправильное размещение и крепление груза, приводящее к потере управления, устойчивости, изменению режима работы механизмов, отказу в работе; неудовлетворительное устройство и содержание элементов дороги и дорожной обстановки; неудовлетворительная организация дорожного движения. Многие ДТП, не связанные с поведением и состоянием водителей, происходят из-за неопытности, недобросовестности либо халатности определённых должностных лиц, например, происшествия из-за дефектов транспортных средств, плохого освещения улиц, состояния проезжей части, неправильной разметки улиц, неверной установки дорожных знаков, неверного режима действия светофоров и т.п. Анализируя конкретные происшествия, можно видеть, что чаще всего они вызваны несколькими причинами. Установлено, что на каждые 100 ДТП приходится около 250 причин и сопутствующих факторов. В отрезке времени, непосредственно предшествующем происшествию, и в процессе развития происшествия влияние каждой из причин неодинаково.

В каждой фазе ДТП можно выделить одну главную ведущую причину, которая может стать второстепенной, сопутствующей, а в главную переводится та, которая в первой фазе являлась сопутствующей. При анализе происшествия такое выявление необходимо, так как в противном случае установить причину происшествия бывает трудно, а подчас и невозможно. Немаловажное значение имеет выявление обстоятельств, предшествовавших происшествию. Во многих случаях предпосылки для ДТП создаются намного раньше самого происшествия.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Дайте определение конструктивной безопасности автомобиля.
2. Дайте определение активной, пассивной, послеаварийной и экологической конструктивной безопасности автомобиля.
3. Назовите основные направления работ по повышению активной и пассивной безопасности автомобиля.
4. Дайте характеристику применения методов диагностирования технического состояния автомобилей с использованием электронной аппаратуры.
5. Чем характеризуется повышенное число ДТП и высокая вероятностью появления заторов на участках улично-дорожной сети?
6. Назовите наиболее частые причины ДТП по вине водителей.

7. Приведите пример наиболее опасных неисправностей, вызывающие чаще всего ДТП.

8. Сведите однородные группы по характеру причин, приводящих к ДТП.

9. Сколько в среднем на одно ДТП приходится и сопутствующих факторов?

4.2. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ КОНСТРУКЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ АМТС. ЗАДАЧИ, ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ И ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И УПРАВЛЕНИЯ ВСЕХ УРОВНЕЙ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ КОНСТРУКЦИИ АМТС. ПРИНЦИПЫ И ПРОЦЕДУРЫ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ, РЕАЛИЗАЦИИ И ВВОЗЕ ИЗ-ЗА РУБЕЖА ПРОДУКЦИИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ, ОБОРУДОВАНИЯ, МАТЕРИАЛОВ, А ТАКЖЕ ПРИ РЕМОНТЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Техническое регулирование является правовой основой регулирования отношений, возникающих при формировании обязательных и добровольных требований безопасности при производстве, реализации и ввозе из-за рубежа продукции автомобилестроения, оборудования, материалов, а также при ремонте автотранспортных средств.

Техническое регулирование должно создавать основу для решения двух комплексов задач:

- 1) регулирование внутренних требований безопасности при производстве, реализации продукции автомобилестроения;
- 2) создание благоприятных условий для развития внешней связей в этой деятельности.

Первая задача вызвана необходимостью выработать механизм формирования требований безопасности при производстве, реализации продукции автомобилестроения, оборудования, материалов, а также при ремонте автотранспортных средств и к оценке её соответствия в процессе создания и реализации, которая отвечала бы требованиям реформирования нашей экономики, повышения безопасности, конкурентоспособности автомобилестроения и экономики в целом.

Государство при этом устанавливает требования безопасности на базе оценки риска применения продукции автомобилестроения с учётом реальных социально-экономических возможностей. Потребительские свойства формируются рынком. Задача же государства в этой области состоит в том, чтобы создать равные и благоприятные условия производства и реализации продукции автомобилестроения для всех участников рынка.

Вторая задача вызвана проблемами глобализации. Необходимо создать такой механизм технического регулирования, который, с од-

ной стороны, позволял бы вести экономически выгодную для государства политику во внешней торговле, а с другой – был бы гармонизирован с правилами, установленными международным сообществом.

В соответствии с этими двумя задачами можно условно сформулировать две группы принципов.

Первая группа – это основные принципы технического регулирования для внутреннего рынка. Они предусматривают следующее:

- соответствие системы технического регулирования уровню развития национальной экономики, материально-технической базы и научно-технического развития. Устанавливаемые в технических регламентах требования должны быть минимально необходимыми для достижения целей регулирования;

- применение единых правил установления требований безопасности при производстве и реализации продукции автомобилестроения;

- единство и обязательность для исполнения на всей территории России требований безопасности при производстве и реализации продукции автомобилестроения;

- применение национальных стандартов как доказательной базы выполнения требований безопасности при производстве и реализации продукции автомобилестроения;

- формирование механизма технического регулирования на основе оценки риска применения продукции автомобилестроения;

- независимость органов по аккредитации и органов по сертификации от изготовителей, продавцов, исполнителей и потребителей;

- наличие единой системы и правил аккредитации, недопустимость совмещения деятельности по аккредитации и сертификации и ограничения конкуренции при выполнении этих работ;

- недопустимость совмещения полномочий органа государственного контроля (надзора) и органа по сертификации.

Суть второй группы принципов сводится к тому, чтобы накладываемые на изготовителей и продавцов разных стран обязательные требования к продукции автомобилестроения и связанные с ними процессы производства и реализации, не перерастали в торговые барьеры. Страны должны стремиться создавать такие механизмы, которые позволили бы избежать препятствий в торговле при введении в действие технических регламентов безопасности колёсных транспортных средств, стандартов и процедур оценки соответствия.

Международная практика в этой области базируется на следующих основных положениях.

*Устранение избыточных барьеров в торговле.* Технические барьеры являются результатом принятия странами технических регламен-

тов безопасности колёсных транспортных средств, стандартов и процедур оценки соответствия. При этом из-за разницы в социально-экономическом развитии, климате, национальных традициях, вкусах и разных стран эти регламенты, стандарты и процедуры могут отличаться друг от друга.

Государства имеют возможность принимать во внимание эти факторы в законодательстве на том уровне, который считают необходимым. Вместе с тем необходимо стремиться разрабатывать гибкие технические регламенты, которые в минимальной степени были бы ограничительными для торговли. Поэтому технические регламенты безопасности колёсных транспортных средств должны устанавливать эксплуатационные, а не конструкционные требования.

Если обстоятельств, заставивших принять повышенные требования, больше не существует или цели регулирования могут быть достигнуты другими, менее ограничительными мерами, такие меры должны быть применены. Подобные действия необходимо предпринять и в случае, если принятые условия регулирования не соответствуют риску недостижения целей. Обязательства по устранению технических барьеров в торговле относятся также к процедурам оценки соответствия и стандартам.

*Недискриминационная основа.* Этот принцип устанавливает, что требования технических регламентов для допуска в страну импортируемой продукции автомобилестроения должны устанавливать не менее благоприятный режим, чем для допуска собственной продукции на свой рынок. Такой же режим распространяется и на процедуры оценки соответствия. Это, в частности, означает, что условия сертификации для импортируемой продукции автомобилестроения должны применяться на недискриминационной основе, в том числе по срокам её проведения и стоимости.

*Гармонизация.* Она предполагает использование международных стандартов в качестве основы для национальных технических регламентов безопасности колёсных транспортных средств в том случае, если они обеспечивают достижение целей технического регулирования. Международные стандарты должны применяться также в качестве основы для процедур оценки соответствия, если они не противоречат целям регулирования.

*Эквивалентность.* Разработка международных стандартов может оказаться длительной из-за необходимости достижения консенсуса по технически сложным вопросам. Поэтому наряду с принципом гармонизации предлагается принцип эквивалентности, смысл которого сводится к тому, что страны должны положительно воспринимать технические регламенты безопасности колёсных транспортных средств дру-

гих стран как эквивалентные их собственным при условии достижения тех же целей технического регулирования. Характер конструктивных решений при этом не должен иметь значения.

*Взаимное признание результатов оценки соответствия*

Странам предлагается вести на постоянной основе переговоры о взаимном признании результатов оценки соответствия и достигать при этом положительных результатов. Необходимость этого вызвана тем, что процедуры оценки соответствия могут создавать технические барьеры в торговле, если продукция автомобилестроения, поставляемая в другие страны, должна быть вторично подвергнута оценке соответствия вследствие различий в требованиях как к самой продукции автомобилестроения, так и к процедурам оценки. Это может быть обусловлено чисто техническими причинами, но зачастую в основе этого лежит заинтересованность бизнеса. Единых моделей взаимного признания не существует, но есть типовые подходы и элементы, которые могут рассматриваться на переговорах. Прежде всего это признание сертификатов и знаков соответствия, выданных аккредитованными органами за рубежом, в качестве эквивалентных. Кроме того, это перечень продукции автомобилестроения, подпадающей под соглашение о взаимном признании, и способы её идентификации. В этот перечень могут быть включены критерии признания компетентности органов по сертификации и испытательных лабораторий в каждой стране и их опубликованный список. Соглашения о взаимном признании могут предусматривать разрешение противоречий на основе обмена информацией и совместного мониторинга.

В соответствии с Федеральным законом от 27.12.2002 № 184-ФЗ (ред. от 28.07.2012) «О техническом регулировании», Правительством Российской Федерации разработан и принят регламент от 10 сентября 2009 г. № 720 «Об утверждении технического регламента о безопасности колёсных транспортных средств» (с изменениями от 10 сентября 2010 г.), который устанавливает требования к безопасности колёсных транспортных средств при их выпуске в обращение на территории Российской Федерации и их эксплуатации независимо от места их изготовления в целях защиты жизни и здоровья граждан, охраны окружающей среды, защиты имущества физических и юридических лиц, государственного или муниципального имущества и предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей колёсных транспортных средств.

К объектам технического регулирования, на которые распространяется действие технического регламента, относятся: колёсные транспортные средства категорий L, M, N и O, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования (далее –

транспортные средства), а также шасси транспортных средств; компоненты транспортных средств, оказывающие влияние на безопасность транспортных средств.

Согласно регламенту:

– запрещается установка на транспортные средства категорий М1 и N1 конструкций, выступающих вперед относительно линии бампера, соответствующей внешней контуре проекции транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности, изготавливаемых из стали;

– транспортные средства, включая специальные транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемые для перевозки опасных грузов, подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS;

– транспортные средства категорий М2, М3, N2 и N3, осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров и грузов, подлежат оснащению техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха;

– не допускается в составе кондиционеров, а также холодильного оборудования, применяемых на транспортных средствах, наличие озоноразрушающих веществ и материалов, перечень которых утверждён Правительством Российской Федерации;

– функционирование интерфейса (совокупность элементов, обеспечивающих возможность взаимодействия пользователя с электронными системами, включая получение пользователем зрительной и голосовой информации и введение им команд управления), а также нанесение информационных и предупреждающих надписей на транспортное средство, оценка соответствия которого проводится в форме одобрения типа, осуществляются на русском языке;

– конструкция транспортного средства с учётом его категории и назначения обеспечивает:

- 1) эффективное действие тормозной системы;
- 2) эффективное действие рулевого управления, управляемость и устойчивость;
- 3) минимизацию травмирующих воздействий на находящихся в транспортном средстве людей и возможность их эвакуации после ДТП;
- 4) минимизацию физического воздействия на других участников движения;
- 5) пожарную безопасность;
- 6) обзорность внешнего пространства для водителя;

7) измерение, регистрацию и ограничение скорости транспортного средства;

8) электробезопасность;

9) защиту транспортного средства от несанкционированного использования;

10) минимизацию выбросов вредных (загрязняющих) веществ, а также энергетическую эффективность, которая выражается в минимизации потребления топлива транспортными средствами с двигателями внутреннего сгорания и потребления электроэнергии электромобилями;

11) минимизацию внешнего и внутреннего шума;

12) устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитную совместимость;

13) безопасное для здоровья состояние микроклимата в кабине водителя и пассажирском помещении и минимизацию содержания вредных веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения транспортного средства;

14) необходимое и достаточное количество, месторасположение, характеристики и действие светотехнических и звуковых сигнальных устройств;

15) необходимое расположение и идентификацию органов управления и средств контроля транспортного средства;

16) соблюдение габаритных и весовых ограничений, определяемых особенностями национальной дорожной сети:

– конструкция транспортных средств категорий М2 и М3 обеспечивает соблюдение специальных требований к безопасности пассажирских транспортных средств;

– каждое транспортное средство имеет индивидуальный идентификационный номер.

Оценка соответствия типов транспортных средств (шасси) осуществляется перед выпуском их в обращение и проводится в форме одобрения типа.

Целью оценки соответствия является удостоверение в том, что представленные заявителем образцы транспортного средства (шасси), относящиеся к типу, заявленному для проведения оценки соответствия, соответствуют требованиям, установленных техническим регламентом, и при их изготовлении имеются необходимые условия, обеспечивающие соответствие выпускаемых транспортных средств (шасси) установленным при проведении оценки соответствия требованиям.



Оценка соответствия типов шасси, изготавливаемых на территории Российской Федерации, проводится в случае, когда предусматривается последующее распределение ответственности за выполнение отдельных требований технического регламента между изготовителем шасси и изготовителем комплектного транспортного средства на основании договора между ними. В случае, если такое распределение ответственности не предусматривается, ответственность за выполнение требований настоящего технического регламента возлагается на изготовителя комплектного транспортного средства.

Оценка соответствия типов шасси, ввозимых на территорию Российской Федерации, проводится независимо от целей их последующего использования.

Оценку соответствия в форме одобрения типа осуществляют органы по сертификации, заключившие соглашения о сотрудничестве с техническими службами, проводящими испытания по комплексу Правил ЕЭК ООН в соответствии с техническим регламентом.

Такие соглашения должны быть согласованы Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии, являющимся компетентным административным органом Российской Федерации в соответствии с Соглашением 1958 г.

Обязательным условием оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) по результатам проведения оценки соответствия в форме одобрения типа является наличие у изготовителя транспортных средств:

- системы организационных и технических мероприятий на этапах проектирования, производства, контроля, испытаний и модернизации продукции с целью определения и подтверждения характеристик продукции или параметров производственного процесса её изготовления, оказывающих влияние на безопасность продукции и(или) соответствие продукции требованиям технического регламента;
- планов проведения периодических проверок и испытаний серийно-выпускаемых транспортных средств (шасси) для подтверждения их соответствия требованиям настоящего технического регламента;
- базы данных, в которой регистрируются результаты проверок и испытаний, и которая доступна для органа по сертификации;
- процедуры восстановления соответствия выпускаемых в обращение и при необходимости – находящихся в эксплуатации транспортных средств (шасси) требованиям технического регламента в случае выявления несоответствий, обнаруженных при проведении проверок или испытаний;

– предписаний, касающихся эксплуатации транспортных средств, а также их предпродажной подготовки, технического обслуживания и ремонта.

В случае, если при производстве транспортного средства была использована продукция другого изготовителя, обязанности каждого изготовителя, связанные с обеспечением указанных условий, могут быть разделены между ними на основании договора (протокола) о взаимных обязательствах. При отсутствии такого договора (протокола) указанные обязанности возлагаются на изготовителя конечной продукции.

Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории Российской Федерации, проводится в отношении каждого зарегистрированного в установленном порядке в Российской Федерации транспортного средства в форме проверки его технического состояния, которая осуществляется в рамках государственного технического осмотра.

Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию осуществляется в форме технической экспертизы конструкции и последующей проверки их технического состояния после идентификации каждого транспортного средства.

Оценка соответствия типов компонентов транспортных средств перед их выпуском в обращение осуществляется в форме обязательного подтверждения соответствия.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Какие задачи решает техническое регулирование?
2. Назовите основные принципы технического регулирования при производстве, реализации продукции автомобилестроения.
3. Назовите требования к безопасности колёсных транспортных средств при их выпуске в обращение на территории Российской Федерации и их эксплуатации.
4. Что относится к объектам технического регулирования?
5. Что предусматривает регламент технического регулирования?
6. Что обеспечивает конструкция транспортного средства с учётом его категории и назначения?
7. Что такое оценка соответствия типов транспортных средств?
8. Что является обязательным условием оформления одобрения типа транспортного средства?

4.3. СУБЪЕКТЫ, ПОРЯДОК И МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ К КОНСТРУКЦИИ АМТС ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ, РЕАЛИЗАЦИИ, ВВОЗЕ ИЗ-ЗА РУБЕЖА И ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ. ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ УСТАНОВЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720 «Об утверждении технического регламента о безопасности колёсных транспортных средств» (с изменениями от 10 сентября 2010 г.), предусмотрено, что Государственный контроль (надзор) за соблюдением установленных техническим регламентом требований к находящимся в обращении транспортным средствам (шасси) и компонентам транспортных средств (шасси) осуществляет Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии.

В то же время Государственный контроль (надзор) за соблюдением установленных техническим регламентом требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации на территории Российской Федерации, осуществляет Министерство внутренних дел Российской Федерации.

Проведение мероприятий по государственному контролю (надзору) осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Государственный контроль (надзор) осуществляется посредством произвольной проверки соответствия свойств и характеристик выбранного случайным образом образца транспортного средства (шасси) или компонента транспортного средства отдельным требованиям, предусмотренным техническим регламентом.

Если проверка связана с проведением испытаний, то она должна осуществляться в аккредитованных испытательных лабораториях. Если требования технического регламента содержатся в Правилах ЕЭК ООН или Глобальных технических правилах, проведение испытаний должно осуществляться только в соответствии с указанными Правилами ЕЭК ООН или Глобальными техническими правилами. В отношении других требований технического регламента проведение испытаний должно осуществляться в соответствии с национальными стандартами, включёнными в утверждённый Правительством Российской Федерации перечень национальных стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения технического регламента.

Результаты проверки оформляются протоколами испытаний и заключением аккредитованной испытательной лаборатории.

Продавец, а также указанные в документах, удостоверяющих соответствие требованиям технического регламента, изготовитель продукции и заявитель (если заявителем был представитель изготовителя) уведомляются о проведении такой проверки и имеют право присутствовать при её проведении.

Выпущенное в обращение транспортное средство (шасси), имеющее одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), считается не соответствующим требованиям технического регламента в следующих случаях:

1) хотя бы одна характеристика указанного транспортного средства (хотя бы один его компонент), в отношении которой установлены требования, не соответствует этим требованиям;

2) конструктивные параметры и характеристики транспортного средства (шасси) отличаются от зафиксированных в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси). Исключение составляют изменения, вносимые в конструкцию транспортных средств (шасси), о которых заявитель проинформировал орган по сертификации и в отношении которых органом по сертификации было принято решение о сохранении действия выданных документов, удостоверяющих соответствие требованиям технического регламента.

Выпущенные в обращение компоненты транспортных средств, на которые имеются сертификаты соответствия или декларации о соответствии, считаются не соответствующими требованиям настоящего технического регламента в следующих случаях:

1) хотя бы одна характеристика компонента, в отношении которой установлены требования, не соответствует этим требованиям;

2) конструктивные параметры и характеристики компонента отличаются от зафиксированных в сертификате соответствия или декларации о соответствии. Исключение составляют отклонения, находящиеся в пределах допустимых отклонений от номинальных требований, если таковые предусмотрены отдельными требованиями технического регламента.

При неудовлетворительных результатах проверки орган государственного контроля (надзора) в 10-дневный срок уведомляет об этом:

- изготовителя продукции;
- заявителя (если заявителем был представитель изготовителя);
- орган по сертификации, оформивший документы, удостоверяющий соответствие требованиям технического регламента.

По получении уведомлений указанные лица осуществляют действия в соответствии с техническим регламентом.

О своих действиях и мерах, принимаемых для восстановления ответственности продукции, указанные лица уведомляют в установленном порядке орган государственного контроля (надзора).

Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии вправе обратиться в суд с иском о принудительном отзыве конкретной партии транспортных средств (компонентов).

В случае выявления при осуществлении государственного контроля (надзора) несоответствия находящегося в эксплуатации транспортного средства требованиям, предусмотренным техническим регламентом, его эксплуатация запрещается.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Как обеспечивается Государственный контроль (надзор) за соблюдением установленных техническим регламентом требований к находящимся в обращении транспортным средствам?

2. В каких случаях выпущенное в обращение транспортное средство или его компонент считается не соответствующим требованиям технического регламента?

3. Какие действия предпринимают органы государственного контроля при неудовлетворительных результатах проверки?

#### **4.4. СУБЪЕКТЫ, ПОРЯДОК И МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЮРИДИЧЕСКИМИ, ФИЗИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ И ИНДИВИДУАЛЬНЫМИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМИ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ АМТС. ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА НОРМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ УСТАНОВЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Напомним, что согласно статьям 16, 18, 19, 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ, предусматривается:

– обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства;

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

– юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами, а транспортные средства, прошедшие техническое обслуживание и ремонт, должны отвечать требованиям, регламентирующим техническое состояние;

– запрещается эксплуатация транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу БДД.

Запрещение эксплуатации транспортного средства осуществляется уполномоченными на то должностными лицами.

Контроль за исполнением юридическими, физическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований безопасности к техническому состоянию автотранспортных средств осуществляется органами ГИБДД при проведении регистрации транспортных средств, надзоре за дорожным движением, при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, когда осуществляется проведение государственного технического осмотра. При проведении плановых и внеплановых проверок органами «Технадзора», «Госавтодорнадзора», ГИБДД, муниципальными образованиями.

Следует отметить, что Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (с изменениями от 18.07.2011 г. № 242-ФЗ) регулирует отношения в области организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля и защиты прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а также устанавливает:

1) порядок организации и проведения проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей органами, уполномоченными на осуществление государственного контроля (надзора), муниципального контроля;

2) порядок взаимодействия органов, уполномоченных на осуществление государственного контроля (надзора), муниципального контроля, при организации и проведении проверок;

3) права и обязанности органов, уполномоченных на осуществление государственного контроля (надзора), муниципального контроля, их должностных лиц при проведении проверок;

4) права и обязанности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля, меры по защите их прав и законных интересов.

Основными принципами защиты прав юридических лиц, индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля являются:

1) преимущественно уведомительный порядок начала осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности;

2) презумпция добросовестности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей;

3) открытость и доступность для юридических лиц, индивидуальных предпринимателей нормативных правовых актов Российской Федерации;

4) проведение проверок в соответствии с полномочиями органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, их должностных лиц;

5) недопустимость проводимых в отношении одного юридического лица или одного индивидуального предпринимателя несколькими органами государственного контроля (надзора), органами муниципального контроля проверок исполнения одних и тех же обязательных требований и требований, установленных муниципальными правовыми актами;

6) недопустимость требования о получении юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями разрешений, заключений и иных документов, выдаваемых органами государственной власти, органами местного самоуправления, для начала осуществления предпринимательской деятельности, за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами;

7) ответственность органов государственного контроля (надзора), органов муниципального контроля, их должностных лиц за нарушение законодательства Российской Федерации при осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля;

8) недопустимость взимания органами государственного контроля (надзора), органами муниципального контроля с юридических лиц, индивидуальных предпринимателей платы за проведение мероприятий по контролю;

9) финансирование за счёт средств соответствующих бюджетов, проводимых органами государственного контроля (надзора), органами муниципального контроля проверок, в том числе мероприятий по контролю;

10) разграничение полномочий органов исполнительной власти в соответствующих сферах деятельности.

Предметом плановой проверки является соблюдение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем в процессе осуществ-

вления деятельности обязательных требований и требований, установленных муниципальными правовыми актами, а также соответствие сведений, содержащихся в уведомлении о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности, обязательным требованиям.

Плановые проверки проводятся не чаще чем один раз в три года.

Плановые проверки проводятся на основании разрабатываемых органами государственного контроля (надзора), органами муниципального контроля в соответствии с их полномочиями ежегодных планов.

Основанием для включения плановой проверки в ежегодный план проведения плановых проверок является истечение трёх лет со дня:

1) государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя;

2) окончания проведения последней плановой проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя;

3) начала осуществления юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем предпринимательской деятельности в соответствии с представленным в уполномоченный Правительством Российской Федерации в соответствующей сфере федеральный орган исполнительной власти уведомлением о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности в случае выполнения работ или предоставления услуг, требующих представления указанного уведомления.

Плановая проверка юридических лиц, индивидуальных предпринимателей – членов саморегулируемой организации проводится в отношении не более чем десяти процентов общего числа членов саморегулируемой организации и не менее чем двух членов саморегулируемой организации в соответствии с ежегодным планом проведения плановых проверок, если иное не установлено федеральными законами.

О проведении плановой проверки юридическое лицо, индивидуальный предприниматель уведомляются органом государственного контроля (надзора), органом муниципального контроля не позднее чем в течение трёх рабочих дней до начала её проведения посредством направления копии распоряжения или приказа руководителя, заместителя руководителя органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля о начале проведения плановой проверки заказным почтовым отправление с уведомлением о вручении или иным доступным способом.

Основанием для проведения внеплановой проверки является:

1) истечение срока исполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем ранее выданного предписания об устране-



нии выявленного нарушения обязательных требований и(или) требований, установленных муниципальными правовыми актами;

2) поступление в органы государственного контроля (надзора), органы муниципального контроля обращений и заявлений граждан, юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, информации от органов государственной власти, органов местного самоуправления, из средств массовой информации о следующих фактах:

а) возникновение угрозы причинения вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде, безопасности государства, а также угрозы чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

б) причинение вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде, безопасности государства, а также возникновение чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

в) нарушение прав потребителей (в случае обращения граждан, права которых нарушены).

Органы прокуратуры осуществляют учёт проводимых органами государственного контроля (надзора), органами муниципального контроля внеплановых выездных проверок субъектов малого и среднего предпринимательства, а также ежегодный мониторинг внеплановых выездных проверок.

Срок проведения каждой из проверок, предусмотренных Федеральным законом 294-ФЗ, не может превышать 20 рабочих дней.

В отношении одного субъекта малого предпринимательства общий срок проведения плановой выездной проверки не может превышать 50 ч для малого предприятия и 15 ч для микропредприятия в год.

В исключительных случаях, связанных с необходимостью проведения сложных и(или) длительных исследований, испытаний, специальных экспертиз и расследований на основании мотивированных предложений должностных лиц органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, проводящих выездную плановую проверку, срок проведения выездной плановой проверки может быть продлён руководителем такого органа, но не более чем на 20 рабочих дней; в отношении малых предприятий, микропредприятий – не более чем на 15 ч.

Срок проведения проверок в отношении юридического лица, которое осуществляет свою деятельность на территориях нескольких субъектов Российской Федерации, устанавливается отдельно по каждому филиалу, представительству юридического лица.

Проверка проводится на основании распоряжения или приказа руководителя, заместителя руководителя органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля.

Проверка может проводиться только должностным лицом или должностными лицами, которые указаны в распоряжении или приказе руководителя, заместителя руководителя органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля.

При проведении проверки должностные лица органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля не вправе:

1) проверять выполнение обязательных требований и требований, установленных муниципальными правовыми актами, если такие требования не относятся к полномочиям органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, от имени которых действуют эти должностные лица;

2) осуществлять плановую или внеплановую выездную проверку в случае отсутствия при её проведении руководителя, иного должностного лица или уполномоченного представителя юридического лица, индивидуального предпринимателя, его уполномоченного представителя, за исключением случая проведения такой проверки по основанию, предусмотренному подпунктом «б» пункта 2 части 2 статьи 10 настоящего Федерального закона;

3) требовать представления документов, информации, образцов продукции, проб обследования объектов окружающей среды и объектов производственной среды, если они не являются объектами проверки или не относятся к предмету проверки, а также изымать оригиналы таких документов;

4) отбирать образцы продукции, пробы обследования объектов окружающей среды и объектов производственной среды для проведения их исследований, испытаний, измерений без оформления протоколов об отборе указанных образцов, проб по установленной форме и в количестве, превышающем нормы, установленные национальными стандартами, правилами отбора образцов, проб и методами их исследований, испытаний, измерений, техническими регламентами или действующими до дня их вступления в силу иными нормативными техническими документами и правилами и методами исследований, испытаний, измерений;

5) распространять информацию, полученную в результате проведения проверки и составляющую государственную, коммерческую, служебную, иную охраняемую законом тайну, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации;

б) превышать установленные сроки проведения проверки;

7) осуществлять выдачу юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям предписаний или предложений о проведении за их счёт мероприятий по контролю.

По результатам проверки должностными лицами органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, проводящими проверку, составляется акт по установленной форме в двух экземплярах.

В случае выявления при проведении проверки нарушений юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем обязательных требований или требований, установленных муниципальными правовыми актами, должностные лица органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, проводившие проверку, в пределах полномочий, предусмотренных законодательством Российской Федерации, обязаны:

1) выдать предписание юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю об устранении выявленных нарушений с указанием сроков их устранения;

2) принять меры по контролю за устранением выявленных нарушений, их предупреждению, предотвращению возможного причинения вреда жизни, здоровью граждан, а также меры по привлечению лиц, допустивших выявленные нарушения, к ответственности.

Руководитель, иное должностное лицо или уполномоченный представитель юридического лица, индивидуальный предприниматель, его уполномоченный представитель при проведении проверки имеют право:

1) непосредственно присутствовать при проведении проверки, давать объяснения по вопросам, относящимся к предмету проверки;

2) получать от органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, их должностных лиц информацию, которая относится к предмету проверки и предоставление которой предусмотрено настоящим Федеральным законом;

3) знакомиться с результатами проверки и указывать в акте проверки о своём ознакомлении с результатами проверки, согласии или несогласии с ними, а также с отдельными действиями должностных лиц органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля;

4) обжаловать действия (бездействие) должностных лиц органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, повлекшие за собой нарушение прав юридического лица, индивидуального предпринимателя при проведении проверки, в административном и(или) судебном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП Российской Федерации) от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (Редакция от 28.07.2012 г. с изм. и доп., вступающими в силу с 01.09.2012 г.) предусмотрены административные правонарушения на транспорте.

### *Глава 12*

Статья 12.1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра.

1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, влечёт наложение административного штрафа в размере от 300 до 800 р.

2. Управление легковым такси, автобусом или грузовым автомобилем, предназначенным и оборудованным для перевозок людей, с числом мест для сидения более, чем восемь (кроме места для водителя), специализированным транспортным средством, предназначенным и оборудованным для перевозок опасных грузов, которые не прошли государственный технический осмотр или технический осмотр, влечёт наложение административного штрафа в размере от 500 до 800 р.

#### *Примечания:*

1. Под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автомототранспортное средство с рабочим объёмом двигателя более 50 см<sup>3</sup> и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также тракторы, другие самоходные дорожно-строительные и иные машины, трамваи, троллейбусы.

Статья 12.2. Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нём государственных регистрационных знаков.

1. Управление транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере 500 р.

2. Управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков, а равно управление транспортным средством без установленных на предусмотренных для этого местах государственных регистрационных знаков либо управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением материалов, препятствующих или затрудняющих

их идентификацию, влечёт наложение административного штрафа в размере 5 тыс. р. или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трёх месяцев.

3. Установка на транспортном средстве заведомо подложных государственных регистрационных знаков влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере 2500 р.; на должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств, – 15...20 тыс. р.; на юридических лиц – 400...500 тыс. р.

4. Управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками влечёт за собой лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года.

**П р и м е ч а н и е.** Государственный регистрационный знак признаётся нестандартным, если он не соответствует требованиям, установленным в соответствии с законодательством о техническом регулировании, и не читаемым, если с расстояния 20 м не обеспечивается прочтение в тёмное время суток хотя бы одной из букв или цифр заднего государственного регистрационного знака, а в светлое время суток – хотя бы одной из букв или цифр переднего или заднего государственного регистрационного знака.

Статья 12.4. Нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб, цветографической схемы легкового такси или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси.

1. Установка на передней части транспортного средства световых приборов с огнями красного цвета или световозвращающих приспособлений красного цвета, а равно световых приборов, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере 2500 р. с конфискацией указанных приборов и приспособлений; на должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств, – 15...20 тыс. р. с конфискацией указанных приборов и приспособлений; на юридических лиц – 400...500 тыс. р. с конфискацией указанных приборов и приспособлений.

2. Установка на транспортном средстве без соответствующего разрешения устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации) или незакон-

ная установка на транспортном средстве опознавательного фонаря легкового такси, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере 2500 р. с конфискацией указанных устройств; на должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств, – 20 тыс. р. с конфискацией указанных устройств; на юридических лиц – 500 тыс. р. с конфискацией указанных устройств.

3. Незаконное нанесение на наружные поверхности транспортного средства специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб или цветографической схемы легкового такси влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере 2500 р.; на должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств, – 20 тыс. р.; на юридических лиц – 500 тыс. р.

Статья 12.5. Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена

1. Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению БДД, эксплуатация транспортного средства запрещена, за исключением неисправностей и условий, указанных в частях 2 – 7 настоящей статьи, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере 100 р.

2. Управление транспортным средством с заведомо не исправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда) влечёт наложение административного штрафа в размере от 300 до 500 р.

3. Управление транспортным средством, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета или световозвращающие приспособления красного цвета, а равно световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года с конфискацией указанных приборов и приспособлений.

3.1. Управление транспортным средством, на котором установлены стёкла (в том числе покрытые прозрачными цветными плёнками), светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колёсных транспортных средств, влечёт наложение административного штрафа в размере 500 р.

4. Управление транспортным средством, на котором без соответствующего разрешения установлены устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет с конфискацией указанных устройств.

4.1. Управление транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере 5 тыс. р. с конфискацией предмета административного правонарушения.

5. Использование при движении транспортного средства устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), установленных без соответствующего разрешения, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет с конфискацией указанных устройств.

6. Управление транспортным средством, на наружные поверхности которого незаконно нанесены специальные цветографические схемы автомобилей оперативных служб, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет.

7. Управление транспортным средством, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере 5 тыс. р.

Органами, уполномоченными рассматривать дела об административных правонарушениях на транспорте, являются:

- судьи, по представлению надзорных органов;
- органы внутренних дел (полиция);
- органы, осуществляющие государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники (Гостехнадзор) в части выпуска в эксплуатацию и эксплуатации автотранспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума;
- органы, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере транспорта (Госавтодорнадзор ФСНСТ Минтранса Российской Федерации), в части организации внутрипроизводственных систем хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта, обеспечивающих бесперебойную и безопасную эксплуатацию транспортных средств и контроля за выполнением лицензионных требований при лицензировании перевозок пассажиров автобусами;

– органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющие региональный государственный контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Что предусматривают статьи 16, 18, 19, 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ в части исполнения юридическими, физическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований безопасности к техническому состоянию АМТС?

2. Назовите основные принципы защиты прав юридических лиц, индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля согласно Федеральному закону от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ.

3. Что является основанием плановой проверки?

4. Что является основанием внеплановой проверки?

5. Какие сроки предусмотрены для проведения каждой из проверок?

6. Что не имеют права делать при проведении проверки должностные лица органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля?

7. Какие права предусмотрены у юридических лиц, индивидуальных предпринимателей при проведении проверки?

8. Что предусмотрено Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) от 30.12.2001 № 195-ФЗ.

## **5. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БДД ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ, СТРОИТЕЛЬСТВЕ, РЕКОНСТРУКЦИИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ГОРОДСКИХ УЛИЦ**

5.1. ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ И ПРИЧИНЫ,  
ВЛИЯЮЩИЕ НА СТРУКТУРУ, СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКУ АВАРИЙНОСТИ  
ИЗ-ЗА НЕДОСТАТКОВ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ, СТРОИТЕЛЬСТВЕ,  
РЕКОНСТРУКЦИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГ С УЧЁТОМ ТИПА И  
СОСТОЯНИЯ ДОРОГ, ЭЛЕМЕНТОВ ИХ ПЛАНА, ПРОДОЛЬНОГО И  
ПОПЕРЕЧНОГО ПРОФИЛЯ ДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ,  
ВЛИЯНИЯ НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ

Для обеспечения безопасности и удобства движения, автомобильные дороги общего пользования должны иметь геометрические параметры, инженерное оборудование, а также транспортно-эксплуатаци-



онное состояние и уровень загрузки, позволяющие автомобилям двигаться без изменения скорости, траектории движения и необходимости резкого торможения. Автомобильные дороги обустроиваются объектами сервиса и оборудуются техническими средствами организации дорожного движения.

Автомобильные дороги общего пользования предназначены для непрерывного в течение года движения автомобилей и автопоездов с нормативными нагрузками и общей массой, установленными для транспортных средств, предназначенных для эксплуатации на дорогах общего пользования, и скоростями, верхние пределы которых регламентированы ПДД Российской Федерации. На дорогах и участках дорог, для которых величина расчётной скорости ниже разрешённой ПДД, обеспеченная скорость принимается не менее значений, приведённых в табл.6.

### 6. Допустимые значения скорости

Условия погоды и рельеф местности	Допустимые значения обеспеченной в процессе эксплуатации скорости движения вне населённых пунктов, км/ч, для категорий дорог				
	1А	1Б и II	III	IV	V
При благоприятных условиях погоды:					
а) на основном протяжении дороги;	110	90	90	80	60
б) на трудных участках горной местности	60	60	50	40	30
При неблагоприятных условиях погоды:					
а) на основном протяжении дороги;	90	80	75	60	45
б) на трудных участках горной местности	45	45	40	30	20
При особо неблагоприятных условиях погоды:					
а) на основном протяжении дороги;	60	50	50	40	30
б) на трудных участках горной местности	30	30	25	20	20

В комплексе мероприятий, объединяющих различные методы и способы улучшения безопасных условий движения на автомобильных дорогах, являются: планировочные мероприятия, обеспечивающие безопасность движения посредством совершенствования геометрических параметров плана, продольного и поперечного профиля дороги и

её элементов; совершенствование методов расчёта и выбора параметров дорог, повышающих безопасность движения; оборудование дорог техническими средствами организации движения, обустройство дорог; организационные мероприятия, направленные на создание в службах эксплуатации дорог специальных подразделений для решения вопросов обеспечения безопасности движения.

При анализе причин ДТП в качестве основных рассматривают техническое состояние автомобиля, состояние и действия водителя, дорожные условия, воздействие погодных-климатических факторов. Дорожные условия могут являться как основными, так и косвенными причинами возникновения ДТП.

Для оценки степени аварийности на отдельных дорогах или дорожной сети в целом пользуются системой показателей, основанных на анализе количества и тяжести ДТП с учётом пробега автомобилей, состояния автомобильного парка и других факторов.

Коэффициент относительной аварийности показывает число ДТП по отношению к пробегу автомобилей или к числу проездов автомобилей. В первом случае, коэффициент характеризует степень аварийности на длинных и однородных по геометрическим элементам участках дорог:

$$U = \frac{z \cdot 10^6}{TLN}, \text{ ДТП на 1 млн автомобиле-километров;}$$

во втором случае – на коротких участках (пересечения и примыкания, небольшие мосты, путепроводы и т.п.):

$$U = \frac{z \cdot 10^6}{TN}, \text{ ДТП на 1 млн автомобилей,}$$

где  $z$  – количество происшествий за период времени  $T$ ;  $T$  – период времени, сут.;  $N$  – среднегодовая интенсивность движения (средняя за период времени  $T$ ), авт./сут;  $L$  – длина участка дороги, км.

Для получения надёжных значений коэффициентов относительной аварийности следует располагать данными о ДТП за период времени, равный 3 – 5 гг. Для удобства пользования коэффициент относительной аварийности может измеряться числом ДТП на 10 или 100 млн авт.-км (авт.).

Показатель относительной тяжести характеризует число погибших в расчёте на 100 млн авт.-км (авт.), определяется так же, как коэффициент относительной аварийности с заменой числа ДТП на число погибших в них.

Тяжесть происшествий может быть оценена показателем числа погибших или раненых, приходящихся на одно (для удобства пользования на 10 или 100) ДТП.

Для общей оценки аварийности на улично-дорожной сети отдельных регионов или страны в целом может использоваться показатель, характеризующий годовое число происшествий в расчёте на 10 тыс. зарегистрированных на данной территории автомобилей.

#### *Методы оценки безопасности движения*

Для выявления опасных участков, в пределах которых следует, в первую очередь, предусматривать мероприятия по обеспечению безопасности движения, могут быть использованы следующие методы:

- метод, основанный на анализе данных о ДТП;
- метод коэффициентов аварийности;
- метод коэффициентов безопасности.

Возможность применения того или иного метода зависит от стадии разработки мероприятий (обоснование мероприятий для существующей дороги, проектирование реконструкции или нового строительства), а также от наличия и полноты данных о ДТП на существующей дороге. Методы выявления опасных участков на основе данных о ДТП применяют для оценки безопасности движения на существующих дорогах при наличии достаточно полной и достоверной информации о ДТП за период не менее 3 – 5 лет. При отсутствии таких данных, а также для оценки проектных решений при проектировании новых и реконструкции существующих дорог, используется метод коэффициентов аварийности, основанный на анализе и обобщении данных статистики ДТП, и метод коэффициентов безопасности, основанный на анализе графиков изменения скоростей движения по дороге. Эти методы позволяют оценить влияние на безопасность движения геометрических элементов дороги, состояния покрытия, интенсивность движения.

#### *Метод коэффициентов безопасности*

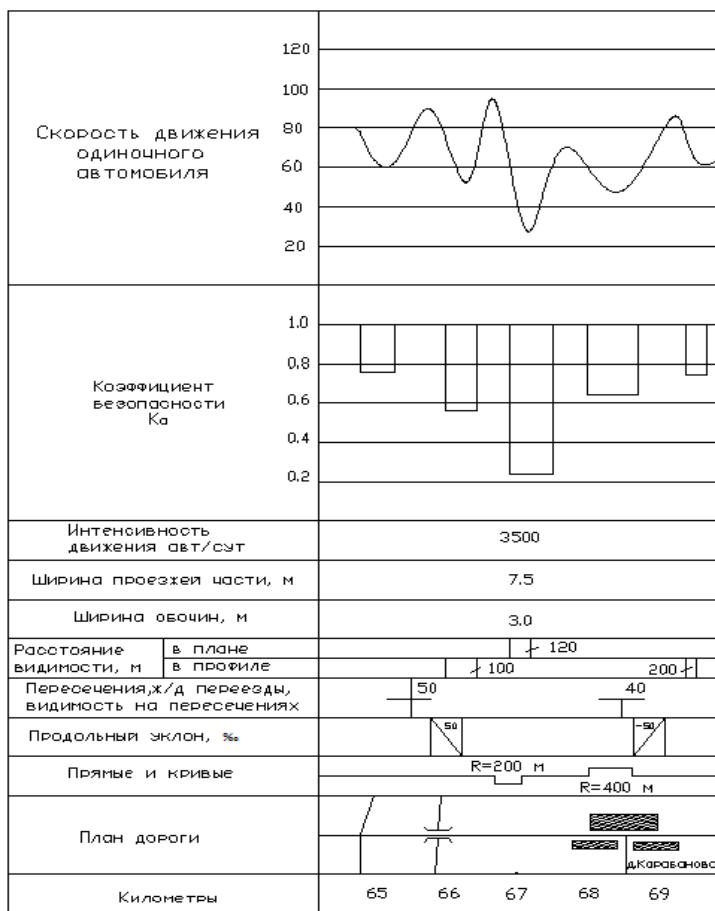
Коэффициентами безопасности называют отношение максимальной скорости движения на участке к максимальной скорости въезда автомобилей на этот участок (начальная скорость движения).

Для определения коэффициентов безопасности при построении теоретического графика скоростей движения по дороге в обычную методику расчёта скоростей вносят изменения, направленные на учёт опасных ситуаций:

а) для реконструируемых дорог не принимают во внимание общие ограничения скорости движения ПДД и местные ограничения скорости (в населённых пунктах, на переездах железных дорог, на пересечениях с другими дорогами, на кривых малых радиусов, в зонах действия дорожных знаков и др.);

б) в случае резкого различия условий движения по дороге в разных направлениях (например, на затяжных подъёмах горных дорог) график коэффициентов безопасности можно строить только для того направления, в котором может быть развита наибольшая скорость;

в) не учитывают участки постепенного снижения скорости, необходимые для безопасного въезда на кривые малых радиусов, на пересечения, узкие мосты, т.е. берут соотношение скорости, обеспечиваемой данным участком, и максимально возможной скорости в конце предшествующего участка.



**Рис. 21. Линейный график скоростей движения одиночных автомобилей и график коэффициентов безопасности**

При построении графика коэффициентов безопасности (рис. 21) в конце каждого участка определяют максимальную скорость, которую можно развить без учёта условий движения на последующих участках, для расчёта рекомендуется использовать стандартные программы.

Участки по опасности для движения оценивают исходя из значений коэффициента безопасности. В проектах новых дорог недопустимы участки с коэффициентами безопасности, меньшими 0,8.

В проектах реконструкции и капитального ремонта допустимые значения коэффициента безопасности принимаются по табл. 7. Начальные скорости и ускорения определяются наблюдениями на дороге или с помощью ходовых лабораторий.

Метод коэффициентов безопасности учитывает движение одиночного автомобиля, что характерно для условий движения на дорогах с малой интенсивностью или ч спада движения на более загруженных дорогах. Это не препятствует его использованию для дорог всех типов, поскольку при высокой интенсивности движения обгоны практически исключаются, а расчёт для одиночного автомобиля направлен на повышение безопасности.

### 7. Допустимые значения коэффициента безопасности

Степень опасности участка дороги	Коэффициент безопасности при отрицательных ускорениях, м/с <sup>2</sup>	
	0,5...1,5	1,5...2,5
Начальная скорость движения 60...80 км/ч		
Неопасный	более 0,6	более 0,65
Опасный	0,45...0,6	0,55...0,65
Очень опасный	менее 0,45	менее 0,5
Начальная скорость движения 85...100 км/ч		
Неопасный	более 0,7	более 0,75
Опасный	0,55...0,7	0,6...0,75
Очень опасный	менее 0,55	менее 0,6
Начальная скорость движения 105...140 км/ч		
Неопасный	более 0,8	более 0,85
Опасный	0,65...0,8	0,7...0,85
Очень опасный	менее 0,65	менее 0,7

*Метод коэффициентов аварийности* основан на определении итогового коэффициента аварийности  $K_{ав}$ :

$$K_{ав} = \prod_{i=1}^{i=n} K_i ,$$

где  $K_i$  – частные коэффициенты аварийности, основанные на результатах анализа статистических данных о ДТП и характеризующие влияние на безопасность движения параметров дорог и улиц в плане, поперечном и продольном профилях, элементов обустройства, интенсивности движения, состояния покрытия;  $n$  – число частных коэффициентов аварийности, учитываемых при оценке безопасности движения на дорогах или городских улицах различной категории.

Разработанные частные коэффициенты аварийности не охватывают всего разнообразия дорожных условий, и по мере накопления данных анализа ДТП могут уточняться. Рекомендации по совершенствованию элементов дорог, влияние которых на безопасность движения не отражено соответствующими частными коэффициентами аварийности, назначаются согласно требованиям соответствующих норм.

Дорожным организациям, осуществляющим учёт и анализ ДТП, при выявлении опасных участков дороги рекомендуется учитывать местные условия, например, частоту расположения кривых, наличие вблизи дороги аллейных насаждений, водотоков, неограждённых крутых склонов и т.д.

Итоговые коэффициенты аварийности устанавливают путём перемножения частных коэффициентов.

По значениям итоговых коэффициентов аварийности строят линейный график (рис. 22). На него наносят план и профиль дороги, выделяя все элементы, от которых зависит безопасность движения (продольные уклоны, вертикальные кривые, кривые в плане, мосты, населённые пункты, пересекаемые дороги и др.). На графике фиксируют по отдельным участкам среднюю интенсивность движения по данным учёта дорожных организаций или специальных изыскательских партий, а для проектируемых дорог – перспективную интенсивность движения. Условными знаками обозначают места зарегистрированных в последние годы ДТП. Дорожно-эксплуатационные организации должны пополнять графики данными о ДТП. Над планом и профилем выделяют графы для каждого из учитываемых показателей, характеризующих определёнными коэффициентами аварийности.

В проектах реконструкции дорог II – IV категории и нового строительства рекомендуется перепроектировать участки, для которых итоговый коэффициент аварийности более 15...20.

Для ремонтируемых участков дорог тех же категорий (в условиях равнинного или холмистого рельефа) предусматривают перестройку участков с коэффициентами аварийности более 25...40.

На горных дорогах, с позиции безопасности движения, допустимыми можно считать участки со значениями итогового коэффициента аварийности менее 35 и более 350. Однако следует иметь в виду, что

Эюра итоговых коэффициентов аварийности	К <sub>ит</sub>											
	N участка	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	К <sub>ит</sub>	3,4	51,8	20,4		25,6	3,4	16,3		2,6	2,6	
	Частные коэффициенты аварийности	K <sub>1</sub> Интенсивность движения	0,75									
		K <sub>2</sub> Ширина проезжей части	1,75									
K <sub>3</sub> Ширина обочин		1,0										
K <sub>4</sub> Продольный уклон		2,5										
K <sub>5</sub> Радиусы кривых в плане		2,25								1,25		
K <sub>6</sub> Видимость		2,25										
K <sub>7</sub> Ширина мостов					2							
K <sub>8</sub> Длина прямых участков		10										
K <sub>9</sub> Тип пересечения										3		
K <sub>10</sub> Интенсивность на пересечении										2		
K <sub>11</sub> Видимость на пересечении										1,1		
K <sub>12</sub> Число полос движения												
K <sub>13</sub> Застройка					5							
K <sub>14</sub> Длина населенного пункта					1,2							
K <sub>15</sub> Подходы к населенным пунктам		2						2		1,5	1,2	
K <sub>16</sub> Характеристика покрытия	1,3											
Интенсивность движения, авт/с	1890											
Ширина проезжей части, м.	7,0											
Ширина обочин, м.	3,3											
Расстояние видимости, м.	200											
Пересечения, х/д переезды, видимость на пересечениях	50 м + 300 авт/с											
Продольный уклон, ‰												
Прямые и кривые												
Мосты и путепроводы												
План дороги												
Километры	8			9				10				

Рис. 22. Пример графика итогового коэффициента аварийности

при его значениях более 350, скорости движения и пропускная способность дороги значительно снижаются.

Допустимые значения итоговых коэффициентов аварийности для вновь строящихся дорог I категории – не более 10,0, для эксплуатируемых – 12,0 (ГОСТ Р 52398–2005) к I категории отнесены дороги категории IA, IB, IB). В городских условиях при реконструкции улиц и новом строительстве не допускаются участки, итоговый коэффициент аварийности которых превышает 25.

Статистические модели распознавания участков дорожной сети с повышенным риском возникновения ДТП являются неотъемлемой

частью общей системы выделения ресурсов на повышение БДД. Способы, позволяющие эффективно выявлять и своевременно устранять опасные участки дорог, приводят к экономии значительных средств за счёт адресного планирования и реализации мероприятий по снижению аварийности, связанной с дорожными условиями. Модернизация мест с особенно высоким количеством ДТП; за счёт их ремонта и реконструкции позволяет достичь существенного снижения аварийности по сравнению с исходным уровнем при высокой экономической эффективности и достаточно быстрой окупаемости затрат. Участки дорог, на которых относительные показатели аварийности за определённый период времени превышают установленный критический уровень, принято классифицировать как участки концентрации ДТП.

Анализ распределения ДТП по протяжению дорог необходимо проводить ежегодно для выявления участков концентрации происшествий, изучения причин их возникновения на определённых участках и назначения мероприятий по совершенствованию дорожных условий.

Для планирования дорожных работ с учётом требований безопасности движения, разработки и реализации мероприятий и программ по безопасности движения, имеющих цель снижения аварийности на участках концентрации ДТП, рекомендуется использовать «Методические рекомендации по назначению мероприятий для повышения безопасности движения на участках концентрации ДТП» (утверждены Росавтодором 30.03.2000 г.), в которых к местам концентрации ДТП отнесены участки с уровнем аварийности, превышающим установленные критические значения. Областью применения метода являются дороги общего пользования федерального и регионального значения при наличии достоверной информации о ДТП с пострадавшими за период не менее трёх лет и данных по интенсивности движения.

#### *Учёт неблагоприятных погодных-климатических условий*

Оценка безопасности движения в неблагоприятных погодных условиях может выполняться на стадии разработки проектов строительства новых, реконструкции и ремонта существующих дорог, а также при оценке транспортно-эксплуатационного состояния эксплуатируемых дорог.

Соответствие проектных решений и состояния существующих дорог требованиям обеспечения безопасного и удобного движения в неблагоприятных климатических условиях оценивают путём определения сезонных коэффициентов безопасности и аварийности для летнего, осенне-весеннего (переходных) и зимнего периодов года. Кроме того, для оценки безопасности движения на существующих дорогах используют линейный график относительных коэффициентов аварий-



ности (коэффициентов происшествий), определяемых для каждого характерного периода года.

*Основные требования по повышению безопасности движения при проектировании строительства, реконструкции и капитального ремонта дорог*

При разработке проектов строительства новых дорог требования обеспечения безопасности движения реализуются путём применения проектных решений по плану, продольному и поперечному профилям дорог, размещению и планировке пересечений и примыканий в соответствии с действующими нормативными документами, с созданием однородных условий движения транспортных средств, соблюдением принципов зрительной плавности и ясности дороги, обеспечением высоких сцепных качеств покрытия, рационального размещения технических средств организации дорожного движения.

При планировании мероприятий по повышению безопасности движения при реконструкции дорог рекомендуется учитывать следующие факторы: основные цели реконструкции, протяжённость существующей дороги, её технические параметры и транспортно-эксплуатационные качества, меняющиеся по длине дороги, количество и распределение по длине дороги опасных участков, требования к техническим параметрам дороги после её реконструкции, сроки реконструкции, обеспеченность финансированием, возможности строительных организаций.

При реконструкции автомобильных дорог в качестве основных требований, обеспечивающих повышение безопасности движения и транспортно-эксплуатационных качеств, являются: уширение проезжей части и земляного полотна, исправление трассы дороги в плане и продольном профиле, строительство обходов населённых пунктов, изменение планировки пересечений в одном уровне, строительство пересечений в разных уровнях, оборудование дороги автобусными остановками, стоянками автомобилей, площадками отдыха. Реконструкция дороги производится путём одновременного выполнения всех предусмотренных в проекте мероприятий на участках значительного протяжения. Протяжённость таких участков, очерёдность и стадийность их реконструкции назначаются с учётом требований обеспечения безопасности движения и создания минимальных помех движению автомобильного транспорта в процессе выполнения строительных работ.

В целях уменьшения помех движению реконструкцию целесообразно проводить не сразу на всей дороге, а отдельными участками, стремиться к максимально возможному сокращению продолжительности проведения работ на каждом из участков, что может быть достиг-

нуто путём ограничения протяжённости участка и максимальной концентрации на нём сил и средств строительной организации.

При назначении очередности реконструкции приоритет отдают участкам с наибольшими значениями показателей аварийности и загрузки дороги движением. При этом целесообразно учитывать особенности технологии строительных работ и размещения производственных предприятий строительных организаций.

При реконструкции дорог с доведением их до норм дорог I категории целесообразно рассмотреть возможность стадийной реконструкции. На первой стадии строятся искусственные сооружения, земляное полотно, дорожная одежда и проводится инженерное обустройство для одной проезжей части. После завершения этих работ движение автотранспорта переключается с существующей дороги на новую проезжую часть. На второй стадии выполняется реконструкция существующей дороги, которая после этого будет выполнять функцию второй проезжей части. Такое решение может оказаться эффективным с точки зрения уменьшения помех движению автомобилей и снижения аварийности в период производства работ по реконструкции дороги.

Капитальный ремонт автомобильных дорог выполняют с целью восстановления и повышения транспортно-эксплуатационного состояния дороги и безопасности движения до уровня, позволяющего обеспечить требования норм в период до очередного капитального ремонта или реконструкции дороги.

Основными видами работ при капитальном ремонте, обеспечивающих повышение безопасности движения, являются:

*по земляному полотну:*

– исправление параметров земляного полотна на отдельных участках с доведением его геометрических параметров до норм, соответствующих категории, установленной для ремонтируемой дороги (смягчение продольных уклонов, обеспечение видимости в плане и продольном профиле, увеличение радиусов вертикальных и горизонтальных кривых, устройство виражей);

*по дорожным одеждам:*

– усиление дорожных одежд с исправлением продольных и поперечных неровностей, укладкой дополнительных слоёв основания и покрытия (в том числе с использованием армирующих, изолирующих, дренажных и других материалов);

– устройство более совершенных типов покрытий с использованием существующих дорожных одежд в качестве основания;

– перекрытие изношенных цементобетонных покрытий слоями из цементобетона или асфальтобетона;

- уширение дорожной одежды до норм, соответствующих категории ремонтируемой дороги;
  - устройство бордюров и укрепительных полос по краям усовершенствованных покрытий;
  - ликвидация колеиности;
- по искусственным сооружениям:*
- уширение и усиление мостов, путепроводов с доведением их габаритов и грузоподъемности до норм, установленных для данной категории дороги;
- по обустройству дороги:*
- установка на опасных участках ограждений и дорожных знаков;
  - устройство недостающих остановочных и посадочных площадок и автопавильонов на автобусных остановках, туалетов, площадок для остановки или стоянки автомобилей с обустройством их смотровыми ямами или эстакадами;
  - устройство переходно-скоростных полос и разделительных островков на съездах и въездах, пересечениях и примыканиях, на автобусных остановках, а также дополнительных полос для движения тихоходного транспорта на подъемах;
  - устройство аварийных улавливающих съездов (карманов) на затяжных спусках;
  - устройство пешеходных переходов (в том числе в разных уровнях), тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, шумозащитных сооружений на участках дорог, проходящих в пределах населенных пунктов;
  - переустройство существующих пересечений и примыканий в одном уровне в более совершенные узлы в одном уровне;
  - улучшение параметров и устройство дополнительных въездов и съездов на существующих пересечениях и примыканиях в разных уровнях;
  - устройство электроосвещения на отдельных участках дорог, мостах, путепроводах и паромных переправах, в тоннелях, сооружение линейной телеграфной (телетайпной) или радиосвязи и других средств технологической и сигнально-вызывной связи, кабельных сетей;
  - устройство (монтаж) новых и переустройство существующих средств организации и регулирования движения на пересечениях автомобильных дорог с автомобильными и железными дорогами;
  - устройство систем мониторинга состояния дорог и условий движения, диспетчерского и автоматизированного управления движением с применением дистанционно управляемых знаков и табло со сменной информацией, светофоров и систем автоматики и телемеханики;

– нанесение и удаление временной разметки на период капитального ремонта, нанесение постоянной разметки после капитального ремонта;

– устройство (переустройство) светофорной сигнализации, в том числе в местах пешеходных переходов.

Основными причинами повышенной аварийности на участках дорог с кривыми в плане малых радиусов являются: увеличение значения силы, действующей на автомобиль; уменьшение расстояния видимости; усложнение условий управления автомобилем.

Для обеспечения безопасности движения на кривых в плане могут быть применены следующие мероприятия:

– перестройка кривых с увеличением их радиуса;

– устройство виражей и переходных кривых;

– увеличение расстояния видимости путём устройства срезов видимости;

– устройство разделительных островков на участках с необеспеченной видимостью;

– ограничение скоростей движения и обгонов;

– оборудование участка дороги предупреждающими дорожными знаками;

– установка направляющих устройств и ограждений;

– устройство шероховатых покрытий проезжей части.

На закруглениях с необеспеченной видимостью (горные условия, застроенная территория, участки под путепроводами и т.п.) рекомендуется устраивать разделительные островки шириной не менее 1,0 м или устанавливать ограждения.

Вираж является эффективным средством повышения удобства и безопасности движения на кривых малых радиусов, его рекомендуется устраивать, если это позволяют условия водоотвода, на всех кривых с радиусом 3000 м и менее на дорогах I категории, 2000 м и менее – на дорогах других категорий. При назначении уклонов виражей рекомендуется исходить из условия, что при движении с расчётной скоростью часть поперечной силы, уравнивающейся за счёт виража, не должна быть более  $1/3$ , а  $2/3$  должны уравниваться за счёт поперечного сцепления шин с покрытием.

Дорога проектируется с учётом зрительной ясности на достаточно больших расстояниях, позволяющих водителю оценивать и прогнозировать дорожные условия, например, изменение направления дороги.

Статьи 11,12,13 главы IV Федерального закона 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения» (с изменениями на 28 июля 2012 г.) предусматривают, что проектирование, строитель-

ство и реконструкция дорог на территории Российской Федерации должны обеспечивать безопасность дорожного движения, а их соответствие устанавливается заключением уполномоченного на осуществление государственного строительного надзора.

Ответственность за соответствие дорог установленным требованиям в части обеспечения БДД на этапе проектирования возлагается на исполнителя проекта, а на этапах реконструкции и строительства – на исполнителя работ.

Ремонт и содержание дорог также должны обеспечивать безопасность дорожного движения, их соответствие удостоверяется актами контрольных осмотров либо обследований дорог, проводимых с участием соответствующих органов исполнительной власти.

Обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог при их содержании возлагается на лиц, осуществляющих содержание автомобильных дорог.

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, юридические и физические лица, в ведении которых находятся автомобильные дороги, принимают меры к обустройству этих дорог предусмотренными объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов.

Целями Федерального закона Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...», являются:

1) определение основ функционирования автомобильных дорог, их использования, осуществления дорожной деятельности в интересах пользователей автомобильными дорогами, собственников автомобильных дорог, государства, муниципальных образований;

2) совершенствование государственного управления в области дорожной деятельности;

3) обеспечение сохранности и развития автомобильных дорог, улучшение их технического состояния;

4) содействие внедрению перспективных технологий и стандартов в области дорожной деятельности;

5) обеспечение эффективной и добросовестной конкуренции на рынке работ и(или) услуг при осуществлении дорожной деятельности;

6) улучшение инвестиционного климата в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности;

7) обеспечение интеграции автомобильных дорог в международную транспортную сеть.

Этим законом автомобильные дороги, в зависимости от их значения, подразделяются на:

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

Автомобильные дороги, в зависимости от вида разрешённого использования, подразделяются на автомобильные дороги общего пользования и автомобильные дороги необщего пользования.

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

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

Автомобильные дороги могут находиться в федеральной собственности, собственности субъектов Российской Федерации, муниципальной собственности, а также в собственности физических или юридических лиц.

Пользователи автомобильными дорогами имеют право:

1) свободно и бесплатно осуществлять проезд транспортных средств, перевозки пассажиров, грузов по автомобильным дорогам общего пользования в пределах Российской Федерации, за исключением случаев использования платных автомобильных дорог и случаев временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам в соответствии с настоящим Федеральным законом;

2) получать компенсацию вреда, причинённого их жизни, здоровью или имуществу в случае строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог вследствие нарушений требований настоящего Федерального закона, требований технических регламентов лицами, осуществляющими строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог, в порядке, предусмотренном гражданским законодательством;

3) получать оперативную информацию о маршрутах транспортных средств по автомобильным дорогам, об условиях, о временном

ограничении и прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам, о допустимых нагрузках в расчёте на одну ось, скорости движения транспортных средств и об иных предусмотренных настоящим Федеральным законом сведениях.

Пользователям автомобильными дорогами запрещается:

1) осуществлять движение по автомобильным дорогам на транспортных средствах, имеющих элементы конструкций, которые могут нанести повреждение автомобильным дорогам;

2) осуществлять перевозки по автомобильным дорогам опасных, тяжеловесных и(или) крупногабаритных грузов без специальных разрешений, выдаваемых в порядке, предусмотренном настоящим Федеральным законом;

3) загрязнять дорожное покрытие, полосы отвода и придорожные полосы автомобильных дорог;

4) использовать водоотводные сооружения автомобильных дорог для стока или сброса вод;

5) выполнять в границах полос отвода автомобильных дорог, в том числе на проезжей части автомобильных дорог, работы, связанные с применением горючих веществ, а также веществ, которые могут оказать воздействие на уменьшение сцепления колёс транспортных средств с дорожным покрытием;

6) создавать условия, препятствующие обеспечению безопасности дорожного движения;

7) повреждать автомобильные дороги или осуществлять иные действия, наносящие ущерб автомобильным дорогам либо создающие препятствия движению транспортных средств и(или) пешеходов;

### **Вопросы для самопроверки**

1. Назовите допустимые значения скорости движения вне населённых пунктов, для категорий дорог в определённых погодных условиях.

2. Назовите методы и способы улучшения безопасных условий движения на автомобильных дорогах.

3. Как оценивается степень аварийности на отдельных дорогах или дорожной сети в целом?

4. В чём суть методов оценки безопасности движения?

5. Приведите пример графика итогового коэффициента аварийности.

6. Изложите основные требования по повышению безопасности движения при проектировании строительства, реконструкции и капитального ремонта дорог.

7. Какие виды работ предусмотрены при капитальном ремонте дорог, обеспечивающих повышение безопасности движения?
8. Какие могут быть применены мероприятия для обеспечения безопасности движения на кривых в плане?
9. Изложите права пользователей автомобильными дорогами.
10. Что запрещено пользователям автомобильных дорог?

5.2. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БДД  
ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ, РЕКОНСТРУКЦИИ, РЕМОНТЕ И  
ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГ И ДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ. ЗАДАЧИ,  
ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ И ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И  
УПРАВЛЕНИЯ ВСЕХ УРОВНЕЙ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ

Проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт автомобильных дорог осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...», Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» а также техническим регламентом Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» на основании Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации от 18 ноября 2010 г., которое ратифицировано Федеральным законом от 27.06.2011 № 152-ФЗ и действует на территории Российской Федерации.

Техническим регламентом при проектировании автомобильных дорог предусматривается:

- а) безопасное и бесперебойное движение транспортных средств установленных габаритных размеров и весовых параметров с разрешёнными скоростями движения при существующих и прогнозируемых на установленный перспективный период интенсивности транспортных потоков с учётом существующего и прогнозируемого состава движения;
- б) прочность и устойчивость конструктивных элементов автомобильных дорог и дорожных сооружений при воздействии установленных внешних и внутренних нагрузок на всех этапах их жизненного цикла;
- в) безопасный пропуск водопропускными сооружениями паводковых вод и ледохода расчётной вероятности превышения в течение установленного жизненного цикла автомобильной дороги;
- г) оптимизация строительных и эксплуатационных затрат в течение установленного жизненного цикла автомобильной дороги;
- д) соблюдение минимальных расстояний до запретных (опасных) зон и районов при взрывоопасных, пожароопасных и иных производ-



ственных объектах, а также до охранных зон объектов, расположенных рядом с проектируемой автомобильной дорогой;

ж) закономерное и плавное изменение характеристик дороги на участках достаточной протяжённости, а места резкого изменения условий движения совмещать с архитектурными, рельефными и ландшафтными доминантами, населёнными пунктами, транспортными развязками и иными элементами дороги или придорожной обстановки при приближении к которым участники дорожного движения могут предвидеть эти изменения;

з) сокращение загрязнения окружающей среды, в том числе выбросов парниковых газов за счёт снижения вынужденного простоя автомобилей в заторах.

Техническим регламентом установлены требования безопасности к трассе автомобильной дороги:

а) параметры геометрических элементов плана, продольного и поперечного профиля должны назначаться, исходя из расчётной скорости движения транспортных средств, принятой для данной категории автомобильной дороги;

б) допустимый диапазон изменения расчётных скоростей, обеспечивающий безопасные условия движения, устанавливается дифференцированно для каждой категории автомобильной дороги;

в) проектирование автомобильной дороги в плане и продольном профиле следует осуществлять как пространственную кривую, элементы которой гармонично сочетаются между собой и окружающим ландшафтом местности. При этом следует предусматривать соразмерность прямолинейных и криволинейных отрезков по их протяжённости на смежных участках и всей длине автомобильной дороги;

г) продольный уклон должен обеспечивать возможность безопасной реализации допустимых скоростей движения транспортных средств для соответствующих классов и категорий автомобильных дорог и условий движения. При необходимости применения предельных продольных уклонов в целях повышения пропускной способности дорог и безопасности дорожного движения, следует предусматривать устройство дополнительных полос и аварийных съездов;

д) сочетание элементов трассы в плане и продольном профиле должно обеспечивать зрительное однозначное понимание направления автомобильной дороги на расстоянии, обеспечивающем безопасное и комфортное движение с разрешённой скоростью, своевременное информирование водителей об изменении направления движения, о приближении к местам, требующим повышенного внимания при вожде-

нии, исключать возможность возникновения зрительных иллюзий и ошибочных действий водителей;

е) параметры плана и продольного профиля должны обеспечивать видимость поверхности проезжей части и встречного автомобиля на расстояниях, не менее установленных для соответствующих категорий автомобильных дорог;

ж) кривые в плане должны обеспечивать зрительную плавность трассы и увязку её с окружающим ландшафтом местности. Они могут иметь постоянную или переменную кривизну.

Наименьшие радиусы кривых должны назначаться исходя из удобства и комфортабельности движения, а в стесненных условиях – устойчивости автомобиля при движении с расчётной скоростью по чистому и влажному дорожному покрытию. Радиусы смежных кривых в плане не должны отличаться друг от друга более чем в 1,3 раза.

Автомобильная дорога должна иметь установленное количество полос движения, позволяющее обеспечить пропуск транспортного потока расчётной интенсивности с допустимым уровнем загрузки автомобильной дороги движением.

Ширина полосы движения должна обеспечивать возможность безопасной реализации скорости движения, допускаемой в конкретных дорожных условиях для автомобильных дорог различного назначения, класса и категории, а также видов транспортных средств.

На дорогах всех категорий предусматривается устройство обочин, ширину которых следует назначать исходя из условий обеспечения:

- а) устойчивости конструкции земляного полотна;
- б) создания пространства, позволяющего избежать или снизить тяжесть последствия ДТП;
- в) реализации разрешённых скоростей движения для дорог различных классов и категорий, а также типов транспортных средств;
- г) возможности для кратковременной остановки транспортных средств за пределами проезжей части дорог соответствующих категорий без помех для движущегося транспортного потока.

На автомобильных дорогах в зависимости от класса и категории дороги, а также на участках других автомобильных дорог, где запрещены остановки и стоянки автомобилей, должны проектироваться площадки для аварийной остановки автомобилей и иметь размеры, достаточные для размещения прогнозируемого количества автомобилей. Площадки должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами, а расстояния между ними следует устанавливать в зависимости от интенсивности движения на дороге.

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств на крутых затяжных спусках вдоль полосы движения транспортных средств, идущих на спуск, должны быть предусмотрены площадки для вынужденной остановки в экстренных случаях, располагаемые через установленные интервалы.

Автомобильные дороги соответствующего класса и категории с целью предупреждения выезда транспортного средства на полосу встречного движения и снижения риска лобового столкновения, должны иметь разделительную полосу или проектироваться на самостоятельном для каждого направления движения земляном полотне. Минимальная ширина разделительной полосы в зависимости от класса и категории автомобильной дороги должна иметь размеры, необходимые для размещения полос безопасности и установки дорожных ограждений.

При проектировании разделительной полосы должны быть обеспечены условия безопасного водоотвода с проезжей части. Поперечный уклон проезжей части и обочин автомобильной дороги должен обеспечивать сток поверхностных вод.

При проектировании автомобильных дорог должны предусматриваться удерживающие дорожные ограждения в потенциально опасных местах возможного возникновения ДТП:

а) на участках автомобильной дороги с высокими насыпями и (или) крутыми откосами земляного полотна, а также при близком расположении проходящих вдоль железных дорог, болот, оврагов, водных потоков, горных ущелий и склонов;

б) на автомагистралях и скоростных дорогах, а также разделительной полосе многополосных автомобильных дорог, транспортных развязках, кривых в плане с недостаточной видимостью;

в) на участках, проходящих по мостам, путепроводам, эстакадам и иным специальным дорожным сооружениям;

г) у опор путепроводов, линий электропередач, связи, освещения, отдельных дорожных знаков индивидуального исполнения, а также иных коммуникаций и сооружений, расположенных в непосредственной близости от проезжей части.

При проектировании автомобильных дорог, проходящих через населённые пункты, должны предусматриваться пешеходные дорожки или тротуары, а при необходимости, и велосипедные дорожки. Пешеходные и велосипедные дорожки должны проектироваться при необходимости и вне населённых пунктов вдоль сооружаемых или реконструируемых автомобильных дорог. При этом допускается организация совмещенного велосипедного и автомобильного движения на одной проезжей части в зависимости от разрешённой скорости, интен-

сивности и состава движения, а также способов разделения велосипедного и автомобильного движения и т.д.

При проектировании вновь строящихся автомобильных дорог или при создании искусственного освещения на существующей сети автомобильных дорог, искусственное освещение необходимо предусмотреть в первую очередь:

- а) в пределах населённых пунктов;
- б) на пересечениях магистральных автомобильных дорог между собой и с железными дорогами;
- в) на мостах, путепроводах и эстакадах длиной более 100 м;
- г) на постах взимания платы за проезд на платных автомобильных дорогах;
- д) в тоннелях и на подходах к ним;
- е) на подъездах к сооружениям и объектам дорожного и придорожного сервиса;
- ж) у постов транспортного и весогабаритного контроля, пограничной, таможенной, санитарно-эпидемиологической, ветеринарной и дорожно-патрульной службы;

При проектировании автомобильных дорог должно быть предусмотрено устройство площадок для кратковременного отдыха водителей и пассажиров в пути.

При строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог и сооружений на них должны соблюдаться следующие требования:

- а) строительство автомобильной дороги должно осуществляться в строгом соответствии с проектной документацией на землях, отведённых под эти цели уполномоченными органами по землепользованию на всех этапах жизненного цикла автомобильной дороги;
- б) применяемые при строительстве автомобильной дороги материалы и изделия должны обеспечивать выполнение дорожно-строительных работ в соответствии с проектной документацией.

Мероприятия по эксплуатации должны быть направлены на создание безопасных условий перевозки грузов и пассажиров по автомобильным дорогам в течение установленного срока их службы путём:

- а) обеспечения сохранности автомобильных дорог и дорожных сооружений на них при воздействии транспортных, эксплуатационных, природно-климатических, чрезвычайных и других факторов в течение их жизненного цикла;
- б) организации дорожного движения с использованием комплекса технических средств;

в) проведения работ по поддержанию эксплуатационного состояния проезжей части, соответствующего безопасному и бесперебойному дорожному движению;

г) своевременного устранения или снижения риска возникновения ДТП и ограничений движения в зависимости от эксплуатационного состояния автомобильной дороги;

д) своевременного информирования участников дорожного движения об изменениях в организации движения, в том числе связанных с проведением дорожных работ, сезонными ограничениями движения, стихийными бедствиями, техногенными катастрофами и авариями или другими обстоятельствами;

е) обеспечения доступности информации о допустимых весовых и габаритных параметрах транспортных средств, а также возможных остаточных рисках ухудшения эксплуатационного состояния автомобильной дороги и возникновении угрозы безопасности на отдельных её участках для потребителей транспортных услуг и третьих лиц;

ж) защиты участков автомобильных дорог от снежных или песчаных заносов, предупреждения образования на покрытии снежной корки и гололёда, облегчения уборки снежно-ледяных отложений и ликвидации зимней скользкости дорожных покрытий с применением противогололёдных материалов;

з) введения допустимых весовых и габаритных параметров транспортных средств для обеспечения сохранности эксплуатируемых автомобильных дорог и дорожных сооружений на них;

и) введения временных ограничений движения в целях обеспечения безопасности движения при опасных природных явлениях или угрозе их возникновения, при аварийных ситуациях на дорогах, при проведении дорожных и аварийно-восстановительных работ в случае выявления дефектов и повреждений автомобильных дорог и дорожных сооружений, создающих угрозу безопасности дорожного движения, а также в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, вызывающих снижение несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, её участков и образование дефектов дорожной одежды.

Автомобильная дорога и дорожные сооружения на ней при эксплуатации должны соответствовать следующим требованиям безопасности:

а) на покрытии проезжей части должны отсутствовать проломы, просадки, выбоины и иные повреждения или дефекты, а также посторонние предметы, затрудняющие движение транспортных средств с

разрешённой скоростью и представляющие опасность для потребителей транспортных услуг;

б) сцепные качества дорожного покрытия должны обеспечивать безопасные условия движения транспортных средств с разрешённой ПДД скоростью при условии соответствия их эксплуатационного состояния установленным требованиям;

в) ровность дорожного покрытия должна обеспечивать безопасные условия движения с установленной для данного класса и категории автомобильной дороги скоростью движения;

г) возвышение обочины и разделительной полосы над уровнем проезжей части при отсутствии бордюра не допускается. Обочины и разделительные полосы, не отделённые от проезжей части бордюром, не должны быть ниже уровня прилегающей кромки проезжей части более чем на 4 см.

Оценка соответствия автомобильных дорог на всех этапах их жизненного цикла требованиям технического регламента осуществляется в следующем порядке:

а) при инженерных изысканиях и разработке проектной документации автомобильных дорог – в форме экспертизы;

б) при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог – в формах строительного контроля за выполнением работ, промежуточной приёмки выполненных дорожно-строительных работ и конструктивных элементов, приёмки и ввода в эксплуатацию законченных объектов или их отдельных участков;

в) при эксплуатации автомобильных дорог, дорожных сооружений на них и элементов обустройства – в формах текущего контроля состояния автомобильной дороги и дорожных сооружений на ней и элементов обустройства, а также приёмки выполненных работ по их ремонту и содержанию;

г) для дорожно-строительных материалов и изделий – в формах испытания и подтверждения соответствия требованиям технического регламента.

Государственный контроль за соблюдением требований технического регламента осуществляется органом государственного надзора в сфере автомобильных дорог в порядке, установленном законодательством.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Что предусматривается техническим регламентом при проектировании автомобильных дорог?

2. Какие установлены требования безопасности к трассе автомобильной дороги техническим регламентом?

3. Объясните устройство и назначение обочин дороги.
4. Каково назначение удерживающих дорожных ограждений?
5. Где в первую очередь предусматривается искусственное освещение на существующей сети автомобильных дорог?
6. Какие мероприятия должны быть направлены на создание безопасных условий перевозки грузов и пассажиров по автомобильным дорогам?
7. Назовите требования безопасности и порядок оценки автомобильных дорог и дорожных сооружений.

5.3. СУБЪЕКТЫ, ПОРЯДОК И МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ БДД ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ, СТРОИТЕЛЬСТВЕ, РЕКОНСТРУКЦИИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТЕ ДОРОГ И ДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ. ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА, НОРМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ УСТАНОВЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ

Работы по оценке состояния дорог и дорожных сооружений включают:

- ежедневные (или еженедельные) текущие осмотры;
- периодические (один раз в месяц или квартал) осмотры;
- сезонные осмотры, выполняемые в начале каждого текущего сезона или в конце предыдущего;
- диагностику и оценку состояния дорог (исследования состояния).

Объёмы выполняемых при осмотрах и диагностике работ определяются соответствующими нормативными документами, пособиями и рекомендациями.

Осмотры выполняют, как правило, визуально, используя при необходимости простейший мерный инструмент и портативные приборы. Диагностику выполняют с применением специального оборудования и передвижных лабораторий согласно действующим нормам.

Результаты диагностики федеральных автомобильных дорог заносят в отраслевой автоматизированный банк дорожных данных, который в основном служит для анализа и прогнозирования его изменения, планирования ремонтных мероприятий, анализа результатов и оценки их эффективности.

Определение фактических геометрических параметров элементов земляного полотна в пределах полосы отвода, водоотводных сооружений, дорожной одежды выполняют согласно положениям ОДН 218.0.006–2002. При определении толщины конструктивных слоёв дорожных одежд, особенно покрытия, возможно использование георадаров.

Прочность нежестких дорожных одежд оценивается коэффициентом прочности  $K_{пр}$ , который определяется как отношение фактического модуля упругости к требуемому по условиям движения. Определение состояния проезжей части и фактического модуля упругости дороги осуществляют в соответствии с ОДН 218.0.006–2002 и ОДН 218.1.052–2002.

Оценку прочности дорожных одежд с цементобетонными покрытиями допускается осуществлять путём сопоставления фактических толщин покрытия с толщиной, устанавливаемой «Инструкцией по расчёту жестких дорожных одежд» ВСН 197–91.

Данные о фактической интенсивности движения могут быть получены из материалов диагностики дорог или из отчётов по учёту интенсивности движения. Вычисление перспективной интенсивности движения расчётного автомобиля и соответствующего ей требуемого модуля упругости дорожной конструкции осуществляют на основе анализа многолетних и многоразовых наблюдений, которые выполняются местными дорожными организациями.

Оценка состояния земляного полотна выполняется с составлением ведомости дефектов и смет по отдельным конструктивным элементам: обочинам, земляному полотну под проезжей частью, откосам, системе водоотвода. Основной объём обследований проводят визуально. Оценка состояния земляного полотна в пределах проезжей части и обочин может осуществляться также с помощью георадаров или взятием проб грунта согласно положениям действующих документов.

При оценке состояния дорожных знаков проверяют их наличие в соответствии с утверждённым проектом организации движения, соответствие типоразмера, высоты установки, расстояния до края проезжей части, выявляют механические повреждения стоек и щитков, наличие повреждений и загрязнений световозвращающей плёнки, влияющих на их восприятие водителями, проверяют отсутствие наклона стойки, прочность прикрепления щитка знака к стойке, соответствие окраски щитка и стойки, а также светотехнических параметров знака нормам.

При оценке состояния разметки проверяют правильность её нанесения и соответствие проекту организации дорожного движения, ширину выделенных разметкой полос движения, ширину, длину и толщину нанесённых линий. Оценивают степень износа разметки по наличию световозвращающих свойств, в первую очередь, на наиболее опасных участках (пересечения дорог, участки с ограниченной видимостью, подъёмы и спуски, пешеходные переходы, железнодорожные переезды и др.).

При оценке состояния дорожных ограждений проверяют их наличие и комплектность, высоту стоек и ровность установки в плане, на-



дѐжность их установки и крепления всех элементов ограждений, соответствие окраски нормам, степень загрязнения и имеющиеся механические повреждения.

При оценке состояния элементов обустройства автомобильных дорог (остановки, автопавильоны, площадки отдыха, видовые площадки, стоянки автомобилей и др.) определяют соответствие их расположения и комплектности действующим нормам, выявляют дефекты, затрудняющие их эксплуатацию.

Работы по оценке технического состояния искусственных сооружений включают постоянный надзор, текущие и периодические осмотры, а также специальные осмотры (диагностику, обследования, исследования). Состав и характер работ по каждому виду осмотров назначают в соответствии с действующими нормативно-техническими документами. Постоянный надзор и текущие осмотры проводят мостовые (тоннельные) мастера, а периодические осмотры – комиссии, организуемые в установленном порядке. Специальные осмотры мостовых и других сооружений, а также опытных и технически сложных конструкций мостов и тоннелей выполняют специализированные мостоиспытательные организации, имеющие лицензии на проведение таких работ. Комиссии организуются по приказу при дорожных управлениях, в состав которых включают представителей управления дорожной организации и эксплуатирующего подразделения, а также специалистов-мостовиков.

При текущих и периодических осмотрах устанавливают общее состояние сооружения и выявляют требующие устранения дефекты. В необходимых случаях выполняют контрольно-инструментальные измерения. Результаты текущего и периодического осмотров являются основанием для планирования ремонтных работ, назначения мероприятий по подготовке сооружений к пропуску ледохода и паводка, организации длительных наблюдений за развитием отдельных дефектов, временного ограничения движения, организации охраны сооружения и определения необходимости проведения специальных осмотров (обследований). Текущие осмотры должны выполняться в сроки, указанные в табл. 8.

Периодические осмотры сооружений проводятся, как правило, после прохода паводковых вод, а также после землетрясений силой более 5 баллов и других стихийных бедствий.

Такие осмотры выполняют также после ремонта конструкций. Тоннели осматривают весной, осенью и после землетрясений силой более 5 баллов.

## 8. Сроки текущих осмотров

Сооружения	Сроки текущих осмотров
Деревянные мосты, паромные переправы, наплавные мосты	1 раз в квартал
Железобетонные, бетонные и каменные мосты и трубы	1 раз в полугодие
Металлические мосты и мостовые конструкции (цельно-сварные, клёпано-сварные с монтажными соединениями на высокопрочных болтах, усиленные сваркой и сталежелезобетонные) при: положительных температурах отрицательных до $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ то же ниже $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$	1 раз в полугодие 1 раз в месяц ежедневно
Тоннели	1 раз в месяц

При диагностике мостового сооружения проводится проверка его технического и физического состояния для решения задачи по режиму эксплуатации, прогнозированию его срока службы и ремонту. Результаты проверки оформляются в виде технического паспорта мостового сооружения и заносятся в банк данных мостовых сооружений, формируемый при Росавтодоре Минтранса Российской Федерации. Периодичность этих работ составляет 5 лет.

С целью определения фактической грузоподъёмности сооружения или надёжности его отдельных элементов выполняют обследования, которые могут включать испытания сооружений.

Обследования проводят на стадии приёмки сооружения в эксплуатацию (новых, после ремонта и реконструкции) и в плановом порядке:

- деревянные мосты и тоннели – 1 раз в 5 лет;
- металлические, железобетонные и каменные мостовые сооружения и водопропускные трубы – первый раз через 15 лет, а в последующем – на основании заключений по результатам диагностики, текущих и периодических осмотров.

Обследования проводят также перед ремонтом (реконструкцией) сооружения, до и после пропуска тяжеловесных транспортных средств, а также для изучения работы опытных конструкций и др. (мониторинг).

Сооружения, у которых выявлены в результате осмотров неисправности, не допускающие дальнейшую их эксплуатацию (т.е. требующие, исходя из условий безопасности, полного запрещения движения транспортных средств или массового прохода пешеходов), следует считать аварийными. Неисправности, которые могут быть устранены в кратчайшие сроки (в течение одной или двух недель), не должны служить основанием для признания сооружения аварийным.

Все основные характеристики сооружения и данные о его техническом состоянии отражаются в документации по техническому учёту сооружения, а также в информационно-поисковой системе, являющейся автоматизированным банком данных об автодорожных мостах. Результаты специальных осмотров и испытаний оформляют актами и техническими отчётами.

На все эксплуатируемые искусственные сооружения необходимо хранить проектную, исполнительную и другую документацию даже в том случае, если сооружение реконструировано или заменено.

В техническую документацию включают исчерпывающую информацию о сооружении с соблюдением строгой последовательности изложения данных о его состоянии, всех изменениях и ремонте.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Какие работы проводятся по оценке состояния дорог и дорожных сооружений?
2. Что включают в себя текущие и периодические осмотры и какие установлены сроки их проведения?
3. Назовите цель и порядок проведения обследования искусственных сооружений.

#### **5.4. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ И КОММУНАЛЬНЫХ СЛУЖБ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ ВСЕХ УРОВНЕЙ ПО СОДЕРЖАНИЮ ДОРОГ В СОСТОЯНИИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕМ БДД**

Транспортно-эксплуатационное состояние автомобильной дороги – это комплекс параметров и характеристик дороги, обеспечивающих её потребительские свойства. К основным транспортно-эксплуатационным показателям дороги относятся обеспеченные дорогой: скорость, непрерывность, безопасность и удобство движения; пропускная способность и уровень загрузки дороги движением; допустимая для пропуска осевая нагрузка, общая масса и габариты автомобилей, а также экологическая безопасность.

Пропускная способность и уровень загрузки дороги движением определяются на дорогах и участках дорог с фактической интенсивностью более 4 тыс. авт/сут в физических единицах при состоянии дорог и условиях движения, характерных для летнего, осенне-весеннего и зимнего периодов года. На дорогах и участках дорог с меньшей интенсивностью указанные показатели не проверяют.

Состояние искусственного сооружения по пропускной способности характеризуется отношением фактического расстояния между бордюром или ограждениями (габаритов для тоннелей) к нормативной величине, установленной для дороги данной категории. Величина отношения 0,95 и более характеризует соответствие сооружения нормам пропускной способности.

На автомобильных дорогах общего пользования не следует допускать заторы по дорожным условиям, а максимальную интенсивность движения в часы пик выше 0,7 от пропускной способности на дорогах I и II категорий. На остальных дорогах она допускается в 1,5 – 2 раза менее верхнего предела интенсивности движения, установленного для данной категории дороги.

Рекомендуемая величина загрузки дорог движением  $Z$  приведена в табл. 9.

Для выполнения данных положений необходимо, чтобы:

- ширина полосы движения, ширина проезжей части дорог и габариты ездового полотна мостов и путепроводов позволяли размещение в их поперечном сечении движущихся автомобилей и зазоров безопасности между попутными (для дорог I категории) и встречными (для дорог II – IV категорий) автомобилями, а также зазоров безопасности между кромкой проезжей части и колесом автомобилей, движущихся с установленными скоростями; при необходимости следует выполнять уширение проезжей части, особенно на кривых малого радиуса в плане на величину смещения траектории движения задних колёс автопоездов;

- габариты приближения мостовых и других искусственных сооружений соответствовали категории дороги, на которой они расположены с учётом полос движения и полос безопасности согласно требованиям документов. Высота расположения низа пролётных строений мостов, путепроводов и других сооружений, а также высота расположения трубопроводов и других коммуникаций над поверхностью проезжей части дорог, проходящих под указанными сооружениями и коммуникациями, составляла не менее 4,5 м на дорогах IV и V категорий и не менее 5,0 м на дорогах I – III категорий.

## 9. Величина загрузки дорог

Характеристика участков дороги	Значение Z, не более
Подъезды к аэропортам, железнодорожным станциям, морским и речным причалам и пристаням (дороги категорий IA, IB и II)	0,5
Внегородские автомобильные магистрали (дороги категории IA)	0,6
Входы в города, обходы и кольцевые дороги вокруг больших городов (дороги категорий IB, II и III)	0,65
Автомобильные дороги II–III категорий	0,7

Примечание. В неблагоприятные периоды года допускается увеличение уровня загрузки, но не более, чем на 15%.

Не следует допускать необоснованные ограничения и задержки движения по дорожным условиям. К допустимым относятся ограничения движения:

- в период весенней распутицы при недостаточной прочности дорожных одежд (на период до 45 суток в зависимости от местных условий);

- на период до усиления сооружений мостов при их недостаточной несущей способности.

Обоснованными являются задержки движения:

- в период выполнения ремонтных работ в пределах проезжей части дороги;

- в период устранения последствий ДТП;

- в зимний период во время метелей и интенсивных снегопадов с образованием гололёдных явлений.

Пользователям дорог необходимо предоставлять информацию о задержках и ограничениях движения. Все работы по ремонту и содержанию дорог следует выполнять с минимальными помехами для движения автомобилей.

Перерывы движения допускаются:

- во время чрезвычайных обстоятельств (стихийные бедствия, аварии, ДТП, военные действия и т.д.) и в период устранения их последствий;

- в весенний период на время паводков и зимой во время сильных снежных метелей и снегопадов;

- в периоды и на сроки, установленные проектной документацией на реконструкцию или ремонт дороги, утверждённой в установленном порядке.

Органы Государственной власти субъектов Российской Федерации при согласовании с государственной службой дорожного хозяйства и Госавтоинспекцией в периоды особо неблагоприятных погодных условий могут устраивать перерывы движения на территориальных дорогах с интенсивностью движения до 100 авт/сут с заблаговременным оповещением об этом пользователей автомобильных дорог через средства массовой информации.

Степень соответствия состояния дорог показателям безопасности движения оценивается по величинам коэффициента относительной аварийности (или коэффициента происшествий) и коэффициента безопасности для летнего, осенне-весеннего и зимнего периодов года. В процессе эксплуатации рекомендуется соблюдать соответствие показателей безопасности движения показателям для неопасных участков, в том числе и в неблагоприятные периоды года (табл. 10), но не ниже показателей для малоопасных участков.

При превышении указанных показателей производится детальная оценка безопасности движения с выявлением мест концентрации ДТП и разработкой мероприятий по повышению безопасности движения средствами ремонта и содержания дорог.

Безопасность движения автомобилей по мостам, путепроводам, тоннелям и наплавным мостам считается обеспеченной, если их габариты и состояние покрытия соответствуют показателям категории дороги, а ограждения соответствуют техническим требованиям и находятся в исправном состоянии. К тоннелям дополнительно предъявляются требования по обеспеченности необходимым уровнем освещения

### 10. Показатели безопасности движения

Показатели безопасности движения	Величины показателей по степени опасности участков дорог			
	неопасный	мало-опасный	опасный	очень опасный
Коэффициент безопасности	более 0,8	0,6...0,8	0,4...0,6	< 0,4
Коэффициент относительной аварийности:				
вне населённых пунктов	менее 0,3	0,3...0,7	0,7...1,3	более 1,3
в населённых пунктах	менее 0,4	0,4...0,9	0,9...1,5	более 1,5

и вентиляции, устанавливаемыми соответствующими нормативными документами.

Основными параметрами и характеристиками, определяющими транспортно-эксплуатационное состояние дороги, являются:

- геометрические параметры, к которым относится ширина проезжей части, краевой укрепленной и остановочной полос обочин, продольные уклоны, радиусы кривых в плане и профиле, уклоны виражей и расстояние видимости;

- прочность дорожной одежды проезжей части, краевой укрепительной и остановочной полос обочин;

- ровность и сцепные свойства покрытия проезжей части, краевой укрепительной и остановочной (укрепленной связным материалом) полос обочин;

- прочность и устойчивость земляного полотна и его элементов;

- целостность и работоспособность водоотводных и дренажных сооружений;

- наличие и требуемое состояние элементов инженерного оборудования и обустройства дороги.

Необходимо, чтобы геометрические параметры (радиусы кривых, ширина проезжей части и обочин, габариты искусственных сооружений) соответствовали нормам, установленным для данной категории дороги (участка дороги). Отклонения фактических размеров допускаются в пределах, устанавливаемых соответствующими документами.

Прочность дорожных одежд на дорогах I – IV категорий определяется необходимостью беспрепятственного пропуска в расчётный период автомобилей с осевой нагрузкой до 10 тс (100 кН), а на дорогах V категории с твёрдыми покрытиями до 6 тс (60 кН). Покрытиям проезжей части дороги, краевых укрепительных и остановочных полос обочин в процессе эксплуатации необходимо иметь предусмотренные проектом продольные и поперечные уклоны, обеспечивающие беспрепятственный сток воды.

Необходимо, чтобы кромки покрытия проезжей части, краевых укрепительных и укрепленных остановочных полос обочин были ровными в плане, имели правильные и чёткие очертания, не имели разрушений и деформаций.

При эксплуатации дорог следует обеспечивать соответствие фактических показателей продольной ровности, приведённым в табл. 11 предельно допустимым значениям.

На покрытии проезжей части нельзя допускать образования колеи, при которой возникают опасные условия движения и создаются помехи для очистки покрытий от снежных отложений и удаления

## 11. Показатели продольной ровности

Интенсивность движения, авт/сут	Категория дороги	Тип дорожной одежды	Предельно допустимые показатели продольной ровности, см/км			Допустимое количество про-светов под 3-метровой рейкой, превышающих указанные в СНиП 3.06.03–85,%
			по прибору ПКРС-2У	по толчкомеру ТХК-2, установленному на автомобиле		
				УАЗ-2006	ГАЗ-31022 «Газель»	
Более 7000	I	Капитальный	540	100	220	6
3000...7000	II		660	120	270	7
1000...3000	III	Капитальный	860	170	350	9
		Облегчённый	1100	240	460	12
500...1000	IV	Облегчённый	1200	265	500	14
200...500		Переходный	–	340	510	–
До 200	V	Низший	–	510	720	–

зимней скользкости. Пределы допустимой и предельно допустимой глубины колеи установлены для двух способов измерения глубины колеи при помощи двухметровой рейки: по упрощённой методике, когда рейка укладывается на поверхность покрытия или гребни выпора и по способу вертикальных отметок, когда отсчёт ведётся от рейки, выведенной в горизонтальное положение (табл. 12).

Работы по устранению колеи выполняют, в первую очередь, на участках дорог при её глубине больше предельно допустимых значений, не рекомендуется допускать образование уступов в местах сопряжения проезжей части и укрепительных краевых полос или укрепительных и остановочных полос обочин. На поверхности неукреплённых обочин и разделительных полос, не отделённых от проезжей части бордюрами, не рекомендуется иметь колеи в местах сопряжения с проезжей частью и иметь отметку ниже её уровня более чем на 3 см при интенсивности движения выше 6000 автомобилей, приведённых к легковому автомобилю, и более чем на 4 см при меньшей интенсивности.

Щероховатость и состояние дорожного покрытия проезжей части должны обеспечивать требуемую ГОСТ 50597–93 величину сцепления колеса с покрытием – не менее 0,3 при измерении его шиной без рисунка протектора и 0,4 шиной, имеющей рисунок протектора.



## 12. Допустимые значения глубины колеи

Расчётная скорость движения, км/ч	Глубина колеи, мм					
	измерения по упрощённой методике		измерения по способу вертикальных отметок			
			относительно правого выпора		относительно левого выпора	
	допустимая	предельно допустимая	допустимая	предельно допустимая	допустимая	предельно допустимая
Более 120	4	20	не допускается	4	9	20
120	7	20	3	5	16	25
100	12	20	6	9	27	40
80	25	20	15	18	50	50
60 и меньше	30	35	50	50	50	50

Разница коэффициента сцепления по ширине проезжей части допускается не более 0,1, разница между коэффициентом сцепления покрытия проезжей части и укрепленной обочины – 0,15.

На покрытии проезжей части не допускается наличие выбоин, проломов и просадок с размерами по длине, ширине и глубине более, чем 15×60×5 см, а количество более мелких повреждений и дефектов в весенне-летне-осенний периоды менее значений, приведенных в табл. 13. Образовавшиеся деформации и разрушения ликвидируют в сроки, установленные ГОСТ 50597–93.

Состояние покрытия укрепительных полос по наличию дефектов должно соответствовать требованиям, установленным для покрытия проезжей части, а состояние укрепленных и неукрепленных остановочных полос – требованиям табл. 13.

Необходимо, чтобы откосы насыпей и выемок обладали устойчивостью к воздействию климатических факторов, обеспечивали быстрый отвод поверхностных вод, были укреплены согласно положениям соответствующих документов. Откосы, особенно глубоких выемок и высоких насыпей, имели обеспеченную общую устойчивость.

Покрытия проезжей части и обочин, разделительных полос и откосов, посадочных площадок у автобусных остановок, площадок отдыха, пунктов весового контроля и учёта движения, а на участках до-

рог, проходящих через населённые пункты, и поверхность тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек следует содержать в чистоте, очищать от пыли, грязи, посторонних предметов и материалов.

### 13. Значения показателей повреждения дороги

Показатели состояния конструктивных элементов дорог	Допустимые значения для дорог с интенсивностью движения, авт/сут, приведённых к легковому автомобилю				
	более 6000	2000...6000	1000...2000	200...1000	менее 200
<i>ПРОЕЗЖАЯ ЧАСТЬ (включая используемые съезды)</i>					
Повреждения (выбоины) размером не более 15×60×5 см, площадью м <sup>2</sup> /на 1000 м <sup>2</sup> покрытия:					
а) летом	0,3	1,0	1,5	2,0	2,5
б) весной	1,5	3,0	4,5	6,0	7,0
в) зимой	1,5	3,0	4,5	6,0	7,0
Отдельные раскрытые необработанные трещины на покрытии шириной >5 мм, п.м./на 1000 м <sup>2</sup>	10	20	30	40	40
Наличие необработанных мест выпотевания битума, м <sup>2</sup> на 1000 м <sup>2</sup> покрытия	7	10	15	20	25
Наличие полос загрязнения у кромок покрытия шириной до 0,5 м, площадь в % от общей площади покрытия не более	Нет	3	5	8	10
<i>ЗЕМЛЯНОЕ ПОЛОТНО</i>					
Наличие отдельных повреждений, просадок и застоя воды на обочинах и разделительной полосе (в весенний период):					
а) укреплённых:					
– площадь, м <sup>2</sup> /1000 м <sup>2</sup> покрытия	до 0,3 (1,5)	1,0 (3,0)	1,5(3,5)	2,0(6,0)	2,5(7,0)
– глубиной, см	до 3	до 3	до 4	до 4	до 4
б) неукреплённых:					
– площадь, м <sup>2</sup> /1000 м <sup>2</sup> покрытия	5,0	7,0	10,0	12,0	15,0
– глубиной, см	до 3	до 3	до 4	до 4	до 4
Примечание. В скобках даны значения для весеннего периода.					

На поверхности неукреплённых обочин и разделительной полосы нельзя допускать наличия древесно-кустарниковой растительности и травяного покрова более 15 см.

В полосе отвода дорог, проходящих в IV–V дорожно-климатических зонах, а также на участках дорог, проходящих по лесным массивам в остальных дорожно-климатических зонах, допускается наличие древесно-кустарниковой растительности при условии обеспечения нормативной видимости.

Необходимо, чтобы система и устройства дренирования, сбора и отвода поверхностных и грунтовых вод (водоотводные каналы, кюветы, водосбросы, водобойные колодцы и др.) постоянно находились в работоспособном состоянии и обеспечивали эффективный отвод воды от дороги.

Отдельные нарушения профиля водоотводных канав по длине, снижающие их пропускную способность более чем на 20%, допускаются суммарно до 10% от протяжённости обследуемого участка на дорогах I – III категорий и 20% на дорогах IV–V категорий.

Неорганизованные (несанкционированные) примыкания к дорогам всех категорий не разрешаются. Допускается наличие на автомобильных дорогах с интенсивностью менее 1000 авт/сут временных технологических съездов, проходящих по сельскохозяйственным угодьям для использования сельскохозяйственной техники, а также на участках, проходящих по лесным массивам для использования при пожарах.

Основными параметрами и характеристиками, определяющими транспортно-эксплуатационные показатели искусственных сооружений, являются: габариты и углы перелома продольного профиля проезжей части и тротуаров, грузоподъёмность, состояние ограждающих конструкций безопасности, состояние водного потока под сооружением, техническое состояние элементов конструкций мостовых сооружений и водопропускных труб, тоннелей и других искусственных сооружений на автомобильных дорогах, состояние и работоспособность водоотвода на сооружениях, а также состояние дорожных и навигационных знаков.

Следует обеспечивать соответствие габаритов приближения мостовых и других искусственных сооружений по ширине категории дороги, на которой они расположены, с учётом ширины полос движения и полос безопасности согласно требованиям СНиП 2.05.03–84. Мосты и трубы. Госстрой СССР, 1996 (табл. 14).

Когда фактический габарит на мостовых сооружениях не соответствует требованиям указанного СНиП, согласно ОДН 218.0.017–2003, перед сооружением устанавливают соответствующие дорожные знаки

ограничения скорости движения в зависимости от интенсивности потока с учётом углов перелома продольного профиля согласно требованиям норм.

Перед эксплуатируемыми сооружениями, имеющими подмостовой габарит менее 5,0 м и 4,5 м, устанавливают дорожные знаки ограничения высоты и устраивают перед сооружением на расстоянии 20...30 м габаритные ворота.

Необходимо, чтобы грузоподъёмность искусственных сооружений соответствовала нормативным нагрузкам, принятым в действующих нормах на проектирование или проекту сооружения.

Согласно СНиП 2.05.03–84\* необходимо обеспечивать соответствие грузоподъёмности мостовых сооружений нормативным нагрузкам не ниже А11 и НК80 на дорогах всех категорий, кроме деревянных мостов на дорогах V категории, где допускается нагрузка А8 и НГ60.

Грузоподъёмность мостовых сооружений, рассчитанных и построенных по ранее действовавшим нормам или имеющих дефекты, её

#### 14. Значение габаритов мостов

Категория дороги	Общее число полос движения	Габарит	Ширина, м	
			полосы безопасности	проезжей части
I	8	$G-(17 + C + 17)$ 2 (Г-19)	2	15×2
I	6	$G-(13,25 + C + 13,25)$ 2 (Г-15,25)	2,0	11,25×2
I	4	$G-(9,5 + C + 9,5)$ 2 (Г-11,5)	2,0	7,5×2
II	2	Г-11,5	2,0	7,5
III	2	Г-10	1,5	7,0
IV	2	Г-8*	1,0	6,0
V	1	Г-6,5**	1,0	4,5
V	1	Г-4,5	0,5	3,5

Примечание:

1. \* Для деревянных мостов (кроме мостов из клеёной древесины) – допускается применять габарит Г-7.

2. \*\* то же Г-6

3. В графе «Габарит» над чертой указаны габариты мостов при отсутствии ограждений на разделительной полосе, под чертой – при наличии ограждений или при разделительных пролётных строениях под каждое направление движения. С – ширина разделительной полосы.

снижающие, устанавливается в классах нагрузки АК и НК по результатам их обследования и соответствующего перерасчёта согласно нормативным документам. Перед такими сооружениями устанавливаются соответствующие дорожные знаки «Ограничение массы» или знак 3.12 «Ограничение осевой нагрузки» для пропуска неконтролируемых грузов.

Величина «массы» или давления на ось указывается в паспорте или в карточке мостового сооружения по вычисленным значениям допустимых эталонных нагрузок.

Необходимо, чтобы мостовой переход или водопропускная труба обеспечивали пропуск водного потока с расчётной вероятностью превышения согласно СНиП 2.05.03–84.

Рекомендуется, чтобы система водоотвода на искусственных сооружениях обеспечивала быстрый отвод дождевых вод с конструкций за счёт эффективной работы водоотводных трубок, лотков и соответствующих уклонов на горизонтальных поверхностях элементов сооружений. При этом поперечные и продольные уклоны покрытия проезжей части, а также уклоны горизонтальных поверхностей других элементов находились в пределах, рекомендуемых указанным СНиП.

При ремонте следует обеспечивать соответствие ограждений безопасности и перил на сооружениях требованиям ГОСТ по прочности, высоте и непрерывности.

Высота перил устанавливается не менее 110 см. Высота ограждений безопасности для сооружений на магистральных дорогах принимается согласно указаниям табл. 15. На дорогах Iб – III категорий высота барьерных ограждений принимается не менее 0,75 м, IV–V категорий на опасных по условиям движения участках – 0,75 м, прочих – 0,6 м.

Необходимо, чтобы тротуары на мостах и путепроводах обеспечивали безопасный пропуск пешеходов. Лестничные сходы выполняются шириной не менее 0,75 м и высотой ступенек не более 0,2 м, с перилами. Их устраивают на подходах к искусственным сооружениям с одной стороны насыпи на обоих концах мостового сооружения при насыпях высотой 4 м и более. Высота перил лестничных сходов принимается не менее 1,1 м.

Плавсредства паромных переправ и плавучие опоры наплавных мостов выполняют согласно нормативным документам, соответственным, речного или морского судоходства.

На мостах через судоходные реки навигационные знаки устанавливают согласно нормам речного судоходства.

Необходимо, чтобы все конструкции искусственных сооружений имели прочность и деформативность по действующему СНиП 2.05.03–84.

## 15. Значения высоты ограждений

Условия движения на дороге*	Минимальные высоты ограждений, м	
	при наличии тротуаров и служебных проходов	при отсутствии тротуаров и служебных проходов
Лёгкие	0,9	1,1
Затруднённые	1,1	1,3
Опасные	1,1	1,5

\* Примечания:

1. К лёгким условиям движения относят: кривую в плане, радиусом не менее 2000 м, продольные уклоны на мостовых сооружениях и подходах не более 30%, уровни загрузки не более 30%.

2. К затруднённым условиям относят: кривую в плане, радиусом от 1000 м до 2000 м и уровень загрузки дороги более 30%.

3. К опасным условиям движения относят: кривую в плане, радиусом менее 1000 м, уклоны более 30 % и уровень загрузки более 50%.

Тоннели длиной более 300 м следует комплектовать противопожарными средствами по согласованию с ГУПО МЧС России с учётом вероятности пожара и местных условий.

Необходимо, чтобы в период проведения ремонтных работ (в часы минимальной интенсивности движения) система вентиляции обеспечивала возможность удаления вредных веществ до уровня ПДК, а освещённость верха покрытия проезжей части тоннеля поддерживалась не менее 30 лк, перепад яркости на соседних участках тоннеля не превышал 1:3.

В соответствии с требованиями деятельности дорожных и коммунальных служб, на них возлагаются следующие обязанности:

- государственный учёт, инвентаризация и паспортизация автомобильных дорог и дорожных сооружений, учёт движения, создание и развитие банка данных о состоянии дорог и мостов;

- обеспечение требуемого технического уровня и эксплуатационного состояния дорог и дорожных сооружений, безопасности движения транспорта и пешеходов;

- организация работ по содержанию и ремонту, архитектурному оформлению и благоустройству дорог;

- содержание в постоянной исправности и обеспечение эффективного использования основных фондов, предназначенных для эксплуатации автомобильных дорог;

– принятие необходимых мер по предотвращению перерывов и ограничений движения, сезонных деформаций и разрушений дорог и искусственных сооружений, по ликвидации последствий стихийных бедствий, своевременной информации участников движения и заинтересованных организаций об условиях движения на дорогах;

– обеспечение совместно с соответствующими органами охраны дорог и дорожных сооружений контроля за соблюдением Правил пользования и охраны автомобильных дорог и дорожных сооружений;

– обеспечение мероприятий по созданию здоровых и безопасных условий труда в подразделениях дорожной службы.

Ремонт и содержание автомобильных дорог осуществляется дорожными подразделениями, а также привлекаемыми в отдельных случаях на основе конкурсов (подрядных торгов) другими специализированными организациями.

Обеспечение сохранности дорог включает в себя комплекс мероприятий по предупреждению преждевременного разрушения и износа проезжей части, земляного полотна, искусственных сооружений и обустройства дорог, а также по сохранению их текущего транспортно-эксплуатационного состояния. Для обеспечения этого органы управления дорогами выдают разрешения на пропуск тяжеловесных автотранспортных средств (кроме международного автомобильного сообщения), организуют и обеспечивают безопасность в соответствии с положениями действующей «Инструкции по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации».

Для пресечения фактов нарушения на дорогах службой весового контроля создаются постоянные посты весового контроля (СПВК), работа которых осуществляется в соответствии с Регламентом их производственной деятельности. Служба весового контроля входит в структуру Федерального органа исполнительной власти в области дорожного хозяйства или органов управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации.

В целях обеспечения безопасности движения перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов через населённые пункты осуществляется в период наименьшей интенсивности движения, а на автомобильных дорогах вне населённых пунктов в светлое время суток. В тёмное время суток по дорогам вне населённых пунктов, а также при интенсивном движении в светлое время суток, перевозка допускается только при условии сопровождения груза автомобилями ГИБДД.

Пункты весового контроля (СПВК) выявляют и пресекают факты движения без разрешения тяжеловесных транспортных средств, чья масса и осевые нагрузки превышают нормативные или допустимые в

период временного ограничения движения. В случае выявления фактов несанкционированного проезда или нарушения правил проезда тяжеловесного автотранспортного средства, отклонения его движения от разрешённого маршрута или превышения им разрешённых масс или осевых нагрузок, работники СПВК составляют акт о выявленных нарушениях и информируют о них подразделения ГИБДД МВД России, РТИ Минтранса России и по подчинённости орган управления автодорогой.

Органы, осуществляющие управление автомобильными дорогами в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог:

- устанавливают начало и окончание периода временного ограничения движения на обслуживаемой сети автомобильных дорог в расчётный период (весной) года;

- оповещают через средства массовой информации заинтересованные предприятия, учреждения и частных лиц о порядке введения временного ограничения движения по обслуживаемой сети автомобильных дорог;

- выдают специальные пропуска для движения транспортных средств;

- организуют контроль за проездом транспортных средств, а также установкой необходимых дорожных знаков.

Ограничение движения не распространяется на автотранспортные средства, осуществляющие перевозки пассажиров, международные перевозки грузов по межправительственным соглашениям, а также грузов, связанных с жизнеобеспечением соответствующих регионов, предотвращением или ликвидацией последствий чрезвычайных ситуаций. Ограничение движения не распространяется также на автотранспортные средства, чьи осевые нагрузки не превышают допустимые по условиям прочности дорожных одежд в расчётный период года.

Величины допустимых осевых нагрузок автотранспортных средств (в том числе со двоянными и строеными осями) для различных коэффициентов прочности  $K_{пр}$  дорожных одежд (при  $K_{пр} < 1$ ) определяют путём умножения величины нормативной осевой нагрузки на соответствующий поправочный коэффициент табл. 16. Нормативная осевая нагрузка на одиночную, двоянную и строенную оси определяется действующими нормативно-правовыми актами.

Для проезда по искусственным сооружениям тяжеловесных автотранспортных средств, параметры которых превышают значения, указанные на дорожных знаках 3.11 и 3.12, но не превышают допустимые значения для пропуска специальных одиночных нагрузок по табл. 17, необходимо иметь специальное разрешение установленного порядка.



Если транспортное средство имеет параметры, превышающие значения табл. 17, до выдачи разрешения необходимо выполнить ряд мероприятий по выявлению возможности и условий его пропуска по сооружению: обследование (при необходимости – испытание), расчёты и т.д.

Государственный учёт и паспортизацию автомобильных дорог проводят согласно Инструкции с целью получения данных о наличии дорог и дорожных сооружений, их протяжённости и техническом состоянии для рационального планирования работ по дальнейшему развитию дорожной сети, реконструкции, ремонту и содержанию эксплуатируемых дорог.

### 16. Значения поправочных коэффициентов

Коэффициент прочности дорожной одежды (больше или равно)	Величина поправочного коэффициента к нормативной осевой нагрузке по типу дорожной одежды		
	капитальный	облегчённый	переходный
0,95	0,90	0,90	0,80
0,92	0,80	0,70	0,70
0,90	0,70	0,70	0,70
0,80	0,70	0,70	0,70
0,50...0,70	0,50	0,50	0,50

### 17. Значения допустимых нагрузок

Нормативная нагрузка на мостовое сооружение	Допустимая нагрузка		
	общая масса, т	нагрузка на ось, т	база, м
АК-11, Н-30, НК-80	не более 80	не более 20,0	не менее 3,6
Н-18 и НК-80	не более 80	не более 20,0	не менее 3,6
АК-8, Н-13, НГ-60	не более 60	не более 16,0	не менее 5,0
Н-10 и НГ-60	не более 60	не более 9,5* не более 12,0	не менее 5,0
Н-8 и НГ-30	не более 30	не более 7,6*	не менее 4,0

\* Значение осевой нагрузки относится к случаям движения по деревянным мостам.

Государственному учёту и паспортизации подлежат все автомобильные дороги общего пользования. Учёт и паспортизацию проводят по каждой автомобильной дороге в отдельности, руководствуясь действующими требованиями.

Единовременный (сплошной) государственный учёт и паспортизацию автомобильных дорог проводят по распоряжению Российского Федерального дорожного органа организации и подразделения, подведомственные органам управления, за счёт ассигнований, выделяемых на ремонт и содержание дорог и дорожных сооружений.

Техническому учёту подлежат элементы дороги: полоса отвода, придорожная полоса, земляное полотно, проезжая часть, искусственные сооружения, дорожные инженерные устройства, обстановка и озеленение дорог, здания дорожной службы и здания автотранспортной службы, находящиеся на балансе органа управления дороги.

На основании материалов, представленных дорожными организациями, по каждой дороге составляются паспорт и сводная ведомость, а также ведомости наличия и технического состояния зданий и сооружений.

Целью инвентаризации является получение данных о наличии и состоянии федерального имущества и имущества субъектов Федерации, находящихся в оперативном управлении Российского федерального дорожного органа или органов управления дорогами субъектов Федерации, а также создание условий для организации информационной системы по оперативному учёту наличия, состояния, использования и движения указанного имущества. По результатам инвентаризации также корректируется существующий либо составляется новый паспорт автомобильной дороги.

Инвентаризация федеральных автомобильных дорог и их имущества проводится на основании постановления Правительства Российской Федерации и соответствующего приказа Российского федерального дорожного органа.

Приказом о подготовке и проведении инвентаризации создаётся Центральная инвентаризационная комиссия, утверждается её состав, указываются сроки её проведения, перечень инвентаризируемых дорог, источник финансирования работ по инвентаризации, утверждается форма отчётных баз данных (если в них произошли изменения), организации, в которые сдаются заполненные базы данных (на бумажных и магнитных носителях), организации, отвечающие за формирование и ведение соответствующего банка данных и порядок приёмки результатов работы по инвентаризации.

Инвентаризационные комиссии создаются в каждом федеральном управлении автодорог, управлении автомагистралей, территориальном органе управления федеральными автодорогами, в органах управления дорогами субъектов Федерации.

Работы по государственному учёту, паспортизации и инвентаризации выполняются органами управления дорог, которые представля-

ют в Российский Федеральный дорожный орган информацию по типовым отчётным формам и несут ответственность за достоверность и полноту представленных отчётных данных. К проведению технического учёта, паспортизации и инвентаризации могут привлекаться на договорной основе научно-исследовательские, проектно-изыскательские, учебные и другие специализированные организации, имеющие лицензии на проведение подобных работ.

*Повышение безопасности движения в неблагоприятных погодноклиматических условиях*

Мероприятия, направленные на снижение аварийности с учётом погодноклиматических условий, рекомендуется выбирать на основе анализа графика сезонных коэффициентов безопасности и аварийности.

В районах с длительным зимним периодом при установке ограждений на участках дорог, не защищённых от снежных заносов, просвет между нижним краем балки ограждения и поверхностью обочин рекомендуется принимать не менее 0,4, в целях предотвращения отложения снега.

Для устранения помех снегоочистке в районах с длительным зимним периодом используются съёмные направляющие столбики.

В районах с длительным зимним периодом на пересечениях в одном уровне с направляющими островками целесообразно устраивать разметку проезжей части или устанавливать съёмные направляющие устройства взамен возвышающихся бордюров.

Для предотвращения образования около кромок покрытия ледяных и снежных наростов, а также загрязнения проезжей части рекомендуется устраивать краевые укрепленные полосы и укреплять обочины.

На участках дорог I, II категорий, где предусматривается установка ограждений, в районах со снежными зимами обочины рекомендуется укреплять на всю ширину для лучшего переноса снега.

Разделительные полосы следует устраивать без бордюра. Их профиль должен быть плавным, без резких возвышений. Целесообразно устройство вогнутого профиля разделительной полосы.

Для предотвращения дорожно-транспортных происшествий из-за заносов автомобилей на ледяных полосах наката в местах торможения целесообразно избегать устройства примыканий и пересечений в одном уровне на участках подъёмов и спусков с уклоном более 30.

В целях обеспечения видимости главной дороги с примыкающей для районов с длительным снежным периодом не рекомендуется устраивать пересечения и примыкания на вершинах выпуклых вертикальных кривых.

При разработке мероприятий по повышению безопасности движения в периоды года с неблагоприятными погодными условиями основное внимание рекомендуется уделять:

- поддержанию ровности и высоких сцепных качеств покрытий в периоды их сильного увлажнения и загрязнения грунтом, заносимым с прилегающих дорог и неукреплённых обочин;
- обеспечению эффективного ориентирования водителей в направлении дороги в период туманов и снегопадов;
- обеспечению движения с достаточно высокими скоростями в период снегопадов путём патрульной снегоочистки;
- своевременному обеспечению информацией водителей о направлении объездов в период распутицы и закрытии отдельных участков при вскрытии пучин;
- обеспечению информацией о возможности проезда через подтопляемые мосты в период паводка;
- обозначению участков, которые могут быть особо опасными в осенне-зимний период года;
- использованию дополнительной информации о безопасных режимах движения по участкам с частыми туманами и сильными ветрами.

Особое внимание уделяется содержанию дорог и обеспечению безопасности движения в неблагоприятные осенне-весенние и зимние периоды года во время дождей, метелей и гололёда.

Рекомендуется систематически измерять коэффициент сцепления покрытий, в первую очередь, на опасных участках. При резком снижении коэффициента сцепления до значений, опасных для движения, ограничивают скорость движения во время дождя путём установки знака «Ограничение максимальной скорости» с дополнительной табличкой «Влажное покрытие». Знаки временного ограничения скорости устанавливаются также в местах загрязнения покрытий или образования на них снежного наката, гололёда.

Все дорожно-эксплуатационные службы обязаны регулярно и своевременно получать прогнозы погоды, на основе которых планируются профилактические и организационные мероприятия, обеспечивающие безопасность и удобство движения.

В свою очередь, дорожные службы передают информацию в местные радио- и телецентры о транспортной загрузке и состоянии дорог, расстоянии метеорологической видимости.

Согласно Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП Российской Федерации) от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ предусмотрена следующая ответственность за нарушение норм пользования автомобильными дорогами:

Статья 11.21. Нарушение правил использования полосы отвода и придорожных полос автомобильной дороги

1. Загрязнение полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог, распашка земельных участков, покос травы, осуществление рубок и повреждение лесных насаждений и иных многолетних насаждений, снятие дёрна и выемка грунта, за исключением работ по содержанию полос отвода автомобильных дорог или по ремонту автомобильных дорог, их участков, выпас животных, а также их прогон через автомобильные дороги вне специально установленных мест, согласованных с владельцами автомобильных дорог, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере до трёхсот рублей.

2. Использование водоотводных сооружений автомобильной дороги для стока или сброса вод; выполнение в границах полосы отвода автомобильной дороги, в том числе на проезжей части автомобильной дороги; работ, связанных с применением горючих веществ, а также веществ, которые могут оказать воздействие на уменьшение сцепления колёс транспортных средств с дорожным покрытием; выполнение в границах полосы отвода автомобильной дороги работ, не связанных со строительством, с реконструкцией, капитальным ремонтом, ремонтом и содержанием автомобильной дороги, размещением объектов дорожного сервиса; размещение в границах полосы отвода автомобильной дороги зданий, строений, сооружений и других объектов, не предназначенных для обслуживания автомобильной дороги, строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильной дороги и не относящихся к объектам дорожного сервиса; установка в границах полосы отвода автомобильной дороги рекламных конструкций, не соответствующих требованиям технических регламентов и(или) нормативным правовым актам Российской Федерации о безопасности дорожного движения, информационных щитов и указателей, не имеющих отношения к обеспечению БДД или осуществлению дорожной деятельности, прокладка или переустройство инженерных коммуникаций в границах полосы отвода автомобильной дороги без заключения или с нарушением договора с владельцем автомобильной дороги; строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт пересечений автомобильных дорог с другими автомобильными дорогами и примыканий автомобильных дорог к другим автомобильным дорогам, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт примыканий объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам, прокладка или переустройство инженерных коммуникаций в границах придорожных полос автомобильной дороги, строительство, реконструкция объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса,

установка рекламных конструкций, информационных щитов и указателей в границах придорожных полос автомобильной дороги без согласования с владельцем автомобильной дороги влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей; на должностных лиц – от трёх до пяти тыс. р.; на юридических лиц – 50...80 тыс. р.

Статья 11.22. Нарушение землепользователями правил охраны автомобильных дорог или дорожных сооружений

Неисполнение землепользователями участков, прилегающих к полосам отвода автомобильных дорог, в пределах населённых пунктов на дорогах федерального значения обязанностей по устройству, ремонту или регулярной очистке пешеходных дорожек или переходных мостиков в границах, закреплённых за ними участков либо обязанностей по содержанию в технически исправном состоянии и чистоте выездов с закреплённых участков или с подъездных путей на автомобильную дорогу общего пользования, включая переездные мостики, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере от ста до трёхсот рублей; на должностных лиц – от трёхсот до пятисот рублей; на юридических лиц – от трёх до пяти тыс. р.

В соответствии с Федеральным законом от 06.04.2011 № 68-ФЗ с 1 января 2013 г. глава 12 будет дополнена статьей 12.21.3 следующего содержания:

Статья 12.21.3. Несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешённую максимальную массу свыше 12 т

1. Движение транспортного средства, имеющего разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн, по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения без внесения платы в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения таким транспортным средством, если такая плата является обязательной, влечёт наложение административного штрафа на водителя указанного транспортного средства в размере пяти тысяч рублей; на должностных лиц, ответственных за движение указанного транспортного средства, – сорока тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – сорока тысяч рублей; на юридических лиц – четырёхсот пятидесяти тысяч рублей.

2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за движение указанного транспортного средства, в размере пятидесяти тысяч

рублей; на индивидуальных предпринимателей – пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – одного миллиона рублей.

Статья 12.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути

1. Пересечение железнодорожного пути вне железнодорожного переезда, выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде влечёт наложение административного штрафа в размере пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от трёх до шести месяцев.

2. Нарушение правил проезда через железнодорожные переезды, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере 100 р.

3. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок один год.

Статья 12.11. Нарушение правил движения по автомагистрали

1. Движение по автомагистрали на транспортном средстве, скорость которого по технической характеристике или по его состоянию менее 40 км/ч, а равно остановка транспортного средства на автомагистрали вне специальных площадок для стоянки влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере 100 р.

2. Движение на грузовом автомобиле с разрешённой максимальной массой более 3,5 т по автомагистрали далее второй полосы, а равно учебная езда по автомагистрали влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере 100 р.

3. Разворот или въезд транспортного средства в технологические разрывы разделительной полосы на автомагистрали либо движение задним ходом по автомагистрали влечёт наложение административного штрафа в размере от 300 до 500 р.

Статья 12.21.1. Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов

1. Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов без специального разрешения и специального пропуска в случае, если получение такого пропуска обязательно, а равно с отклонением от указанного в специальном разрешении маршрута движения влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере 2...2,5 тыс. р. или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – 15...20 тыс. р.; на юридических лиц – 400...500 тыс. р.

2. Перевозка крупногабаритных грузов с превышением габаритов, указанных в специальном разрешении более чем на 10 см влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи пятисот до двух тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от двух до четырёх месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – 10...15 тыс. р.; на юридических лиц – 250...400 тыс. р.

3. Перевозка тяжеловесных грузов с превышением разрешённых максимальной массы или нагрузки на ось, указанных в специальном разрешении более чем на 5%, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи пятисот до двух тысяч рублей; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – 10...15 тыс. р.; на юридических лиц – 250...400 тыс. р.

3.1. Предоставление грузоотправителем недостоверных сведений о массе и габаритах груза, если это повлекло нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере пяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – 10...15 тыс. р.; на юридических лиц – 250...400 тыс. р.

4. Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, за исключением случаев, предусмотренных частями 1 – 3 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – 5...10 тыс. р.; на юридических лиц – 150...250 тыс. р.

5. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками, запрещающими движение транспортных средств, в том числе составов транспортных средств, общая фактическая масса которых либо нагрузка на ось которых превышает указанные на дорожном знаке, если движение таких транспортных средств осуществляется без специального разрешения, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере 2...2,5 тыс. р.

Статья 12.21.2. Нарушение правил перевозки опасных грузов

1. Перевозка опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов, специального разрешения, согласованного маршрута перевозки или аварийной карточки системы информации об опасности, предусмотренных правилами перевозки опасных грузов, а равно перевозка опасных грузов на транспортном средстве, конструкция которого не соответствует требованиям правил перевозки опасных грузов или на котором отсутствуют элементы системы информации об



опасности либо оборудование или средства, применяемые для ликвидации последствий происшествия при перевозке опасных грузов, либо несоблюдение условий перевозки опасных грузов, предусмотренных указанными правилами, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере 2...2,5 тыс. р. или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – 15...20 тыс. р.; на юридических лиц – 400...500 тыс. р.

2. Нарушение правил перевозки опасных грузов, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере 1...1,5 тыс. р.; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – 5...10 тыс. р.; на юридических лиц – 150...200 тыс. р.

Статья 12.34. Несоблюдение требований по обеспечению БДД при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений

Несоблюдение требований по обеспечению БДД при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, запрещению или ограничению дорожного движения на отдельных участках дорог в случае, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, в размере от 2...3 тыс. р.; на юридических лиц – 20...30 тыс. р.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Назовите рекомендуемую величину загрузки дорог движением.
2. Какие Вы знаете допустимые ограничения движения?
3. Какими показателями безопасности движения оценивается степень соответствия состояния дорог?
4. Какими параметрами и характеристиками определяется транспортно-эксплуатационное состояние дороги?
5. Объясните показатели продольной ровности, шероховатости и колеяности дорог.
6. Объясните соответствие габаритов приближения мостовых и других искусственных сооружений по ширине категории дороги, на которой они расположены, с учётом ширины полос движения и полос безопасности.
7. Объясните соответствие ограждений безопасности и перил на сооружениях требованиям ГОСТ по прочности, высоте и непрерывности.

8. Дайте характеристику деятельности дорожных и коммунальных служб.

9. Объясните, как обеспечивается сохранность автомобильных дорог.

10. Объясните величины допустимых осевых нагрузок автотранспортных средств (в том числе со сдвоенными и строенными осями) для различных коэффициентов прочности дорожных одежд.

11. Как повысить безопасность движения в неблагоприятных погодных-климатических условиях?

12. Какая ответственность предусмотрена за нарушение норм пользования автомобильными дорогами согласно Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП Кодексу Российской Федерации) от 30.12.2001 № 195-ФЗ:

- нарушение правил использования полосы отвода и придорожных полос автомобильной дороги;
- нарушение землепользователями правил охраны автомобильных дорог или дорожных сооружений;
- нарушение правил движения через железнодорожные пути;
- нарушение правил движения по автомагистрали;
- нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- нарушение правил перевозки опасных грузов;
- несоблюдение требований по обеспечению БДД при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений.

#### 5.5. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, СУБЪЕКТЫ И ОБЪЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ, ПОРЯДОК И МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОБУСТРОЙСТВЕ, СОДЕРЖАНИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

Организация движения по железнодорожным переездам преследует цель обеспечить максимальную защиту участников движения от вовлечения в ДТП, минимальные задержки транспортных средств и максимальное удобство передвижения водителей, машинистов и пассажиров транспортных средств через переезд. Основными направлениями повышения безопасности движения на переездах являются:

- ликвидация малолетних переездов;
- соблюдение действующих норм проектирования и эксплуатации железных и автомобильных дорог в зонах устройства переездов;
- совершенствование технического оснащения переездов;
- строительство пересечений в разных уровнях вместо переездов.

Ликвидацию малодеятельных переездов рекомендуется выполнять:

– путём укорачивания или полной разборки веток железных дорог, проложенных к предприятиям, прекратившим своё существование, резко сократившим проектные мощности или изменившим характер производства, а также к предприятиям, доставку грузов на которые и вывоз от них готовой продукции можно переложить на автомобильный транспорт;

– путём прекращения движения по автомобильной дороге, проложенной к малодеятельному переезду, с переводом движения на соседние переезды, имеющие резервы пропускной способности, или на пересечения в разных уровнях.

Наиболее важные требования безопасности движения на переездах являются:

– переезды должны располагаться преимущественно на прямых участках железных и автомобильных дорог вне пределов выемок, мест, где не обеспечиваются удовлетворительные условия видимости, вне станций и путей маневрирования подвижного состава железных дорог;

– пересечение железных дорог автомобильными дорогами должно осуществляться преимущественно под прямым углом, но допускается минимальный угол пересечения  $60^\circ$ ;

– ширина настила на переезде должна быть равна ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6,0 м на протяжении 200 м в обе стороны от переезда;

– на железнодорожных переездах без дежурных водителям автотранспортных средств, находящихся на удалении более 50 м от ближнего рельса, должно быть обеспечено следующее расстояние видимости приближающегося с любой стороны поезда:

Скорость движения поезда, км/ч	121...140	81...120	41...80	26...40	25 и менее
Расстояние видимости поезда, м, не менее	500	400	250	150	100

– при проектировании вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог общего пользования и подъездных дорог к промышленным предприятиям на переездах должна быть обеспечена видимость, при которой водитель автомобиля, находящегося от переезда на расстоянии не менее расстояния видимости для остановки автомобиля, мог видеть приближающийся к переезду поезд не менее чем за 400 м, а машинист приближающегося поезда мог видеть середину переезда на расстоянии не менее 1000 м.

При интенсивностях движения по автомобильной и железной дорогам соответственно от 1000 авт/сут до 4000 авт/сут и от 10 до 150 поездов/сут рекомендуется устраивать дополнительные полосы на автомобильной дороге (до и после переезда) для движения через переезд по двум полосам движения в каждом направлении. Длину дополнительных полос рекомендуется назначать не менее указанной в табл. 18

Ширину дополнительных полос проезжей части принимают 3,75 м на дорогах I–II технических категорий и 3,5 м – на дорогах III категории. Подходы автомобильных дорог IV и V категорий к переезду, расположенному в конце спусков, на протяжении 50 м проектируются с продольным уклоном не более 30. На дорогах других категорий длину этих подходов следует назначать по табл. 19 с учётом необходимости размещения очередей, стоящих перед переездом автомобилей.

Кривые в плане радиусом менее 200 м располагают на расстоянии не менее 100 м от переезда (при угле поворота от 15 до 45°).

При невозможности обеспечения требования видимости на подходах к переездам вводится ограничение скорости движения автомобилей или поездов с учётом расстояния видимости приближающегося к переезду поезда:

Расстояние видимости, м	50...100	101...200	201...400
Допустимая скорость движения автомобиля, км/ч	40	50	60

При расстоянии видимости менее 50 м на автомобильной дороге перед переездом устанавливаются знаки 2.5 «Движение без остановки запрещено».

Техническое оснащение железнодорожных переездов всех категорий призвано обеспечивать:

### 18. Значения длины дорожных полос

Интенсивность движения по железной дороге, поездов/сут	Интенсивность движения по автомобильной дороге, авт/сут			
	1000	1000...2000	2000...3000	3000...4000
	Длина дополнительной полосы перед железнодорожным переездом (в числителе) и после переезда (в знаменателе), м			
10...25	–	60...80	100...120	150...170
		150...180	220...250	270...300
26...50	60...80	80...100	120...150	170...200
	120...150	180...200	250...300	300...350
51...100	–	90...110	150...180	–
		220...230	280...300	
101...150	90...110	120...150	–	–
	220...250	250...300		

## 19. Значения длины участков с уклоном не более 30 промилле

Интенсивность движения по железной дороге, поездов/сут	Интенсивность движения по автомобильной дороге, авт/сут					
	1000...2000	3000	4000	5000	6000	7000
	Длина участка подхода с уклоном не более 30, м					
10	50	75	100	125	150	175
25	75	125	150	175	220	250
50	75	150	175	200	225	250
75	75	175	220	250	270	300

– безопасный поочерёдный пропуск автомобилей и поездов через переезд с предоставлением преимущества в движении подвижному составу железных дорог;

– своевременное предупреждение водителей автомобилей о закрытии переезда, а машинистов – о сигналах автоматической световой сигнализации на переезде;

– минимальные задержки автомобилей в пути;

– удобство проезда через переезд для водителей автомобилей и машинистов поездов.

К железнодорожным переездам I–II категорий могут предъявляться дополнительные требования по их техническому оснащению:

– снижать опасность столкновения поезда с возникшим на переезде препятствием;

– улучшать условия видимости на переезде железнодорожных рельс, настила, обстановки дороги и транспортных средств в тёмное время суток;

– обеспечивать надёжность защиты переезда от несанкционированных въездов на него автомобилей в объезд шлагбаумов;

– сводить к минимуму продолжительность закрытого состояния переезда.

Снижение опасности столкновения поезда с возникшим на переезде препятствием рекомендуется обеспечивать автоматическим пере-

ключением ближайших к переезду железнодорожных светофоров на запрещающие показания с помощью детекторов препятствий или по сигналам дежурных. Улучшение условий видимости на переездах в тёмное время суток целесообразно обеспечивать установкой вблизи от железнодорожных путей мачт освещения со светильниками в соответствии с нормами, регламентируемыми «Инструкцией по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России».

Строительство пересечений железных и автомобильных дорог в разных уровнях следует предусматривать на основе технико-экономических обоснований, учитывающих кроме основных затрат потери от ДТП на переездах и задержки автомобилей в пути.

При проектировании вновь строящихся и реконструируемых дорог пересечения автомобильных дорог I – III категорий с железными дорогами предусматриваются в разных уровнях. Пересечения автомобильных дорог IV и V категорий с железными дорогами должны проектироваться в разных уровнях в соответствии с п. 5.16 СНиП 2.05.02–85.

Защиту переезда от несанкционированных проникновений автотранспортных средств рекомендуется обеспечивать размещением в толще дорожной одежды автомобильной дороги у шлагбаумов со стороны автомобильной дороги устройств ограждения переезда, крышки которых автоматически поднимаются или опускаются при его закрытии или открытии, или установкой двух автоматических шлагбаумов (входного или выходного) с каждой стороны переезда для перекрытия всей ширины проезжей части, с задержкой опускания выходных шлагбаумов по отношению к опусканию входных. Эти устройства целесообразно применять на переездах, обслуживаемых дежурным работником и оборудованных автоматической светофорной сигнализацией с автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами, в первую очередь, на участках со скоростным движением поездов, а также на участках с интенсивным движением пассажирских и пригородных поездов, где имеют место продолжительное закрытие переездов и значительные задержки автотранспортных средств.

Уменьшение продолжительности закрытого состояния переезда обеспечивается применением переездного автоматического комплекса устройств (ПАКУ), позволяющего решать задачу оптимизации продолжительности закрытого состояния переезда путём расчёта времени подачи извещения для закрытия переезда в зависимости от расстояния до приближающегося поезда, его скорости и с учётом его возможного ускоренного движения. Переездной автоматический комплекс уст-

ройств может применяться для дополнительного оборудования переездов, обслуживаемых дежурными, на участках с изолированными рельсовыми путями, в первую очередь, на участках железных дорог, где поезда имеют значительный разброс скоростей или при наличии вблизи от переезда остановочных платформ, а также на подходах к станциям.

Перечень мероприятий по повышению безопасности движения на железнодорожных переездах включает следующие виды работ.

1. Вырубка кустарника и деревьев, разборка заборов и строений, срезка откосов выемок для улучшения видимости на переезде, а также устранение возможностей объезда шлагбаума по придорожной территории.

2. Установка отсутствующих дорожных знаков, габаритных ворот, сигнальных столбиков, ограждений, светосигнальных и звуковых устройств, шлагбаумов и нанесение разметки.

3. Приведение в удовлетворительное состояние настила, проезжей части автомобильной дороги и обочин, улучшение отвода воды от переезда, замена повреждённых элементов светосигнального оборудования переезда, шлагбаумов, габаритных ворот, дорожных знаков.

4. Ограничение максимальной скорости движения автотранспортных средств или поездов при невозможности устранения объектов, ограничивающих видимость.

5. Облегчение прохода пешеходов через железнодорожные линии (строительство надземных или подземных пешеходных переходов или изолированных от проезжей части пешеходных дорожек).

6. Установка автоматической световой сигнализации на переездах без дежурных.

7. Организация дежурства на переезде.

8. Установка на расположенных вблизи станций переездах с дежурными автоматической световой сигнализации и автоматических шлагбаумов со стороны автомобильной дороги, а также проходных светофоров автоблокировки или специальных заградительных светофоров со стороны железной дороги.

9. Устройство светофорной сигнализации на переездах без дежурных или светофорной сигнализации с электрическими (механическими) шлагбаумами на переездах с дежурными со стороны автомобильной дороги при пересечении железнодорожных подъездных или иных путей, где участки приближения не могут быть оборудованы рельсовыми цепями, а также установка специальных светофоров со стороны железной дороги.

10. Увеличение радиуса кривой в плане на автомобильной дороге перед переездом.

11. Устройство дополнительных полос на переезде.

12. Установка на переезде четырёх шлагбаумов, полностью перекрывающих проезжую часть автомобильной дороги, с обеспечением необходимой задержки при опускании выходных шлагбаумов.

13. Установка переездного автоматического комплекса устройств (ПАКУ) на переезде.

14. Установка детекторов обнаружения препятствий на переезде.

15. Установка устройств заграждения переезда (УЗП).

16. Изменение продольного уклона автомобильной дороги на подходе к переезду.

17. Закрытие малодетальных переездов.

18. Ограничение времени работы переезда.

19. Устройство пересечений в разных уровнях.

На опасных переездах первоочередной задачей становится потребность надёжного заграждения переезда: организация дежурства на переезде, устройство электрического освещения, в том числе на подходах к переезду на расстоянии не менее 100 м, использование автоматической светофорной сигнализации, установка четырёх шлагбаумов, изменение радиусов кривых в плане и продольных уклонов на автомобильной дороге.

На очень опасных переездах необходима разработка комплекса мер пресечения несанкционированных проездов автомобилей через переезд в обход шлагбаумов. Целесообразно рассмотреть возможность установки устройств заграждения переезда или четырёх шлагбаумов, оценить потребность устройства дополнительных полос на переезде, принять меры по изменению неудовлетворительных параметров элементов плана и профиля автомобильной дороги, оценить потребности и возможности строительства пересечения в разных уровнях.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Какие Вы знаете направления повышения безопасности движения на железнодорожных переездах?

2. Что относится к наиболее важным требованиям безопасности движения на железнодорожных переездах?

3. Что обеспечивает техническое оснащение железнодорожных переездов всех категорий?

4. Какие виды работ проводятся по повышению безопасности движения на железнодорожных переездах?



## 6. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

### 6.1. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БДД ПРИ ЕГО ОРГАНИЗАЦИИ. ЗАДАЧИ, ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ И ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И УПРАВЛЕНИЯ ВСЕХ УРОВНЕЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И РЕГУЛИРОВАНИЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Для обеспечения эффективного и безопасного функционирования системы ВАДС (водитель, автомобиль, дорога, среда) необходимо совершенствовать подготовку водителей, улучшать конструкцию и техническое состояние транспортных средств, расширять строительство улиц и дорог, оптимально организовывать процесс дорожного движения.

С позиции системного подхода эта деятельность может быть рассмотрена как последовательно осуществляемая на трёх уровнях управления, конечной целью которой является безопасность движения.

*1-й уровень* предусматривает создание системы законодательных и иных нормативных правовых актов, а также стандартов, технических правил, содержащих общие требования безопасности по всем компонентам системы ВАДС.

*2-й уровень* предусматривает непосредственную реализацию требований системы законодательных и иных нормативных правовых актов 1-го уровня в процессе создания транспортных средств, строительства, реконструкции и содержания улично-дорожной сети (УДС), организации дорожного движения, а также при подготовке водителей и обучении населения правилам безопасности движения.

*3-й уровень* предусматривает организацию контроля надёжности функционирования всех компонентов системы ВАДС в процессе дорожного движения и принятие соответствующих мер для восстановления должного уровня безопасности системы.

Исходя из требований федерального закона «О безопасности дорожного движения», основные направления обеспечения безопасности движения можно сгруппировать в следующие блоки.

1. Установление полномочий и ответственности правительства, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Федерации.

2. Разработка и утверждение законодательных и иных нормативных правовых актов в сфере обеспечения безопасности движения.

3. Регулирование деятельности на автомобильном, городском транспорте, в дорожном хозяйстве, осуществление деятельности по организации дорожного движения.

4. Организация подготовки водителей транспортных средств, обучение населения правилам безопасности движения.

5. Проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности движения.

6. Сертификация объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства, лицензирование деятельности, связанной с обеспечением безопасности движения.

7. Осуществление надзора и контроля за выполнением законодательства, действующего в сфере обеспечения безопасности движения.

Каждый из блоков представляет определённые направления деятельности, участниками которой могут быть как государственные, так и иные структуры любых форм собственности, функционирующие в рамках закона.

На государственном уровне решаются наиболее фундаментальные проблемы дорожного движения – разработка законодательных и иных нормативных актов, планирование развития автомобилизации, принятие решений о структуре органов управления в рассматриваемой сфере, разработка программ дорожного строительства, утверждение государственных стандартов на дороги, улицы, автомобили и т.п.

На уровне субъектов Федерации рассматриваются практические вопросы обеспечения функционирования системы ВАДС. Все они входят в компетенцию соответствующих структур управления и подведомственных им организаций и решаются применительно к конкретному региону. Эти направления охватывают основные виды деятельности по обеспечению эффективного функционирования системы ВАДС, главным образом, применительно к задачам, которые должны решаться специалистами по организации дорожного движения. В числе названных направлений важное значение имеют также деятельность медицинских служб по оказанию помощи пострадавшим в ДТП, работа средств массовой информации (газеты, радио, телевидение) по пропаганде безопасности движения, обучение различных категорий населения в школах, других учебных заведениях ПДД, работа органов страхования и др.

Деятельность по обеспечению эффективного функционирования комплекса ВАДС не может быть сосредоточена в каком-то одном ведомстве или учреждении. С ростом автомобилизации всё большее значение приобретает деятельность по обеспечению оптимальной организации дорожного движения, обычно осуществляемая на ведомственном и местном уровнях.

В законе Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» термин *организация дорожного движения* определяет как «комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах».

Следует понимать, что организовать дорожное движение – это значит с помощью инженерно-технических и организационных мероприятий создать на существующей УДС условия для достаточно быстрого, безопасного и удобного движения транспортных средств и пешеходов.

Сюда входят мероприятия по частичной реконструкции отдельных элементов УДС (перепланировка перекрёстков, сооружение островков безопасности, оборудование автобусных остановок), установке ТСОД (знаки, светофоры, разметка, ограждения), внедрению автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУД), изменению графика движения маршрутного пассажирского транспорта (МПТ), а также различные ограничения в движении (скорости, въезда для отдельных видов транспортных средств) и т.п.

На основе анализа отечественного и зарубежного опыта инженерная деятельность по организации дорожного движения может быть представлена в виде укрупнённых разделов.

1. Основой для разработки мероприятий по ОДД является информация о состоянии существующей организации движения и данные об интенсивности, составе транспортных и пешеходных потоков, другая информация о дорожном движении. Такую информацию обычно собирает организация (проектная, дорожно-эксплуатационная, коммунальная), которой поручено разработать комплекс мер по совершенствованию организации движения. Эту информацию собирают в процессе периодических обследований УДС и дорожного движения.

2. Работа по выявлению мест концентрации ДТП на существующей УДС, мест с ограниченной пропускной способностью, участков, где наблюдаются задержки транспортных и пешеходных потоков, базируется на данных статистики ДТП, сведениях ГИБДД о нарушениях ПДД Российской Федерации, оценке пропускной способности отдельных элементов УДС, результатах изучения условий движения с помощью ходовых лабораторий. В плане выявления опасных мест эту работу должны систематически выполнять подразделения ГИБДД, обслуживающие данную городскую территорию или дорогу. Изучение «узких» мест и оценку пропускной способности могут проводить как сотрудники ГИБДД, так и организация, которой поручена разработка предложений (проектов) по совершенствованию дорожного движения.

3. На основе информации о состоянии УДС, ОДД, данных о ДТП и местах их концентрации, наличии «узких» мест разрабатываются (с необходимым экономическим обоснованием) проекты организации дорожного движения (ПОД). В зависимости от поставленной задачи, проект разрабатывается для локального участка (перекрёсток, участок улицы) либо для города (городского района), автомобильной дороги или городской магистрали в целом.

Исполнителем при разработке проекта может быть только специализированная проектная организация. Задание на проектирование, как правило, должно разрабатывать соответствующее подразделение местной администрации при участии подразделения ГИБДД, обслуживающего данную территорию или дорогу.

4. Непосредственное участие в реализации разработанных мероприятий по совершенствованию организации движения, осуществляемое в порядке авторского надзора, даёт возможность корректировать при необходимости проектные решения и одновременно с этим проверять их на практике.

Разработка и реализация любых мероприятий по организации движения подразумевают наличие определённых правил, регламентирующих поведение всех участников дорожного движения. Поэтому ПДД Российской Федерации принято считать основой организации дорожного движения. Дорожные знаки и разметка, светофорная сигнализация являются дополнительными и весьма важными инструментами, с помощью которых обеспечивается оптимальная организация движения.

5. Оперативные изменения организации дорожного движения необходимы при проведении массовых мероприятий (митингов, демонстраций, спортивных соревнований, праздничных шествий), а также в случае возникновения на отдельных участках УДС заторов (исчерпание пропускной способности), в местах ДТП, при проведении аварийно-спасательных работ. Как правило, места проведения массовых мероприятий заранее известны, и поэтому службы организации движения должны иметь проработанные и согласованные с заинтересованными организациями схемы объезда временно закрываемых для движения участков УДС.

На основе изучения движения должны быть установлены места возможного возникновения заторов и проработаны схемы движения, предусматривающие установку временных дорожных знаков, светофоров, направляющих конусов и т.п. Реализация оперативных изменений организации дорожного движения, как правило, возлагается на подразделения ГИБДД, обслуживающие соответствующую территорию.

*Пути совершенствования организации и безопасности движения*

Исследования и практический опыт позволяют сформулировать общие методические положения, выполнение которых помогает избежать субъективных решений в вопросах организации и БДД и получить эффективные результаты.

Важнейшие из этих положений сводятся к следующим:

1. Осуществить комплекс мер по совершенствованию системы государственного управления в области обеспечения безопасности

дорожного движения, упорядочению организационной структуры и механизмов регулирования деятельности в этой сфере, координации совместных усилий, направленных на профилактику дорожно-транспортной аварийности на всех уровнях управления: федеральном, региональном, местном, в отраслевом и территориальном разрезах.

2. Существенно усилить организующую роль федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления по профилактике аварийности на автотранспорте, повысить уровень организационно-методического руководства в области обеспечения БДД всей системой служб предприятий и организаций независимо от формы собственности, активно привлекать к такой работе общественные, региональные, молодёжные и иные организации, профсоюзы, средства массовой информации.

3. Значительно ускорить работы по формированию современной нормативно-правовой и нормативно-технической базы по обеспечению безопасного функционирования автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Внести изменения и дополнения в федеральный закон «О безопасности дорожного движения», Федеральный закон «О рекламе», другие законодательные и иные нормативные правовые акты, разработать целый пакет государственных и отраслевых стандартов, переработать устаревшие нормативные акты.

4. Организовывать и проводить работы по повышению БДД на основе широкого внедрения программно-целевого подхода, концентрации сил и средств на приоритетных направлениях профилактики аварийности, в первую очередь, связанных с превышением установленных пределов скорости движения и нарушений правил обгона, особенно на опасных участках, управлением транспортом в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, усилением контроля за неукоснительным соблюдением действующих норм и правил при пассажирских перевозках, а также перевозках опасных грузов, повсеместным применением ремней безопасности и мотошлемов. К числу приоритетных направлений должны быть отнесены мероприятия, ориентированные на обеспечение безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения: детей, пожилых людей, инвалидов.

5. Значительно усилить роль финансово-экономических механизмов и стимулов, способствующих реализации профилактических мероприятий за счёт средств целевых источников финансирования. Создать финансово-экономические механизмы управления программами и проектами в области обеспечения БДД. Экономика в сочетании с целенаправленной работой по обеспечению прав и законных интересов участников дорожного движения должна стать одним из важней-

ших факторов повышения эффективности деятельности всех звеньев системы государственного управления в области обеспечения БДД.

6. Принять в установленном порядке решение об ограничении ввоза в Россию и допуска к эксплуатации на отечественных автодорогах зарубежных транспортных средств с большим пробегом и многолетним сроком эксплуатации, в первую очередь, речь должна идти о пассажирских транспортных средствах.

7. Детально отработать механизм взаимодействия органов управления, сил и средств различных ведомств, участвующих в ликвидации последствий ДТП, эвакуации и спасении пострадавших.

8. Значительно расширить сеть дежурно-диспетчерских служб на автомобильных дорогах, обеспечивающих оперативное информирование о фактах ДТП, медицинских учреждений, подразделений ГИБДД, МЧС, дорожных и коммунальных служб с целью обеспечения максимально быстрого их прибытия на место происшествия, оказания помощи пострадавшим, обеспечения бесперебойного движения транспорта и пешеходов. Разработать систему специальной подготовки медицинского персонала, а также обеспечить разработку и внедрение соответствующих технических средств в целях повышения результативности при срочном оказании медицинской помощи пострадавшим с тяжёлыми травмами при ДТП.

9. Повысить эффективность организации дорожного движения, прежде всего, за счёт разработки и применения современных инженерных схем и методов регулирования, комплексных схем организации дорожного движения, внедрения более современных технических средств и автоматизированных систем управления дорожного движения. Мероприятия по организации дорожного движения следует ориентировать на устранение мест концентрации ДТП, предотвращение заторов, внедрение эффективных маршрутных систем, определение оптимальных пределов скоростей с учётом особенностей улично-дорожной сети и интенсивности транспортных потоков, организацию стоянок транспортных средств.

10. Разработать новую систему подготовки водителей транспортных средств, включающую в себя упорядочение организационно-правового механизма осуществления такой деятельности, внедрение передовых технологий подготовки, повышение профессионального мастерства и квалификации водителей, аттестацию преподавателей автошкол и учебных комбинатов. Обучение водителей – главный вопрос в обеспечении безопасности дорожного движения, т.е. постановка учебного процесса, его продолжительность, техническое оснащение (диаграммы, схемы, стенды и т.п.), учебные площадки, тренажёры и

практическое управление транспортным средством. По мнению исследователей Японии и США, кроме основного теоретического и практического курсов обучения, водители должны обязательно проходить обучение по управлению автомобилем в экстремальных условиях, правильному использованию тормозов при различных скоростях движения по мокрому покрытию, маневрированию при торможении, когда на дороге неожиданно появляется препятствие.

Формы подготовки водителей весьма разнообразны. Желающие овладеть профессией водителя могут избрать любую форму обучения, однако, например, в Люксембурге и Дании для того, чтобы стать водителем, необходимо обязательно пройти курс обучения в автошколе. В Финляндии это ограничение распространяется только на водителей тяжёлых грузовых автомобилей. В ряде государств водители проходят подготовку в средних общеобразовательных школах, в США 55% будущих водителей готовят в средних учебных заведениях. Продолжительность периода подготовки водителей- профессионалов различна и колеблется от двух с половиной до шести месяцев. Во многих государствах (Австрия, Великобритания, Греция, Дания, Испания, Нидерланды, Норвегия, Португалия, США, Финляндия, Франция и др.) строго определённого срока обучения водителей не установлено.

11. Для повышения безопасности движения необходимо одновременное совершенствование и развитие конструкций автомобилей (прежде всего, с совершенствованием тормозных систем и систем управления, а также оснащением автомобилей современными средствами информации и пассивной безопасности).

12. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации активизировать работу по реализации положений постановления Правительства Российской Федерации № 880 от 31 июля 1998 г. в части внедрения государственного технического осмотра с применением средств технического диагностирования. Следует ускорить работу по созданию сети станций, пунктов и линий технического диагностирования, активизировать участие в ней подразделений ГИБДД, МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации.

13. Продолжить процесс гармонизации отечественной системы стандартизации с международными системами стандартизации, расширения масштабов прямого применения международных стандартов, правил и директив в качестве государственных стандартов Российской Федерации.

Активизировать деятельность по реализации этих требований с целью повышения активной, пассивной и послеаварийной безопасности отечественной автотранспортной техники, приведения уровня конструктивной безопасности автотранспорта российских заводов-

изготовителей в соответствии с европейскими нормами, повышения его конкурентоспособности на международном рынке.

14. Обеспечить дальнейшее совершенствование отечественной Системы сертификации автотранспортных средств с учётом развития нормативной базы Женевского Соглашения 1958 г., Глобального соглашения 2000 г. и других международных правовых актов. Добиться применения на отечественных легковых, грузовых автомобилях и автобусах расширенной номенклатуры требований безопасности, предусмотренных международными нормативными документами.

15. Разработать комплексную программу повышения безопасности детей в дорожном движении, предусматривающую совершенствование системы обучения детей в дошкольных и школьных учебных заведениях правилам безопасного поведения на дорогах, мероприятий по снижению детского травматизма при перевозках детей в автомобилях, в том числе обеспечение внедрения отечественных детских удерживающих устройств.

16. Обеспечить дальнейшее совершенствование системы лицензирования перевозочной деятельности, особенно при перевозках пассажиров, опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Разрабатывать новые подходы при лицензировании перевозок и контроле за соблюдением норм безопасности индивидуальными перевозчиками, удельный вес которых увеличивается высокими темпами.

17. Разработать систему показателей по оценке работы предприятий, организаций всех форм собственности на автотранспорте, в том числе осуществляющих подготовку водителей, в дорожном хозяйстве, медицинских и других учреждений, деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения, предупреждением ДТП и снижением тяжести их последствий.

18. Обеспечить проведение социально-ориентированной политики страхования на транспорте, предусматривающей отчисления от полученных доходов в этой сфере деятельности на превентивные мероприятия по профилактике аварийности.

19. Каждая разработка по организации движения должна основываться на анализе исходных данных. Поэтому предварительным этапом должно быть получение информации о параметрах улично-дорожной сети, состоянии дорожных условий и аварийности, характеристике транспортных и пешеходных потоков.

20. Необходимо учитывать требования комплекса ВАДС. Например, при нанесении продольной разметки проезжей части дороги определять ширину полосы следует с учётом габаритных размеров транспортных средств и динамического габарита ширины; при выборе



материала для разметки и метода его нанесения необходимо учитывать тип и состояние дорожного покрытия; особенности зрительного восприятия водителей при скоростях, которые типичны для данного участка, и т.д. Комплексность подхода должна проявляться в том, чтобы учитывать одновременно интересы и требования обеих важнейших групп участников движения – автомобилей и пешеходов.

21. При введении любых ограничений в движении транспортных средств и пешеходов необходимо проработать вопрос о реализации в новых условиях существовавшей ранее потребности участников движения. Недоучёт этого положения приводит к особенно нежелательным последствиям. Типичным примером является запрещение остановки автомобилей на проезжей части улицы без отвода места для внеуличной стоянки.

22. Во всех случаях усовершенствования организации движения необходимо обеспечить элементарные дорожные условия безопасности.

Нарушение этого принципа дискредитирует методы организации движения.

Например, невозможность обеспечить достаточную скорость и безопасность движения из-за плохой видимости или неудовлетворительного состояния покрытия может быть отнесена на неэффективность методов организации движения.

23. Нередко при разработке мероприятий возникают альтернативные задачи, требующие дать преимущество какому-то из направлений на перекрёстке и т.п. В этом случае следует учитывать объёмы движения общего транспортного потока, пешеходов, маршрутных транспортных средств и условия их безопасности. Решая, например, задачу, какую улицу объявить главной на примерно равнозначном пересечении, преимущество следует отдать направлению, в большей степени обслуживающему общественный транспорт и пешеходов. Окончательное решение должно быть принято по комплексной оценке.

24. При внедрении изменения схем движения, введения ограничений необходимо широко информировать участников движения, желательно предварительно по времени и расстоянию с целью сокращения или полной ликвидации периода привыкания участников движения к изменённым условиям. Информация о намечаемом изменении в ограничении движения должна содержать описание нового решения и его цель, что позволяет повысить уровень сознательной дисциплины участников движения. Это важно при проведении исследований движения, когда непредупреждённые водители и пешеходы могут создать помехи и исказить получаемые результаты.

Информация, предварительная по расстоянию, подразумевает установку транспарантов, маршрутных схем и других средств на достаточном удалении от места исполнения.

25. Для оценки эффективности каждого мероприятия по изменению организации движения следует проводить наблюдения за движением до и после осуществления мероприятия. Только сопоставление и выявление положительных изменений могут свидетельствовать об эффективности нового решения и целесообразности его дальнейшего использования.

Накопленные данные сравнения представляют большую ценность для совершенствования методов организации движения в целом. К сожалению, в ряде случаев считают, что такие сравнения являются задачей научных исследований. Поэтому многие практические нововведения не подкрепляются хотя бы небольшими, но объективными наблюдениями за результатом.

Объективность выводов по результатам оценки того или иного мероприятия во многом зависит от правильности выбора критериев, т.е. показателей, по которым сравнивается эффективность организации движения до и после выполнения соответствующих мероприятий.

26. Опыт развитых стран свидетельствует, что обеспечение безопасности движения – проблема в большей степени социально-экономическая, нежели организационно-техническая.

В сфере безопасности движения надо переходить на экономические методы управления. Отсутствие общегосударственного и территориальных механизмов, какие имеются в США, Японии, Финляндии, Канаде, привело к тому, что ни министерства, ни отдельные предприятия у нас не поставлены в условия, когда им было бы экономически выгодно снижать уровень аварийности. На принципах экономической целесообразности мер предупреждения аварийности должна строиться работа всех министерств и ведомств, организаций и предприятий, независимо от форм собственности.

Например, в США увечья и смертельные случаи на производстве разорительны, поскольку выплачиваемые семьям пособия весьма существенно сказываются на экономических показателях деятельности предприятия, компенсации семье потерпевшего достигают 1,5 млн долларов. У нас же больничные места оплачиваются не из средств предприятия, а из госбюджета, предприятие в этом случае ещё экономит фонд заработной платы.

27. При разработке нового законодательства и постановлений, касающихся изменений норм и ПДД, стандартов на транспортные средства, нормативов на выброс отработавших газов, норм на дорожные знаки, разметку и т.д., в целях повышения ответственности необходи-

мо вводить в практику обоснованные ужесточённые штрафные санкции. Такие же штрафные санкции необходимо принимать в отношении пешеходов, заводов-изготовителей транспортных средств, допускающих выпуск некачественной продукции, брак или несоответствие стандартам, а также дорожных и других организаций.

28. Необходимо расширение сети автомобильных дорог, совершенствование методов проектирования и строительства дорог и улиц, улучшение технологии выполнения дорожно-строительных работ, в частности, обеспечение ровности и шероховатости покрытий, сохранение этих качеств в процессе эксплуатации дороги.

29. Для обеспечения БДД следует уделять внимание наиболее эффективным с практической точки зрения мероприятиям, принимая в качестве основного критерия эффективности затраты/прибыль. Для нашей страны – это прежде всего ремонт и реконструкция автомобильных дорог, замена изношенных и устаревших дорожных знаков на новые, обновление дорожной разметки, светофоров и т.д. Особое внимание следует уделять устранению очагов аварийности, выявлению и реконструкции наиболее опасных участков и геометрических элементов дорог, при этом практическая реализация всех работ должна быть произведена с учётом конкретных сроков планирования по сокращению определённого вида ДТП.

30. Необходимо улучшить систему сбора, учёта и анализа данных ДТП, иметь более подробные отчёты о всех их видах и участниках происшествий.

Для разработки эффективных мер по повышению безопасности движения, необходимо установить критерии тяжести ДТП (ранений и степени повреждений транспортных средств), экономически оценивать виды ДТП, ранение и гибель человека. При каждом виде ДТП следует определять точную степень ответственности того или иного участника движения, предприятия, организации и основные причины ДТП.

31. Необходимо повышать эффективность работы городского общественного транспорта, так как улучшение транспортного обслуживания населения повышает производительность общественного труда (на 8...10%), улучшает социально-психологическую атмосферу в обществе. Следует ввести новые правовые и экономические механизмы, касающиеся повышения эффективности перевозок пассажиров, обеспечения комфорта и безопасности движения.

Государственная политика в области обеспечения БДД строится в соответствии с 5, 6, 8, 9 статьями III главы Федерального закона 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения» (с изменениями на 28 июля 2012 г.), которые предусматривают:

1. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе:

– установление полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

– координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения ДТП и снижения тяжести их последствий;

– регулирование деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;

– разработка и утверждение в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;

– осуществление деятельности по организации дорожного движения;

– материальное и финансовое обеспечение мероприятий по безопасности дорожного движения;

– организация подготовки водителей транспортных средств и обучение граждан правилам и требованиям безопасности движения;

– проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;

– осуществление обязательной сертификации или декларирование соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;

– лицензирование отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;

– проведение социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;

– осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения БДД.

2. Полномочия Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе:

– формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- установление правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения;
- установление единой системы технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;
- контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения БДД Конституции Российской Федерации и федеральным законам;
- создание федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- разработка и утверждение федеральных программ повышения БДД и их финансовое обеспечение;
- организация и осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- координация деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- заключение международных договоров Российской Федерации в области обеспечения БДД.

Федеральные органы исполнительной власти по соглашению с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации могут передавать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения БДД.

3. Полномочия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по осуществлению мероприятий по обеспечению БДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности, в том числе:

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

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации по соглашению с федеральными органами исполнительной власти мо-

гут передавать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения БДД.

4. Полномочия органов местного самоуправления поселения по осуществлению мероприятий по обеспечению БДД на автомобильных дорогах местного значения, в том числе на объектах улично-дорожной сети, в границах населённых пунктов поселения при осуществлении дорожной деятельности, включая принятие решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения в границах населённых пунктов поселения в целях обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе:

- принятие решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения вне границ населённых пунктов в границах муниципального района в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

- участие в осуществлении мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на территории муниципального района.

5. Полномочия органов местного самоуправления городского округа по осуществлению мероприятий по обеспечению БДД на объектах улично-дорожной сети, в границах городского округа при осуществлении дорожной деятельности, в том числе:

- принятие решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения в границах городского округа в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

- участие в осуществлении мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на территории городского округа.

6. Участие общественных объединений, созданных для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, в целях объединения коллективных усилий членов этих организаций для предотвращения ДТП, в том числе:

- внесение в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации предложений по осуществлению мероприятий и совершенствованию технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– проведение по просьбе членов общественных объединений исследования причин и обстоятельств ДТП, передача материалов в прокуратуру и представление интересов своих членов в суде;

– проведение мероприятий по профилактике аварийности.

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и хозяйствующие субъекты могут привлекать с их согласия общественные объединения к проведению мероприятий по обеспечению БДД.

7. Организация государственного учёта основных показателей состояния безопасности дорожного движения, в том числе:

– осуществление государственного учёта на территории Российской Федерации количества ДТП, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей ПДД, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние БДД и результаты деятельности по её обеспечению.

Порядок ведения государственного учёта, использования учётных сведений и формирования отчётных данных в области обеспечения БДД устанавливается Правительством Российской Федерации.

Министерством транспорта Российской Федерации разработана концепция проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения ...», в которой отмечается, что дорожное движение представляет собой процесс перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств по автомобильным дорогам, является одним из основных транспортных процессов, обеспечивающих единство транспортной системы России. Организация дорожного движения призвана обеспечивать безопасный, эффективный и бесперебойный процесс перемещения людей и грузов по дорожной сети. Поэтому высокое качество, безопасность и эффективность организации дорожного движения являются важнейшими условиями устойчивого развития общества и страны в целом. В настоящее время интенсивный рост автомобильного парка в Российской Федерации наряду с продолжающейся концентрацией деловой активности вокруг городских агломераций выдвинул в число наиболее острых проблем, препятствующих устойчивому развитию транспортной системы страны, проблемы, связанные с резким повышением уровня загрузки автомобильных дорог. В первую очередь, это коснулось территории крупных городов и подъездов к ним. Перегрузка автомобильных дорог и городских улично-дорожных сетей ведёт к снижению скоростей движения и надёжности доставки пассажиров и грузов, повышению себестоимости автомобильных пе-

ревозок, росту числа ДТП, выбросов загрязняющих веществ и транспортного шума. Складывающаяся ситуация таит серьёзную опасность для функционирования транспортных систем, приводит к снижению качества жизни населения и серьёзным экономическим потерям, которые, по имеющимся оценкам, в совокупности достигают 7...9% ВВП в год. В условиях высоких темпов автомобилизации населения одной из ключевых ошибок, приведшей к существующей ситуации с перегрузкой улично-дорожных сетей, явилась недооценка тесной взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с практикой градостроительного развития территорий, состоянием и уровнем развития улично-дорожных сетей, уровнем развития и качеством услуг общественного транспорта, применением современных методов и средств организации дорожного движения.

Пропускная способность существующей улично-дорожной сети при прочих равных условиях может быть существенно повышена за счёт проведения эффективной политики в сфере организации дорожного движения. Оптимальная организация дорожного движения позволяет снизить и выбросы от автотранспорта. Несмотря на это основной упор в организации дорожного движения в последние годы был сделан на обеспечении БДД и борьбу с нарушениями правил дорожного движения, т.е. на задачах, которые отнесены к компетенции полиции. При этом обеспечение бесперебойности и экологической безопасности работы транспорта рассматриваются как отдельные, чисто технические вопросы без их соотнесения с общими задачами управления транспортом. Исходя из этого, организация дорожного движения не воспринимается как самостоятельный и значимый вид общественной деятельности, который направлен не только на обеспечение безопасности дорожного движения, но в равной мере и на решение других, не менее значимых социально-экономических задач. Деятельность по организации дорожного движения распределена между различными уровнями власти, ведомствами и организациями, следствием чего является её низкое качество. Во многих регионах отсутствуют единые центры организации дорожного движения, технические средства и автоматизированные системы управления организацией дорожного движения весьма примитивны и не обеспечивают решения усложняющихся дорожных проблем. Проблемы в сфере дорожного движения усугубляются отсутствием надлежащей правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения, для эффективного планирования и управления работой региональных транспортных систем. Сложившийся приоритет градостроительного и земельного законодательства над транспортным законодательством при осуществлении нормотворческой деятельности и правоприменитель-



ной практики ещё больше усугубляет транспортные проблемы в области организации дорожного движения. В настоящее время нет единого основополагающего федерального закона, регулирующего вопросы транспортного развития территорий, организации дорожного движения и оперативного управления им, а также устанавливающего чётко очерченную специальную компетенцию федеральных органов исполнительной власти, права и обязанности субъектов Российской Федерации, а также органов местного самоуправления в данной сфере, в том числе в части правового регулирования организации дорожного движения, территориально-транспортного планирования и проектирования, осуществления и финансирования мероприятий по организации дорожного движения. Имеющиеся нормативные правовые акты в области организации и обеспечения БДД не могут обеспечить надлежащее базовое правовое регулирование этой деятельности с учётом современных проблем. На законодательном уровне не раскрываются цели и содержание организации дорожного движения как самостоятельного вида деятельности, его соотношение с градостроительной, транспортной и дорожной деятельностью, в том числе:

- не установлен порядок разработки и утверждения предпроектной и проектной документации в сфере организации дорожного движения, требования к составу и содержанию такой документации;
- не определены юридические механизмы, позволяющие эффективно реализовывать принимаемые решения в области организации дорожного движения в их увязке с механизмами градостроительного и территориально-транспортного планирования;
- отсутствуют нормы, детализирующие государственный контроль и надзор, а также формы и порядок осуществления экспертной деятельности в области организации дорожного движения и территориально-транспортного планирования;
- не сформулированы правовые принципы, направленные на регулирование транспортного спроса на пропускную способность дорожных сетей в городах и на прилегающих к ним территориях.

Вопросы организации размещения транспортных средств на улично-дорожной сети и применения различных правовых мер, ограничивающих движение, остановку и стоянку автотранспорта, также не имеют адекватного и рационального регулирования на законодательном уровне. Содержащиеся в многочисленных и разрозненных нормативных правовых актах положения в данной области требуют систематизации и унификации на уровне федерального закона. Сложившийся приоритет градостроительного и земельного законодательства над транспортным законодательством при осуществлении

нормотворческой деятельности и правоприменительной практики ещё больше усугубляет транспортные проблемы в области организации дорожного движения. Актуальность разработки законопроекта подтверждается результатами опроса субъектов Российской Федерации (75 регионов) о существующих проблемах и предлагаемых мероприятиях в сфере организации дорожного движения, проведённого в ходе разработки предложений по структуре и содержанию Концепции государственной стратегии в сфере организации дорожного движения, выполненной по заказу Минтранса России в 2010 г. Большинство регионов указали на настоятельную необходимость совершенствования нормативной правовой базы, 10% из них указали конкретно на необходимость разработки федерального закона, содержащего положения по организации дорожного движения. Данным законопроектом предполагается внесение изменений в такие базовые законы в транспортной сфере как Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в целях создания полноценной и всеохватывающей законодательной базы в сфере дорожного движения, а также исключения дублирования отдельных положений, связанных с организацией дорожного движения. Сердцевиной предмета регулирования законопроекта является термин «дорожное движение». Он трактуется как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью автотранспортных средств или без таковых в пределах дорог, в том числе улиц. Данное толкование отражает административно-правовой (государственно-управленческий) подход к рассмотрению дорожного движения, основной посылкой которого является тезис о том, что общественные отношения в сфере дорожного движения в подавляющем объёме возникают в процессе управления им. Дорожное движение, включающее в себя пространственное перемещение людей и грузов, в целом является не стихийным процессом, а результатом сознательной и управляемой деятельности. Это не деятельность разрозненных индивидуумов, а прежде всего, результат функционирования единой дорожно-транспортной системы страны. Множественность участников дорожного движения свидетельствует о том, что в процессе его соприкасаются и порой сталкиваются интересы людей, различных организаций, общества в целом. Это обуславливает необходимость управления дорожным движением как областью общественных отношений. В этой связи предлагаются следующие определения понятий «организация

дорожного движения» и «управление дорожным движением». Организация дорожного движения – деятельность по обеспечению безопасных и эффективных (бесперебойных) условий передвижения транспортных средств и пешеходов на дорогах и иных территориях, используемых для движения и размещения транспортных средств. Организация дорожного движения включает в себя комплекс организационно-правовых, нормативно-методических, проектно-изыскательских, организационно-технических, контрольно-надзорных, распорядительных и других мероприятий по управлению дорожным движением и размещению транспортных средств. Принятие законопроекта позволит:

- закрепить новые обязанности владельцев дорог общего пользования, включая положения о том, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться владельцами дорог в целях обеспечения высокой пропускной способности дорог и БДД на основе документации по организации дорожного движения, утверждаемой в установленном порядке;

- закрепить обязанности субъектов градостроительной деятельности по учёту пропускных способностей территориальных транспортных систем при размещении объектов капитального строительства;

- предусмотреть обязанности государственных и муниципальных органов обеспечивать взаимосвязь деятельности по территориально-транспортному планированию и организации дорожного движения;

- предусмотреть для субъектов, осуществляющих деятельность по организации дорожного движения, обязанности по использованию технических средств, устройств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации стандартами и предусмотрено документацией по организации дорожного движения;

- установить обязанность владельцев дорог обеспечивать круглосуточную эксплуатацию и оперативный ремонт технических средств организации дорожного движения в соответствии с требованиями технических регламентов в целях поддержания бесперебойного движения транспортных средств по дорогам и безопасных условий такого движения;

- установить основные нормативные правовые требования к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения;

- установить новые полномочия государственных и муниципальных органов в сфере организации дорожного движения, в том числе на создание зон специальной организации дорожного движения путём введения различных ограничений на въезд автомобильного

транспорта на отдельные городские территории, характеризующиеся сверхнормативной загрузкой транспортными потоками и антропогенной нагрузкой на окружающую среду;

Законопроектом будут уточнены отдельные полномочия в сфере организации дорожного движения федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере градостроительства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, дорожного хозяйства и организации дорожного движения; федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере градостроительства и дорожного хозяйства; а также федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных осуществлять контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения БДД и в области автомобильного транспорта. Исходя из этого, компетенция между уровнями управления в сфере организации дорожного движения должны быть распределена по вертикали следующим образом:

Федеральный уровень:

- разработка новых и корректировка существующих нормативных правовых актов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, организации, оперативного управления и регулирования дорожного движения;

- разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования и организации дорожного движения на региональном и местном уровне;

- организация и осуществление контрольной и надзорной деятельности, а также организация государственной экспертизы, в сфере организации дорожного движения и территориально-транспортного планирования;

- разработка и реализация мероприятий по организации дорожного движения на федеральных дорогах;

- организация деятельности по оперативному управлению и мониторингу дорожного движения на федеральных дорогах;

- организация и правовое регулирование взаимодействия региональных властей при разработке и реализации планов и программ регионального уровня в сфере организации дорожного движения;

- согласование конкретных мероприятий в сфере организации дорожного движения, проводимых региональными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают сеть федеральных автомобильных дорог.

Региональный уровень:

- разработка и реализация мероприятий по организации дорожного движения на региональных дорогах;
- организация деятельности по оперативному управлению и мониторингу дорожного движения на региональных дорогах;
- организация взаимодействия муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации муниципальных планов и программ в сфере организации дорожного движения;
- согласование конкретных мероприятий в сфере организации дорожного движения, проводимых органами местного самоуправления, в случае если эти мероприятия затрагивают сеть региональных автодорог.

Муниципальный уровень:

- разработка предпроектной и проектной документации по организации дорожного движения;
- разработка и реализация планов и программ мероприятий по организации дорожного движения;
- организация деятельности по оперативному управлению и мониторингу дорожного движения на муниципальных дорогах. Существующая градостроительная практика не обеспечивает учёта транспортных факторов при разработке документов территориального планирования и принятии градостроительных решений. В нормативной базе отсутствуют требования к структуре и содержанию документации по развитию городских транспортных систем, порядку её разработки, утверждению и экспертизы, а также её месту в составе документов территориального планирования, градостроительного зонирования и планировки территории.

Эти проблемы должны быть решены за счёт:

- изменения системы предпроектной и проектной документации в сфере территориального транспортного планирования путём обеспечения разработки комплексных транспортных схем (КТС) и проектов организации движения транспорта и пешеходов (ПОД ТиП) в составе документов территориального планирования крупных городов, а также увязанных с ними комплексных схем организации дорожного движения (КСОД) и проектов организации дорожного движения (ПОДД);
- установления требований к учёту провозных возможностей городской транспортной системы при планировании строительства объектов массового тяготения;
- изменения требований к порядку размещения объектов капитального строительства и их присоединения к улично-дорожной сети в целях обеспечения учёта провозной и пропускной способности городской транспортной системы;

- установления требований по учёту существующего и перспективного уровня автомобилизации в городах при транспортном планировании, развитии и размещении объектов транспортной инфраструктуры;

- введения требований по установлению и актуализации «красных линий», обязательному соблюдению регламента использования территории в их границах, а также резервированию территории для планируемого размещения объектов транспортной инфраструктуры;

- установление правовых критериев оценки и нормативных требований к транспортной связанности и доступности территорий;

- установление иных требований к городским транспортным системам, организации дорожного движения и транспортной инфраструктуре, обеспечивающих устойчивое функционирование транспортных систем в городах и на прилегающих к ним территориях. Предусмотрена ответственность должностных лиц государственных органов, органов местного самоуправления, других владельцев дорог за:

- временное ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильной дороге без законных на то оснований, за исключением явлений стихийного характера либо возникновения обстоятельств, которые они не могли предотвратить или устранение которых от них не зависело, признанных таковыми судом;

- ДТП, другие негативные события и их последствия, произошедшие из-за неудовлетворительных дорожных условий, возникших вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения обязанностей по обеспечению содержания автомобильной дороги, а также по обеспечению БДД при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте автомобильной дороги, за исключением случаев, которые они не могли предотвратить или устранение которых от них не зависело, признанных таковыми судом. В отличие от России, национальные законы о дорожном движении приняты в Австрии, Болгарии, Великобритании, Дании, Испании, Финляндии, Латвии, Испании, Украине, Финляндии. Законодательные акты о дорожном движении являются единственным законом, регулирующим отношения в этой сфере. В Германии наряду с основным Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» действует Кодекс положений о допуске к дорожному движению. В некоторых странах, таких как Азербайджан, Италия, Китай, Турция, Япония ПДД входят составной частью в законы о дорожном движении. В других странах, таких как Венгрия, Германия, Индия, Ирландия, Индонезия, Латвия, Литва, Эстония, наряду с законами о дорожном движении имеются отдельные и ПДД. Реализация Федерального закона «Об организации дорожного движения ...» будет иметь следующие последствия:

*Социально-экономические:*

- обеспечение эффективного, бесперебойного и безопасного процесса дорожного движения, и, в целом, повышение устойчивости функционирования транспортной системы (снижение числа заторов на дорогах, повышение скорости и комфортности перевозок, обеспечение своевременности перевозок и сохранности грузов);
- повышение обоснованности градостроительных решений и качества планирования дорожной инфраструктуры;
- повышение уровня транспортного обслуживания населения;
- повышение уровня безопасности дорожного движения;
- повышение экологической безопасности за счёт снижения выбросов вредных веществ и транспортного шума из-за повышения равномерности и непрерывности движения транспортных потоков, рационализации транспортного спроса;
- обеспечение сохранности и улучшение состояния инженерно-технических средств организации дорожного движения;
- внедрение перспективных технологий и стандартов в организацию дорожного движения;
- создание условий для привлечения к финансированию и развитию дорожной инфраструктуры, систем организации дорожного движения частного и заёмного капитала.

*Юридические:* разрабатываемый законопроект будет иметь большое значение для правовой системы Российской Федерации. Он устранит недостатки разрозненного правового регулирования в области дорожного движения, его планирования, организации и оперативного управления, транспортного планирования (разобщённость, противоречивость, непоследовательность правовых актов, отсутствие необходимых правоустанавливающих положений). На законодательном уровне будут установлены единые правовые основы деятельности в области организации дорожного движения и транспортного планирования, основные права и обязанности субъектов деятельности в сфере организации дорожного движения и транспортного планирования, участников дорожного движения, разграничена компетенция органов исполнительной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в части транспортного планирования, организации, оперативного управления и регулирования дорожного движения. Принятие нового закона даст возможность отменить устаревшие и фактически утратившие силу нормативные акты, а также положения, противоречащие единым принципам, содержащимся в новом законе.

*Политические:* принятие данного законопроекта приведёт к совершенствованию системы государственного управления организаци-

ей дорожного движения на федеральном и региональном уровнях, снизит социальную напряжённость, связанную со снижением качества жизни населения в городах. Новый закон будет способствовать стабильности общественных отношений, складывающихся между органами исполнительной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, владельцами автомобильных дорог, организациями и гражданами в связи с дорожным движением, его организацией, оперативным управлением и регулированием, планированием транспортной инфраструктуры. Принятие Федерального закона «Об организации дорожного движения ...» будет способствовать устойчивому функционированию единой транспортной системы страны, что является одной из основ для решения политических задач государства по обеспечению обороноспособности, национальной безопасности, развитию экономики, социальной сферы и культуры России.

*Международные:* обеспечение эффективного и бесперебойного дорожного движения в Российской Федерации, повышение его безопасности приведёт к повышению качества международных перевозок, развитию транспортной инфраструктуры общеевропейского значения. При подготовке концепции использовались данные государственного статистического наблюдения, а также данные социологических и политологических исследований. Общая протяжённость сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и местного значения Российской Федерации в новой классификации оценивается Росавтодором в 1,14 млн. км, из них протяжённость автомобильных дорог федерального значения составляет 50,5 тыс. км, а дорог, попадающих в сферу ответственности муниципальных органов управления – в 544,3 тыс. км, включая 145,2 тыс. км улично-дорожной сети городов. По данным Росавтодора, в настоящее время до 27,0% автомобильных дорог федерального значения работают в режиме перегрузки (т.е. отношение фактической интенсивности движения к максимальной пропускной способности участка дороги превышает 0,7) и нуждаются в проведении различных мероприятий по повышению их пропускной способности. Средняя скорость движения за последние 5 лет снизилась в среднем на 40% и составляет: в мегаполисах – 15...30 км/ч, в крупных городах – 20...40 км/ч, а в «часы пик» скорость снижается до 5...10 км/ч при оптимальных 30...35 км/ч. Особенно остро эти проблемы проявляются во всех крупнейших (свыше 1 млн жителей) и сверхкрупных (свыше 3-х млн жителей) городах Российской Федерации. Сейчас до 25% общего объёма перевозок пассажиров в городах приходится на личный автотранспорт, и эта доля продолжает расти. Очевидно, что заложенная градостроителями в недавнем про-



шлом расчётная пропускная способность улично-дорожной сети оказалась значительно превышенной при уже достигнутом в настоящее время и быстро растущем уровне автомобилизации населения урбанизированных территорий (более 250 – 300 легковых автомобилей на 1000 жителей). Поскольку крупные города, как правило, являются важными узлами региональной и федеральной дорожной сети, проблема транспортных заторов в настоящее время фактически вышла на федеральный уровень. При росте автопарка за последние 10 лет около 5...7% в год, ежегодный прирост протяжённости автодорожной сети составил менее чем 1%. Плотность улиц и дорог в городах России в 2...5 раз меньше, чем в европейских государствах. Отставание дорожно-транспортной сети от имеющихся потребностей составляет приблизительно 20...25 лет. В таких условиях число ДТП по данным Росстата остаётся на весьма высоком уровне. Так, за 2011 г. в России произошло 199 868 ДТП, в них погибло 27 953 человека, а 251 848 человек получили ранения различной тяжести. Исследования транспортной ситуации, складывающейся в городах России показывают, что перегруженность движением улично-дорожных сетей обусловлена влиянием целого ряда различных объективных и субъективных факторов. С одной стороны, это факторы, определяющие нерегулируемый рост «спроса» на передвижение: высокие темпы автомобилизации; уровень социально-экономического развития региона; нерациональная градостроительная политика; низкая конкурентоспособность общественного пассажирского транспорта по сравнению с личным легковым транспортом. С другой, недостаточным «предложением», которое определяется: недостаточной пропускной способностью существующей улично-дорожной сети; неэффективностью городской парковочной политики; низким уровнем организации дорожного движения и неоптимальным использованием пропускной способности улично-дорожной сети. В связи с интенсивным ростом автомобильного парка Российской Федерации, увеличением загруженности сети автомобильных дорог, усложнением транспортной инфраструктуры предъявляются новые требования к уровню организации и БДД. Всё это, исходя из данных статистических, социологических и политологических исследований, вызывает необходимость подготовки законопроекта с учётом динамики и тенденций развития в сфере дорожного движения.

Под территориальным транспортным планированием в тексте данной Концепции понимается планирование развития транспортной системы территории, которое, в том числе, включает в себя планирование размещения инфраструктуры всех видов транспорта и трассировки маршрутной сети транспорта. Территориальное транспортное планирование входит в состав территориального планирования.

## Вопросы для самопроверки

1. Что такое организация дорожного движения?
2. Сформулируйте основные направления обеспечения безопасности движения.
3. В чём заключается основная деятельность по организации дорожного движения?
4. Назовите основные положения по совершенствованию организации и безопасности движения.
5. В чём суть государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения?
6. Что предусматривает проект нового закона «Об организации дорожного движения ...»?
7. Назовите основные положительные последствия при принятии нового закона «Об организации дорожного движения ...».

### 6.2. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, СУБЪЕКТЫ И ОБЪЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ, ПОРЯДОК И МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И НОРМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ УСТАНОВЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ И ПДД

Результатом исполнения государственной функции органами внутренних дел в сфере контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения БДД (приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 2 марта 2009 г. № 185) является надлежащее обеспечение безопасности дорожного движения, максимально возможное предупреждение ДТП, нарушений ПДД и обеспечение бесперебойного движения транспортных средств.

Исполнение государственной функции может включать в себя следующие административные процедуры: контроль за дорожным движением; контроль за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме; регулирование дорожного движения; остановка транспортного средства; остановка пешехода; проверка идентификационного номера, номера кузова, шасси, двигателя транспортного средства, документов, государственных регистрационных знаков, технического состояния транспортного средства; составление постановления-квитанции о наложении административного штрафа; вынесение постановления по делу об административном правонарушении; отстранение от управления транспортным средством; освидетельствование на состояние алкогольного опьянения; запрещение эксплуатации транспортного средства и т.д.

Контроль за дорожным движением включает: визуальное или с использованием технических средств наблюдение за движением транспортных средств и пешеходов; наблюдение за состоянием технических средств организации дорожного движения, проезжей части дорог и дорожных сооружений, элементами их обустройства.

Контроль за дорожным движением может осуществляться как в открытой, так и в скрытой форме.

При осуществлении контроля за дорожным движением с применением технических средств фиксации нарушений ПДД могут использоваться естественные и искусственные укрытия.

При осуществлении контроля за дорожным движением принимаются меры к:

- предупреждению нарушений ПДД участниками дорожного движения;
- предупреждению водителей о возникшей на их пути опасности, которую они не в состоянии своевременно обнаружить;
- выявлению затруднений в движении, предзаторовых, заторовых ситуаций, иных помех движению транспортных средств и пешеходов, осуществлению необходимых мер реагирования;
- оказанию, при необходимости и соответствующих обращениях, содействия участникам дорожного движения в передвижении по маршруту следования;
- оказанию содействия в беспрепятственном проезде транспортных средств аварийно-спасательных служб в районы ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций;
- обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения.

В случае одновременного возникновения обстоятельств, требующих реагирования сотрудника, в приоритетном порядке осуществляются действия, направленные на сохранение жизни и здоровья граждан, объектов государственной охраны, предупреждение ДТП.

При выявлении затруднений в движении, предзаторовых, заторовых ситуаций, иных помех движению транспортных средств и пешеходов обеспечивается принятие мер к устранению помех в дорожном движении, а в случае невозможности устранения помех, создающих угрозу безопасности дорожного движения, – предупреждение участников движения с использованием при необходимости средств ограждения, специальной световой сигнализации, до их устранения.

При установлении факта или получении информации о неисправности, неправильной установке технических средств организации

дорожного движения, нарушении правил проведения ремонтно-строительных работ на дорогах, создающих угрозу безопасности дорожного движения, принимаются возможные меры к устранению недостатков. При осложнениях в дорожном движении, возникших в результате стихийных бедствий, крупных производственных аварий, пожаров и других чрезвычайных обстоятельствах, принимаются меры к оповещению водителей об опасности, содействие беспрепятственному проезду автомобилей оперативных, аварийно-спасательных служб, в случае необходимости временно ограничивается или запрещается движение, транспортные средства направляются в объезд опасного участка.

При получении информации или установлении факта вынужденной остановки транспортного средства, перевозящего опасные грузы, обеспечивается:

- контроль за правильностью обозначения места остановки транспортного средства способами в соответствии с ПДД Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами;
- в случае утечки опасных веществ и невозможности установления свойств перевозимых грузов – перекрытие движения на дороге на расстоянии не менее 300 м от места происшествия и ограничение доступа к месту остановки посторонних лиц.

Для предупреждения нарушений ПДД могут также использоваться устройства (макеты, манекены), имитирующие сотрудника, патрульный автомобиль, технические средства фиксации нарушений ПДД.

При контроле за дорожным движением могут использоваться:

- стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях;
- мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Основаниями для регулирования дорожного движения являются:

- принятое решение о временном ограничении или запрещении дорожного движения, изменении его организации на отдельных участках;
- неисправность технических средств организации дорожного движения;
- необходимость предупреждения ДТП, нарушения участниками дорожного движения ПДД, предотвращения, ликвидации заторовых ситуаций, оказания помощи участнику дорожного движения, объезда возникшего препятствия, места ДТП, проведения аварийно-спасательных работ и другие случаи осложнения дорожной обстановки.

Регулирование дорожного движения может осуществляться посредством применения распорядительно-регулирующих действий с использованием:

- сигналов регулировщика (рукой, жезлом, диском с красным сигналом или световозвращателем), при необходимости, в сочетании со свистком;
- ручного управления светофорным объектом;
- установки временных дорожных знаков и указателей;
- ограждения участка дороги техническими средствами организации дорожного движения (конусами, сигнальной лентой и др.);
- размещения на проезжей части патрульного автомобиля с включёнными специальными световыми и звуковыми сигналами;
- громкоговорящего устройства.

Основаниями к остановке транспортного средства сотрудником являются:

- установленные визуально или зафиксированные с использованием технических средств признаки нарушений требований в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- наличие данных (ориентировки, информация дежурного, других нарядов, участников дорожного движения, визуально зафиксированные обстоятельства), свидетельствующих о причастности водителя, пассажиров к совершению ДТП, преступления или административного правонарушения;
- наличие данных (ориентировки, сведения оперативно-справочных и розыскных учётов, информация дежурного, других нарядов, участников дорожного движения) об использовании транспортного средства в противоправных целях или оснований полагать, что оно находится в розыске;
- необходимость опроса водителя или пассажиров об обстоятельствах совершения ДТП, административного правонарушения, преступления, очевидцами которого они являлись или являются;
- необходимость привлечения участника дорожного движения в качестве понятого;
- выполнение распорядительно-регулирующих действий;
- необходимость привлечения водителя для оказания помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам милиции;
- проведение на основании распорядительных актов руководителей органов внутренних дел, органов управления специальных мероприятий, связанных с проверкой в соответствии с целями соответствующих специальных мероприятий транспортных средств, перемещающихся в них лиц и перевозимых грузов;

– проверка документов на право пользования и управления транспортным средством, документов на транспортное средство и перевозимый груз, а также документов, удостоверяющих личность водителя и пассажиров (только на стационарных постах ДПС).

Основанием для освидетельствования на состояние алкогольного опьянения является наличие у водителя транспортного средства одного или нескольких следующих признаков: запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке.

Основанием для изъятия водительского удостоверения или удостоверения тракториста-машиниста является выявление административного правонарушения, влекущего лишение права управления транспортным средством соответствующего вида.

Основаниями для запрещения эксплуатации транспортного средства являются:

– выявление административных правонарушений, предусмотренных статьями 8.23 (эксплуатация механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума), частью 2 статьи 12.1 (управление транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра), статьей 12.4 (нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб), частью 2 статьи 12.5 (управление транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой, за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда), частью 3 статьи 12.5 (управление транспортным средством, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета или световозвращающие приспособления красного цвета, а равно световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения), частью 4 статьи 12.5 (управление транспортным средством, на котором без соответствующего разрешения установлены устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов, за исключением охранной сигнализации), частью 5 статьи 12.5 (использование при движении транспортного средства устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов, за исключением охранной сигнализации, установленных без соответствующего разрешения), частью 6 статьи 12.5 (управление транспортным средством, на наружные поверхности которого неза-

конно нанесены специальные цветографические схемы автомобилей оперативных служб), частью 2 статьи 12.37 (неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно управление транспортным средством, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует);

– выявление транспортного средства, эксплуатирующегося при наличии технической неисправности, создающей угрозу БДД.

Запрещение эксплуатации транспортного средства по основаниям, предусмотренным Кодексом, осуществляется сотрудником после составления протокола о соответствующем административном правонарушении или вынесения определения о возбуждении дела об административном правонарушении. При этом государственные регистрационные знаки подлежат снятию и хранению в подразделении до устранения причины запрещения эксплуатации. Снять государственные регистрационные знаки предлагается лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении, а в случае его отказа снятие обеспечивается сотрудником.

Правоприменительная деятельность и нормы ответственности за нарушение установленных требований и ПДД, по состоянию на 01.01.2012 г.

Статья 12.1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра

1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, влечёт наложение административного штрафа в размере от трёхсот до восьмисот рублей.

2. Управление легковым такси, автобусом или грузовым автомобилем, предназначенным и оборудованным для перевозок людей, с числом мест для сидения более чем восемь (кроме места для водителя), специализированным транспортным средством, предназначенным и оборудованным для перевозок опасных грузов, которые не прошли государственный технический осмотр или технический осмотр, влечёт наложение административного штрафа в размере от пятисот до восьмисот рублей.

**Примечания:**

1. Под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автотранспортное средство с рабочим объёмом двигателя более 50 см<sup>3</sup> и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, а также прицепы к нему, подлежащие государственной реги-

страции, а в других статьях настоящей главы также трактора, другие самоходные дорожно-строительные и иные машины, трамваи, троллейбусы.

2. Утратил силу с 1 января 2012 г. – Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ.

Статья 12.2. Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нём государственных регистрационных знаков

1. Управление транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

2. Управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков, а равно управление транспортным средством без установленных на предусмотренных для этого местах государственных регистрационных знаков либо управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением материалов, препятствующих или затрудняющих их идентификацию, влечёт наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трёх месяцев.

3. Установка на транспортном средстве заведомо подложных государственных регистрационных знаков влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере двух тысяч пятисот рублей; на должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств – 15...20 тыс. р.; на юридических лиц – 400...500 тыс. р.

4. Управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года.

**Примечание.** Государственный регистрационный знак признаётся нестандартным, если он не соответствует требованиям, установленным в соответствии с законодательством о техническом регулировании, и нечитаемым, если с расстояния 20 м не обеспечивается прочтение в тёмное время суток хотя бы одной из букв или цифр заднего государственного регистрационного знака, а в светлое время суток – хотя бы одной из букв или цифр переднего или заднего государственного регистрационного знака.

Статья 12.3. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных ПДД, а также раз-



решения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси

1. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им, регистрационных документов на транспортное средство, а равно документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым им транспортным средством в отсутствие его владельца, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

2. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства, за исключением случая, предусмотренного частью 2 статьи 12.37 настоящего Кодекса, а в случаях, предусмотренных законодательством, лицензионной карточки, путевого листа или товарно-транспортных документов, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

2.1. Перевозка пассажиров и багажа легковым транспортным средством, используемым для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, водителем, не имеющим при себе разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере пяти тысяч рублей.

3. Передача управления транспортным средством лицу, не имеющему при себе документов на право управления им, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

Статья 12.4. Нарушение *правил* установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб, цветографической схемы легкового такси или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси

1. Установка на передней части транспортного средства световых приборов с огнями красного цвета или световозвращающих приспособлений красного цвета, а равно световых приборов, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере двух тысяч пятисот рублей с конфискацией указанных прибо-

ров и приспособлений; на должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств – 15...20 тыс р. с конфискацией указанных приборов и приспособлений; на юридических лиц – 400...500 тыс р. с конфискацией указанных приборов и приспособлений.

2. Установка на транспортном средстве без соответствующего разрешения устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации) или незаконная установка на транспортном средстве опознавательного фонаря легкового такси, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере двух тысяч пятисот рублей с конфискацией указанных устройств; на должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств, – двадцати тысяч рублей с конфискацией указанных устройств; на юридических лиц – пятисот тысяч рублей с конфискацией указанных устройств.

3. Незаконное нанесение на наружные поверхности транспортного средства специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб или цветографической схемы легкового такси влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере двух тысяч пятисот рублей; на должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств, – двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – пятисот тысяч рублей.

Статья 12.5. Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена

1. Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению БДД эксплуатация транспортного средства запрещена, за исключением неисправностей и условий, указанных в частях 2 – 7 настоящей статьи, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

2. Управление транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда) влечёт наложение административного штрафа в размере от трёхсот до пятисот рублей.

3. Управление транспортным средством, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета или световозвращающие приспособления красного цвета, а равно световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют тре-

бованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года с конфискацией указанных приборов и приспособлений.

3.1. Управление транспортным средством, на котором установлены стёкла (в том числе покрытые прозрачными цветными плёнками), светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колёсных транспортных средств, влечёт наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

4. Управление транспортным средством, на котором без соответствующего разрешения установлены устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет с конфискацией указанных устройств.

4.1. Управление транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере пяти тысяч рублей с конфискацией предмета административного правонарушения.

5. Использование при движении транспортного средства устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), установленных без соответствующего разрешения, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет с конфискацией указанных устройств.

6. Управление транспортным средством, на наружные поверхности которого незаконно нанесены специальные цветографические схемы автомобилей оперативных служб, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет.

7. Управление транспортным средством, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере пяти тысяч рублей.

Статья 12.6. Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов

Управление транспортным средством водителем, не пристёгнутым ремнем безопасности, перевозка пассажиров, не пристёгнутых ремнями безопасности, если конструкцией транспортного средства предусмотрены ремни безопасности, а равно управление мотоциклом либо перевозка на мотоцикле пассажиров без мотошлемов или в неза-

стегнутых мотошлемах влечёт наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

Статья 12.7. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством

1. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды), влечёт наложение административного штрафа в размере двух тысяч пятисот рублей.

2. Управление транспортным средством водителем, лишённым права управления транспортным средством, влечёт административный арест на срок до пятнадцати суток или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых в соответствии с настоящим Кодексом не может применяться административный арест, в размере пяти тысяч рублей.

3. Передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишённому такого права, влечёт наложение административного штрафа в размере двух тысяч пятисот рублей.

Статья 12.8. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения

1. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

2. Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

О квалификации действий лиц по части третьей статьи 12.8 настоящего кодекса см. Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за второй квартал 2008 г.

3. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами либо лишённым права управления транспортными средствами, влечёт административный арест на срок до пятнадцати суток или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых в соответствии с настоящим Кодексом не может применяться административный арест, в размере пяти тысяч рублей.

О квалификации действий лиц по части четвертой статьи 12.8 настоящего кодекса см. Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за второй квартал 2008 г.

4. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 или 2 настоящей статьи, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок три года.

#### Статья 12.9. Превышение установленной скорости движения

1. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину не менее 10, но не более 20 км/ч влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

2. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 20, но не более 40 км/ч влечёт наложение административного штрафа в размере трёхсот рублей.

3. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 40, но не более 60 км/ч влечёт наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей.

4. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60 км/ч влечёт наложение административного штрафа в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев.

#### Статья 12.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути

1. Пересечение железнодорожного пути вне железнодорожного переезда, выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде влечёт наложение административного штрафа в размере пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от трёх до шести месяцев.

2. Нарушение правил проезда через железнодорожные переезды, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере ста рублей.

3. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок один год.

#### Статья 12.11. Нарушение правил движения по автомагистрали

1. Движение по автомагистрали на транспортном средстве, скорость которого по технической характеристике или по его состоянию менее 40 км/ч, а равно остановка транспортного средства на автомаги-

страдали вне специальных площадок для стоянки влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

2. Движение на грузовом автомобиле с разрешённой максимальной массой более 3,5 т по автомагистрали далее второй полосы, а равно учебная езда по автомагистрали влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

3. Разворот или въезд транспортного средства в технологические разрывы разделительной полосы на автомагистрали либо движение задним ходом по автомагистрали влечёт наложение административного штрафа в размере от трёхсот до пятисот рублей.

Статья 12.12. Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика

1. Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 настоящего Кодекса и частью 2 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

2. Невыполнение требования ПДД об остановке перед стоп-линией, обозначенной дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика влечёт наложение административного штрафа в размере восьмисот рублей.

Статья 12.13. Нарушение правил проезда перекрёстков

1. Выезд на перекрёсток или пересечение проезжей части дороги в случае образовавшегося затора, который вынудил водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении, влечёт наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

2. Невыполнение требования ПДД уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрёстков, влечёт наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

Статья 12.14. Нарушение правил маневрирования

1. Невыполнение требования ПДД подать сигнал перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом или остановкой влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

1.1. Невыполнение требования ПДД, за исключением установленных случаев, перед поворотом направо, налево или разворотом заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении,

влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

2. Разворот или движение задним ходом в местах, где такие манёвры запрещены, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 статьи 12.11 и частью 2 статьи 12.16 настоящего Кодекса, влечёт наложение административного штрафа в размере ста рублей.

3. Невыполнение требования ПДД уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 статьи 12.13 и статьей 12.17 настоящего Кодекса, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

Статья 12.15. Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона

1. Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда, а равно движение по обочинам или пересечение организованной транспортной или пешей колонны либо занятие места в ней влечёт наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

2. Движение по велосипедным или пешеходным дорожкам либо тротуарам в нарушение ПДД влечёт наложение административного штрафа в размере двух тысяч рублей.

3. Выезд в нарушение ПДД на полосу, предназначенную для встречного движения, при объезде препятствия влечёт наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей.

4. Выезд в нарушение ПДД на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 настоящей статьи, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев, а в случае фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъёмки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъёмки, видеозаписи – наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей.

Статья 12.16. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги

1. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением случаев, предусмотренных частями 2 – 5 настоящей статьи и другими статьями

настоящей главы, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере трёхсот рублей.

2. Поворот налево или разворот в нарушение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, влечёт наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей.

3. Движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением влечёт наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев.

4. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, запрещающими остановку или стоянку транспортных средств, за исключением случая, предусмотренного частью 5 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей.

5. Нарушение, предусмотренное частью 4 настоящей статьи, совершённое в городах федерального значения Москве или Санкт-Петербурге, влечёт наложение административного штрафа в размере трёх тысяч рублей.

Статья 12.17. Непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включёнными специальными световыми и звуковыми сигналами

1. Непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству, а равно транспортному средству с одновременно включёнными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере от ста до трёхсот рублей.

1.1. Движение транспортных средств по полосе для маршрутных транспортных средств или остановка на указанной полосе в нарушение ПДД, за исключением случаев, предусмотренных частями 3 и 4 статьи 12.15 настоящего Кодекса, и случая, предусмотренного частью 1.2 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей.

1.2. Нарушение, предусмотренное частью 1.1 настоящей статьи, совершённое в городах федерального значения Москве или Санкт-Петербурге, влечёт наложение административного штрафа в размере трёх тысяч рублей.

2. Непредоставление преимущества в движении транспортному средству, имеющему нанесённые на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включёнными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом влечёт наложение административного штрафа в



размере от трёхсот до пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трёх месяцев.

Статья 12.18. Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения

Невыполнение требования ПДД уступить дорогу пешеходам, велосипедистам или иным участникам дорожного движения (за исключением водителей транспортных средств), пользующимся преимуществом в движении, влечёт наложение административного штрафа в размере от восьмисот до одной тысячи рублей.

Статья 12.19. Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств

1. Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 настоящего Кодекса и частями 2 – 6 настоящей статьи влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере трёхсот рублей.

2. Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств в местах, отведённых для остановки или стоянки транспортных средств инвалидов, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от трёх тысяч до пяти тысяч рублей.

3. Остановка или стоянка транспортных средств на пешеходном переходе и ближе 5 метров перед ним, за исключением вынужденной остановки и случая, предусмотренного частью 6 настоящей статьи, либо нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на тротуаре, за исключением случая, предусмотренного частью 6 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

3.1. Остановка или стоянка транспортных средств в местах остановки маршрутных транспортных средств или ближе 15 метров от мест остановки маршрутных транспортных средств, за исключением остановки для посадки или высадки пассажиров, вынужденной остановки и случаев, предусмотренных частями 4 и 6 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

3.2. Остановка или стоянка транспортных средств на трамвайных путях либо остановка или стоянка транспортных средств далее первого ряда от края проезжей части, за исключением вынужденной остановки и случаев, предусмотренных частями 4 и 6 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей.

4. Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на проезжей части, повлекшее создание препятствий для дви-

жения других транспортных средств, а равно остановка или стоянка транспортного средства в тоннеле, за исключением случая, предусмотренного частью 6 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере двух тысяч рублей.

5. Нарушение, предусмотренное частью 1 настоящей статьи, совершённое в городах федерального значения Москве или Санкт-Петербурге, влечёт наложение административного штрафа в размере двух тысяч пятисот рублей.

6. Нарушения, предусмотренные частями 3–4 настоящей статьи, совершённые в городах федерального значения Москве или Санкт-Петербурге, влекут наложение административного штрафа в размере трёх тысяч рублей.

*Примечание.* Утратило силу. – Федеральный закон от 24.07.2007 № 210-ФЗ.

Статья 12.20. Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки.

Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

Статья 12.21. Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки

1. Нарушение правил перевозки грузов, а равно правил буксировки влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

Статья 12.21.1. Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

1. Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов без специального разрешения и специального пропуска в случае, если получение такого пропуска обязательно, а равно с отклонением от указанного в специальном разрешении маршрута движения влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – 15...20 тыс. р.; на юридических лиц – 400...500 тыс. р.

2. Перевозка крупногабаритных грузов с превышением габаритов, указанных в специальном разрешении, более чем на 10 см влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной

тысячи пятисот до двух тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от двух до четырёх месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от десяти до пятнадцати тысяч рублей; на юридических лиц – от двухсот пятидесяти до четырёхсот тысяч рублей.

3. Перевозка тяжеловесных грузов с превышением разрешённых максимальной массы или нагрузки на ось, указанных в специальном разрешении, более чем на 5% влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи пятисот до двух тысяч рублей; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – 10...15 тыс. р.; на юридических лиц – 250...400 тыс. р.

3.1. Предоставление грузоотправителем недостоверных сведений о массе и габаритах груза, если это повлекло нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере пяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – 10...15 тыс. р.; на юридических лиц – 250...400 тыс. р.

4. Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, за исключением случаев, предусмотренных частями 1 – 3 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от пяти до десяти тысяч рублей; на юридических лиц – 150...250 тыс. р.

5. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками, запрещающими движение транспортных средств, в том числе составов транспортных средств, общая фактическая масса которых либо нагрузка на ось которых превышает указанные на дорожном знаке, если движение таких транспортных средств осуществляется без специального разрешения, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей.

Статья 12.21.2. Нарушение правил перевозки опасных грузов

1. Перевозка опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов, специального разрешения, согласованного маршрута перевозки или аварийной карточки системы информации об опасности, предусмотренных правилами перевозки опасных грузов, а равно перевозка опасных грузов на транспортном средстве, конструкция которого не соответствует требованиям правил перевозки опасных

грузов или на котором отсутствуют элементы системы информации об опасности либо оборудование или средства, применяемые для ликвидации последствий происшествия при перевозке опасных грузов, либо несоблюдение условий перевозки опасных грузов, предусмотренных указанными правилами, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от двух до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – 15...20 тыс. р.; на юридических лиц – 400...500 тыс. р.

2. Нарушение правил перевозки опасных грузов, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от пяти до десяти тысяч рублей; на юридических лиц – 150...250 тыс. р.

Статья 12.22. Нарушение правил учебной езды

Нарушение правил учебной езды водителем, обучающим вождению транспортного средства, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

Статья 12.23. Нарушение правил перевозки людей

1. Нарушение правил перевозки людей, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

2. Перевозка людей вне кабины автомобиля (за исключением случаев, разрешённых ПДД), трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла или вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения влечёт наложение административного штрафа в размере от пятисот до семисот рублей.

Статья 12.24. Нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего

1. Нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение лёгкого вреда здоровью потерпевшего, влечёт наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет.

2. Нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью

потерпевшего, влечёт наложение административного штрафа в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

Примечания:

1. Под причинением лёгкого вреда здоровью следует понимать кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности.

2. Под причинением средней тяжести вреда здоровью следует понимать неопасное для жизни длительное расстройство здоровья или значительную стойкую утрату общей трудоспособности менее чем на одну треть.

Статья 12.25. Невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства

1. Невыполнение требования о предоставлении транспортного средства сотрудникам полиции или иным лицам, которым в случаях, предусмотренных законодательством, предоставлено право использовать транспортные средства, влечёт наложение административного штрафа в размере от ста до двухсот рублей.

2. Невыполнение законного требования сотрудника полиции об остановке транспортного средства влечёт наложение административного штрафа в размере от двухсот до пятисот рублей.

3. Невыполнение законного требования должностного лица военной автомобильной инспекции об остановке транспортного средства Вооружённых Сил Российской Федерации, внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере от двухсот до пятисот рублей.

Статья 12.26. Невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения

1. Невыполнение водителем законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения или невыполнение водителем транспортного средства Вооружённых Сил Российской Федерации, внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти,

уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны, законного требования должностного лица военной автомобильной инспекции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

2. Невыполнение водителем, не имеющим права управления транспортными средствами либо лишённым права управления транспортными средствами, законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения или невыполнение не имеющим права управления транспортными средствами либо лишённым права управления транспортными средствами водителем транспортного средства Вооружённых Сил Российской Федерации, внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны, законного требования должностного лица военной автомобильной инспекции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения влечёт административный арест на срок до пятнадцати суток или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых в соответствии с настоящим Кодексом не может применяться административный арест, в размере пяти тысяч рублей.

Статья 12.27. Невыполнение обязанностей в связи с ДТП

1. Невыполнение водителем обязанностей, предусмотренных ПДД, в связи с ДТП, участником которого он является, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

2. Оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он являлся, влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет или административный арест на срок до пятнадцати суток.

3. Невыполнение требования ПДД о запрещении водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические или психотропные вещества после ДТП, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования влечёт лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

Статья 12.28. Нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах

1. Нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах, за исключением случая, предусмотренного частью 2 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей.

2. Нарушение, предусмотренное частью 1 настоящей статьи, совершённое в городах федерального значения Москве или Санкт-Петербурге, влечёт наложение административного штрафа в размере трёх тысяч рублей.

Статья 12.29. Нарушение ПДД пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения

1. Нарушение пешеходом или пассажиром транспортного средства ПДД влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере двухсот рублей.

2. Нарушение ПДД лицом, управляющим мопедом, велосипедом, либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения (за исключением лиц, указанных в части 1 настоящей статьи, а также водителя механического транспортного средства), влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере двухсот рублей.

3. Нарушение ПДД лицами, указанными в части 2 настоящей статьи, совершённое в состоянии опьянения, влечёт наложение административного штрафа в размере от трёхсот до пятисот рублей.

Статья 12.30. Нарушение ПДД пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего

1. Нарушение ПДД пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее создание помех в движении транспортных средств, влечёт наложение административного штрафа в размере трёхсот рублей.

2. Нарушение ПДД пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, влечёт наложение административного штрафа в размере от одной до одной тысячи пятисот рублей.

Статья 12.31. Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего государственного технического осмотра или технического осмотра, с заведомо

подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесёнными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб.

1. Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке или не прошедшего государственного технического осмотра или технического осмотра, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере пятисот рублей; на юридических лиц – пятидесяти тысяч рублей.

2. Выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, или переоборудованного без соответствующего разрешения, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере от пятисот до одной тысячи рублей.

3. Выпуск на линию транспортного средства с заведомо подложными государственными регистрационными знаками либо с установленными на передней его части световыми приборами с огнями красного цвета или световозвращающими приспособлениями красного цвета, а равно световыми приборами, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере от пятнадцати до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – пятидесяти тысяч рублей.

4. Выпуск на линию транспортного средства с установленными на нём без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), а равно с незаконно нанесёнными на его наружные поверхности специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – пятидесяти тысяч рублей.

**П р и м е ч а н и е .** За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринима-



тельную деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.

Статья 12.31.1. Нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

1. Осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых к работникам, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц в размере двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – ста тысяч рублей.

2. Осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере трёх тысяч рублей; на должностных лиц – пяти тысяч рублей; на юридических лиц – тридцати тысяч рублей.

3. Осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере трёх тысяч рублей; на должностных лиц – пяти тысяч рублей; на юридических лиц – тридцати тысяч рублей.

**Примечание.** За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.

Статья 12.32. Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством

Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – ста тысяч рублей.

**Примечание.** За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.

Статья 12.33. Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений

Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо технических средств организации дорожного движения, которое создаёт угрозу безопасности дорожного движения, а равно умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе путём загрязнения дорожного покрытия, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере одной тысячи пятисот рублей; на должностных лиц – пяти тысяч рублей; на юридических лиц – двухсот тысяч рублей.

Статья 12.34. Несоблюдение требований по обеспечению БДД при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений

Несоблюдение требований по обеспечению БДД при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, запрещению или ограничению дорожного движения на отдельных участках дорог в случае, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, в размере от двух до трёх тысяч рублей; на юридических лиц – 20...30 тыс. р.

Статья 12.35. Незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию

Применение к владельцам и водителям транспортных средств, другим участникам дорожного движения не предусмотренных федеральным законом мер, направленных на ограничение прав на управление, пользование транспортным средством либо его эксплуатацию, влечёт наложение административного штрафа на граждан в размере двух тысяч рублей; на должностных лиц – двадцати тысяч рублей.

Статья 12.36.1. Нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства.

Пользование водителем во время движения транспортного средства телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук, влечёт предупреждение или наложение административного штрафа в размере трёхсот рублей.

Статья 12.37. Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств

1. Управление транспортным средством в период его использования, не предусмотренный страховым полисом обязательного страхо-

вания гражданской ответственности владельцев транспортного средства, а равно управление транспортным средством с нарушением предусмотренного данным страховым полисом условия управления этим транспортным средством только указанными в данном страховом полисе водителями влечёт наложение административного штрафа в размере трёхсот рублей.

2. Неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно управление транспортным средством, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует, влечёт наложение административного штрафа в размере от пятисот до восьмисот рублей.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Какие формы контроля за дорожным движением Вы знаете?
2. Какие принимаются меры при осуществлении контроля за дорожным движением?
3. Какие средства используются при контроле за дорожным движением?
4. Что такое распорядительно-регулирующие действия при регулировании дорожного движения?
5. Что может служить основанием для остановки транспортного средства?
  6. Какие имеются основания для освидетельствования на состояние алкогольного опьянения водителя транспортного средства?
  7. При каких обстоятельствах запрещается эксплуатация транспортных средств?
    8. Какая ответственность предусмотрена за нарушение установленных требований и ПДД (ПДД)?
      - управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке;
      - управление транспортным средством с нарушением правил установки на нём государственных регистрационных знаков;
      - управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных ПДД;
      - управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;
      - нарушение правил применения ремней безопасности;
      - управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством;

- управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения;
- превышение установленной скорости движения;
- нарушение правил движения через железнодорожные пути;
- нарушение правил движения по автомагистрали;
- проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика;
- нарушение правил проезда перекрёстков;
- нарушение правил маневрирования;
- нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона;
- несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги;
- непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения;
- нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств;
- нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки;
- нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки;
- нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- нарушение правил учебной езды;
- нарушение правил перевозки людей;
- нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего;
- невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства;
- невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;
- невыполнение обязанностей в связи с ДТП;
- нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах;
- нарушение ПДД пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения;
- нарушение ПДД пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств;

средств либо причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего;

- выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего государственного технического осмотра;

- нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

- допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством;

- повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений;

- несоблюдение требований по обеспечению БДД при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений;

- незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию;

- нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства;

- несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

### 6.3. ПРАВИЛА РЕГИСТРАЦИИ И УЧЁТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ. ВЫЯВЛЕНИЕ ФАКТОРОВ, УСЛОВИЙ И ПРИЧИН ИХ ВОЗНИКНОВЕНИЯ. ПОРЯДОК СБОРА, ОБРАБОТКИ, ПЕРЕДАЧИ, НАКОПЛЕНИЯ И АНАЛИЗА ИНФОРМАЦИИ НА РАЗЛИЧНЫХ УРОВНЯХ УПРАВЛЕНИЯ

Проблема аварийности, связанной с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения БДД и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Устойчиво растёт количество лиц, погибших в результате ДТП, на 10 тыс. единиц транспорта и количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения. Основными видами ДТП в России являются наезд на пешехода, препятствие и на стоящее транспортное средство, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трёх четвертей всех ДТП связаны с нарушениями ПДД Российской Федерации водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с не-

правильным выбором скорости движения. Вследствие выезда на полосу встречного движения регистрируется порядка 14% ДТП. Каждое восьмое ДТП совершил водитель, находившийся в состоянии опьянения, каждое седьмое – не имевший права на управление транспортным средством. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80% всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований БДД. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы.

Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяжённостью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Следствием такого положения с аварийностью являются ухудшение условий дорожного движения, нарушение экологической обстановки, увеличение количества заторов, расхода топлива, а также рост количества ДТП. В настоящее время в городах и населённых пунктах происходит более 70% всех ДТП. Темпы увеличения количества лиц, пострадавших в результате ДТП в городах, опережают темпы увеличения количества ДТП. Почти 60% ДТП в городах приходится на столицы и административные центры субъектов Российской Федерации.

Изучение особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества ДТП, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой степенью тяжести. Неэффективная организация работы по оказанию медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате таких ДТП, является одной из основных причин их высокой смертности. Общая смертность указанных лиц намного выше, чем при получении травм в результате других несчастных случаев, инвалидами они становятся гораздо чаще.

Усугубление обстановки с аварийностью и наличие проблемы обеспечения БДД требуют выработки и реализации долгосрочной государственной стратегии, координации усилий государства и общества, концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов, а

также формирования эффективных механизмов взаимодействия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных институтов и негосударственных структур при возможно более полном учёте интересов граждан.

Система обеспечения безопасности дорожного движения характеризуется недостаточной комплексностью и отсутствием эффективного механизма координации действий федеральных органов исполнительной власти, что ведёт к разобщённости при осуществлении деятельности в области обеспечения БДД.

В ряде нормативных правовых актов дублируются функции федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления. Некоторые сферы общественных отношений в области обеспечения БДД не урегулированы. Нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях не обеспечивают в полной мере функцию предупреждения правонарушений. Кроме того, отдельные положения законодательства Российской Федерации в области обеспечения БДД не согласуются с нормами международных договоров, участницей которых является Российская Федерация.

Сложившееся положение дел усугубляется неэффективным использованием реальных рычагов воздействия на негативные процессы, происходящие в области обеспечения БДД. Меры, принимаемые субъектами Российской Федерации, не носят целенаправленного характера, не подчинены единой задаче и, как следствие, не могут коренным образом изменить существующие негативные тенденции в этой области. Кроме того, в условиях дотационности большинства субъектов Российской Федерации и их значительных социальных обязательств существенно снижаются возможности для решения задач по обеспечению БДД.

В России фактически отсутствует система организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах (регламентация скоростных режимов, введение одностороннего движения и т.д.). Реализуемые мероприятия носят эпизодический характер. Не определены полномочия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, связанные с проведением указанных мероприятий. Поэтому в городах постоянно возникают заторы, существенно затрудняющие и ограничивающие дорожное движение.

Система организации прибытия на место ДТП и оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, неэффективна. Так, по дан-

ным Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации, доля лиц, погибших до прибытия в лечебное учреждение, составляет 55% общего количества лиц, погибших вследствие ДТП.

Государственное и общественное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения осуществляется на недостаточном уровне. Ситуация усугубляется всеобщим правовым нигилизмом, осознанием юридической безответственности за совершённые правонарушения, безразличным отношением к возможным последствиям ДТП, отсутствием адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения ДТП, недостаточным вовлечением населения в деятельность по предупреждению ДТП.

Сложившаяся критическая ситуация в области обеспечения БДД характеризуется наличием тенденций к её дальнейшему ухудшению, что определяется следующими факторами:

- высокий уровень аварийности и тяжести последствий ДТП (в том числе детский травматизм);
- значительная доля людей наиболее активного трудоспособного возраста (26 – 40 лет) среди лиц, погибших в результате ДТП;
- продолжающееся ухудшение условий дорожного движения в городах;
- низкий уровень безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Следует заметить, что до настоящего времени не разработан аппарат количественной оценки надёжности и безопасности, а также количественных критериев БДД и методов их оценки. Следует иметь в виду, что нельзя построить абсолютно безопасный автомобиль (хотя уже создано много образцов «безопасных автомобилей будущего»), нельзя также подобрать такой состав водителей, которые не допустили бы ошибок. Использование транспортных средств для перевозки пассажиров, грузов и выполнения других работ создаёт определённый риск для человека, и пока существует автомобиль, практически невозможно полностью исключить вероятность ДТП. Следовательно, задача состоит в том, чтобы свести вероятность ДТП к минимуму. Поэтому до настоящего времени основными методами количественного анализа безопасности транспортных систем являются методы теории вероятностей, теории надёжности и математической статистики.

Для получения достоверных сведений о состоянии аварийности по статистическим данным ДТП первостепенное значение имеет точность и полнота сбора первичных данных. Известно, что не все ДТП



регистрируются, а поэтому статистический материал, подлежащий обработке, является неполноценным. В Швеции расхождение между фактическими и регистрируемыми полицией данными ДТП составляет 5:1. Утечка информации в Финляндии составляет по ДТП с ранением 25%, а с повреждёнными автомобилями 66%. В Англии незарегистрированные ДТП с тяжёлыми ранениями составляют 1:6, а с лёгкими ранениями 1:3 всех случаев. Поэтому во многих странах большое внимание уделяется точности и полноте получения статистических данных ДТП.

Проведённые специальные исследования показывают, что существующая система установления причины ДТП работниками дорожного надзора ГИБДД является несостоятельной. Поэтому независимо от методов обработки, здесь невозможно искать точные закономерности, хотя в силу инерции многие исследователи привыкли оперировать данными официальной статистики ДТП [1].

### **Классификация дорожно-транспортных происшествий**

Дорожно-транспортные происшествия подразделяют на следующие виды: столкновение, опрокидывание, наезды на стоящее транспортное средство, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на гужевой транспорт, наезд на животное, прочие ДТП.

Столкновение – ДТП, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с движущимся подвижным составом железных дорог. К этому виду ДТП относятся также столкновения движущегося транспортного средства с внезапно остановившимся (перед светофором, из-за технической неисправности и пр.) транспортным средством и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (остановленным) на железнодорожных путях транспортным средством.

Опрокидывание – ДТП, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось. К этому виду не относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды ДТП: столкновение транспортных средств, наезд на препятствие и пр.

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

Наезд на пешехода – ДТП, при котором транспортное средство наехало на человека, или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также ДТП, при которых пешеходы пострадали в результате их травмирования перевозимым на транспортном средстве грузом (досками, трубами, плитами и пр.).

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

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

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

Наезд на животных – ДТП, при котором транспортное средство наехало на диких или домашних животных (включая вьючных и верховых), птиц, либо сами эти животные или птицы ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинён материальный ущерб.

Прочие ДТП – ДТП, не относящиеся к перечисленным выше видам. К ним относятся: сход трамвая с рельсов (не вызвавший столкновения или опрокидывания), падение перевозимого груза, удар человека или животного, либо повреждение другого транспортного средства каким-либо предметом, отброшенным колесом транспортного средства, наезд транспортного средства на лиц, не являющихся участниками движения, либо на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, оторвавшееся колесо), падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства, в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др.

### **Учёт дорожно-транспортных происшествий**

Правила учёта ДТП утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 (в ред. Постановлений Правительства РФ от 01.12.1997 № 1513, от 31.07.1998 № 866, от 02.02.2000 № 100, от 01.02.2005 № 49, от 19.11.2008 № 859, от 14.02.2009 № 106).

Правила учёта ДТП обязательны для выполнения на всей территории Российской Федерации и используют следующие понятия:

- ДТП – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения;
- дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или не-

сколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;

- транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (автомобиль, мотоцикл, мотороллер, мотоколяска, мопед, велосипед с подвесным мотором, мотонарты, трамвай, троллейбус, трактор, самоходная машина, а также гужевого транспорта, за исключением вьючных и верховых животных);

- владельцы транспортных средств – юридические лица независимо от форм собственности, являющиеся собственниками транспортных средств либо пользующиеся или распоряжающиеся транспортными средствами в установленном порядке;

- погибший – лицо, погибшее на месте ДТП либо умершее от его последствий в течение 30 последующих суток;

- раненый – лицо, получившее в ДТП телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения.

Учёту подлежат все дорожно-транспортные происшествия.

Учёт ДТП осуществляется для изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин и условий.

Учёт ДТП осуществляется:

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

Медицинские организации ведут учёт погибших и раненых в ДТП.

В государственную статистическую отчётность по ДТП включаются сведения только о ДТП, в которых погибли или были ранены люди.

В государственную статистическую отчётность не включаются сведения о ДТП, возникших:

- во время проведения мероприятий по автомобильному или мотоциклетному спорту (соревнования, тренировки и т.п.), когда пострадали зрители, участники и персонал, обслуживающий спортивные мероприятия;

- при выполнении транспортными средствами технологических производственных операций, не связанных с перевозкой людей или грузов (прокладка траншей, производство сельскохозяйственных работ, лесозаготовка, погрузочно-разгрузочные работы, установка мачт, опор и т.п.);

- в результате стихийных бедствий;
- вследствие нарушения правил техники безопасности и эксплуатации транспортных средств (запуск двигателя при включённой передаче, при сцепке–расцепке транспортных средств, механизмов, приспособлений и т.п.);
- в связи с попыткой покончить жизнь самоубийством или действиями, совершёнными в состоянии невменяемости;
- в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан или действий, направленных на причинение имущественного ущерба.

Государственная статистическая отчётность по ДТП ведётся органами внутренних дел на основе учётных данных этих органов.

Форма государственной статистической отчётности по ДТП разрабатывается Министерством внутренних дел Российской Федерации и по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации утверждается Федеральной службой государственной статистики.

Сведения о ДТП являются открытыми для опубликования и предоставляются заинтересованным юридическим и физическим лицам в установленном порядке.

### **Учёт дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел**

Органы внутренних дел производят учёт ДТП на территории обслуживания.

На каждое ДТП, сведения о котором подлежат включению в государственную статистическую отчётность, заполняется карточка учёта ДТП. Форма карточки устанавливается Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Порядок организации учёта ДТП, сбора и обобщения сведений о них и контроля за полнотой и достоверностью этих сведений определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Орган внутренних дел, получивший сообщение о ДТП, в котором погибли или были ранены люди, информирует о случившемся заинтересованных лиц в установленном порядке.

Главные государственные инспекторы БДД по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, организуют сверку с медицинскими организациями сведений о погибших и раненых в ДТП, а также не реже одного раза в месяц предоставляют владельцам транспортных средств, государственным органам управления автомобильными доро-

гами, владельцам ведомственных и частных дорог возможность проведения сверки данных о ДТП.

### **Учёт дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств**

Владельцы транспортных средств учитывают ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств независимо от места их совершения.

Форма учёта ДТП владельцами транспортных средств определяется Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Владельцы транспортных средств обязаны немедленно сообщить в орган внутренних дел по месту своего нахождения о каждом ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств.

Владельцы транспортных средств ежемесячно сверяют с управлениями органа внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, сведения о ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств.

Учёт ДТП государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог.

Государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог учитывают ДТП, совершённые на дорогах, находящихся в их ведении.

Форма учёта ДТП государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог определяется Российским дорожным агентством по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог обязаны немедленно сообщать в управление органа внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, о каждом ДТП, совершённом на дорогах, находящихся в их ведении.

Государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог ежемесячно сверяют с управлениями органов внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, сведения о ДТП, совершённых на дорогах, находящихся в их ведении.

## Учёт погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях в медицинских организациях

Медицинские организации учитывают сведения о раненых в ДТП, которые обратились или были доставлены для оказания медицинской помощи, а также о доставленных погибших в ДТП.

Форма учёта медицинскими организациями сведений о раненых и погибших в ДТП определяется Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Медицинские организации обязаны немедленно сообщить в органы внутренних дел по месту своего нахождения:

- о раненых в ДТП, обратившихся или доставленных для оказания медицинской помощи, а также о доставленных погибших в ДТП;
- о раненых в ДТП, направленных в другие медицинские организации.

Медицинские организации в срок, не превышающий одни сутки, обязаны сообщить в органы внутренних дел по месту своего нахождения сведения о раненых, скончавшихся в течение 30 суток после ДТП.

Медицинские организации предоставляют органам внутренних дел возможность проведения сверки сведений о погибших и раненых в ДТП.

Медицинские организации обязаны представлять органам внутренних дел по их запросам справки о раненых, обратившихся или доставленных для оказания медицинской помощи.

*Некоторые результаты анализа ДТП.* Каждый участник дорожного движения, особенно водители механических транспортных средств, должны иметь представление о разновидностях ДТП, их причинах и механизме перерастания нормального режима движения транспортного средства в аварийный. ДТП подразделяются на группы в зависимости от тяжести последствий, характера (вида) ДТП, места происшествия и других признаков.

По тяжести последствий ДТП делятся на три группы: со смертельным исходом, с телесными повреждениями людей и с материальным ущербом. Телесные повреждения подразделяют на тяжкие, менее тяжкие и лёгкие.

По виду ДТП их делят на столкновение транспортных средств, опрокидывание транспортных средств, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на стоящее транспортное средство, наезд на гужевой транспорт, наезд на животных и иные виды ДТП. К последним относятся, например, падение перевозимого груза

на человека, сход трамвая с рельсов (без столкновения или опрокидывания).

Для Российской Федерации характерно следующее среднегодовое распределение ДТП по видам, %:

Наезды транспортных средств на:

пешеходов .....	39,0...40,0
препятствие .....	5,0...5,5
стоящие транспортные средства .....	2,5...3,5
велосипедистов .....	2,5...3,2
Столкновение транспортных средств .....	20,0...32,0
Опрокидывание транспортных средств .....	13,0...19,0
Иные виды ДТП .....	2,0

Наибольшей тяжестью последствий характеризуются наезды на пешеходов, столкновения и опрокидывания транспортных средств, наезды на гужевой транспорт. В этих происшествиях из 100 пострадавших в среднем 16 человек погибает. К самым опасным для участников движения относятся столкновения транспортных средств и наезды на пешехода. На эти виды ДТП приходится почти 70% общего числа погибших и раненых.

В Российской Федерации ежегодно в 75% случаев ДТП происходит по вине водителей, а в 25% – по вине пешеходов. Около 10% ДТП происходят из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог, а около 2% – из-за технических неисправностей транспортных средств. (Превышение суммы 100% объясняется одновременной регистрацией нескольких причин возникновения ДТП. Например, часто автокатастрофа происходит из-за того, что водитель выбирает скорость движения транспортного средства без учёта его технического состояния или дорожных условий.)

Результаты исследований и данные статистики свидетельствуют, что основной причиной совершения водителями ДТП является их недисциплинированность, что выражается в нарушении ими ПДД. Наибольшее число ДТП возникает из-за управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии (почти 25%), превышение скорости (более 17%), нарушения правил обгона (почти 16%).

Наиболее типичными причинами ДТП с особо тяжёлыми последствиями являются: нарушения правил обгона (более 45%), превышение скорости (почти 20%), нетрезвое состояние водителя (11%), нарушение правил маневрирования (9%), проезда перекрёстков (6,5%), проезда железнодорожных переездов (4,5%), перевозки людей (до 4%), несоблюдение дистанции (более 2,5%), неподчинение сигналам регулирования (до 2%), переутомление, сон за рулем (до 2%).

ДТП протекает очень быстро, иногда в течение нескольких секунд. Развивается оно следующим образом. Вначале в процессе нормального движения возникает опасная дорожная обстановка, при которой какое-нибудь препятствие оказывается на полосе движения транспортного средства. Такое препятствие может быть как неподвижным (выбоина на дорожном покрытии, скользкий участок дороги), так и движущимся (другое транспортное средство, пешеход, животное).

В опасной дорожной обстановке участники движения обязаны принять все меры для её ликвидации. Если эти меры не приняты или приняты с запозданием, возникает аварийная дорожная обстановка, в которой предотвратить ДТП технически невозможно. В такой обстановке водитель не может избежать ДТП, даже используя все технические средства, имеющиеся в его распоряжении.

Например, пешеход, внезапно сошедший с тротуара и пересекающий улицу перед движущимся автомобилем, создаст опасную дорожную обстановку. Водитель, заметив пешехода, может своевременно затормозить или повернуть рулевое колесо и предотвратить наезд. Если он этого не сделает или сделает слишком поздно, автомобиль приблизится к пешеходу, опасная дорожная обстановка перерастает в аварийную и наезд станет неизбежным.

Результаты анализа ДТП выражаются таблицами, которые иногда включают много различных показателей, поэтому они становятся трудно обозретьемыми, что затрудняет их анализ. В связи с этим из обобщённых таблиц для исследования выбираются необходимые данные, которые располагаются в виде статистических вариационных рядов.

К примеру, график изменения ДТП по чм суток, построенный с применением сглаживания динамических рядов данных ДТП. Графоаналитическая обработка показывает, что по степени аварийности сутокные часы могут быть разделены на 5 интервалов: период (I–I) повышенной опасности с 14.00 до 19.00, опасный период (II–II) с 11.00 до 14.00 и с 19.00 до 21.00; период средней опасности (III–III) с 8.00 до 11.00 и с 21.00 до 22.00; период малой опасности (IV–IV) с 6.00 до 8.00 и с 22.00 до 23.00 и относительно безопасный период (V–V) с 23.00 до 6.00.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Назовите основные причины аварийности и тенденции к дальнейшему ухудшению ситуации.
2. Что требуется для получения достоверных сведений о состоянии аварийности?



3. Назовите виды ДТП.
4. Дайте определение основным понятиям, используемым при учёте ДТП:
  - ДТП;
  - дорога;
  - транспортное средство;
  - владельцы транспортных средств;
  - погибший;
  - раненый.
5. Кто осуществляет учёт ДТП?
6. Каков порядок учёта ДТП:
  - в органах внутренних дел;
  - владельцами транспортных средств;
  - государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог;
  - медицинских организациях?
7. Приведите результаты анализа ДТП.

#### 6.4. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СПАСЕНИЯ ПОСТРАДАВШИХ ПРИ ДТП И ОКАЗАНИЯ ИМ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ. ЗАДАЧИ, ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ И ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И УПРАВЛЕНИЯ ВСЕХ УРОВНЕЙ ПО СПАСЕНИЮ И ОКАЗАНИЮ МЕДИЦИНСКОЙ И ДРУГОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ И ПОРЯДКУ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАБОТ ПО СПАСЕНИЮ ПОСТРАДАВШИХ ПРИ ДТП И ОКАЗАНИЮ ИМ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ

Медицинское обеспечение БДД регулируется Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» 196-ФЗ и заключается в обязательном медицинском освидетельствовании и переосвидетельствовании кандидатов в водители и водителей транспортных средств, проведении предрейсовых, послерейсовых и текущих медицинских осмотров водителей транспортных средств, оказании медицинской помощи пострадавшим в ДТП, обучении участников дорожного движения, должностных лиц органов внутренних дел Российской Федерации и других специализированных подразделений, а также населения приёмам оказания первой помощи лицам, пострадавшим в ДТП.

Целью обязательного медицинского освидетельствования и переосвидетельствования является определение у водителей транспортных средств и кандидатов в водители медицинских противопоказаний или ограничений к водительской деятельности.

Пострадавшим в ДТП оказывается первая помощь, а также медицинская помощь, которая заключается в:

- оказании скорой медицинской помощи на месте ДТП и в пути следования в лечебно-профилактическое учреждение;
- оказании первичной медико-санитарной помощи и специализированной медицинской помощи.

Современный дорожно-транспортный травматизм характеризуется особой тяжестью повреждений, преобладанием множественных (до 20%) и сочетанных (более 60%) травм. В связи с этим возрастает проблема оказания экстренной первой медицинской помощи пострадавшим. Неэффективная организация этой работы является одной из основных причин высокой смертности в ДТП. По данным Минздравсоцразвития России, общая смертность пострадавших в ДТП в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других происшествий, в 6 раз чаще пострадавшие становятся инвалидами и в 7 раз чаще нуждаются в госпитализации. Увечья от ДТП составляют 75% всех видов повреждений (травм), в том числе 60% тяжёлых. Более 70% пострадавшим требуется дорогостоящее лечение в стационаре. Определяющим фактором уровня тяжести травмирования является время оказания пострадавшим первой медицинской помощи. Наилучшие результаты достигаются в течение 30 мин с момента получения травм. Отсутствие помощи в течение первого ч с момента получения травмы увеличивает количество летальных исходов среди тяжело пострадавших в результате ДТП людей на 30%, до 3 ч – на 60%, до 6 ч – почти вдвое. В работе по оказанию помощи пострадавшим участники дорожного движения занимают, как правило, пассивную роль. Водители, пассажиры транспортных средств, пешеходы, работники коммунальных, дорожных, транспортных служб практически не имеют знаний и практики оказания первой помощи. Около 70% водителей не знают назначения медицинских препаратов, находящихся в автомобильной аптечке первой медицинской помощи. Срок годности препаратов и средств, хранящихся в ней, фактически не контролируется. В то же время, почти в 20% случаев можно избежать смертельных исходов в ДТП при соответствующей подготовке участников дорожного движения по оказанию первичной медицинской помощи пострадавшим. В оказании помощи пострадавшим в ДТП принимают участие сотрудники ГИБДД, осуществляющие эвакуацию людей, медицинские работники, оказывающие пострадавшим экстренную медицинскую помощь, доставляющие их в медицинские учреждения для квалифицированного лечения травм; сотрудники аварийно-спасательных формирований, осуществляющие спасение пострадавших в ДТП при их блокировании (зажатии) в деформированных транспортных средствах и возгорании транспортных средств. В зависимости от ситуации на месте

совершения ДТП аварийно-спасательные формирования обеспечивают при необходимости первичную медицинскую помощь пострадавшим и их эвакуацию в медицинские учреждения. Успех спасательных операций во многом зависит от чёткого взаимодействия органов управления, сил участвующих в ликвидации ДТП. В 2003 г. разработано и утверждено «Примерное положение о взаимодействии органов управления, подразделений и сил МВД России, МЧС России и Минздрава России, участвующих в ликвидации последствий ДТП». Оно закрепляет права, обязанности и основы взаимодействия участников аварийно-спасательных работ на дорогах. В ряде населённых пунктов выработан механизм взаимодействия органов внутренних дел и служб скорой помощи со спасательными подразделениями. Однако это взаимодействие не было обеспечено нормативными документами и часто зависело от личных инициатив руководителей и исполнителей взаимодействующих подразделений. Для ликвидации последствий ДТП на железнодорожных переездах, при перевозке опасных грузов, в Положении предусмотрена возможность привлечения дополнительных сил и средств в рамках функционирования единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС). Своевременное оповещение служб спасения, деблокирование пострадавших из повреждённых транспортных средств, квалифицированное оказание медицинской помощи на месте происшествия, оперативная доставка пострадавших в лечебные учреждения, позволяют сократить число погибших в ДТП, по разным оценкам, на 12...15%. Практика свидетельствует о том, что в большинстве случаев на этапе оповещения о чрезвычайной ситуации трудно обеспечить управление и координацию действий привлекаемых сил и средств. Важным шагом явилось создание в городах специального органа повседневного управления – единой дежурно-диспетчерской службы (ЕДДС), функционирование которого позволяет оперативно реагировать на ДТП, обеспечивать эффективное взаимодействие привлекаемых сил и средств. С целью упрощения порядка передачи информации о чрезвычайных ситуациях, в том числе и о ДТП в системе ЕДДС используется единый телефонный номер «01». В настоящее время создано достаточное количество единых дежурно-диспетчерских служб.

Совместно с администрациями субъектов Российской Федерации проводятся мероприятия по организации и нормативно-правовому обоснованию создания на базе пожарных частей пожарно-спасательных подразделений, использование которых предполагается и при ликвидации последствий ДТП. Предстоит выполнить большой объём работ, как по их правовому обеспечению, так и по подготовке личного

состава и оснащению их спасательной техникой и оборудованием. По мере создания пожарно-спасательных подразделений за ними закрепляются определённые зоны ответственности, в пределах которых ими осуществляются выезды для проведения спасательных операций при ДТП. Высокой тяжести последствий ДТП существенным образом способствует несвоевременность прибытия оперативных служб на места совершения происшествий, которая во многом определяется неравномерностью дислокации аварийно-спасательных формирований и лечебных учреждений (особенно вне населённых пунктов); низким качеством автомобильных дорог, их перегруженностью, и бездорожьём в сельской местности; отсутствием средств связи (систем оповещения ГИБДД, медицинских учреждений, аварийно-спасательных служб); недостаточной обеспеченностью транспортными средствами станций скорой помощи, в первую очередь, в сельской местности. Одним из негативных факторов, влияющих на уровень дорожно-транспортного травматизма, является недостаточный объём оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, так как только около 6% пострадавших на автотрассах федерального значения доставляются в лечебные учреждения бригадами скорой медицинской помощи, а нуждаются в оказании неотложной помощи от 30% до 60%. При транспортировке попутным транспортом погибают более 80% пострадавших. В группе доставляемых в лечебные учреждения бригадами скорой медицинской помощи смертность значительно ниже – в городе 15%, в сельской местности – немногим более 30%. Из общего числа умерших в лечебных учреждениях доврачебная помощь не оказывалась никому, первичная медицинская – только 10%, в том числе 3% – в машине скорой медицинской помощи, 3% – в ближайшей поликлинике, 4% – в ближайшей больнице. Своевременной и полноценной эта помощь оказалась только у 1,5% пациентов. При организации и оказании пострадавшим медицинской помощи нередко возникают ситуации несоответствия имеющихся сил и средств учреждений здравоохранения с реальными потребностями. Это несоответствие усугубляется недостаточной материально-технической и лекарственной обеспеченностью объектов здравоохранения. В качестве перспективного направления совершенствования системы оказания помощи пострадавшим на дорогах рассматривается размещение мобильных групп спасательных формирований на территориальной и федеральной сети дорог в периоды наиболее неблагоприятные с точки зрения БДД на постах дорожно-патрульной службы, использование авиационных средств для доставки медицинских работников, групп спасателей и эвакуации пострадавших. В настоящее время отработана система оказания первой медицинской помощи и эвакуации пострадавших при ДТП с использованием лёгких медицинских вертолётов. Эта система внедрена в ряде городов Российской Фе-

дерации. Так, в Москве ежегодно перевозится вертолётами и оказывается медицинская помощь более 200 пострадавших. Немаловажным элементом помощи, способствующим снижению неблагоприятных исходов травм на догоспитальном этапе, является использование аптечек первой помощи (автомобильных). Практика показывает, что в связи с увеличением тяжёлых травм, назрела необходимость пересмотра содержимого автомобильных аптечек и дополнения их современными и эффективными средствами. В частности, возникла необходимость замены имеющихся в аптечках анальгетиков на современные ненаркотические обезболивающие средства для инъекций в шприц-тюбиках либо на более действенные таблетированные формы анальгетиков. ДТП сопровождаются обширными открытыми ранениями, поэтому к имеющимся перевязочным и кровоостанавливающим средствам необходимо добавить такие средства, как разовые асептические асептические салфетки, пропитанные лекарствами и выполняющие не только защитную, но и бактерицидную и гемостатическую составляющую. Анализ ситуации с организацией прибытия и взаимодействия на месте ДТП подразделений ГИБДД и аварийно-спасательных формирований свидетельствует о необходимости регламентации взаимодействия служб по организации деятельности на месте ДТП и оказанию пострадавшим медицинской и доврачебной помощи; материально-технического обеспечения ГИБДД и аварийно-спасательных формирований; обучения населения приёмам оказания доврачебной помощи при ДТП; включения в информационные указатели координат ГИБДД, аварийно-спасательных формирований и порядка связи с ними, а также о зонах ответственности на дорогах и местонахождении лечебных учреждений.

### **Первая медицинская помощь при ДТП**

Ежегодно в России в результате ДТП погибают 30 – 35 тысяч человек и около 300 тысяч получают ранения.

Основными причинами смерти пострадавших в ДТП являются следующие факторы:

- травмы, не совместимые с жизнью, – 20%;
- задержка скорой помощи – 10%;
- бездействие или неправильные действия очевидцев ДТП – 70%.

Число погибших могло быть существенно меньше, если бы пострадавшим при ДТП была оказана квалифицированная доврачебная помощь. К сожалению, смерть значительного количества людей произошла не столько из-за тяжести повреждений, сколько из-за неверных действий тех, кто оказывал им доврачебную помощь, или из-за бездействия окружающих.

Для того чтобы не терять драгоценного времени, а часто ценой промедления становится человеческая жизнь, необходимо чётко усвоить алгоритм действий в ситуациях, связанных с дорожными происшествиями, в которых имеются пострадавшие. Если Вам ещё предстоит обучаться в автошколе, с полным вниманием относитесь к занятиям по оказанию медицинской помощи. В критической ситуации эти знания могут очень пригодиться.

Неоказание необходимой помощи влечёт ответственность в соответствии с законом. Так, Уголовным кодексом Российской Федерации предусмотрено две статьи:

#### Статья 124. Неоказание помощи больному

Неоказание помощи больному без уважительных причин лицом, обязанным её оказывать в соответствии с законом или со специальным правилом, если это повлекло по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью больного, наказывается штрафом в размере до сорока тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период до трёх месяцев, либо исправительными работами на срок до одного года, либо арестом на срок от двух до четырёх месяцев.

То же деяние, если оно повлекло по неосторожности смерть больного либо причинение тяжкого вреда его здоровью, наказывается лишением свободы на срок до трёх лет с лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок до трёх лет или без такового.

Обратите внимание, что ПДД (п. 2.5) обязывают водителя при ДТП оказать доврачебную помощь пострадавшим. Именно об этих обязанностях, регламентированных ПДД, идёт речь в статье 124.

#### Статья 125. Оставление в опасности

Заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишённого возможности принять меры к самосохранению по малолетству, старости, болезни или вследствие своей беспомощности, в случаях, если виновный имел возможность оказать помощь этому лицу и был обязан иметь о нём заботу либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние, наказывается штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период до шести месяцев, либо обязательными работами на срок от ста двадцати до ста восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок до одного года, либо арестом на срок до трёх месяцев, либо лишением свободы на срок до одного года.

Общая последовательность оказания первой медицинской помощи при ДТП заключается в следующем:

- прекращение дальнейшего воздействия на пострадавшего повреждающего фактора;
- поддержание жизненно важных функций организма пострадавшего;
- передача пострадавшего бригаде скорой помощи или доставка его в лечебное учреждение.

Помощь, оказываемая пострадавшим в ДТП, подразделяется на три этапа:

- первый этап – на месте ДТП. Включает в себя доврачебную помощь пострадавшим в ДТП, а также в необходимых случаях самопомощь и взаимопомощь. На этом же этапе квалифицированную медицинскую помощь оказывают сотрудники бригад скорой помощи и службы спасения, вызванные на место происшествия. В рамках нашего пособия основное внимание уделено действиям по оказанию доврачебной помощи на этом этапе лицами, не имеющими специального медицинского образования;
- второй этап – при транспортировке пострадавших в лечебное учреждение. Данный этап обычно выполняется медицинскими или спасательными специальными бригадами. Однако в ряде случаев доставка пострадавших в лечебное учреждение может выполняться, например, водителями попутного транспорта. На данном этапе пострадавшим также оказывается необходимая помощь;
- третий этап – в лечебном учреждении.

### **Краткие сведения об анатомии и физиологии человека. Наиболее характерные травмы при ДТП**

Для того чтобы верно определить характер травм, полученных пострадавшим в ДТП, необходимо знать основы анатомии и физиологии человека.

Тело человека состоит из целого ряда органов. Их основной составной частью является клетка. Клетки образуют ткани. Различаются ткани нервные, мышечные, соединительные и покровные. В теле человека имеются также системы: костная, мышечная, пищеварительная, дыхательная, мочеполовая, сосудистая, нервная, органы чувств, система желез внутренней секреции и кожная.

Каждая система исполняет определённую функцию, деятельность всех систем взаимно связана. Любое вредное воздействие на одну из систем тела отражается и на остальных системах, повреждая весь организм в целом. Таким вредным воздействием на организм человека,

попавшего в ДТП, является травма. Именно поэтому при оказании первой помощи пострадавшему в ДТП необходимо принимать во внимание взаимосвязь систем и влияние полученных травм на деятельность всего организма в целом.

Скелет человека составляют все кости его тела, а их более 200. Он служит для тела опорой, прочной основой и защищает наиболее важные органы.

Поверхность костей покрыта сверху волокнистой надкостницей и содержит многочисленные сосуды и нервы. Именно поэтому при переломах возникает сильная боль.

Скелет состоит из черепа, позвоночного столба, грудной клетки и костей верхней и нижней конечностей. Позвоночный столб состоит из позвонков, которые, располагаясь друг на друге, образуют канал, в котором находится спинной мозг. Грудную клетку образуют двенадцать пар рёбер и грудная кость. К костям верхних конечностей относятся ключицы, лопатки и кости свободной части верхней конечности – плечевая кость, лучевая и локтевая кости. Кисть состоит из запястья, образованного восемью запястными косточками, и пястья – пятью пястными косточками и фалангами пальцев.

Тазовая кость (таз) образована подвздошной, седалищной и лонной костями. К тазовой кости прикрепляется бедренная кость. Далее кости нижней конечности состоят из надколенной кости, большой берцовой и малой берцовой кости (голени), семь костей предплюсны, пять костей плюсны и фаланги пальцев стопы.

Почти все кости черепа прочно связаны между собой швами. Большинство костей скелета соединяются в суставах, поверхность которых покрыта хрящем. Суставы укреплены суставными сумками и связками, удерживающими кости во время движений.

Наиболее частым видом травм костей при ДТП являются переломы, несколько реже – вывихи. Движения тела происходит за счёт работы мышечной системы. Она вместе с костями образует двигательный аппарат.

Помимо скелетной мускулатуры, в желудке и кишечнике имеется мускулатура внутренностей, управляемая вегетативной нервной системой независимо от воли человека.

В теле насчитывается более 300 мышц. Травмы мышц при ДТП возникают в основном только при глубоких ранениях. В результате нарушается целостность мышц, возникает кровотечение и мышца частично или полностью перестаёт выполнять свою функцию. Кроме того, при ДТП возможны ушибы мышц, сопровождаемые кровоизлиянием и растяжением.



Кровь – красная, непрозрачная жидкость. Она выполняет самые важные функции в жизнеобеспечении человека. В теле взрослого человека в среднем содержится 4–5 л крови.

В течение всей жизни человека кровь в его сосудах находится в непрерывном движении. Сердце – главный орган кровообращения, представляющий собой полую мышцу, разделённую двумя предсердиями и двумя желудочками (правыми и левыми) на две части. За сутки оно перекачивает до 7000 л крови. В организме человека существует два круга кровообращения: большой и малый.

Малый круг кровообращения (лёгочный) отвечает за насыщение кислородом лёгких и освобождение их от углекислого газа. Малый круг кровообращения начинается в правом желудочке сердца, откуда кровь по лёгочной артерии поступает в лёгкие, где отдаёт углекислый газ и насыщается кислородом. Обогащённая кислородом кровь возвращается по лёгочным венам в левое предсердие. Большой круг кровообращения снабжает кислородом весь организм. Он начинается в левом желудочке, откуда кровь под давлением, называемым кровяным и обусловленным деятельностью сердца и напряжением стенок сосудов, по главной артерии – аорте – разносится по всему организму сосудами, называемыми артериями. Кровь, отдавшая кислород, возвращается по венам снова в правое предсердие сердца. Наиболее мелкие кровеносные сосуды называются капиллярами.

При ДТП вероятны ранения, нарушающие целостность сосудистых стенок. В результате возникают кровотечения. При сильном кровотечении и тяжёлых травмах происходит нарушение кровяного давления и пострадавший, не получивший экстренной помощи, может погибнуть. Резкий удар в грудную клетку может вызвать остановку или повреждение сердца. При сильном ударе в левый бок возможен разрыв селезёнки.

Система органов дыхания – также одна из основных жизнеобеспечивающих систем человеческого организма.

Она начинается с носа, в котором вдыхаемый воздух согревается и очищается. Далее, минуя носоглотку, он поступает в гортань, а затем в трахею, расположенную в грудной клетке. Трахея разветвляется на бронхи. Дыхательные движения происходят за счёт перемещения диафрагмы – мышцы, отделяющей грудную клетку от брюшной полости, а также за счёт движения межрёберных мышц.

Наиболее опасной травмой, которую может получить пострадавший в ДТП, является колотая рана с проникновением в плевральную полость. Проникновение в эту полость воздуха вызывает опадение

лёгких и прекращение их деятельности. Такое состояние называется пневмотораксом.

Кроме того, характерными для ДТП травмами, являются ушибы грудной клетки и переломы рёбер, которые в определённых случаях могут повредить лёгкие. Засорение гортани рвотными массами или западение языка у пострадавшего, находящегося без сознания, может вызвать гибель в результате удушья.

### **Первоначальные действия на месте дорожно-транспортного происшествия**

Если случилось ДТП, в котором имеются пострадавшие, то действуйте по следующей общей схеме:

#### *Обеспечение безопасности на месте ДТП*

Прежде, чем приступить к оказанию помощи, необходимо обозначить место происшествия, включив аварийную световую сигнализацию и выставив знак аварийной остановки. Знак аварийной остановки устанавливается на расстоянии не менее 15 м от транспортного средства в населённых пунктах и 30 м – вне населённых пунктов.

Это необходимо сделать и для того, чтобы обезопасить пострадавших, а также лиц, оказывающих им помощь. Именно эту последовательность регламентирует и п. 2.5 ПДД.

Ваши действия должны быть продуманными. Убедитесь в личной безопасности. Автомобиль с бензиновым двигателем сгорает за 5 мин. В этом случае реальна угроза взрыва. Неверные действия могут стоить жизни не только пострадавшему, но и лицам, оказывающим помощь. Всегда будьте внимательны на месте происшествия. Например, если автомобиль врезался в столб, возможен обрыв проводов линии электропередачи. Если этого не заметить, человек, пытающийся оказать помощь лицам, находящимся в повреждённой машине, то ещё одним пострадавшим станет больше и, возможно, уже некому будет вызвать «скорую помощь» и(или) службу спасения. Всегда вначале оцените обстановку. Придерживаясь определённых алгоритмов, и отступление от них может стоить жизни не только пострадавшему, но и спасателю.

На месте ДТП для исключения развития опасных последствий следует немедленно заглушить двигатель автомобиля. Многие современные транспортные средства оборудуются специальным устройством, блокирующим подачу топлива к двигателю при ДТП. Если разлит бензин, нужно обязательно отключить аккумулятор поврежденной машины.

## **Вызов бригад скорой помощи и службы спасения на место дорожно-транспортного происшествия**

Вызывать скорую помощь и оказывать доврачебную помощь можно одновременно. Хотя это будет возможно в том случае, когда на помощь могут прийти сразу несколько человек. В такой ситуации возможен и вариант, когда один человек обозначает место происшествия, другой в это же время, находясь в безопасной зоне, вызывает скорую помощь. И затем они приступают к оказанию доврачебной помощи. А вот если помощь может оказать только один человек, то всегда следует начинать с обозначения места происшествия. В ситуации, требующей безотлагательного вмешательства, после обозначения места ДТП, возможно, придётся одновременно оказывать помощь и вызывать врачей и спасателей. Именно поэтому внесите в память своего мобильного телефона номера вызова скорой помощи и службы спасения, чтобы была возможность вызвать их с помощью функции быстрого набора.

«03» – традиционный телефон службы скорой помощи.

По телефону «01» можно также вызвать скорую помощь и спасателей, хотя этот телефон был закреплён за пожарной охраной.

«0911» – вызов с любого сотового телефона спасателей, милиции, скорой помощи, пожарной охраны, службы газа.

«112» – экстренный канал помощи в Москве и в Европе, планируется его введение по всей территории нашей страны.

Более точную информацию о телефонах экстренных служб вы можете получить у своего оператора сотовой связи.

Итак, вы дозвонились в службу скорой помощи или службу спасения. Теперь необходимо говорить быстро, но чётко. Обязательно укажите количество пострадавших в ДТП, так как к каждому пострадавшему высылается отдельная бригада. Вам будут заданы следующие вопросы:

- количество пострадавших и их пол;
- возраст, если не знаете, указывайте приблизительно (ребёнок, подросток, взрослый, молодой, среднего возраста, пожилой);
- что произошло (ДТП и состояние пострадавших в общих чертах, например, без сознания, кровотечение и т.п.);
- адрес (здесь важна максимальная точность и ориентиры для подъезда);
- кто вызывает скорую помощь (оставьте свой номер телефона, так как, возможно, бригаде потребуется уточнить ваше местонахождение).

Если пострадавшие зажаты в повреждённых транспортных средствах, то одновременно звоните в службу спасения, можете это сообщить и при вызове скорой помощи.

В нашей стране за определёнными участками автодорог закреплены лечебные учреждения и на трассах устанавливаются соответствующие дорожные знаки, которые обозначают ближайшее лечебно-профилактическое учреждение.

Квалифицированную помощь пострадавшим может также оказать врач, проезжающий рядом с местом происшествия на личном автомобиле. На его автомобиле может быть установлен специальный опознавательный знак. В ряде случаев, когда выезд к месту происшествия бригады скорой помощи или спасателей затруднителен или ожидаемое время её прибытия слишком велико, что может привести к гибели пострадавшего, водитель – участник ДТП, который в состоянии управлять своим автомобилем (и техническое состояние автомобиля позволяет это делать), должен доставить пострадавшего в лечебное учреждение. Либо он может двигаться навстречу автомобилю скорой помощи или службы спасения для передачи пострадавшего. Хотя наиболее оптимальным в такой ситуации будет транспортировка пострадавшего на любом другом проезжающим мимо места происшествия транспортном средстве.

### **Извлечение пострадавшего из транспортного средства**

Если в результате ДТП транспортное средство получило серьёзные повреждения, и его двери и окна не открываются, попытайтесь их открыть подручными средствами. В крайнем случае, окна можно разбить, только делать это следует осторожно, чтобы не нанести дополнительные травмы пострадавшему. Если пострадавший зажат деформированными частями транспортного средства, необходимо попытаться устранить травмирующий фактор. Однако, если очевидно, что это сделать не удастся, следует без промедления обратиться в службу спасения, специализированные бригады которой имеют всё необходимое оборудование для извлечения пострадавших из повреждённых транспортных средств, либо сообщить об этом в скорую помощь.

Если ситуация складывается так, что первоочередной задачей является как можно скорейшее извлечение пострадавшего, то делать это нужно как можно осторожнее, чтобы не усугубить тяжесть полученных травм. Неправильное извлечение лица, имеющего повреждение шейного отдела позвоночника, может привести к его гибели. Медицинские и спасательные бригады имеют специальный шейный воротник для транспортировки лиц с такими травмами.

Извлекая человека из транспортного средства, ни в коем случае не применяйте силовых методов, т.е. не пытайтесь выдернуть части тела, зажатые элементами автомобиля. Предварительно освободите его от всего, что препятствует эвакуации. Если пострадавшего извлекают хотя бы два человека, то по возможности следует сохранять его позу. При необходимости обратитесь к водителям и пассажирам проезжающего мимо транспорта. Если всё же приходится извлекать пострадавшего в одиночку, то лучше сдвинуть его к проёму двери так, чтобы вы могли расположиться у него за спиной.

Пропустите свои руки через подмышки пострадавшего и возьмитесь за неповреждённое предплечье его руки. Далее аккуратно извлеките его из автомобиля.

Обратите внимание, что в ряде случаев возможно до приезда спасателей или сотрудников скорой помощи оказывать помощь пострадавшему прямо в повреждённой машине. Эвакуировать его из машины следует только в том случае, когда возможные последствия таких действий будут менее опасны, чем оставление пострадавшего в повреждённом транспортном средстве, например, если есть угроза пожара или взрыва.

### **Определение состояния пострадавшего**

*Пострадавший в сознании.* Если пострадавший находится в сознании, необходимо определить уровень сознания. Для этого задайте ему любой вопрос. Выясните у него места локализации боли. Успокойте пострадавшего. Оцените приблизительно тяжесть его травм. Осмотрите его на предмет наличия травм, сопровождающихся опасным кровотечением. После оказания помощи такому пострадавшему, ожидая прибытия скорой помощи, разговаривайте с ним, не требуя ответов. В такой момент очень важна психологическая поддержка, отвлечение, ободрение.

Человек, получивший ранение в результате ДТП, чаще всего находится в состоянии травматического шока. Шок – ответная реакция организма, характеризующаяся глубоким расстройством его функций. Различают две фазы шока: возбуждение и затем угнетение. При оказании первой помощи пострадавшего следует освободить от травмирующего фактора, обездвижить, предоставив полный покой, согреть, контролировать пульс и дыхание. По возможности дать обезболивающие средства (анальгин, аспирин, панadol).

Когда пострадавший находится в первой фазе шока, он из-за возбуждения может не осознавать тяжести своего состояния. Затем, если будет развиваться шок, произойдёт резкое угнетение всех жизненных

процессов. Человек становится бледен, неподвижен, не жалуется на боль. В отличие от обморока, при шоке сознание обычно сохраняется.

Обморок сопровождается кратковременной потерей сознания. Возникает резкая бледность кожи, глаза закатываются и закрываются, пострадавший теряет устойчивое положение. Конечности становятся холодными на ощупь, кожа покрывается липким потом, пульс становится редким. Возможно непроизвольное мочеиспускание. Продолжительность приступа составляет от нескольких секунд до 1–2 мин, затем происходит быстрое и полное восстановление сознания.

Пострадавшего в таком состоянии надо уложить на спину с несколько откинутой назад головой, расстегнуть воротник, обеспечить доступ свежего воздуха, обрызгать лицо холодной водой, поднести к носу ватку, смоченную в нашатырном спирте.

Пострадавшему необходимо приподнять ноги: при этом кровь быстрее прильёт к голове, и он скорее придёт в сознание.

*Пострадавший без сознания.* Если пострадавший находится без сознания, необходимо определить, жив ли он. Это очень важно, так как часто при серьёзных травмах человек не подаёт признаков жизни. В такой ситуации, за исключением несомненных признаков гибели, следует немедленно приступить к оказанию необходимой помощи.

Если имеются хотя бы малейшие сомнения в смерти пострадавшего, необходимо сразу же принять меры по реанимации, чтобы исключить гибель человека в результате неоказания помощи.

Рассмотрим признаки, позволяющие сделать вывод о том, что пострадавший несомненно жив.

Наличие сердцебиения определяется на слух или рукой. Прослушивание проводят (или прикладывают руку) в левой части груди.

Пульс наиболее удобно определять на шее, в районе прохождения сонной артерии, либо на височной артерии или же на внутренней части предплечья.

Наличие дыхания определяется по возвратно-поступательным движениям грудной клетки, а также по запотеванию зеркала или же по колебанию ваты, поднесённых к носу пострадавшего.

Признаком того, что человек жив, является сужение зрачка при резком освещении глаза, например, карманным фонариком. При его отсутствии аналогичной реакции можно добиться, если открытый глаз пострадавшего заслонить рукой, а затем руку быстро отвести в сторону.

Внимание: при глубокой потере сознания реакция на свет может отсутствовать.

При наличии любой из данных реакций неотложное оказание помощи может сохранить человеку жизнь.

*Оказание доврачебной помощи пострадавшему, находящемуся в состоянии комы.* Если человек неподвижен, не пытается шевелиться, не реагирует на звуки и болевые раздражители, но дышит, то, скорее всего, он находится без сознания. Эти признаки дают основание предположить получение пострадавшим черепно-мозговой травмы. Она обычно сопровождается потерей сознания (мозговой комой), а состояние пострадавшего напоминает глубокий сон. При этом сохраняется пульс на сонной артерии, а дыхание становится захрапывающим с шумом на выдохе. Основная опасность такого состояния – резкое снижение тонуса подъязычных мышц и мягкого неба. Язык, прилипая к задней стенке глотки, полностью прекращает доступ воздуха в лёгкие.

Убедитесь в наличии пульса на сонной артерии. Если пострадавший находится без сознания, но дыхание и сердцебиение сохранены, то его нужно перевернуть на живот и постоянно следить за проходимость дыхательных путей, дыханием и сердцебиением. Переворачивать пострадавшего следует как единое целое, предварительно зафиксировав шейный отдел позвоночника руками или специальным воротником.

До приезда «скорой помощи» находитесь со стороны лица пострадавшего; если есть необходимость, очистите ему рот, обернув пальцы платком или салфеткой, контролируйте дыхание и пульс.

В случае нарушения этих функций немедленно приступайте к проведению реанимационных мероприятий.

*Оказание доврачебной помощи пострадавшему, находящемуся в состоянии клинической смерти.* При прекращении дыхания и остановке сердца наступает смерть. Она подразделяется на две фазы – клиническую и биологическую.

Продолжительность клинической смерти – 5 – 7 мин. В этот период у человека дыхание и сердцебиение отсутствуют, но необратимые явления в тканях ещё не наступают. Однако надо иметь в виду, что в такой ситуации организму резко не хватает кислорода, что приводит к отмиранию мозговых клеток. В связи с этим при наступлении клинической смерти все действия должны быть направлены на восстановление деятельности сердца и лёгких.

В этот период, пока ещё не произошло тяжёлых нарушений мозга, сердца и лёгких, человека можно вернуть к жизни. По истечении 8 – 10 мин наступает биологическая смерть и спасти пострадавшего будет уже невозможно. Поэтому счёт идёт в прямом смысле на секунды. При прекращении дыхания и сердечной деятельности (состояние клинической смерти) пострадавшего укладывают на спину на твёрдую поверх-

ность и расстегивают его одежду. Освобождают его от всего, что мешает дыханию.

Обнаружив пострадавшего без сознания, необходимо обеспечить свободную проходимость дыхательных путей и потратить не более 10 с на определение наличия нормального дыхания. Пальцем руки, обмотанным платком или салфеткой, прочищают рот и глотку, проверяют, не запал ли язык. Поворачивать голову пострадавшего набок можно только в том случае, когда нет подозрений на травму шейного отдела позвоночника.

Чтобы избежать западания языка, подкладывают под шею и плечи валик. Далее голову пострадавшего следует сильно запрокинуть назад.

В ряде случаев после указанных манипуляций у пострадавшего может восстановиться самостоятельное дыхание. Так чаще всего бывает в случаях, когда дыхание было нарушено из-за невозможности прохождения воздуха через нос и ротовую полость.

Если же самостоятельное дыхание продолжает отсутствовать или неэффективно, приступают к проведению искусственного дыхания. Если и оно не даёт результатов, то следует немедленно приступить к непрямому массажу сердца, а точнее, к сердечно-лёгочной реанимации, с техникой выполнения которой мы познакомимся чуть позже. А пока изучим технику выполнения искусственного дыхания.

Его проводят одним из следующих методов «изо рта в рот» или «изо рта в нос». Эти методы позволяют поддержать в человеке жизнь, так как воздух, выдыхаемый спасателем, содержит до 18% кислорода, и этот кислород будет поступать в кровь человека, которому оказывают помощь.

Для проведения искусственного дыхания методом «рот в рот» следует использовать специальное устройство, находящееся в автомобильной аптечке.

Как уже говорилось выше, пострадавшего необходимо подготовить к проведению искусственного дыхания. Его рот должен быть очищен от слизи, крови, остатков пищи и т.п. (при наличии искусственной челюсти её необходимо вынуть). Далее необходимо запрокинуть голову пострадавшего, чтобы освободить дыхательные пути. Его подбородок должен находиться на одной линии с шеей.

После этого вставьте в рот пострадавшего специальное устройство из медицинской аптечки, если его нет, то наложите на рот марлевый бинт и, предварительно заткнув нос пострадавшего, приступайте к искусственному дыханию (16 – 18 вдохов в мин).

Перед тем как сделать искусственное вдвудание воздуха методом «рот в рот», в том числе через маску, необходимо сделать вдох. За-



жмите нос пострадавшего и энергично выдохните до начала подъёма у него грудной клетки. Отпустите нос. Выпрямитесь. Выдохните оставшийся воздух в сторону. В это время пострадавший делает самостоятельный пассивный выдох.

Вдуть воздух следует не более одной секунды. Большая длительность вдувания воздуха может уменьшить возврат крови к сердцу и его наполнение кровью, что приведёт к снижению сердечного выброса в результате ряда последующих надавливаний на грудную клетку при выполнении сердечно-лёгочной реанимации. Необходимо следить за герметичностью между ртом пострадавшего и ртом спасателя в момент вдыхания воздуха в рот пострадавшего, а также за плотностью зажатия его носа. После 3 – 5 вдуваний воздуха проверьте пульс на сонной артерии.

Если искусственное дыхание не даёт результата, следует немедленно приступить к непрямому массажу сердца. Цель непрямого массажа – каждым надавливанием на грудную клетку выдавить кровь из сердца в артерии. При обратном движении рук сердце вновь заполняется кровью через вены. Каждое надавливание на грудь заменяет одно сердечное сокращение. Непрямой массаж сердца в режиме не менее 100 нажатий в мин (за исключением новорождённых) может поддерживать жизнь в течение нескольких часов. Рекомендуется выполнять сильные и быстрые толчки.

При этом должна обеспечиваться полная декомпрессия (возвращение в обычное состояние) грудной клетки после каждого надавливания.

Продолжительность надавливания и декомпрессия должна быть примерно одинаковой. Старайтесь без необходимости не прерывать закрытый массаж сердца. Каждый раз, когда вы его прерываете, кровообращение прекращается. Закрытый массаж сердца обеспечивает минимальный приток крови к таким жизненно важным органам, как мозг и сердце. Чем правильнее выполняется закрытый массаж сердца (т.е. с адекватной частотой и глубиной надавливания и полной декомпрессией), тем более эффективно кровообращение, возникающее в результате их проведения.

Перед проведением непрямого массажа сердца спасатель должен положить ладонь одной руки на нижнюю треть грудины (три пальца выше окончания грудины, примерно между сосков), а ладонь второй руки – сверху.

Пальцы обеих рук должны быть приподняты, а руки распрямлены в локтевых суставах. Нажатие осуществляется в основном за счёт веса

человека, оказывающего помощь. При надавливании грудина взрослого человека смещается к позвоночнику на 4–5 см.

Детям до года надавливание проводят двумя пальцами, а подросткам – с большей осторожностью – двумя руками либо только одной рукой.

При грамотном проведении непрямого массажа его результаты могут появиться через несколько минут – сужение зрачков и порозовение кожных покровов. При этом следует продолжать массаж до появления самостоятельного пульса на сонной артерии или до прибытия «скорой помощи». Часто возникает необходимость проведения сердечно-лёгочной реанимации, т.е. одновременного проведения искусственного дыхания и непрямого массажа сердца.

Если есть помощник, то один из спасателей проводит искусственное дыхание, а другой выполняет непрямой массаж сердца. При этом должна соблюдаться строгая последовательность действий. Недопустимо выполнять одновременно вдох и массажное надавливание.

При отсутствии помощника нужно проводить оживление по системе «два вдоха – 15 нажатий на грудную клетку». В этом случае рекомендуется соотношение частоты надавливаний к частоте вдуваний 30:2 для всех категорий пострадавших – от младенцев (за исключением новорождённых) до взрослых.

Если на месте происшествия оказывать помощь может только один человек, и в результате происшествия пострадал ребенок, который находится в состоянии клинической смерти, то после обозначения места происшествия следует сразу приступить к его сердечно-лёгочной реанимации. Отвлечься для того, чтобы вызвать скорую помощь, можно лишь после выполнения около пяти циклов надавливаний и искусственной вентиляции (около двух мин).

После проведения реанимационных действий пострадавшего, находящегося в бессознательном состоянии, следует положить набок, подложив ему под голову его руку, свободную (верхнюю) ногу согнуть в колене и положить на землю.

*Оказание доврачебной помощи при ранах и кровотечениях*  
Раны – открытые повреждения, сопровождаемые нарушением целостности кожных покровов или слизистых, а в ряде случаев и глубже лежащих тканей. Раны подразделяются на резаные, колотые, рубленые, рваные и т.д. Они обычно сопровождаются кровотечением, которое может быть внутренним или наружным. Внутреннее кровотечение сопровождается бледностью кожных покровов, холодным потом, нарастающей слабостью, потерей сознания.

Наружные кровотечения подразделяются на:

артериальные – это самый опасный вид кровотечений, так как по артериям кровь течёт от сердца под наибольшим давлением. Артериальное кровотечение легко распознаётся по пульсирующей или даже фонтанирующей струе крови алого цвета;

венозные – при данном виде кровотечений кровь тёмно-красного цвета выделяется непрерывной струей;

капиллярные – они отмечаются при значительном раневом дефекте кожного покрова. Кровоточит вся поверхность раны.

При повреждении руки или ноги наиболее правильно одежду разрезать.

Если же это не удаётся, то одежду сначала снимают с неповреждённой конечности, а затем, держа большую часть одежды в руках и манипулируя ею, осторожно снимают её с повреждённой конечности.

*Оказание доврачебной помощи при артериальном кровотечении*  
Артериальное кровотечение необходимо как можно быстрее остановить, так как от этого часто зависит жизнь пострадавшего. В среднем объём крови у взрослого человека составляет около 4–5 л. Потеря 1/3 объёма крови за короткое время обычно приводит к гибели.

На первом этапе следует пережать артерию, которая снабжает раненый участок тела кровью. Для временной остановки артериального кровотечения артерию прижимают в местах, где она расположена поверхностно, т.е. близко к коже. В этих местах обычно можно прощупать пульс. Артерию прижимают несколькими пальцами на 2–3 см выше раны (ближе к туловищу).

Для транспортировки обычно бывает необходимо наложить кровоостанавливающий жгут или закрутку. Наложение жгута практически во всех случаях позволяет остановить артериальное кровотечение.

В автомобильной аптечке также имеется жгут для остановки артериального кровотечения с дозированной компрессией (сдавливанием). Его можно заменить ремнём, поясом, подтяжками и т.п. Жгут на конечность накладывается выше места кровотечения двумя–тремя оборотами и только поверх одежды или же под него делают подкладку из бинта, сложенного в несколько слоёв, платка, полотенца, любой материи.

Затяжку жгута прекращают в момент остановки кровотечения. К жгуту необходимо прикрепить записку с указанием времени его наложения.

Поскольку жгут прекращает доступ крови к тканям, его можно накладывать лишь на ограниченное время: зимой – не более чем на 0,5 ч, в теплое время – не более чем на 1 ч. После этого срока, если пострадавшего не успели госпитализировать, следует распустить жгут

на время до 5 мин, а затем повторять эту процедуру через каждые 30 мин. После каждого роспуска жгута необходимо указывать в записке новое время его наложения.

Кстати, записка при транспортировке может потеряться, поэтому сотрудники службы спасения рекомендуют дублировать надпись на лбу пострадавшего. Это, конечно, непривычно, но лучше передать информацию так, чем не передать её совсем.

При кратковременном роспуске жгута и до его наложения применяйте способы временной остановки кровотечения.

Если жгут накладывается для остановки артериального кровотечения, возникшего из ампутированной в результате ДТП конечности, то жгут ослаблять нельзя. При этом он должен быть наложен примерно на 5 см выше места повреждения.

Как уже говорилось, при отсутствии жгута для остановки артериального кровотечения можно использовать закрутку, которую делают из платка, косынки, бинта и т.д.

Не допускаются в качестве заменителя жгута шнуры, верёвки и другие узкие неэластичные материалы.

Наложение жгута (закрутки) в иных случаях следует применять только при крайних обстоятельствах. Поскольку чаще всего наложение тугой повязки и пальцевое прижатие артерий является достаточным для остановки сильного кровотечения. Человек, оказывающий первую помощь, должен помнить, что наложение жгута на неампутированную конечность прекращает поступление крови к отделам, расположенным ниже жгута, что может привести к повреждению нервов, кровеносных сосудов и, в конечном счёте, потере конечности.

*Оказание доврачебной помощи при венозном и капиллярном кровотечении*

При венозном кровотечении давящую повязку накладывают на место ранения.

До наложения повязки необходимо обработать кожу вокруг раны настойкой йода, закрыть рану стерильной салфеткой, а сверху вдоль костей наложить уплотняющий валик. После этого туго забинтуйте место ранения и придайте конечности возвышенное положение.

Признаком правильного наложения давящей повязки является прекращение кровотечения (повязка не должна пропитываться кровью).

В настоящее время все механические транспортные средства, за исключением мотоциклов без бокового прицепа, должны быть оснащены медицинской аптечкой.

Для обработки ран (при отсутствии повреждения артерий) используйте имеющийся в аптечке перевязочный пакет. Бактерицидные

салфетки «Колтекс ГЕМ» с фурагином предназначены для остановки капиллярного и венозного кровотечения. Атравматическая повязка МАГ с диоксином или нитратом серебра предназначена для перевязки ран. Рану запрещается промывать водой. Протрите участки кожи возле неё раствором йода или бриллиантовой зелени. При наличии бактерицидной салфетки, не обрабатывая раны, накройте рану полностью салфеткой и зафиксируйте её лейкопластырем или бинтом.

*Оказание доврачебной помощи при проникающих ранениях грудной клетки.*

Проникающие ранения грудной клетки могут быть сопряжены с повреждением жизненно важных органов (лёгких и сердца), возможно также внутреннее кровоизлияние. Наибольшую опасность создаёт воздух, поступающий в плевральную полость, что приводит к развитию пневмоторакса.

Пневмоторакс сопровождается характерным шумом и свистом при входе и выходе воздуха из раны. Первая помощь при проникающих ранениях грудной клетки состоит в защите раны от инфекции, ликвидации развившегося пневмоторакса и предупреждении возможного шока.

При проникающих ранениях грудной клетки немедленно наложите герметизирующую повязку. Для этого можно использовать лейкопластырь, полиэтиленовый пакет или клеёнку. Предварительно обработайте кожу вокруг раны йодом или раствором бриллиантовой зелени. Фиксацию повязки производите при выдохе. Такого пострадавшего транспортируют сидя.

При наличии инородного предмета в ране его извлекать нельзя. Если предмет торчит, его максимально фиксируют и вокруг него накладывают повязку. Это касается не только случаев проникающего ранения грудной клетки, а любых ран.

*Оказание доврачебной помощи при ранениях головы.* При ранениях головы, в первую очередь, необходимо остановить кровотечение и предотвратить попадание в рану вторичной инфекции. Волосы на месте ДТП не выстригают. На рану накладывают стерильную салфетку, далее толстый слой ваты и всё это фиксируют одной из специальных повязок.

Следует иметь в виду, что при травмах, связанных с ранениями головы, у пострадавшего может быть повреждён головной мозг (возможно сотрясение или ушиб мозга). Поэтому после наложения фиксирующей повязки пострадавшего следует уложить на спину, повернув голову на здоровую сторону.

Если пострадавший находится без сознания, то его укладывают на бок и транспортируют в этом же положении.

*Оказание доврачебной помощи при носовом кровотечении.* Опасность обильного носового кровотечения заключается в нарушении дыхания из-за проникновения крови в дыхательные пути. Чтобы этого не произошло, голову пострадавшего наклоняют вперёд, а на нос в область переносицы прикладывают холод.

*Оказание доврачебной помощи при травмах живота*

- Проникающие ранения живота

При проникающем ранении брюшной стенки происходит повреждение внутренних органов брюшной полости. При травме кишечника его содержимое выходит в брюшную полость, что может привести к гнойному воспалению брюшины (перитонит). Первая помощь направлена на защиту раны от инфекции и спасение выпавших органов. Выпавшие внутренние органы следует аккуратно собирать во влажную тряпку и поместить в пакет.

Пакет необходимо приклеить к телу пострадавшего скотчем, пластырем или прибинтовать, не пережимая. Кишки можно трогать – это безболезненно для пострадавшего. Повязку необходимо постоянно увлажнять, чтобы кишки не сохли. Наложите на рану стерильную салфетку, затем толстый слой ваты и сделайте плотную (нетугую) повязку. Положение туловища при транспортировке – лёжа на спине, под согнутые в коленях ноги подложите валик.

Пострадавшему с проникающим ранением живота нельзя давать пить, пытаться вправить ему выпавшие органы в брюшную полость.

- Закрытые травмы брюшной полости.

Закрытые травмы брюшной полости возникают при ушибах и сдавлениях.

Признаки: острая боль в животе, тошнота, рвота и т.д. Первая помощь направлена на создание покоя и уменьшение риска возможного внутреннего кровоизлияния.

Положение туловища при закрытых травмах брюшной полости – лёжа на боку с согнутыми в коленях ногами или полусидя с согнутыми в коленях ногами. На живот положите холод на 20 мин.

*Оказание доврачебной помощи при травматической ампутации* Ампутированную конечность следует поместить в пакет, затем этот пакет положить в другой и охладить. Пострадавшему оказать необходимую помощь. Если ампутация вызвала артериальное кровотечение, следует наложить кровоостанавливающий жгут. Упаковку с ампутированной конечностью следует отправить вместе с пострадавшим. При вызове на место ДТП скорой помощи следует обязательно сказать о том, что у пострадавшего ампутирована конечность. В течение шести

часов с момента ампутации есть шансы на успешное проведение операции по восстановлению утраченной конечности.

*Оказание доврачебной помощи при ушибах, вывихах и переломах*

- Оказание помощи при ушибах

Ушиб – закрытое повреждение мягких тканей и кровеносных сосудов с образованием кровоподтёков. Они возникают при ударе о тупой твёрдый предмет.

Признаки: боль, которая появляется в момент ушиба, или отёк вскоре после ушиба, который может быть ограничительным и расплывчатым; синяк или гематома в зависимости от глубины повреждения.

Первая помощь направлена на уменьшение кровоизлияния и снятие боли. Ушибленной конечности следует придать возвышенное положение и по возможности наложить тугую повязку, чтобы уменьшить внутреннее кровоизлияние. К месту ушиба на 1,5–2 ч прикладывают холод, затем тепло.

Для охлаждения можно использовать холодный компресс, пузырь со льдом, снегом, холодной водой, а также гипотермический (охлаждающий) пакет-контейнер, имеющийся в аптечке. Для снятия боли ушибленному органу создают покой. Например, руку можно подвесить на косынке, наложить на сустав повязку и т.д.

При травмах, сопровождаемых ушибом, возможны переломы. Поэтому в период доврачебной помощи следует относиться к нему, как к перелому.

- Оказание помощи при вывихах

Вывих – выход головки одной кости из суставной сумки другой, сопровождающийся разрывом суставной сумки. Признаки вывиха – отёчность и болезненность движений в суставе, его деформация. Вправлять кости, вышедшие из сустава, может только врач. Кроме того, вывих может сопровождаться трещинами и переломами костей. До прибытия врача или до доставки пострадавшего к врачу следует обездвижить конечность в том положении, в котором она оказалась после вывиха, и приложить к суставу холод.

При вывихе лучезапястного сустава следует вложить в кисть валик, наложить одинарную шину и подвесить согнутую в локте руку на перевязь. При вывихе плечевого сустава следует подвесить руку на косынку или прибинтовать её к туловищу.

При вывихе голеностопного сустава накладывается восьмиобразная (крестообразная) повязка.

При вывихе коленного сустава фиксация осуществляется так называемой черепашьей повязкой.

- Оказание помощи при переломах

Неестественное положение пострадавшего, деформация конечностей указывают на переломы костей. В этом случае нельзя переносить пострадавшего даже на небольшое расстояние. Перемещение может привести к смещению обломков костей, усилению кровотечения, углублению шока.

Только при угрозе взрыва, пожаре и т.п. пострадавшего транспортируют с особой осторожностью. Поврежденные конечности необходимо обездвижить (иммобилизовать), зафиксировав любыми подручными средствами.

Переломы подразделяются на закрытые и открытые.

Закрытый перелом – травматическое нарушение целостности кости без нарушения целостности кожных покровов. Он характеризуется неестественной формой конечности, припухлостью, покраснением, болью.

При оказании доврачебной помощи необходимо обездвижить сломанную кость с помощью повязок или шин.

Шины должны захватывать место перелома и 2–3 близлежащих сустава. Иммобилизация сломанных конечностей осуществляется с помощью стандартных шин или подручных средств.

Открытый перелом – травматическое нарушение целостности кости с нарушением целостности кожных покровов. С таким переломом обращаемся вначале, как с раной.

При необходимости, для остановки артериального кровотечения выше места перелома накладывается жгут или закрутка с запиской о времени наложения жгута. Кожа вокруг раны обрабатывается спиртовым раствором йода или бриллиантовой зелени. Рана закрывается стерильной салфеткой. Сломанная кость обездвиживается в том положении, которое она приняла в результате перелома. Костные обломки не вправляются.

*Оказание помощи при переломе челюсти.* При переломе челюсти накладывается пращевидная повязка.

*Оказание помощи при переломе плеча, предплечья и ключицы.* При переломе костей плеча используют специальную металлическую шину Крамера, входящую в состав медицинского имущества постов дорожно-патрульной службы ГИБДД.

При её отсутствии поступите так: положите в подмышечную впадину лёгкую тканевую прокладку; осторожно разместите сломанную руку вдоль туловища, предплечье – под прямым углом поперёк грудной клетки; наложите две шины (можно сделать из подручных материалов, подойдут даже газеты и журналы) с внутренней и наружной стороны плеча; зафиксируйте руку в согнутом состоянии косыночной повязкой.



При переломе предплечья следует вложить в кисть руки пострадавшего валик, наложить одинарную шину и зафиксировать согнутую в локте руку относительно туловища.

При переломе ключицы следует подвесить руку на косынке и прибинтовать её к туловищу.

Если есть подозрение на перелом сразу двух ключиц, то для оказания помощи расправьте грудную клетку, сблизьте сзади лопатки.

Этого можно достигнуть разными способами: с помощью колец или связав руки в локтях за спиной. Вложите в подмышечные впадины валики.

*Оказание помощи при переломе рёбер.* При данной травме следует наложить тугую повязку пострадавшему. Фиксация производится в момент выдоха.

Пострадавшего с переломами рёбер и грудины транспортируют сидя или полулёжа, подложив под колени валик. В этом же положении он должен находиться во время ожидания прибытия скорой помощи.

*Оказание помощи при переломе голени.* При переломе голени накладываются две шины с внешней и внутренней стороны ноги от конца стопы до середины бедра. Необходимо зафиксировать два сустава, расположенные выше и ниже места перелома. При наложении шин на голень и бедро стопа должна быть зафиксирована под углом 90° к голени. Нельзя фиксировать пальцы ноги в выпрямленном положении.

Иммобилизация повреждённой конечности проводится стандартными шинами или подручными средствами.

*Оказание помощи при переломе бедра и костей таза.* При переломе бедра необходимо наложить две шины. Одну шину с внешней стороны от конца стопы до подмышечной ямки, другую – с внутренней стороны от конца стопы до паха.

Если в случае перелома голени и бедра нет иммобилизационных средств, больную ногу фиксируют к здоровой. Фиксирующая повязка не должна смещать обломки кости и причинять дополнительную боль пострадавшему. Её необходимо накладывать на здоровую часть ноги.

При переломе костей таза пострадавшего укладывают на твёрдую поверхность, под согнутые в коленях ноги подкладывают валик.

В этом положении пострадавшего транспортируют в лечебное учреждение.

*Оказание помощи при переломе позвоночника.* При подозрении на травму позвоночника пострадавшего следует уложить на спину или живот на твёрдую ровную поверхность.

*Оказание помощи при утоплении.* Если автомобиль упал в воду, не покидайте его до полного погружения в воду.

Немедленно закройте все окна, включите фары, они ещё некоторое время смогут работать и послужат ориентиром для спасателей.

Опустите спинку сиденья, чтобы освободить пространство для движения. Определите, нет ли в машине плавсредств, которые помогут вам подняться на поверхность. Освободитесь от тяжёлой одежды и обуви.

Когда вода почти заполнит салон, будет легко открыть дверь, если же её заклинило, надо разбивать стекло и эвакуироваться через окно.

Если вам приходится оказывать помощь тому, кто утонул или тонет, то необходимо действовать в определённой последовательности. Для утопающего характерны судорожные, некоординированные движения, поэтому извлекать его из воды нужно очень осторожно. Подплывите к утопающему сзади и, схватив его за волосы или подмышки, переверните лицом вверх.

Поскольку утопление – это закрытие дыхательных путей водой, грязью, илом и т.д., то первая помощь направлена на устранение главной причины удушья, восстановление дыхания и сердечной деятельности.

На берегу быстро освободите пострадавшего от стягивающих его одежд и очистите его полость рта и глотки.

После этого перегните пострадавшего через бедро оказывающего помощь так, чтобы голова была ниже туловища. Энергично надавите между лопаток, чтобы удалить воду из дыхательных путей и желудка.

Уложите пострадавшего на спину, разотрите, укройте, согрейте.

При отсутствии у него дыхания и сердечной деятельности выполните искусственное дыхание и непрямой массаж сердца.

После восстановления дыхания и сердечной деятельности покажите тепло, согревающее питье (чай, кофе).

Дайте понюхать ватку, смоченную нашатырным спиртом. Затем пострадавший должен быть доставлен в лечебное учреждение.

*Оказание доврачебной помощи при отравлении угарным газом*  
Такое отравление возникает чаще всего не в результате ДТП, а при нахождении в плохо проветриваемых помещениях на производстве, у водителей неисправных автомобилей, в гараже.

В выхлопных газах содержится более 200 химических соединений вредных для здоровья человека. Двигатель автомобиля потребляет не только горючее, но и атмосферный воздух. Один автомобиль за год в среднем поглощает из атмосферы свыше 4 т кислорода, выбрасывая при этом с отработавшими газами примерно 800 кг СО (угарный газ), 40 кг окислов азота и почти 200 кг различных углеводов. При неверной регулировке двигателя содержание вредных веществ может увеличиться в 3 – 5 раз, одновременно снижается мощность двигателя и увеличивается расход топлива. Водителю необходимо регулярно

проверять, полностью ли сжигается топливо в цилиндрах двигателя и не превышает ли содержание окиси углерода установленные нормы. Такую проверку и при необходимости регулировку можно провести на станциях технического обслуживания либо на передвижных постах экологического контроля.

Характерными признаками отравления угарным газом является головная боль, головокружение, шум в ушах, тошнота, рвота. Кроме того, появляется сонливость, что чаще всего приводит к гибели человека, так как он не имеет возможности покинуть загазованное помещение. При дальнейшем вдыхании ядовитых веществ начинаются судороги и наступает смерть от паралича дыхательных путей.

Обнаружив такого пострадавшего, незамедлительно вынесите его из зоны действия отравляющих веществ. Максимально увеличьте приток свежего воздуха. Освободите пострадавшего от всех стягивающих и препятствующих свободному дыханию одежд.

При слабом поверхностном дыхании или его остановке как можно быстрее начинайте делать искусственное дыхание до появления устойчивого самостоятельного дыхания.

*Оказание доврачебной помощи при ожогах.* В результате ДТП пострадавшие могут получить термические, химические или электрические ожоги.

Термические ожоги возникают от непосредственного воздействия высокой температуры (пламени горящего автомобиля и топлива, горячего антифриза и т.п.).

Химические ожоги – результат воздействия кислот, щелочей (при разрушении аккумуляторной батареи).

Электрические ожоги образуются от воздействия электрического тока (при ДТП, связанных с наездом на опоры мачт освещения или линий электропередач).

Термические ожоги. Прежде чем приступить к оказанию помощи, необходимо прекратить воздействие на пострадавшего поражающего фактора. Следует иметь в виду, что тяжесть поражения зависит от температуры, длительности и площади воздействия. Чем больше площадь ожога и его глубина, тем большую опасность представляет он для жизни пострадавшего. Ожог 1/3 поверхности тела часто приводит к смерти.

В зависимости от глубины поражения, ожоги подразделяют на четыре степени.

Для I степени характерно покраснение кожи, отечность, боль. Место ожога следует обработать холодной водой, затем противоожоговой мазью и наложить стерильную повязку. Ожог нельзя обрабатывать маслом или мазями!

Для II степени характерно образование волдырей, наполненных прозрачной или желтоватой жидкостью. Их нельзя прокалывать, срывать или подставлять под струю холодной воды во избежание инфицирования. Место ожога следует обработать противоожоговой мазью или синтомициновой эмульсией.

При ожоге III степени (омертвлении) на коже образуются струп, тонкий или сухой, белесовато-коричневого цвета или крупные волдыри с кровянистой жидкостью. Болевая чувствительность на месте ожога понижена или отсутствует. Место ожога необходимо накрыть стерильным материалом.

При IV степени возникает обугливание.

При вызове скорой помощи необходимо сообщить диспетчеру, что имеются пострадавшие с ожогами.

При воспламенении одежды нельзя пытаться погасить пламя, бегая. Для того чтобы потушить огонь, необходимо прекратить доступ воздуха. Для этого накройте пострадавшего брезентом, одеялом или пальто. Удалите (срежьте) те участки одежды, которые отслаиваются. Нельзя срывать прилипшую одежду. На поражённые участки наложите сухую стерильную повязку. При обширных ожогах укутайте пострадавшего в стерильную простыню.

Нельзя: накрывать брезентом голову пострадавшего, удалять припекшиеся к месту ожога участки одежды. Стерильную повязку следует накладывать поверх этих участков одежды, накладывать мази и обрабатывать какими-либо жидкостями. При наличии рвоты положите пострадавшего на бок. При отсутствии рвоты дайте обильное солевое питье (1 чайная ложка соли на 1 л воды) при условии отсутствия повреждения внутренних органов.

**Химические ожоги.** При кислотных ожогах на коже остаётся ограниченное пятно жёлтого цвета. Промойте его водой по касательной к поверхности ожога, затем нейтрализуйте слабощелочным раствором (мыльный или содовый раствор) и закройте стерильной повязкой. Ожоги, полученные концентрированной серной кислотой (пятно темно-коричневого цвета), нельзя промывать водой. Поражённую часть тела следует обрабатывать только мыльным или содовым раствором.

Пострадавшему дайте щелочное питье: 1 чайная ложка питьевой соды на 1 стакан воды. Если электролит попал на лицо, промойте место поражения по касательной к носу. Затем закапайте в глаза по 2 капли сульфацила натрия.

При щелочных ожогах образуется рыхлое мажущееся пятно серого цвета. Промойте водой место поражения по касательной и нейтра-

лизуйте слабокислым раствором (раствор борной, уксусной или лимонной кислоты). Закройте стерильной повязкой.

**Электрические ожоги.** Как уже указывалось, поражение электрическим током может наступить при ДТП, связанных с наездом на мачты освещения или линии электропередач, а также при разряде молнии. Перед оказанием помощи необходимо освободить пострадавшего от действия электрического тока. При поражении электрическим током напряжением менее 1000 В следует обесточить провод, явившийся источником поражения. Для этого, если невозможно обесточить линию, перерубите провод инструментом с сухой деревянной ручкой, перекусите кусачками с изолированными ручками (каждую фазу отдельно).

Если невозможно быстро обесточить провод, спасатель должен принять меры предосторожности. Используйте резиновую обувь, коврик из машины или камеры, сухие доски, сухую одежду, перчатки, сухую деревянную палку, сухую ткань или куртку, которыми обёртывают руки. Предметом, не проводящим ток, уберите провод от пострадавшего.

При поражении пострадавшего током свыше 1000 В необходимо использовать диэлектрические перчатки, резиновые боты, специальную изолирующую штангу, рассчитанную на соответствующее напряжение.

Местные изменения проявляются ожогами («точки тока») в местах контакта с токонесущим проводом. На обожжённые участки наложите сухие стерильные повязки. Общие изменения возникают при прохождении тока через организм: нарушается нервная регуляция и происходит тоническое сокращение мышц.

Если пострадавший находится в состоянии «клинической смерти», ему необходимо провести искусственное дыхание и непрямой массаж сердца.

*Перенос и транспортировка пострадавших.* Как уже указывалось, перемещение пострадавших неспециалистами должно осуществляться только в случае крайней необходимости и так, чтобы не создать дополнительной угрозы раненым. Способ перемещения и перекладывания выбирается в зависимости от характера и размещения травм, состояния пострадавшего, количества людей, способных оказать помощь и их физических возможностей, а также в зависимости от наличия подручных средств.

**Перенос пострадавших.** Самостоятельное передвижение.

При отсутствии у пострадавшего противопоказаний, т.е. при наличии лёгких травм, он может передвигаться самостоятельно, опираясь на руку сопровождающего.

В более тяжёлых случаях спасатель кладёт руку пострадавшего себе на плечи, одной рукой берётся за кисть этой руки, а второй обхватывает пострадавшего за талию. Если пострадавший не может перемещаться самостоятельно, его нужно переносить на руках или с помощью подручных средств.

**Перенос пострадавшего одним спасателем.** Перенос пострадавшего одним спасателем выполняется на плече, руках или спине.

На плече переносится пострадавший, находящийся без сознания, при отсутствии у него противопоказаний к такому перемещению.

При переносе пострадавшего на руках на небольшие расстояния удобно сделать для него импровизированное мягкое сиденье из ткани. В этом случае часть нагрузки переносится с рук спасателя на его туловище.

При переносе пострадавшего на спине спасатель удерживает его за бёдра. Пострадавший держится за шею спасателя. При переносе на спине удобно использовать ляжку или два поясных ремня.

**Перенос пострадавшего двумя спасателями на руках.**

Для переноса пострадавшего на руках двух спасателей используются так называемые замки из рук спасателей.

Сиденье из двух рук. Из полотенца, ткани, верёвки делают кольцо, за которое держатся спасатели. Они могут двигаться прямо, поддерживая свободными руками пострадавшего.

«Замок» из трёх рук. Один спасатель обхватывает правой рукой свое левое предплечье, а левой рукой – правое предплечье второго спасателя. Второй спасатель правой рукой берётся за правое предплечье первого спасателя, левой рукой поддерживает пострадавшего.

«Замок» из четырёх рук. Каждый спасатель держится правой рукой за свое левое предплечье, а левой – за правое предплечье другого спасателя.

Этот способ используется, когда пострадавший находится в сознании и может держаться за шеи спасателей.

**Перенос пострадавшего с помощью подручных средств.** В качестве подручных средств могут использоваться ляжки, ремни, стул и два шеста, жердь и простыни.

**Перенос пострадавшего на носилках.** Этот способ переноски наиболее удобен и безопасен. При отсутствии стандартных носилок их можно сделать из подручных средств.

Важно правильно уложить пострадавшего на носилки, чтобы не причинить ему дополнительных травм и излишней боли. Желательно, чтобы пострадавшего укладывали на носилки не менее двух спасателей. Опуская пострадавшего на носилки, оба спасателя должны встать на колени и осторожно положить его.

При травме ног должна быть обязательно проведена иммобилизация конечностей.

Для того чтобы переложить пострадавшего на носилки, спасатели встают над пострадавшим и поднимают его между своих ног. При переносе пострадавшего по ровной поверхности, спасатели должны перемещаться короткими шагами, не в ногу, чтобы не допустить излишних сотрясений. При этом пострадавший должен лежать ногами вперёд, а стоящий в изголовье спасатель следить за состоянием пострадавшего.

При движении на подъём (например, по лестнице) пострадавшего нужно нести головой вперёд, а при спуске – ногами вперёд. Однако пострадавших с серьёзными повреждениями нижних конечностей следует транспортировать в обратной последовательности: на подъёме – ногами вперёд, на спуске – головой, чтобы обеспечить максимально комфортное состояние травмированных ног.

### **Транспортировка пострадавших**

*Транспортировка пострадавших* в ДТП осуществляется преимущественно специально оборудованными автомобилями скорой помощи и служб спасения, а в ряде случаев – медицинскими вертолётами. Однако может возникнуть ситуация, когда пострадавшего придётся транспортировать в лечебное учреждение попутным транспортом.

Транспортировка при травме головы. Такого пострадавшего перед транспортировкой укладывают на спину, повернув голову на нетравмированную сторону. Если пострадавший находится без сознания, то его транспортируют лёжа на боку, так как при данной травме возможна рвота и рвотные массы должны не попасть в дыхательные пути.

Транспортировка при травме грудной клетки. При закрытых травмах транспортировка осуществляется полусидя с согнутыми в коленях ногами. При проникающих ранениях, после оказания соответствующей помощи, лёжа на раненом боку.

Транспортировка при травме брюшной полости. При закрытых и открытых травмах брюшной полости туловище может быть в следующих положениях:

1. Лёжа на спине с согнутыми ногами. Голову поверните набок, под колени подложите валик.
2. Лёжа на здоровом боку с согнутыми в коленях ногами (при отсутствии сознания).

Транспортировка при повреждении костей таза. Положение туловища – лёжа на спине, на ровной твёрдой по-

верхности. Под согнутые и раздвинутые в коленях ноги подложите валик или поставьте у стоп упор. Такое положение туловища способствует расслаблению мышц, а значит, уменьшению боли, и является противошоковым мероприятием.

**Транспортировка при повреждении позвоночника.** Травма чаще всего возникает в результате удара о твёрдый предмет или вследствие удара тупым предметом в область спины. Пострадавший падает на спину или живот. Положение туловища вытянутое. Обеспечьте неподвижность в том положении, в котором лежит пострадавший. **Не переворачивайте!**

Транспортируйте, лёжа на спине или животе (как лежит), на твёрдом ровном щите. Туловище зафиксируйте.

**Транспортировка при травмах нижних конечностей.** При переломах нижних конечностей сначала обеспечьте неподвижность сломанных костей с помощью стандартных или импровизированных шин.

При переломе голени наложите две шины от конца стопы до середины бедра. Стопа фиксируется под углом 90° к голени.

При переломе бедренной кости наложите две шины с внутренней и наружной стороны: одну от конца стопы до подмышечной ямки, вторую – от конца стопы до паха. Только после этого пострадавшего можно транспортировать в положении лёжа на спине (на щите). Туловище зафиксируйте.

**Транспортировка при травмах верхних конечностей.** Транспортировка при данных травмах осуществляется в положении сидя.

### **Автомобильная медицинская аптечка**

В соответствии с приказом Минздравсоцразвития Российской Федерации от 8 сентября 2009 г. № 97 «О внесении изменений в приказ Министерства здравоохранения и медицинской промышленности Российской Федерации от 20 августа 1996 г. № 325» с июля 2010 г. должен начаться выпуск новых автомобильных аптечек.

Выпущенные ранее образцы аптечек действительны до конца срока годности, но не позднее 31 декабря 2011 г.

Рекомендации по применению аптечки первой помощи (автомобильной).

1. Средства, входящие в состав аптечки первой помощи (автомобильной), при оказании первой помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, рекомендуется применять следующим образом:



а) при оказании первой помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, все манипуляции выполнять в медицинских перчатках;

б) при артериальном кровотечении из крупной (магистральной) артерии прижать сосуд пальцами в точках прижатия, наложить жгут кровоостанавливающий выше места повреждения, с указанием в записке времени наложения жгута, наложить на рану давящую (тугую) повязку;

в) при отсутствии у пострадавшего самостоятельного дыхания провести искусственное дыхание при помощи устройства для проведения искусственного дыхания «Рот–Устройство–Рот»;

г) при наличии раны наложить давящую (тугую) повязку, используя стерильные салфетки и бинты, или применяя пакет перевязочный стерильный.

При отсутствии кровотечения из раны и отсутствии возможности наложения давящей повязки наложить на рану стерильную салфетку и закрепить её лейкопластырем. При микротравмах использовать лейкопластырь бактерицидный.

В настоящее время практически все транспортные средства оснащены аптечками старого образца, действующими до 31 декабря 2011 г. (при условии того, что к указанной дате не истёк срок годности входящих в неё средств). Следует также отметить, что утверждённый новый состав аптечки рассчитан на оказание первой помощи при травмах и угрожающих жизни состояниях. При этом водитель имеет право по своему усмотрению хранить в аптечке иные лекарственные средства, находящиеся в свободной продаже в аптеках. Поэтому те лекарства, которые были в старой аптечке, вполне можно продолжать возить собой.

Обезболивающие, противовоспалительные и противошоковые средства при травмах, ранениях, шоке: анальгин, аспирин, раствор сульфацила натрия, портативный гипотермический (охлаждающий) пакет-контейнер.

Средства для остановки кровотечения, обработки и перевязки ран: жгут для остановки кровотечения, бинты стерильные и нестерильные, бактерицидные салфетки или антимикробная повязка, статин, бактерицидный лейкопластырь, раствор йода или бриллиантовой зелени, лейкопластырь, эластичный трубчатый бинт, вата.

Средства при болях в сердце: валидол, нитроглицерин.

Средства для сердечно-лёгочной реанимации при клинической смерти: устройство для проведения искусственного дыхания.

Средства для дезинтоксикации при отравлении пищей: активированный уголь или энтеродез.

Средство при стрессовых реакциях – корвалол.

Кроме того, советуем иметь в аптечке сетчато-грубчатые бинты, которые очень удобны для фиксации на теле пострадавшего.

Сетчато-грубчатые бинты выпускаются семи размеров, соответственно объёму различных частей тела.

Бинт № 1 накладывают на пальцы, кисти взрослых, кисть и стопу детей; в свободном состоянии его диаметр 10 мм.

Бинт № 2 накладывают на кисть, предплечье, стопу, локтевой, лучезапястный, голеностопный суставы взрослых, на плечо, голень, коленные суставы детей; в свободном состоянии его диаметр равен 17 мм.

Бинт № 3 и 4 накладывают на предплечье, плечо, голень, коленный сустав взрослых, на бедро и голову детей; в свободном состоянии его диаметр равен 25 и 30 мм.

Бинт № 5 и 6 – на голову, бедро взрослых, на грудь, живот, таз, промежность детей; в свободном состоянии его диаметр равен 35 и 40 мм.

Бинт № 7 – на грудь, живот, таз, промежность взрослых; в свободном состоянии его диаметр равен 50 мм.

Для того чтобы наложить бинт, внутрь продевают кисть или пальцы, в зависимости от размера бинта, обеих рук растягивают его, надевают на тело и вынимают руки. Бинт сокращается и плотно охватывает участок.

Бинты можно использовать повторно после стирки в мыльной пене. Так как они разрушаются от воздействия кислот, щелочей, масел, не рекомендуется применять синтетические моющие средства. Сушат бинты не выжимая, не выкручивая. Можно отрезать от бинта нужную часть, бинт при этом не распускается.

### **Бинтовые повязки. Правила бинтования**

Чтобы не вызывать излишней боли, при перевязке поддерживайте повреждённую часть тела. Пострадавший должен находиться в удобном для него положении, чтобы во время бинтования он не менял от усталости позу.

Бинтуемая часть тела должна находиться в том положении, в каком она будет после бинтования.

Тот, кто оказывает помощь, обычно становится лицом к больному, чтобы следить за выражением его лица.

Бинт держат в правой руке скаткой вверх. Бинтовать начинают снизу вверх.левой рукой удерживают повязку и разглаживают ходы бинта.

Бинт раскатывают не отрывая от поверхности тела, слева направо последующим оборотом, прикрывая предыдущий на 1/2 или 2/3 его ширины.

При бинтовании конечности пальцы оставляют свободными, повязку накладывают не очень туго, но и не очень слабо. Бинтование нужно начинать с закрепляющего хода бинта.

В конце перевязки бинт надо закреплять на здоровом месте. Хорошо и правильно наложенная бинтовая повязка должна: закрывать полностью больной участок тела, не нарушать лимфо- и кровообращения, быть удобной для больного.

Повязки из лейкопластыря. Мы уже говорили, что при мелких ранах, порезах и царапинах можно использовать бактерицидный лейкопластырь, который закрывает собой непосредственно повреждённую поверхность. Сторона подушечки, находящаяся в центре лейкопластыря, предназначена для соприкосновения с повреждённой поверхностью. Эта подушечка покрыта микросеткой, которая быстро пропускает и распределяет выделения. При этом само покрытие остаётся сухим и исключает прилипание подушечки к ране. Подушечка пропитана специальным веществом – акриолом, обладающим противомикробной активностью. Такие пластыри могут быть выполнены на полимерной, нетканевой или тканевой основе.

При перевязках удобно использовать рулонный лейкопластырь. Он хорошо прилипает к сухой коже и удобен для фиксации различных повязок и для заклеивания мелких ран. Применяют рулонный лейкопластырь и в том случае, когда необходимо сблизить края раны и удержать их в таком положении, а также при наложении повязок для вытяжения. Этот пластырь незаменим для герметизации ран при пневмотораксе, возникающем при проникающих ранениях грудной клетки. Для наложения такой повязки необходимо взять кусок лейкопластыря, превышающий по размеру рану.

Первая полоска накладывается у нижнего края раны, сближая её края. Вторую полоску пластыря и каждую последующую приклеивают так, чтобы они перекрывали предыдущие примерно на 1/3 ширины, как черепицы на крыше. Такую повязку называют «черепицеобразной», так как её наложение похоже на покрытие крыши черепицей.

Для заклеивания мелких ссадин может использоваться медицинский клей БФ-6 и фуропласт. Их наносят тонким слоем на рану. При их высыхании образуется тонкая плёнка, защищающая рану от проникновения инфекции.

## Вопросы для самопроверки

1. Назовите основные задачи медицинского обеспечения, изложенные в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» 196 – ФЗ.
2. Кто принимает участие в оказании помощи пострадавшим в ДТП?
3. Какие цели преследует создание единой дежурно-диспетчерской службы (ЕДДС)?
4. Каким образом недостаточный объем оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП негативно влияет на уровень дорожно-транспортного травматизма? Приведите статистику.
5. В чём суть первой медицинской помощи при ДТП?
6. Какая ответственность предусмотрена за неоказание необходимой помощи при ДТП в соответствии с законом?
7. Какая ответственность предусмотрена за оставление в опасности при ДТП в соответствии с законом?
8. Изложите порядок оказания первой медицинской помощи при ДТП.
9. Назовите наиболее характерные травмы при ДТП.
10. Как надо действовать при ДТП, в котором имеются пострадавшие?
11. Как определить состояние пострадавшего?
12. Изложите порядок оказания доврачебной помощи при:
  - состоянии комы;
  - состоянии клинической смерти;
  - ранах и кровотечениях;
  - артериальном кровотечении;
  - венозном и капиллярном кровотечениях;
  - проникающих ранениях грудной клетки;
  - ранениях головы;
  - носовом кровотечении;
  - травмах живота;
  - при закрытых травмах брюшной полости;
  - травматической ампутации;
  - ушибах, вывихах и переломах;
  - отравлении угарным газом;
  - ожогах.
13. Как осуществляется перенос пострадавшего?
14. Изложите все виды транспортировки пострадавших.
15. Назовите средства, входящие в состав автомобильной аптечки первой помощи.

## **7. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СЛУЖБ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ (АТП) ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

7.1. ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ И ВИДЫ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ СПЕЦИАЛИСТАМИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ В РАМКАХ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ РАЗЛИЧНОГО РОДА.  
ОСНОВНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ,  
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СЛУЖБЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Основные задачи и виды работ, выполняемые специалистами по безопасности движения, в рамках организации автомобильных перевозок, базируются на обеспечении:

- высокой квалификации, сознательности, работоспособности и дисциплинированности водительского состава;
- надлежащего технического состояния и укомплектованности транспортных средств;
- удовлетворительного состояния улично-дорожной сети и системы организации дорожного движения;
- чёткого руководства и контроля за перевозками и использованием подвижного состава.

В этой связи основными задачами хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта (предприятий) по предупреждению аварийности являются:

- проведение службами и общественными организациями предприятия систематической активной воспитательной работы с водительским персоналом;
- реализация мероприятий по устранению причин, способствующих возникновению ДТП и укреплению производственной дисциплины среди работников предприятия;
- совершенствование условий труда и отдыха работников предприятия, особенно водителей и ремонтных рабочих;
- обеспечение технической готовности подвижного состава путём своевременного и качественного проведения технического обслуживания и ремонта автомобилей, а также контроля за техническим состоянием транспортных средств перед выездом на линию, во время работы на линии и после возвращения в парк;
- рациональная организации перевозочного процесса с учётом конкретных условий.

Служба обеспечения безопасности движения хозяйствующего субъекта автомобильного транспорта (предприятия):

1. Ведёт учёт ДТП и нарушений ПДД, совершённых водителями предприятия, анализирует причины их возникновения, в установленном порядке подготавливает отчёты о ДТП и принятых мерах по их предупреждению.

2. Разрабатывает совместно со службами, подразделениями, общественными организациями предприятия мероприятия по предупреждению ДТП.

3. Осуществляет систематический контроль и проверки служб и подразделений предприятия в части выполнения ими нормативных документов по безопасности движения.

4. Систематически осуществляет сверку данных о ДТП, в которых участвовал подвижной состав предприятия, и нарушениях ПДД с ГИБДД.

5. Разрабатывает или участвует в разработке проектов приказов и других документов предприятия по вопросам обеспечения безопасности движения.

6. Организует агитационно-массовую работу по безопасности движения в коллективе (проведение лекций, докладов, бесед, конкурсов, консультаций, показ специальных фильмов, использование наглядной агитации и т.п.).

7. Регулярно информирует водительский состав, инженерно-технических работников, руководство предприятия о состоянии аварийности, причинах и обстоятельствах ДТП.

8. Участвует в мероприятиях, связанных с обеспечением безопасности движения, (смотрь безопасности дорожного движения, конкурсы по мастерству вождения и т.п.).

9. Обобщает и распространяет положительный опыт безаварийной работы водителей, лучших бригад, колонн (отрядов).

10. Готовит материалы о награждении отличившихся водителей и других мер поощрения и представляет их в отраслевые подразделения муниципальных образований и региональных субъектов Российской Федерации, а в отношении водителей и других работников, нарушающих требования безопасности, – предложения о применении мер дисциплинарного воздействия.

11. Выезжает на места, где произошло ДТП, совершённое водителем предприятия, и организует служебное расследование; подготавливает соответствующие материалы и предложения руководству предприятия.

12. Организует в коллективе предприятия разбор совершённых водителями ДТП, нарушений ПДД и правил технической эксплуатации транспортных средств.

13. Осуществляет контроль за прохождением водителями предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров, за соблюдением установленных сроков медицинского переосвидетельствования.

14. Организует с другими службами проведение инструктажей водителей, а также оказывает методическую помощь службам предприятия в проведении занятий по определённым программам, бесед и т.д.

15. Осуществляет контроль за эксплуатацией транспортных средств, работой водителей на линии, соблюдением режима их труда и отдыха.

16. Осуществляет контроль за стажировкой водителей (РД «Положение о повышении квалификации и стажировке водителей»), работой водителей-инструкторов к подборам водителей-наставников.

17. Совместно с другими службами организует проведение занятий с работниками предприятия по изучению ПДД, руководящих документов по безопасности движения и других документов, относящихся к вопросам обеспечения безопасности движения, а также проводит проверки знаний этих документов.

18. Организует работу кабинета безопасности движения по плану, утверждённому руководителем предприятия, и вносит предложения администрации предприятия по оборудованию кабинетов безопасности движения.

19. Совместно со службой эксплуатации организует обследование автомобильных дорог и улиц на маршрутах работы транспорта предприятия.

20. Получает от технической и других служб предприятия документы о сумме материального ущерба от повреждения в ДТП дорожных сооружений, всех транспортных средств предприятия и перевозимого ими груза и представляет их по требованию в ГИБДД, суды и другие организации.

21. Немедленно сообщает руководителю предприятия о ДТП с участием транспортных средств предприятия.

Служба обеспечения безопасности движения хозяйствующего субъекта автомобильного транспорта (предприятия) имеет право:

1. Проводить проверки работы служб и подразделений предприятия в части, относящейся к предупреждению ДТП, требовать от соответствующих работников предприятия необходимых материалов, устных и письменных сообщений.

2. Проверять при необходимости у водителей подведомственного транспорта на линии наличие удостоверений на право управления транспортными средствами, путевых (маршрутных) листов, документов на перевозимый груз, делать записи в путевых (маршрутных) листах при обнаружении нарушений водителями ПДД, правил эксплуата-

ции транспорта, в необходимых случаях возвращать подвижной состав в предприятие.

3. Вносить предложения в установленном порядке о запрещении движения транспортных средств предприятия на улицах и автомобильных дорогах при обнаружении в их оборудовании или содержании недостатков, угрожающих безопасности движения.

4. Отстранять в установленном законодательством порядке от работы водителей и других работников подведомственного транспорта, состояние или действия которых угрожают безопасности движения, и требовать от соответствующих руководителей принятия к ним необходимых мер.

5. Запрещать выпуск на линию подвижного состава предприятия или возвращать его с линии при обнаружении технических неисправностей, угрожающих безопасности движения.

6. Вносить предложения руководству предприятия о поощрении работников предприятия за хорошую постановку работы и достигнутые результаты по обеспечению безопасности движения, а также ходатайствовать о привлечении к ответственности должностных лиц, которые не обеспечивают выполнение требований нормативных документов по вопросам безопасности движения.

7. Рассматривать и давать заключения по проектам документов, касающихся обеспечения безопасности движения, подготовленных работниками предприятия.

8. Вносить на рассмотрение руководства предприятия предложения о приёме и увольнении работников службы безопасности движения, поощрении и наложении на них дисциплинарных взысканий.

9. Разрабатывать и представлять на утверждение руководству предприятия должностные инструкции работников службы безопасности движения.

10. По поручению руководства представлять предприятие в муниципальных, региональных органах власти, государственных и общественных организациях по вопросам безопасности движения.

Численность, финансирование и материальное обеспечение службы безопасности движения:

1. Численность работников подразделений службы безопасности движения определяется в зависимости от количества транспортных средств и водителей, специфики транспортного процесса, а также других факторов, влияющих на объём работы по обеспечению безопасности движения.

2. Штатная численность работников безопасности движения в предприятии устанавливается в пределах установленной численности и предельных ассигнований на содержание аппарата управления.



3. В службе безопасности движения предприятия при среднесписочной численности до 150 водителей устанавливается одна штатная единица:

– при среднесписочной численности от 151 до 300 водителей – 2 штатные единицы;

– при среднесписочной численности от 301 до 450 водителей – 3 штатные единицы.

Если среднесписочная численность водителей превышает 450, создаётся отдел численностью не менее 4 человек, а на каждую дополнительную группу – от 1 до 250 водителей рекомендуется вводить в штатное расписание дополнительную штатную единицу.

Допускается увеличение численности при наличии филиалов.

4. Примерный перечень штатных должностей подразделений службы безопасности предприятий: заместитель начальника, начальник отдела, старший инженер, инженер.

Должность заместителя начальника предприятия по безопасности движения вводится на предприятиях и организациях, имеющих 200 и более водителей. На каждые 100 работающих в предприятии водителей назначается один водитель-инструктор.

При расчёте штатной численности служб безопасности движения объединений, предприятий и других организаций, эксплуатирующих пассажирский автотранспорт (автобусы, легковые таксомоторы), а также осуществляющих регулярные междугородные и международные перевозки грузов, общая численность водителей определяется путём увеличения среднесписочного их количества в 1,4 раза.

5. Для контроля за работой водителей на линии и выезда на места ДТП службы безопасности движения обеспечиваются специальными автомобилями.

6. Кроме того, в автотранспортных предприятиях выделяются учебные автомобили в количестве, обеспечивающем потребность в стажировке водителей.

Основными нормативными и методическими документами, определяющими деятельность службы обеспечения безопасности движения на автомобильном транспорте, являются:

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изменениями от 14.06.2012 г.), который определяет правовые основы обеспечения БДД на территории Российской Федерации. Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путём предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий.

2. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изменениями от 28.07.2012 № 131-ФЗ), который регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, являющиеся частью транспортной системы Российской Федерации. Закон определяет:

- общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов (далее также – транспортные средства), а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур;

- перевозки пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными договорами Российской Федерации;

- к отношениям, связанным с перевозками пассажиров и багажа, грузов для личных, семейных, домашних или иных не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд, применяются также положения законодательства Российской Федерации о защите прав потребителей.

3. Приказ Минтранса Российской Федерации от 20 августа 2004 г. № 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» (Зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации 1 ноября 2004 г. № 6094), который устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей (за исключением водителей, занятых на международных перевозках, а также работающих в составе вахтовых бригад при вахтовом методе организации работ), работающих по трудовому договору на автомобилях, принадлежащих зарегистрированным на территории Российской Федерации организациям независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, ведомственной принадлежности, индивидуальным предпринимателям и иным лицам, осуществляющим перевозочную деятельность на территории Российской Федерации (далее – водители).

Все вопросы рабочего времени и времени отдыха, не предусмотренные Положением, регулируются законодательством Российской Федерации о труде.

В случаях, предусмотренных Положением, работодатель устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей с учётом мнения представительного органа работников, а в слу-

чаях, предусмотренных коллективным договором, соглашениями, – по согласованию с представительным органом работников.

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, предусмотренные Положением, являются обязательными при составлении графиков работы (сменности) водителей. Расписания и графики движения автомобилей во всех видах сообщений должны разрабатываться с учётом норм Положения.

Графики работы (сменности) на линии составляются работодателем для всех водителей ежемесячно на каждый день (смену) с ежедневным или суммированным учётом рабочего времени и доводятся до сведения водителей не позднее чем за один месяц до введения их в действие. Графиками работы (сменности) устанавливается время начала, окончания и продолжительность ежедневной работы (смены), время перерывов для отдыха и питания, время ежедневного (междусменного) и еженедельного отдыха. График работы (сменности) утверждает работодатель с учётом мнения представительного органа работников.

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

4. Приказ Минтранса Российской Федерации от 22 июня 1998 г. № 75 «Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации 22 июля 1998 г. № 1563).

Квалификация специалиста юридического лица или индивидуального предпринимателя определяется знаниями и опытом, необходимыми для организации и осуществления грузовых или пассажирских автомобильных перевозок в соответствующем виде сообщения, обеспечения требуемого уровня технического состояния подвижного состава, безопасности движения, соблюдения природоохранных норм, техники безопасности и охраны труда на автомобильном транспорте.

Профессиональная компетентность специалистов юридического лица и индивидуальных предпринимателей в организации и осуществлении лицензируемых видов перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации подтверждается наличием диплома о высшем или среднем специальном образовании автомобильного профиля или удостоверением о прохождении курса обучения и сдаче квалификационного экзамена по дополнительной образовательной про-

грамме: «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации».

5. Приказ Минтранса Российской Федерации и Минтруда Российской Федерации от 11 марта 1994 г. № 13/11 «Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта» (с изменениями от 27 октября 1995 г., 11 мая 2000 г., зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации 18 апреля 1994 г. № 548), которым установлено, что Совет Министров – Правительство Российской Федерации постановлением от 30 августа 1993 г. № 876 в целях обеспечения безопасности судоходства, полётов и движения транспортных средств установил, что на должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта, независимо от форм собственности, связанных с обеспечением безопасности движения, могут быть назначены только лица, прошедшие специальную подготовку, подтверждённую соответствующими документами.

Лица, занимающие должности, связанные с обеспечением безопасности судоходства, полётов и движения наземных транспортных средств, проходят периодическую аттестацию на право занятия этих должностей.

6. Положение о проведении инструктажей по безопасности движения с водительским составом, утверждённое РД-200-РСФСР-12-0071-86-09, целью которого является – сообщить водителю необходимую информацию для выполнения различных видов перевозок.

Данным Положением устанавливаются следующие виды инструктажа водительского состава: вводный; предрейсовый; периодический; сезонный; специальный.

Допуск водителей к работе на линии без прохождения ими соответствующего инструктажа запрещается.

Организация инструктажа, контролирование его полноты и своевременности его проведения возлагается на службу безопасности движения предприятия.

Время, место проведения инструктажа и список лиц, на которых возлагается проведение, утверждается приказом руководителя предприятия в соответствии с рекомендациями настоящего Положения.

Содержание инструктажей разрабатывается службой безопасности движения предприятия с учётом вида инструктажа, характера и условий перевозок.

Отметка о прохождении водителями инструктажей по безопасности движения делается (под их расписку) в соответствующем журнале

7. Руководящий документ. РД-200-РСФСР-12-0071-86-12 «Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке

водителей» (утв. Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 января 1986 г.), который является единым документом, устанавливающим порядок повышения профессионального мастерства и проведения стажировки водителей автобусов, таксомоторов и грузовых автомобилей в предприятиях Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

Требования настоящего РД выполняются работниками отделов кадров, служб безопасности движения; главным инженером и диспетчером.

8. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению БДД (утв. постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения», с последними изменениями от 19.07.2012 № 727), которые устанавливают перечень неисправностей автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов, других самоходных машин и условия, при которых запрещается их эксплуатация. Методы проверки приведённых параметров регламентированы ГОСТом Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки».

9. Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», вступивший в силу с 1 января 2012 года, которым устанавливаются порядок и периодичность проведения технического осмотра находящихся в эксплуатации транспортных средств, а также порядок аккредитации юридических лиц, индивидуальных предпринимателей (заявителей) в целях осуществления деятельности по проведению технического осмотра. Действие закона распространяется на транспортные средства, которые имеют двигатель внутреннего сгорания объёмом более 50 см<sup>3</sup> или электродвигатель максимальной мощностью более 4 кВт, прицепов к ним, и которые зарегистрированы органами, осуществляющими государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники, определяются Правительством Российской Федерации.

10. Технический регламент о безопасности колёсных транспортных средств, утверждённый постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720, в редакции от 10.09.2010 № 706, от 06.10.2011 № 824), который устанавливает требования к безопасности колёсных транспортных средств при их выпуске в обращение на территории Российской Федерации и их эксплуатации

независимо от места их изготовления в целях защиты жизни и здоровья граждан, охраны окружающей среды, защиты имущества физических и юридических лиц, государственного или муниципального имущества и предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей колёсных транспортных средств.

К объектам технического регулирования, на которые распространяется действие настоящего технического регламента, относятся: колёсные транспортные средства категорий L, M, N и O, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования, а также шасси транспортных средств.

11. Государственный стандарт РФ ГОСТ Р 51709–2001 «Автомобильные транспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки», утвержден постановлением Госстандарта Российской Федерации от 1 февраля 2001 г. № 47-ст, с изменениями от 28 марта 2006 г.), который распространяется на легковые автомобили, автобусы, грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы, эксплуатируемые на дорогах. Стандарт устанавливает:

- требования безопасности к техническому состоянию автомобильных транспортных средств (АТС);
- предельно допустимые значения параметров технического состояния АТС, влияющих на безопасность дорожного движения и состояние окружающей среды;
- методы проверки технического состояния АТС в эксплуатации. Стандарт должен применяться при проверках технического состояния эксплуатируемых АТС по критериям безопасности. Требования стандарта являются обязательными и направлены на обеспечение безопасности дорожного движения, жизни и здоровья людей, сохранности их имущества и охраны окружающей среды.

12. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утверждённое Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 сентября 1984 г., предусматривает развитие инициативы работников автомобильного транспорта по совершенствованию организации производства технического обслуживания и ремонта, по внедрению прогрессивных технологических процессов, средств механизации и автоматизации, контроля и диагностирования технического состояния подвижного состава, по учёту нормативами местных условий эксплуатации, а также по развитию социалистического соревнования в повышении качества, надёжности и эффективности работы автомобильного транспорта.

Положение разработано Государственным научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИИАТ) Министерства

автомобильного транспорта РСФСР при участии: Центрального ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) Министерства автомобильной промышленности СССР, Всесоюзного научно-исследовательского института БДД (ВНИИБД) Министерства внутренних дел СССР, Государственного автомобильно-транспортного научно-исследовательского и проектного института (ГосавтотрансНИИпроект) Министерства автомобильного транспорта Украинской ССР, научно-производственного объединения Автотранстехника (НПО Автотранстехника) Министерства автомобильного транспорта Белорусской ССР, НПО Казавтотранстехника Министерства автомобильного транспорта Казахской ССР, НПО Узавтотранстехника Министерства автомобильного транспорта Узбекской ССР, Московского автомобильно-дорожного института (МАДИ), Киевского автомобильно-дорожного института (КАДИ) и Тюменского индустриального института (ТИИ) Министерства высшего и среднего специального образования СССР, Ульяновского территориального объединения автомобильного транспорта и Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 3 Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

Для оперативного учёта изменений конструкции подвижного состава и условий его эксплуатации в Положении предусматриваются две части.

Первая часть, содержащая основы технического обслуживания и ремонта подвижного состава, определяет систему и техническую политику по данным вопросам на автомобильном транспорте. В первой части устанавливаются: система и виды технического обслуживания и ремонта, а также исходные нормативы, регламентирующие их; классификация условий эксплуатации и методы корректирования нормативов; принципы организации производства технического обслуживания и ремонта подвижного состава и другие основополагающие данные.

Вторая часть включает нормативы по моделям конкретных семейств автомобилей, в том числе: виды технического обслуживания и ремонта; периодичности технического обслуживания; перечни операций и трудоёмкости; межремонтные пробеги; распределение трудоёмкости по видам работ; химмотологическую карту и другие материалы, необходимые для планирования и организации технического обслуживания и ремонта.

13. Приказ Минтранса Российской Федерации от 18 сентября 2008 г. № 152 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов». Зарегистрировано в Минюсте Российской Феде-

рации 8 октября 2008 г. № 12414. Приказ предусматривает обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых листов, которые разработаны в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых листов применяют юридические лица и индивидуальные предприниматели, эксплуатирующие легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы, троллейбусы и трамваи.

14. Постановление Госкомстата Российской Федерации от 28 ноября 1997 г. № 78 «Об утверждении унифицированных форм первичной учётной документации по учёту работы строительных машин и механизмов, работ в автомобильном транспорте».

Во исполнение Постановления Правительства Российской Федерации от 8 июля 1997 г. № 835 «О первичных учётных документах» Государственный комитет Российской Федерации по статистике утвердил согласованные с Минфином России и Минэкономики России прилагаемые унифицированные формы первичной учётной документации и ввёл их в действие с 1 декабря 1997 г. по учёту работ в автомобильном транспорте: 3 «Путевой лист легкового автомобиля», 3 спец. «Путевой лист специального автомобиля», 4 «Путевой лист легкового такси», 4-С «Путевой лист грузового автомобиля», 4-П «Путевой лист грузового автомобиля», 6 «Путевой лист автобуса», 6 спец. «Путевой лист автобуса необщего пользования», 8 «Журнал учёта движения путевых листов», 1-Т «Товарно-транспортная накладная».

Установил ведение первичного учёта по указанным унифицированным формам первичной учётной документации юридическими лицами всех форм собственности, осуществляющими деятельность по эксплуатации автотранспортных средств.

15. Правила учёта ДТП, утверждённые постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 с изменениями от 14 февраля 2009 г., которые обязательны для выполнения на всей территории Российской Федерации.

Учёту подлежат все ДТП, он необходим для изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин и условий.

Учёт ДТП осуществляется:

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



Медицинские организации ведут учёт погибших и раненых в ДТП (в ред. Постановления Правительства Российской Федерации от 19.11.2008 № 859).

В государственную статистическую отчётность по ДТП включаются сведения только о ДТП, в которых погибли или были ранены люди.

В государственную статистическую отчётность не включаются сведения о ДТП, возникших:

- во время проведения мероприятий по автомобильному или мотоциклетному спорту (соревнования, тренировки и т.п.), когда пострадали зрители, участники и персонал, обслуживающий спортивные мероприятия;

- при выполнении транспортными средствами технологических производственных операций, не связанных с перевозкой людей или грузов (прокладка траншей, производство сельскохозяйственных работ, лесозаготовка, погрузочно-разгрузочные работы, установка мачт, опор и т.п.);

- в результате стихийных бедствий;

- вследствие нарушения правил техники безопасности и эксплуатации транспортных средств (запуск двигателя при включённой передаче, при сцепке–расцепке транспортных средств, механизмов, приспособлений и т.п.);

- в связи с попыткой покончить жизнь самоубийством или действиями, совершёнными в состоянии невменяемости;

- в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан или действий, направленных на причинение имущественного ущерба.

Государственная статистическая отчётность по ДТП ведётся органами внутренних дел на основе учётных данных этих органов. Форма государственной статистической отчётности по ДТП разрабатывается Министерством внутренних дел Российской Федерации и по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации, утверждается Федеральной службой государственной статистики (в ред. Постановления Правительства Российской Федерации от 01.02.2005 № 49).

Сведения о ДТП являются открытыми для опубликования и предоставляются заинтересованным юридическим и физическим лицам в установленном порядке.

16. Положение о порядке проведения служебного расследования ДТП, утверждённое Приказом Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 26 апреля 1990 г. № 49, которое определяет единый порядок оповещения, проведения служебного расследования и разбора

ДТП в организациях и учреждениях Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

Целью служебного расследования является установление обстоятельств, условий и причин возникновения ДТП, выявление нарушений установленных норм и правил, регламентирующих безопасность дорожного движения, а также разработка мероприятий по устранению причин происшествий.

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

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

17. Приказ Минтранса Российской Федерации от 2 апреля 1996 г. № 22 «Об утверждении формы учёта ДТП владельцами транспортных средств», которым в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учёта ДТП» и в целях установления порядка учёта ДТП, а также других сведений, характеризующих состояние работы по обеспечению безопасности дорожного движения, в предприятиях и организациях любых организационно-правовых форм и форм собственности, расположенных на территории Российской Федерации, являющихся владельцами транспортных средств, утверждена Форма учёта ДТП.

18. Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» предусматривает лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица, либо индивидуального предпринимателя). Лицензия действует бессрочно.

19. Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица, либо индивидуального предпринимателя), утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012 г. № 280,

которое определяет порядок лицензирования деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом на:

- регулярных перевозках пассажиров в городском и пригородном сообщениях;
- регулярных перевозках пассажиров в междугородном сообщении.

Осуществление деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом с грубым нарушением лицензионных требований влечёт за собой ответственность, установленную законодательством Российской Федерации.

При этом под грубым нарушением понимается несоблюдение лицензиатом требований, предусмотренных подпунктами «а», «г», «и» пункта 4 Положения, имевшее место повторно в течение года либо повлекшее за собой последствия, предусмотренные частью 11 статьи 19 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности»:

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

г) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) на праве собственности или на ином законном основании необходимых для выполнения работ, предусмотренных пунктом 3 настоящего Положения, транспортных средств, соответствующих по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении;

и) соблюдение лицензиатом требований, предъявляемых к перевозчику в соответствии с Федеральным законом «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», в том числе Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Часть 11 статьи 19 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности»

Исчерпывающий перечень грубых нарушений лицензионных требований в отношении каждого лицензируемого вида деятельности устанавливается положением о лицензировании конкретного вида деятельности. При этом к таким нарушениям лицензионных требований могут относиться нарушения, повлекшие за собой:

1) возникновение угрозы причинения вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, а также угрозы чрезвычайных ситуаций техногенного характера;

2) человеческие жертвы или причинение тяжкого вреда здоровью граждан, причинение средней тяжести вреда здоровью двух и более граждан, причинение вреда животным, растениям, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, возникновение чрезвычайных ситуаций техногенного характера, нанесение ущерба правам, законным интересам граждан, обороне страны и безопасности государства.

20. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте, утверждённые приказом Минтранса Российской Федерации от 30 марта 1994 г. № 15, зарегистрированное в Минюсте Российской Федерации 4 мая 1994 г. № 554, которым предусматривается:

– назначение на должности исполнительных руководителей и специалистов, связанные с обеспечением безопасности движения, лиц, прошедших специальную подготовку, подтверждённую соответствующими документами;

– прохождение периодической аттестации на право занятия должности, связанной с обеспечением безопасности движения (совместный приказ Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства труда Российской Федерации от 11.03.94 № 13/11);

– разработка для всех работников, деятельность которых влияет на обеспечение безопасности дорожного движения, должностных инструкций, устанавливающих их обязанности по предупреждению ДТП, и осуществление контроля за их исполнением;

– обеспечение надёжности водительского состава за счёт:

а) подбора и распределения водителей для работы на различных категориях транспортных средств, маршрутах и видах перевозок с учётом их квалификации, опыта и стажа работы, дисциплинированности;

б) организации стажировки водителей, вновь принятых на работу в предприятие или переводимых на новый тип или категорию транспортного средства, новый маршрут регулярных перевозок;

в) регулярного информирования водителей о причинах и обстоятельствах возникновения ДТП, нарушений ПДД и других норм безопасности движения;

г) обеспечения водителей необходимой информацией об условиях движения на маршруте перевозки;

д) организации занятий и обеспечения условий для повышения уровня знаний и профессионального мастерства водителей по программе в соответствии с установленными нормами;

е) соблюдения установленных режимов труда и отдыха водителей;

ж) обеспечения своевременного прохождения водителями медицинского освидетельствования, контроля состояния водителей перед выездом на линию;

з) отстранения от управления транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии алкогольного, наркотического, иного опьянения или в болезненном состоянии.

21. Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утверждённое приказом Минтранса Российской Федерации от 8 января 1997 г. № 2 с изменениями от 18 июля 2000 г., зарегистрированное в Минюсте Российской Федерации 14 мая 1997 г. № 1302, которое устанавливает обязательные требования для:

– юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность, связанную с перевозкой пассажиров автобусами или их обеспечивающих (к последним относятся автовокзалы, пассажирские автостанции);

– юридических лиц (дорожных, коммунальных и иных организаций), осуществляющих содержание, реконструкцию, ремонт автомобильных дорог, улиц, а также расположенных на маршрутах автобусных перевозок искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных переправ, технических средств организации дорожного движения; установку и эксплуатацию в непосредственной близости от автомобильных дорог рекламных и иных сооружений, способных повлиять на безопасность перевозок пассажиров автобусами.

Требованиями Положения рекомендуется руководствоваться:

– органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления, осуществляющим функции управления деятельностью по удовлетворению потребностей населения в автобусных перевозках и обеспечению безопасности этих перевозок.

Контроль за соблюдением требований Положения осуществляется органами: ГИБДД, Ространснадзора и другими органами, уполномоченными осуществлять государственный контроль за соблюдением требований законодательства и других нормативных документов в части, относящейся к обеспечению БДД.

22. Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждённые постановлением Правительства Российской Федерации

от 14 февраля 2009 г. № 112 (в ред. Постановления Правительства Российской Федерации от 07.09.2011 № 757), которые устанавливают порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, предусмотренных Федеральным законом «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», в том числе требования к перевозчикам, фрахтовщикам и владельцам объектов транспортной инфраструктуры, условия таких перевозок, а также условия предоставления транспортных средств для таких перевозок.

23. Приказ Минтранса РСФСР от 31 декабря 1981 г. № 200 «Об утверждении правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте», которые устанавливают основные принципы организации пассажирских перевозок.

Правила обязательны для выполнения всеми работниками системы министерства, имеющими отношение к работе пассажирского автотранспорта.

Основными задачами автотранспортных предприятий и организаций, осуществляющих пассажирские перевозки, являются:

- полное удовлетворение потребностей населения в пассажирских автомобильных перевозках;
- обеспечение высокой культуры обслуживания пассажиров и безопасности перевозок;
- эффективное использование транспортных средств, неуклонное повышение производительности труда, максимальное снижение транспортных расходов;
- обобщение и распространение передовых методов работы.

Правила должны обеспечить:

- слаженную работу всех подразделений и работников пассажирского автотранспорта, чёткую организацию движения;
- доставку пассажиров в кратчайшие сроки;
- необходимые удобства пассажирам и высокую культуру их обслуживания в пути и на остановочных пунктах;
- безопасность движения;
- эффективное использование подвижного состава пассажирского автотранспорта;
- высокую производительность труда работников, занятых пассажирскими перевозками;
- выполнение государственного плана перевозок и основных технико-эксплуатационных, финансово-экономических показателей работы пассажирского автотранспорта.

Организация пассажирских перевозок включает:

- систематическое изучение пассажиропотоков;

- разработку на основе материалов обследований пассажиропотоков: рациональных маршрутных схем, предусматривающих при необходимости открытие новых и изменение направления существующих маршрутов; выбор типа и определение количества подвижного состава на маршрутах;
- нормирование скоростей движения автобусов;
- выбор систем организации движения автобусов с использованием рациональных режимов труда водителей;
- составление расписаний движения автобусов и графиков выпуска легковых таксомоторов на линию;
- координацию работы автомобильного транспорта с другими видами пассажирского транспорта;
- управление движением транспортных средств и оперативный контроль за регулярностью движения;
- обслуживание пассажиров на автовокзалах, автостанциях и в пути;
- разработку текущих и перспективных планов развития пассажирского автотранспорта городского, пригородного и междугородного сообщений.

24. Правила использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации утверждены приказом Минтранса Российской Федерации от 7 июля 1998 г. № 86, в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 августа 1996 г. № 922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом».

Тахограф – контрольное устройство для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя.

Тахографы, применяемые в Российской Федерации на автобусах и грузовых автомобилях, предназначенных для междугородных и международных перевозок, должны соответствовать требованиям Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и иметь выданный Госстандартом России сертификат об утверждении типа средств измерений, допускающий тахографы к применению в Российской Федерации, а также действующее свидетельство о проведении их государственного метрологического контроля или поверительное клеймо.

Тахографы, применяемые на транспортных средствах иностранных владельцев, при осуществлении ими перевозок по территории Российской Федерации должны соответствовать требованиям ЕСТР.

Установка тахографов на транспортных средствах производится в соответствии с нормативными документами, регламентирующими требования по установке данных контрольных устройств. Каждый тахограф подлежит поверке, которая проводится органами государственной метрологической службы, государственными научными метрологическими центрами.

Результатом поверки является подтверждение пригодности (или непригодности) тахографа к применению. Положительные результаты поверки тахографа удостоверяются свидетельством о его поверке или поверительным клеймом. Свидетельство о поверке тахографа хранится в течение установленного срока и предъявляется по требованию инспектирующих органов. Поверки тахографов осуществляются при выпуске из производства или ремонта, при ввозе по импорту и в процессе эксплуатации.

В соответствии со ст. 16 Закона Российской Федерации от 23.04.93 № 4871-1 «Об обеспечении единства измерений» деятельность по ремонту тахографов может осуществляться юридическими и физическими лицами лишь при наличии лицензии, выдаваемой в установленном порядке.

25. Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации утверждена Минтрансом Российской Федерации 27 мая 1996 г., зарегистрирована в Минюсте Российской Федерации 8 августа 1996 г. № 1146, (в ред. Приказов Минтранса Российской Федерации от 22.01.2004 № 8, от 21.07.2011 № 191).

Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации (далее по тексту – Инструкция) разработана на основании Постановления Правительства Российской Федерации от 26 сентября 1995 г. № 962 «О взимании платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы, при проезде по автомобильным дорогам общего пользования» и регулирует порядок перевозки автомобильным транспортом крупногабаритных и(или) тяжеловесных грузов по дорогам общего пользования, а также улицам городов и населённых пунктов (далее по тексту – по дорогам).

Крупногабаритные и тяжеловесные грузы, пропуск которых разрешается по дорогам, исходя из несущей способности дорожных одежд и сооружений, в зависимости от массы и размеров.

Перевозка по дорогам крупногабаритных и тяжеловесных грузов может осуществляться только на основании специальных разрешений, выдаваемых в порядке, установленном в настоящей Инструкции.



Не требуется получать разрешения для крупногабаритных и тяжеловесных автобусов и троллейбусов, движущихся по установленным маршрутам.

Крупногабаритные и тяжеловесные грузы должны перевозиться с учётом требований ПДД Российской Федерации, утверждённых Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, правил перевозки грузов и дополнительных требований, изложенных в настоящей Инструкции, а также требований, указанных в разрешении на перевозку груза.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 1995 г. № 962 с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, в том числе иностранных, перевозящих тяжеловесные грузы по сети автомобильных дорог Российской Федерации, взимается плата за ущерб, наносимый дорогам и дорожным сооружениям транспортными средствами (в ред. Приказа Минтранса Российской Федерации от 22.01.2004 № 8)

26. Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом утверждены приказом Минтранса Российской Федерации от 8 августа 1995 г. № 73, с изменениями от 11 июня, 14 октября 1999 г. Зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации 18 декабря 1995 г. № 997, включая:

1. Перевозку опасных грузов автомобильным транспортом. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ.

2. Меры по совершенствованию государственного регулирования международных автомобильных перевозок опасных грузов по территории Российской Федерации, приказ Минтранса Российской Федерации от 13 октября 1999 г. № 76.

3. Инструкцию по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации утвержденную Минтрансом Российской Федерации, МВД Российской Федерации и Федеральной автомобильно-дорожной службой Российской Федерации 27 мая 1996 г.).

Правила устанавливают на территории Российской Федерации порядок перевозки опасных грузов автомобильным транспортом по улицам городов и населённых пунктов, автомобильным дорогам общего пользования, а также ведомственным и частным дорогам, не закрытым для общего пользования, вне зависимости от принадлежности опасных грузов и транспортных средств, перевозящих эти грузы, и обязательны для всех организаций, а также индивидуальных предпринимателей.

Действия Правил не распространяются на:

– технологические перемещения опасных грузов автомобильным транспортом внутри территории организаций, на которых осуществляется их производство, переработка, хранение, применение или уничтожение, если такие перемещения осуществляются без выхода на автомобильные дороги общего пользования, а также улицы городов и населённых пунктов, ведомственные дороги, разрешающие движение транспортных средств общего пользования;

– перевозки отдельных видов опасных грузов автотранспортными средствами, принадлежащими вооружённым силам, органам государственной безопасности и внутренних дел;

– перевозки ограниченного количества опасных веществ на одном транспортном средстве, перевозку которых можно считать как перевозку не опасного груза.

Международные перевозки опасных грузов, в том числе экспортно-импортные и транзитные перевозки опасных грузов по территории Российской Федерации, осуществляются с соблюдением норм и правил, установленных международными конвенциями и межправительственными соглашениями, участницей которых является Российская Федерация. При осуществлении международных перевозок опасных отходов рекомендуется руководствоваться требованиями «Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалении» от 22 марта 1989 г.

27. Гражданский кодекс Российской Федерации часть вторая от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ, с изменениями от 8 мая 2010 г. (Извлечения).

Гражданское законодательство определяет правовое положение участников гражданского оборота, основания возникновения и порядок осуществления права собственности и других вещных прав, прав на результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации (интеллектуальных прав), регулирует договорные и иные обязательства, а также другие имущественные и личные неимущественные отношения, основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности участников.

Статья 784. Общие положения о перевозке

1. Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

2. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам

определяются соглашением сторон, если настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

Статья 789. Перевозка транспортом общего пользования

1. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признаётся перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, публикуется в установленном порядке.

2. Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором (ст. 426).

Статья 1081. Право регресса к лицу, причинившему вред

1. Лицо, возместившее вред, причинённый другим лицом (работником при исполнении им служебных, должностных или иных трудовых обязанностей, лицом, управляющим транспортным средством, и т.п.), имеет право обратного требования (регресса) к этому лицу в размере выплаченного возмещения, если иной размер не установлен законом.

2. Причинитель вреда, возместивший совместно причинённый вред, вправе требовать с каждого из других причинителей вреда долю выплаченного потерпевшему возмещения в размере, соответствующем степени вины этого причинителя вреда. При невозможности определить степень вины доли признаются равными.

3. Российская Федерация, субъект Российской Федерации или муниципальное образование в случае возмещения ими вреда, причинённого должностным лицом органов дознания, предварительного следствия, прокуратуры или суда (п. 1 ст. 1070), имеют право регресса к этому лицу, если его вина установлена приговором суда, вступившим в законную силу.

4. Лица, возместившие вред по основаниям, указанным в ст. 1073 – 1076 настоящего Кодекса, не имеют права регресса к лицу, причинившему вред.

28. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ с изменениями от 31 мая 2010 г. (Извлечения).

Задачами законодательства об административных правонарушениях являются защита личности, охрана прав и свобод человека и гражданина, охрана здоровья граждан, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, защита общественной нравственности, охрана окружающей среды, установленного порядка осуществле-

ния государственной власти, общественного порядка и общественной безопасности, собственности, защита законных экономических интересов физических и юридических лиц, общества и государства от административных правонарушений, а также предупреждение административных правонарушений.

#### Статья 2.1. Административное правонарушение

1. Административным правонарушением признаётся противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

2. Юридическое лицо признаётся виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имела возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых настоящим Кодексом или законами субъекта Российской Федерации предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению.

3. Назначение административного наказания юридическому лицу не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение виновное физическое лицо, равно как и привлечение к административной или уголовной ответственности физического лица не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение юридическое лицо.

#### Статья 3.12. Административное приостановление деятельности

1. Административное приостановление деятельности заключается во временном прекращении деятельности лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, юридических лиц, их филиалов, представительств, структурных подразделений, производственных участков, а также эксплуатации агрегатов, объектов, зданий или сооружений, осуществления отдельных видов деятельности (работ), оказания услуг. Административное приостановление деятельности применяется в случае угрозы жизни или здоровью людей, возникновения эпидемии, эпизоотии, заражения.

2. Административное приостановление деятельности устанавливается на срок до девяноста суток.

29. Налоговый кодекс Российской Федерации часть вторая от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ с изменениями от 2 июня 2010 г.

Законодательство о налогах и сборах регулирует властные отношения по установлению, введению и взиманию налогов и сборов в Российской Федерации, а также отношения, возникающие в процессе осуществления налогового контроля, обжалования актов налоговых

органов, действий (бездействия) их должностных лиц и привлечения к ответственности за совершение налогового правонарушения.

30. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ (ТК РФ), с изменениями от 25 ноября 2009 г.

Целями трудового законодательства являются установление государственных гарантий трудовых прав и свобод граждан, создание благоприятных условий труда, защита прав и интересов работников и работодателей.

31. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ с изменениями от 19 мая 2010 г. (Извлечения).

Задачами настоящего Кодекса являются: охрана прав и свобод человека и гражданина, собственности, общественного порядка и общественной безопасности, окружающей среды, конституционного строя Российской Федерации от преступных посягательств, обеспечение мира и безопасности человечества, а также предупреждение преступлений.

Статья 8. Основание уголовной ответственности

Основанием уголовной ответственности является совершение деяния, содержащего все признаки состава преступления, предусмотренного настоящим Кодексом.

Статья 20. Возраст, с которого наступает уголовная ответственность

1. Уголовной ответственности подлежит лицо, достигшее ко времени совершения преступления шестнадцатилетнего возраста.

2. Лица, достигшие ко времени совершения преступления четырнадцатилетнего возраста, подлежат уголовной ответственности за убийство (ст. 105), умышленное причинение тяжкого вреда здоровью (ст. 111), умышленное причинение средней тяжести вреда здоровью (ст. 112), неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (ст. 166), умышленные уничтожение или повреждение имущества при отягчающих обстоятельствах (ч. 2 ст. 167), террористический акт (ст. 205), захват заложника (ст. 206), заведомо ложное сообщение об акте терроризма (ст. 207), хулиганство при отягчающих обстоятельствах (ч. 2 ст. 213), вандализм (ст. 214), приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267).

3. Если несовершеннолетний достиг возраста, предусмотренного частями первой или второй настоящей статьи, но вследствие отставания в психическом развитии, не связанном с психическим расстройством, во время совершения общественно-опасного деяния не мог в полной мере осознавать фактический характер и общественную опас-

ность своих действий (бездействия) либо руководить ими, он не подлежит уголовной ответственности.

#### Статья 171. Незаконное предпринимательство

1. Осуществление предпринимательской деятельности без регистрации или с нарушением правил регистрации, а равно представление в орган, осуществляющий государственную регистрацию юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, документов, содержащих заведомо ложные сведения, либо осуществление предпринимательской деятельности без лицензии в случаях, когда такая лицензия обязательна, если это деяние причинило крупный ущерб гражданам, организациям или государству либо сопряжено с извлечением дохода в крупном размере, наказывается штрафом в размере до трёхсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период до двух лет, либо обязательными работами на срок от ста восьмидесяти до двухсот сорока ч, либо арестом на срок от четырёх до шести месяцев.

2. То же деяние:

а) совершённое организованной группой;

б) сопряжённое с извлечением дохода в особо крупном размере, наказывается штрафом в размере от ста до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период от одного года до трёх лет либо лишением свободы на срок до пяти лет со штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период до шести месяцев либо без такового.

Статья 264. Нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, ПДД или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, наказывается ограничением свободы на срок до трёх лет, либо арестом на срок от трёх до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трёх лет или без такового.

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершённое лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, наказывается лишением свободы на срок до трёх лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трёх лет.

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

ем свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трёх лет.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершённое лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека, наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трёх лет.

5. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трёх лет.

6. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершённое лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, наказывается лишением свободы на срок до девяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трёх лет.

32. Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» с изменениями от 26 апреля 2010 г., регулирует отношения в области организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля и защиты прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля.

Федеральным законом устанавливаются:

1) порядок организации и проведения проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей органами, уполномоченными на осуществление государственного контроля (надзора), муниципального контроля;

2) порядок взаимодействия органов, уполномоченных на осуществление государственного контроля (надзора), муниципального контроля, при организации и проведении проверок;

3) права и обязанности органов, уполномоченных на осуществление государственного контроля (надзора), муниципального контроля, их должностных лиц при проведении проверок;

4) права и обязанности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля, меры по защите их прав и законных интересов.

Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 с изменениями от 17 декабря 2009 г.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного транспорта, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также обеспечения транспортной безопасности.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта находится в ведении Министерства транспорта Российской Федерации и руководствуется в своей деятельности Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, актами Министерства транспорта Российской Федерации, а также настоящим Положением.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации;

выдаёт лицензии, а также приостанавливает, ограничивает действие и аннулирует их; иные разрешительные документы в установленной сфере деятельности, предусмотренные законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации, удостоверяющие право юридических и физических лиц осуществлять определённые виды деятельности и(или) конкретные действия;

осуществляет в установленном порядке:

1) принятия решений о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок и выдачу удостоверений допуска к осуществлению таких перевозок, а также карточек допуска транспортного средства к осуществлению таких перевозок;



2) приём и учёт уведомлений о начале осуществления юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отдельных видов работ и услуг по перечню, утверждённому Правительством Российской Федерации;

3) весовой контроль автотранспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки, и организацию на федеральных автомобильных дорогах стационарных пунктов для проведения такого контроля.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта с целью реализации полномочий в установленной сфере деятельности имеет право:

1) проверять в установленном порядке деятельность юридических и физических лиц, осуществляющих перевозочную и иную связанную с транспортным процессом деятельность;

2) организовывать проведение необходимых расследований (за исключением авиационных и ДТП), испытаний, экспертиз, анализов и оценок, а также научных исследований по вопросам осуществления контроля и надзора в установленной сфере деятельности, участвовать в установленном порядке в проведении расследований авиационных происшествий;

3) запрашивать и получать сведения, необходимые для принятия решений по вопросам, отнесённым к компетенции Службы;

4) применять предусмотренные законодательством Российской Федерации меры ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение и(или) пресечение нарушений юридическими лицами и гражданами обязательных требований в установленной сфере деятельности, а также меры по ликвидации последствий указанных нарушений.

Федеральную службу по надзору в сфере транспорта возглавляет руководитель, назначаемый на должность и освобождаемый от должности Правительством Российской Федерации по представлению Министра транспорта Российской Федерации.

33. Положение о Госавтоинспекции БДД Министерства внутренних дел Российской Федерации утверждено Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 с изменениями от 2 июля 2002 г., 3 мая 2005 г., 3 июля 2008 г.)

Госавтоинспекция БДД Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция) осуществляет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения БДД.

Госавтоинспекция обеспечивает соблюдение юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, ино-

странными гражданами, лицами без гражданства (далее именуются . граждане) законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм (далее именуются нормативные правовые акты) по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Решения, требования и указания должностных лиц Госавтоинспекции по вопросам, относящимся к их компетенции, обязательны для юридических лиц независимо от формы собственности и иных организаций, должностных лиц и граждан.

Деятельность Госавтоинспекции строится на принципах законности, гуманизма, уважения прав и свобод человека и гражданина, гласности.

34. Приказ МВД Российской Федерации от 7 декабря 2000 г. № 1240 «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции БДД Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору» с изменениями от 19 марта 2004 г., 19 февраля 2007 г.

Наставление по техническому надзору Государственной инспекции БДД Министерства внутренних дел Российской Федерации определяет порядок осуществления Государственной инспекцией БДД Министерства внутренних дел Российской Федерации специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций по обеспечению соблюдения юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, стандартов и технических норм, устанавливающих требования к конструкции и техническому состоянию автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования в области обеспечения БДД.

При контроле за конструкцией и техническим состоянием находящихся в эксплуатации транспортных средств осуществляются:

- проверка соответствующих документов;
- проверка соблюдения нормативных правовых актов, устанавливающих требования к конструкции и техническому состоянию транспортных средств;
- оформление результатов контроля.

При осмотре обращается внимание на особенности конструкции конкретного транспортного средства (тип кузова, двигателя, наличие специального несъёмного оборудования, количество и размещение пассажирских сидений, топливных баков и другое), а также проверяется соблюдение требований нормативных правовых актов по:

- размещению рекламы на наружные поверхности транспортных средств;
- нанесению цветографических схем, опознавательных знаков и надписей на наружные поверхности транспортного средства;
- оборудованию транспортных средств специальными световыми и звуковыми сигналами;
- оборудованию транспортных средств радиоэлектронными средствами (высокочастотными устройствами);
- комплектованию предмета дополнительного оборудования, без которых эксплуатация транспортных средств запрещена.

При выявлении на зарегистрированном транспортном средстве изменений конструкции, подлежащих внесению и не внесённых в регистрационные документы, эксплуатация транспортного средства запрещается.

35. Правила задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, а также запрещения эксплуатации утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 18 декабря 2003 г. № 759 с изменениями от 17 сентября 2007 г., 28 августа 2009 г.

Правила определяют порядок задержания, помещения на стоянку и хранения транспортных средств, к которым относятся автотранспортные средства с рабочим объёмом двигателя более 50 см<sup>3</sup> и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, тракторы, другие самоходные дорожно-строительные и иные машины, прицепы к ним, подлежащие государственной регистрации, трамваи и троллейбусы и порядок запрещения эксплуатации наземных транспортных средств.

Задержание транспортного средства осуществляется в случаях, предусмотренных частью 1 статьи 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Задержание транспортного средства представляет собой временное принудительное прекращение использования транспортного средства, включающее (в случае невозможности устранения причины задержания на месте выявления административного правонарушения) помещение его на специализированную стоянку, специально отведённое охраняемое место хранения задержанных транспортных средств.

36. Методические рекомендации «Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Организация и порядок проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств» утверждены Минздравом Российской Федерации и Минтрансом Российской Федерации 29 января 2002 г. (Письмо Минздрава Российской Федерации от 21 августа 2003 г. № 2510/9468-03-32).

Система организации медицинского обеспечения БДД предусматривает комплекс мероприятий, включающих как медицинскую профилактику ДТП, так и медицинскую помощь при их совершении. Одним из основополагающих факторов обеспечения БДД является состояние здоровья водителя. Высокая интенсивность дорожного движения за счёт значительного роста количества автотранспортных средств предъявляет к водителям повышенные требования в плане состояния здоровья. Своевременно определить нарушения и отклонения в состоянии здоровья водителей возможно лишь при регулярном прохождении ими медицинских осмотров. Правильная организация проведения предрейсовых медицинских осмотров является одним из ключевых звеньев профилактики ДТП.

37. Приказ Минздравсоцразвития Российской Федерации от 12.04.2011 № 302н «Об утверждении перечней вредных и(или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжёлых работах и на работах с вредными и(или) опасными условиями труда» (зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации 21.10.2011 № 22111).

Данным приказом утверждены обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры для водителей наземных транспортных средств – 1 раз в 2 года.

38. Приказом Минздравмедпрома России от 20 августа 1996 г. № 325 «Об утверждении состава и рекомендаций по применению аптечки первой помощи (автомобильной), зарегистрированного в Минюсте Российской Федерации 7 июля 1997 г. № 1342, (в ред. Приказа Минздрава Российской Федерации от 01.04.2002 № 106, Приказа Минздравсоцразвития Российской Федерации от 08.09.2009 № 697н), в целях реализации Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ и с целью снижения числа погибших в ДТП, своевременного оказания само- и взаимопомощи участниками дорожных происшествий утверждены рекомендации по применению аптечки первой помощи (автомобильной).

39. Приказ Минздрава Российской Федерации от 14 июля 2003 г. № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» (с изменениями и дополнениями от 7 сентября 2004 г., 10 января 2006 г., 14 июля 2009 г., 15 февраля, 25 августа 2010 г. № 724н), зарегистрирован в Минюсте Российской Федерации 21 июля 2003 г. № 4913, касается освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, см. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.06.2008 № 475.

40. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 28.07.2012) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп., вступающими в силу с 10.08.2012) принят в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причинённого их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами. Настоящим Федеральным законом определяются правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Основными принципами обязательного страхования являются:

- гарантия возмещения вреда, причинённого жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных настоящим Федеральным законом;
- всеобщность и обязательность страхования гражданской ответственности владельцами транспортных средств;
- недопустимость использования на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную настоящим Федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;
- экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении БДД.

41. Указом Президента Российской Федерации от 7 июля 1992 г. № 750 «Об обязательном личном страховании пассажиров» с изменениями от 6 апреля 1994 г., 22 июля 1998 г., в целях обеспечения защиты интересов граждан, введено на территории Российской Федерации обязательное личное страхование от несчастных случаев пассажиров воздушного, железнодорожного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта, а также туристов и экскурсантов, совершающих междугородные экскурсии по линии туристско-экскурсионных организаций, на время поездки (полёта).

Обязательное личное страхование не распространяется на пассажиров:

- всех видов транспорта международных сообщений;
- железнодорожного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта пригородного сообщения;
- морского и внутреннего водного транспорта внутригородского сообщения и переправ;
- автомобильного транспорта на городских маршрутах.

42. Указом Президента Российской Федерации от 6 апреля 1994 г. № 667 «Об основных направлениях государственной политики в сфере обязательного страхования», установлено, что при разработке проектов законов Российской Федерации по вопросам обязательного страхования, вносимых в Государственную Думу Федерального Собрания Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации, должны обеспечиваться:

а) первоочередное правовое урегулирование видов обязательно страхования, непосредственно направленных на защиту прав и свобод человека и гражданина, гарантированных Конституцией Российской Федерации;

б) подтверждение проведения в Российской Федерации основных видов обязательного личного и имущественного страхования, установленных актами законодательства Российской Федерации и бывшего Союза ССР в части, не противоречащей Закону Российской Федерации «О страховании»;

в) сохранение либо при необходимости увеличение установленных страховых сумм по видам обязательного личного страхования;

г) единство основных положений порядка и условий проведения обязательного страхования в Российской Федерации.

43. Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» с изменениями от 23 июля 2008 г., 19 июля 2009 г., 7 февраля, 18 июля 2011 г. установлены основные задачи обеспечения транспортной безопасности:

1) нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;

2) определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;

3) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

4) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

5) разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;

6) разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;

7) подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;

8) осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;

9) информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности.

44. Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» с изменениями от 27 июля 2006 г., 8 ноября, 22, 30 декабря 2008 г., 27 июля, 28 декабря 2010 г., 3 мая, 8 ноября 2011 г. устанавливает основные принципы противодействия терроризму, правовые и организационные основы профилактики терроризма и борьбы с ним, минимизации и(или) ликвидации последствий проявлений терроризма.

45. Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств утверждён Приказом Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34.

46. Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» с изменениями от 27 декабря 2009 г. 29 декабря 2010 г., 11, 18, 19 июля, 21 ноября, 7 декабря 2011 г., 25 июня 2012 г. определяет правовые основы государственной политики в области охраны окружающей среды, обеспечивающие сбалансированное решение социально-экономических задач, сохранение благоприятной окружающей среды, биологического разнообразия и природных ресурсов в целях удовлетворения потребностей нынешнего и будущих поколений, укрепления правопорядка в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности. Регулирует отношения в сфере взаимодействия общества и природы, возникающие при осуществлении хозяйственной и иной деятельности, связанной с воздействием на природную среду как важнейшую составляющую окружающей среды, являющуюся основой жизни на Земле, в пределах территории Российской Федерации, а также на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне Российской Федерации.

47. Постановление Минтруда Российской Федерации от 12 мая 2003 г. № 28 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте» зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации 19 июня 2003 г. № 4734, установлено, что Правила распространяются на работников автотранспортных организаций (АТП), автотранспортных цехов, участков иных организаций, предоставляющих услуги по техническому обслуживанию, ремонту и проверке технического состояния автотранспортных средств (станции

технического обслуживания, авторемонтные и шиномонтажные организации, гаражи, стоянки и т.п.), а также на предпринимателей, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Какие задачи и виды работ выполняют специалисты по безопасности движения?
2. Какими правами наделена служба обеспечения безопасности движения хозяйствующего субъекта автомобильного транспорта?
3. Изложите порядок расчёта численности, финансирования и материального обеспечения службы безопасности движения.
4. Дайте краткую характеристику основным нормативным и методическим документам, определяющим деятельность службы обеспечения безопасности движения на автомобильном транспорте.

7.2. СТРУКТУРА, ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ФОРМЫ РАБОТЫ В АТП РАЗЛИЧНОГО ТИПА И НАЗНАЧЕНИЯ. УЧЁТ ДТП. РАБОТА С ВОДИТЕЛЯМИ. ВЛИЯНИЕ НА ТЕХНИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. КОНТРОЛЬ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ. СВЯЗЬ С ВНЕШНИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ. ПЛАНИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА РАЗНЫХ УРОВНЯХ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ И ТРАНСПОРТНЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ. СЕРТИФИКАЦИЯ И ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ В ДАННОЙ СФЕРЕ

Специфическая особенность автомобильного транспорта заключается в том, что производственный процесс состоит из предоставления услуг по перевозке грузов и пассажиров, а также технического обслуживания и ремонта транспортных средств на производственной базе. Это требует осуществления многообразных операций, связанных с организацией движения и безопасных перевозок, обеспечением технической исправности подвижного состава и его бесперебойного снабжения горючим, смазочными и другими эксплуатационными материалами, подбором необходимого персонала и повышением его квалификации, организацией труда, планирования, учёта, отчётности, установлением финансовых связей с потребителями автотранспортных услуг и т.д.

В условиях автомобильного транспорта, когда производственный процесс выходит за рамки непосредственно предприятия, очень важно организовать чёткое взаимодействие отдельных служб и подразделений предприятия, отдельных групп работников и в целом всего коллектива. При этом важно в максимальной мере увязать производственную деятельность и интересы данного коллектива с интересами общества в целом.



Развитие автомобильного транспорта в рыночных условиях сопровождается совершенствованием структуры управления производством и более рациональным распределением функций управления между различными его подразделениями. При этом одновременно происходит, с одной стороны, изменение составных частей автомобильного транспорта – развитие транспортно-логистических систем, изменение функционирования внутрипроизводственных систем, обеспечивающих надёжную и безопасную эксплуатацию подвижного состава, а с другой – их интеграция, специализация с учётом потребностей рынка, создание маркетинговых и других структур, обеспечивающих спрос и предложения на автотранспортные услуги.

Критериями рациональной структуры управления автотранспортным предприятием могут служить:

- оперативность управления – соответствие скорости подготовки и принятия решений темпам осуществления производственных процессов;

- надёжность функционирования системы управления – обеспечение достоверности отображения фактического состояния производства и принимаемых решений;

- гибкость управляющей системы – т.е. мобильность, динамичность, способность к быстрой перестройке в соответствии с изменениями, происходящими в производстве;

- экономичность – т.е. достижение с наименьшими затратами наибольшей производительности труда;

- оптимальность принимаемых решений – создание работникам управления возможности находить наилучшие в данных конкретных условиях технические, экономические, организационные решения.

- маркетинговая политика автотранспортного предприятия, которая обеспечивает:

- 1) ценообразование автотранспортных услуг;
- 2) планирование и управление каналами продаж автотранспортных услуг;
- 3) разработку рекламных кампаний и продвижение продукции автотранспортных услуг на рынок;
- 4) управление заказами;
- 5) разработку конкурентной стратегии автотранспортного предприятия;
- 6) проведение маркетинговых исследований;
- 7) разработку маркетинговых коммуникаций с поставщиками материальных ресурсов, партнёрами, реальными и потенциальными клиентами;

8) внесение улучшений в процесс организации и осуществления транспортных услуг и т.д.

Улучшение системы управления автотранспортным предприятием в новых рыночных условиях, можно реализовать на основе стратегического менеджмента.

Структуру управления автотранспортным предприятием представим на рис. 23.

Для нормального функционирования автотранспортного предприятия необходимо, чтобы все его подразделения работали в нужном графике и в соответствии с потребностями рынка, т.е. должны быть гибкими, а также вовремя и в полном объёме выполняли свои функции. К примеру, руководитель автотранспортного предприятия имеет право распоряжаться средствами и имуществом предприятия, заключать договоры, открывать счёта и распоряжаться ими, издавать приказы по предприятию, принимать и увольнять работников, применять к ним меры поощрения и налагать взыскания. Вместе с тем, руководитель автотранспортного предприятия отвечает за правильное и эффективное использование материальных и трудовых ресурсов предприятия, улучшение условий и охрану труда. Если же говорить в целом, то руководитель автотранспортного предприятия организует работу коллектива предприятия, а также несёт полную ответственность за состояние предприятия и его деятельность.

Эксплуатационная служба автотранспортного предприятия занимается, прежде всего, научной организацией транспортного процесса, логистической и маркетинговой деятельностью, направленной на эффективное использование транспортных средств, изыскание возможности для наиболее рационального осуществления перевозок на безопасном уровне с наименьшими затратами, обеспечение спроса и предложений на автотранспортные услуги.

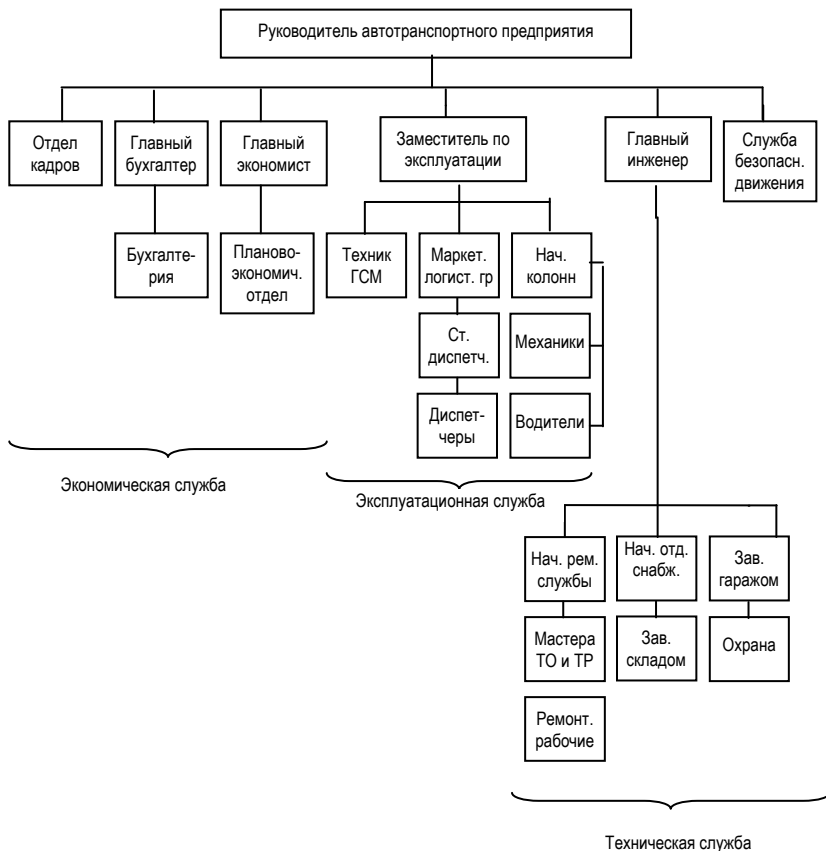
Техническую службу автотранспортного предприятия возглавляет главный инженер, который обеспечивает поддержание автотранспортных средств в технически исправном состоянии, обеспечивая тем самым и развитие производственной базы, а также осуществляет руководство материально-техническим снабжением предприятия. Основные задачи технической службы автотранспортного предприятия:

- организация надлежащего хранения подвижного состава, обеспечивающего высокую техническую готовность его к работе, своевременность выпуска автомобилей на линию и приём их;

- разработка и решение вопросов, связанных с укреплением производственно-технической базы предприятия;

– оперативное планирование всех видов ТО и ремонта автомобилей и автомобильных шин, организация выполнения этих работ и контроля за их качеством, проведение технического учёта и отчётности по подвижному составу, автомобильным шинам и другим производственным фондам;

– руководство всей совокупностью работ по обеспечению нормального материально-технического снабжения автотранспортного предприятия, организации хранения, выдачи и учёта топлива, запасных частей и других материальных ресурсов, разработка и осуществление мероприятий по более рациональному их использованию;



**Рис. 23. Организационная структура управления автотранспортным предприятием**

– обеспечение безопасности дорожного движения, связанной с техническим состоянием автотранспортных средств.

Техническая служба имеет право контролировать техническое состояние подвижного состава, снимать его с эксплуатации, планировать и проводить профилактические и ремонтные работы, привлекать к материальной ответственности за неправильную эксплуатацию подвижного состава, зданий, сооружений, оборудования и т.д., а также лимитировать расходы ГСМ.

Важное место в хозяйственном руководстве и улучшении качественных показателей работы автотранспортного предприятия отводится экономической службе. На основе систематического анализа работы предприятия, автоколонн и других подразделений и исходя из объёмных показателей перевозок, их ресурсного обеспечения, экономическая служба определяет пути, по которым должны разрабатываться технические и организационные мероприятия, направленные на повышение технической готовности подвижного состава и совершенствование эксплуатационной и коммерческой деятельности автотранспортного предприятия.

В состав экономической службы входит бухгалтерия. Бухгалтерия во главе с главным бухгалтером проводит учёт наличия средств, выделенных в распоряжение автотранспортного предприятия, их сохранности и уровня использования, организует выполнение финансового плана, проверяет финансовое состояние предприятия, проводит оперативную работу по организации расчётов с клиентурой, поставщиками и финансовыми органами, организует первичный учёт расходования материальных ресурсов и денежных средств. Главный бухгалтер несёт ответственность за целесообразность и законность расходования средств и соблюдение финансовой дисциплины.

Служба БДД подчиняется непосредственно руководителю автотранспортного предприятия, возглавляется в зависимости от количества подвижного состава или заместителем руководителя автотранспортного предприятия, или начальником отдела по безопасности дорожного движения, или инженером по безопасности дорожного движения, которые разрабатывают совместно с подразделениями, общественными организациями автотранспортного предприятия мероприятия по предупреждению ДТП. Осуществляют систематический контроль и проверки подразделений автотранспортного предприятия в части выполнения ими нормативных документов по безопасности движения и вносят руководству автотранспортного предприятия предложения по профилактике ДТП и нарушений ПДД.

Оптимальная организационная структура автотранспортного предприятия является одним из условий эффективной его деятельно-

сти. При этом важно учитывать, что на всех уровнях управления руководители выполняют не только чисто управленческие, но и исполнительные функции. Они наделены и определёнными правами, прежде всего, в части поощрения и наказания работников, находящихся в подчинении. По их представлению решаются вопросы найма и увольнения сотрудников.

Вопросы обеспечения БДД выполняются на всех уровнях управления автотранспортным предприятием и возглавляются руководителем предприятия.

Среди вопросов, решаемых руководителем предприятия по обеспечению безопасности движения, следует выделить:

- утверждение квартального плана мероприятий по предупреждению ДТП. Этот план разрабатывается сотрудниками службы безопасности движения и согласовывается с руководителями службы эксплуатации и производственно-технической службы;

- утверждение графика работы на линии сотрудников предприятия из числа инженерно-технических работников. Во время работы на линии сотрудники предприятия контролируют техническое состояние и использование подвижного состава, режим труда и отдыха водителей, соблюдение ими ПДД. Сотрудники предприятия, осуществляющего пассажирские перевозки, контролируют регулярность движения и соблюдение норм вместимости в автобусах;

- утверждение графика дежурств на предприятии. К дежурству на предприятии привлекаются руководящие работники автотранспортного предприятия (сам руководитель и его заместители, главный инженер, начальники служб, автоколонн, других подразделений предприятия). Целью таких дежурств является оперативное принятие мер к предотвращению выпуска на линию неисправных автомобилей, а также других нарушений порядка работы предприятия;

- принятие мер по улучшению условий труда, отдыха и быта работников предприятия. Решение проблем социального характера, в частности, обеспечение хороших условий для своевременного питания, создание сети профилакториев и баз отдыха имеет большое значение для обеспечения безаварийной работы. Социальный аспект оказывает большое влияние на психологическое состояние водителей. Поэтому этой стороне деятельности руководитель предприятия должен уделять постоянное внимание;

- принятие мер по обеспечению необходимых условий для отдыха водителей, занятых на междугородных перевозках. При этом необходимо обеспечить охрану автомобилей и перевозимых грузов во время отдыха водителей;

– осуществление постоянного контроля за состоянием здоровья водителей, и в первую очередь, проведение обязательного периодического медицинского переосвидетельствования всех водителей, а также регулярных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров.

Руководитель предприятия обязан проводить активную работу по совершенствованию форм и методов воспитательной работы с водителями и ремонтными рабочими. Весьма важно при этом организовать работу по обобщению и распространению передового опыта водителей и ремонтных рабочих, публикации в средствах массовой информации о лучших водителях, работающих без ДТП и грубых нарушений ПДД и др.

На руководителя автотранспортного предприятия возложена обязанность лично руководить проведением служебного расследования ДТП, а также проводить разбор всех происшествий. Во всей этой работе руководитель автотранспортного предприятия должен обеспечить необходимый тесный контакт с соответствующими органами ГИБДД, комиссиями по безопасности движения администраций городских и муниципальных образований, коммунальными, дорожными и другими органами, чья деятельность имеет отношение к вопросам обеспечения БДД.

Основными задачами службы эксплуатации автотранспортного предприятия по обеспечению БДД и профилактики аварийности является:

- обеспечение нормальной продолжительности рабочего дня водителей;
- разработка графиков движения, соответствующих условиям дорожного движения и контроль за их выполнением;
- обследование дорожных условий на основных маршрутах, которые обслуживаются транспортными средствами данного предприятия;
- выявление недостатков в дорожных условиях, в том числе и путём опроса водителей; подготовка соответствующих документов о выявленных недостатках и информация о них дорожных органов;
- организация стажировки и учёбы водителей с целью повышения их квалификации;
- обеспечение выполнения требований ПДД при организации перевозок крупногабаритных и опасных грузов.

Кроме решения вышеперечисленных задач, работники службы эксплуатации пассажирских автотранспортных предприятий должны:

- составлять паспорта и схемы маршрутов с указанием опасных мест, организовывать ознакомление всех водителей со спецификой маршрутов;
- систематически проводить нормирование скоростных режимов на маршрутах, и, соответственно, корректировать расписание движения автобусов на маршрутах;

- не реже двух раз в год проводить проверку состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на всех маршрутах;
- принимать меры для предотвращения перегрузки автобусов пассажирами на маршрутах;
- организовывать бесперебойную связь между подвижным составом, диспетчерскими пунктами на линии и предприятием.

Сотрудники службы эксплуатации предприятия должны контролировать вопросы оформления путевых документов, при обнаружении в путевых листах отметок, произведённых работниками ГИБДД и других надзорных органов о нарушениях ПДД или Правил эксплуатации транспортных средств, допущенных водителями при работе на линии, сотрудники этой службы обязаны принимать необходимые меры, в частности, довести эти факты до сведения работников службы безопасности движения предприятия, общественности и руководства предприятия.

На сотрудников службы эксплуатации возложены задачи: установления местонахождения водителей, своевременно не возвратившихся с линии, организации контроля за незаконным использованием государственных транспортных средств.

Техническая служба автотранспортного предприятия обеспечивает безаварийность работы подвижного состава за счёт обеспечения технически исправного состояния автомобилей. Важнейшими задачами службы по обеспечению безопасности движения являются:

- организация диагностирования технического состояния узлов, агрегатов и механизмов автомобиля, влияющих на безопасность движения. Эта работа должна проводиться во время предрейсовых и послерейсовых осмотров транспортных средств;
- обеспечение чёткого и качественного устранения дефектов выявленных при осмотрах или заявленных водителями;
- регулярное и качественное выполнение планов технического обслуживания;
- обеспечение укомплектованности автомобилей огнетушителями, знаками аварийной остановки, аптечками;
- организация выборочного контроля технического состояния и укомплектованности автомобилей на линии и технической помощи при вынужденных остановках подвижного состава на линии.

На работников отделов кадров возложены задачи организации работы по подбору и расстановке кадров водителей и ремонтных рабочих, по контролю за повышением их квалификации, за прохождением стажировки всеми молодыми водителями, а также водителями, впервые назначаемыми для работы на автобусах или легковых таксомото-

рах. Для отражения трудовой дисциплины и изменений в квалификации водителей целесообразно ведение личных учётных карточек водителей по утверждённой форме. Эти карточки обычно ведут сотрудники службы безопасности движения предприятия, но могут вестись и сотрудниками отдела кадров.

Сотрудники отдела кадров совместно с представителями службы безопасности движения предприятия готовят предложения по награждению наиболее отличившихся водителей значками «За работу без аварий» а также применению других мер поощрений. В отношении водителей и других работников, нарушающих установленные нормы и правила, сотрудники отдела кадров готовят предложения по применению мер дисциплинарного воздействия.

Сотрудники отдела кадров осуществляют контроль за соблюдением сроков прохождения водителями регулярного медицинского переосвидетельствования. Как было отмечено в 6.3, порядок учёта и сбора сведений о ДТП установлен «Правилами учёта ДТП», действующими с 29 июня 1995 г. Сведения о ДТП, в которых погибли или получили ранения люди, заносятся в специальную карточку учёта ДТП и включаются в государственную статистическую отчётность. Государственная статистическая отчётность по ДТП ведётся органами внутренних дел.

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

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

Сведения о ДТП с материальным ущербом без пострадавших, а также ДТП, в которых люди получили лёгкие телесные повреждения и не подпадают под категорию «раненый», в соответствии с действующими правилами включения в государственную статистическую отчётность, учитываются и анализируются на уровне отдельных городов и районов (в соответствующих отделах и подразделениях ДПС ГИБДД). Существуют также группы происшествий, которые по формальным признакам могут быть квалифицированы как дорожно-транспортные, но сведения о них в государственную статистическую отчётность не включаются, учёту как ДТП они не подлежат.



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

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

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

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

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

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

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

Седьмой раздел посвящён дополнительным сведениям.

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

Данные госстатотчётности ДТП поступают в распоряжение федеральных органов управления. Кроме того, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил Государственного учёта показателей БДД органами внутренних дел Российской Федерации» от 6 августа 1998 г. № 894 организован учёт:

- количества нарушителей ПДД;
- количества административных правонарушений и преступлений против безопасности движения и эксплуатации
- автотранспорта;
- количества граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами;
- количества автотранспортных средств, зарегистрированных в ГИБДД. Сведения о ДТП ежегодно обобщаются в выпускаемых МВД России специальных сборниках.

Учёт ДТП в Российской Федерации в соответствии с Правилами учёта ДТП должен осуществляться также (наряду с государственной системой учёта) предприятиями и организациями, эксплуатирующими транспортные средства, государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомств и частных дорог. В медицинских учреждениях подлежат учёту все лица, обратившиеся или доставленные для оказания медицинской помощи в связи с ДТП, а также погибшие вследствие ДТП.

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

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

Положение о Системе добровольной сертификации на автомобильном транспорте (ДС АТ) разработано в соответствии с Федеральным законом «О техническом регулировании» от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ и Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утверждённым Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2000 г. № 1038 в редакции Постановлений Правительства Российской Федерации от 18.09.2001 № 679, от 29.11.2002 № 854, и устанавливает цели, назначение, принципы, структуру, функции участников и правила Системы добровольной сертификации на автомобильном транспорте. Основными целями создания и функционирования Системы ДС АТ являются:

- повышение качества и эффективности функционирования автомобильного транспорта России;
- создание условий для деятельности предприятий автомобильного транспорта на едином товарном рынке Российской Федерации, а также для участия в международном экономическом, научно-техническом сотрудничестве и международной торговле;
- повышение конкурентоспособности продукции, услуг, работ автомобильного транспорта;
- содействие потребителям в компетентном выборе продукции, услуг, работ автомобильного транспорта;
- защита потребителя от недобросовестности изготовителя (продавца, исполнителя) продукции, услуг, работ автомобильного транспорта;

– повышение доверия потребителей к реализуемым на автотранспортном рынке продукции, услугам, работам конкретных изготовителей (продавцов, исполнителей).

Объектами сертификации в Системе ДС АТ могут являться продукция, процессы производства, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, работы и услуги, а также системы качества и производства (далее – объекты автомобильного транспорта), производимые (используемые) либо реализуемые в сфере автомобильного транспорта. Виды однородных объектов автомобильного транспорта, подлежащих сертификации в Системе ДС АТ, устанавливаются согласно общероссийским классификаторам видов деятельности, продукции и услуг.

Сертификация в Системе ДС АТ осуществляется по инициативе заявителя на условиях договора между заявителем и органом по сертификации.

Добровольная сертификация объектов автомобильного транспорта не заменяет обязательного подтверждения соответствия этих объектов, предусмотренного законодательными актами Российской Федерации.

Система ДС АТ имеет собственные формы сертификатов соответствия и знак соответствия. Соответствие объектов автомобильного транспорта удостоверяется путём выдачи заявителю сертификата соответствия и маркированием объектов автомобильного транспорта знаком соответствия Системы ДС АТ.

Объективность и достоверность сертификации в Системе ДС АТ обеспечивается аккредитацией органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), а также аттестацией экспертов.

Минтранс России – руководящий орган Системы ДС АТ (РОС), который определяет единую политику в сфере добровольной сертификации на автомобильном транспорте, определяет участников Системы ДС АТ, формирует сеть органов по сертификации и испытательных лабораторий, устанавливает порядок оплаты работ по сертификации, утверждает организационно-методические документы Системы ДС АТ, устанавливает формы сертификатов соответствия, знака соответствия и правила их применения, а также формы других документов, необходимых для функционирования Системы ДС АТ, организует подготовку и аттестацию экспертов Системы ДС АТ и др.

Работы по сертификации включают в себя следующие основные этапы: подача заявки на сертификацию, рассмотрение и принятие решения по заявке, проведение необходимых проверок (анализ документов, испытания, проверка производства и т.п.), анализ полученных результатов и принятие решения о выдаче (отказе в выдаче) сертификата соответствия, выдача сертификата соответствия, инспекционный контроль за сертифицированным объектом.

Наиболее распространёнными объектами при добровольной сертификации на автомобильном транспорте являются техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, а также услуги по перевозке пассажиров.

## 20. Перечень объектов сертификации системы ДС АТ

Обозначение общероссийского классификатора	Код по классификатору	Наименование объекта сертификации
ОК 002-93	017000	Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, машин и оборудования
ОК 002-93	020000	Транспортные услуги
ОК 005-93	450000	Изделия автомобильной промышленности
ОК 005-93	250000	Продукция резинотехническая и асбестовая
ОК 029-2001	G50	Торговля автотранспортными средствами и мотоциклами, их техническое обслуживание и ремонт

*Перечень услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств при добровольной сертификации:* регламентные работы по видам технического обслуживания; контрольно-диагностические работы; регулировка фар; регулировка топливной аппаратуры бензиновых двигателей; регулировка топливной аппаратуры дизельных двигателей; электротехнические работы на автомобиле; регулировка тормозной системы; регулировка рулевого управления; регулировка системы зажигания.

*Ремонт легковых автомобилей:* замена агрегатов; ремонт двигателей; ремонт рулевого управления и подвески; ремонт тормозной системы; подготовка к окраске и окраска; шиномонтажные работы, балансировка колёс; ремонт местных повреждений шин и камер; ремонт топливной аппаратуры бензиновых двигателей; ремонт топливной аппаратуры дизельных двигателей.

*Техническое обслуживание грузовых автомобилей и автобусов:* регламентные работы (по видам технического обслуживания); контрольно-диагностические работы; регулировка топливной аппаратуры

бензиновых двигателей; регулировка топливной аппаратуры дизельных двигателей; регулировка фар; электротехнические работы на автомобилях; регулировка тормозной системы; регулировка рулевого управления; регулировка системы зажигания.

*Ремонт грузовых автомобилей и автобусов:* ремонт двигателей; ремонт топливной аппаратуры бензиновых двигателей; ремонт топливной аппаратуры дизельных двигателей; ремонт рулевого управления, передней оси и подвески; ремонт тормозной системы; подготовка к окраске и окраска; шиномонтажные работы; ремонт местных повреждений шин и камер.

*Прочие услуги по техническому обслуживанию и ремонту АМТС:* регламентные работы по системе питания газобаллонных автомобилей; ремонт топливной аппаратуры газобаллонных автомобилей; переоборудование автомобилей для работы на сжатом природном или сжиженном нефтяном или природном газе; проверка герметичности и опрессовка газовой системы питания газобаллонных автомобилей; установка дополнительного оборудования (сигнализация, радиопаратура, дополнительные фары); предпродажная подготовка; определение токсичности отработанных газов; ремонт, установка, тонирование и бронирование стекол автомобиля; ремонт системы выпуска отработанных газов; техническое обслуживание кузовов, рабочих органов, оборудования и оснастки специальных и специализированных автотранспортных средств в части регламентных работ по видам технического обслуживания (электротехнических работ, контрольно-диагностических работ); регулировочных работ; ремонт кузовов, рабочих органов, оборудования и оснастки специальных и специализированных автотранспортных средств в части монтажно-демонтажных работ, связанных с заменой агрегатов и узлов (ремонта агрегатов и узлов управления, ремонта гидравлического оборудования и гидроприводов рабочих органов, ремонт арматуры уплотнительных и запорных устройств).

*Перечень услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом при добровольной сертификации:* услуги пассажирского автомобильного транспорта, в том числе: перевозки пассажиров автобусами по регулярным маршрутам в городском сообщении; перевозки пассажиров автобусами по регулярным маршрутам в пригородном сообщении; перевозки пассажиров автобусами по регулярным маршрутам в междугородном сообщении; перевозки пассажиров автобусами по регулярным маршрутам в международном сообщении; перевозки пассажиров автобусами по маршрутам (направлениям) с выбором пассажирами мест остановки в городском сообщении; перевозки пассажиров автобусами по маршрутам (направлениям) с выбором пассажирами

мест остановки в пригородном сообщении; перевозки пассажиров автобусами по маршрутам (направлениям) с выбором пассажирами мест остановки в междугородном сообщении; специальные (доставка работников, школьные, вахтовые и т.п.) перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении; специальные (доставка работников, школьные, вахтовые и т.п.) перевозки пассажиров в городском и междугородном сообщении; специальные (доставка работников, школьные, вахтовые и т.п.) перевозки пассажиров в городском и международном сообщении; туристско-экскурсионные перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении; туристско-экскурсионные перевозки пассажиров в междугородном сообщении; туристско-экскурсионные перевозки пассажиров в международном сообщении; разовые перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении; разовые перевозки пассажиров автобусами в городском и междугородном сообщении; разовые перевозки пассажиров автобусами в международном сообщении; перевозки пассажиров легковыми таксомоторами в городском и пригородном сообщении; перевозки пассажиров легковыми таксомоторами в междугородном сообщении; перевозки пассажиров легковыми таксомоторами в международном сообщении; перевозка пассажиров легковыми автомобилями (кроме таксомоторов) в городском и пригородном сообщении; перевозка пассажиров легковыми автомобилями (кроме таксомоторов) в междугородном сообщении; перевозка пассажиров легковыми автомобилями (кроме таксомоторов) в международном сообщении.

Постановлением Правительства от 2 апреля 2012 г. «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» определено, что лицензирование деятельности по перевозке пассажиров осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и её территориальными органами.

В состав деятельности по перевозке пассажиров включаются следующие работы:

а) регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении;

б) регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении.

Лицензионными требованиями при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров являются:

а) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования

для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств;

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

в) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) специалиста, осуществляющего предрейсовый медицинский осмотр водителей транспортных средств, имеющего высшее или среднее профессиональное медицинское образование и прошедшего обучение по дополнительной образовательной программе «Проведение предрейсового осмотра водителей транспортных средств», или наличие договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию;

г) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) на праве собственности или на ином законном основании необходимых для выполнения работ, предусмотренных пунктом 3 настоящего Положения, транспортных средств, соответствующих по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении;

д) использование лицензиатом транспортных средств, оснащённых в установленном порядке техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (при осуществлении регулярных перевозок пассажиров в междугородном сообщении);

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

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

з) соблюдение лицензиатом требований, установленных статьей 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»;

и) соблюдение лицензиатом требований, предъявляемых к перевозчику в соответствии с Федеральным законом «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», в том числе Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Осуществление деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом с грубым нарушением лицензионных требований влечёт за собой ответственность, установленную законодательством Российской Федерации.

При этом под грубым нарушением понимается несоблюдение лицензиатом требований, предусмотренных подпунктами «а», «г» – «и» пункта 4 настоящего Положения, имевшее место повторно в течение года либо повлекшее за собой последствия, предусмотренные частью 11 статьи 19 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности».

Для получения лицензии соискатель лицензии направляет или представляет в лицензирующий орган заявление и документы, указанные в статье 13 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также следующие копии документов, свидетельствующих о соответствии соискателя лицензии лицензионным требованиям:

а) копии документов, подтверждающих наличие на праве собственности или ином законном основании предполагаемых к использованию для перевозок пассажиров транспортных средств, их государственную регистрацию, в том числе копии паспортов транспортных средств, талонов о прохождении технического осмотра транспортных средств;

б) копии документов, подтверждающих наличие у соискателя лицензии принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений, права на которые не зарегистрированы в Едином государственном реестре прав на недвижимое имущество и сделок с ним (в случае, если такие права зарегистрированы в указанном реестре, – сведения об этих помещениях), а также оборудования для осуществления технического обслуживания и ремонта транспортных средств, либо копия договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств;

в) копия диплома о высшем или среднем профессиональном медицинском образовании специалиста, осуществляющего предрейсовый медицинский осмотр, и удостоверения о прохождении им обучения по дополнительной образовательной программе «Проведение предрейсового осмотра водителей транспортных средств» либо копия договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию на проведение предрейсовых медицинских осмотров;



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

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

### **Вопросы для самопроверки**

1. Назовите критерии рациональной структуры управления автотранспортным предприятием.
2. Изложите деятельность основных служб автотранспортного предприятия по обеспечению безопасности движения.
3. Какие функции возложены на руководителя автотранспортного предприятия по обеспечению безопасности движения?
4. Расскажите порядок заполнения карточки учёта ДТП.
5. Какие цели и задачи решает Система ДС АТ?
6. Изложите перечень услуг ДС АТ.
7. Дайте характеристику лицензирования на автомобильном транспорте.
8. Дайте понятия лицензионным требованиям при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров.

#### **7.3 УЧЁТ, АНАЛИЗ СТАТИСТИКИ И СЛУЖЕБНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ ДТП. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ (НАРУШЕНИЯ ПДД, ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ, МЕСТНЫХ ТРЕБОВАНИЙ)**

Учёт ДТП в автотранспортных предприятиях, организациях осуществляется работниками службы БДД или иными лицами, назначенными приказом по автотранспортному предприятию или организации. Автотранспортные предприятия и организации обязаны немедленно сообщать в органы внутренних дел по территориальной принадлежности о всех ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств.

Автотранспортные предприятия и организации ежемесячно сверяют с территориальными органами внутренних дел сведения о ДТП с пострадавшими. При анализе структуры аварийности используются удельные и относительные показатели аварийности, объектами сопоставления при таком анализе могут быть:

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

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

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

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

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

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

### **Служебное расследование ДТП**

Целью служебного расследования является установление обстоятельств, условий и причин возникновения ДТП, выявление нарушений установленных норм и правил, регламентирующих БДД, а также разработка мероприятий по устранению причин происшествий.

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

- обстоятельства, предшествующие происшествию;
- причины происшествия;
- влияние дорожных и других факторов на возникновение ДТП;
- последствия происшествия;
- лица, деятельность которых связана с возникновением происшествия, и конкретная вина каждого из них (предварительно);

– недостатки в работе владельцев транспортных средств, способствующих возникновению ДТП.

Служебное расследование должно проводиться во взаимодействии с органами дознания, следствия и организациями, несущими ответственность за состояние автомобильной (железной) дороги, речных переправ и других сооружений, а в случае ранения или гибели работников предприятия автомобильного транспорта – с привлечением представителя профсоюзного комитета данного предприятия.

Выводы служебного расследования в отношении виновности водителя носят предварительный характер.

Материалы служебного расследования могут быть использованы владельцами автотранспортных средств (хозяйствующие субъекты автомобильного транспорта) при защите интересов водителя в следственном и судебном разбирательстве.

*1. Действия владельцев транспортных средств (хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта).*

Должностные лица хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта, прибывшие на место происшествия раньше работников ГИБДД, должны принять меры к оказанию помощи пострадавшим, доставке их в ближайшее медицинское учреждение, к охране места происшествия, транспортного средства и груза, принять меры к предотвращению «вторичных происшествий» и выявление очевидцев происшествия.

Должностные лица, производящие служебное расследование, с разрешения работников органов дознания или следствия должны:

– осмотреть место происшествия и повреждённые транспортные средства;

– уточнить необходимые данные у водителей и других очевидцев происшествия, объяснения которых могут иметь значение для выяснения обстоятельств происшествия;

– установить дату и точное время (местное) происшествия;

– место происшествия: в городе – улица, район; на дороге – категорию дороги и в случаях, когда происшествие связано с неудовлетворительными дорожными условиями – принадлежность и наименование организации, эксплуатирующей дорогу;

– модель и номерной знак транспортного средства;

– число погибших и раненых (в том числе водителей, пешеходов, пассажиров);

– техническое состояние транспортного средства;

– характер и степень повреждения транспортного средства и перевозимого груза;

– кто управлял транспортным средством: фамилия, имя, отчество, класс, год присвоения квалификации, стаж работы (общий водительский стаж, стаж работы в данном автотранспортном предприятии, на данном транспортном средстве, по возможности, те же сведения о других водителях-участниках происшествия);

– состояние водителя: здоров, трезв, утомлён (только по заключению врача);

– на каком часу работы водителя произошло происшествие;

– цель поездки;

– вид перевозок: международные, междугородные, городские, пригородные;

– по назначению ли использовалось транспортное средство, нет ли отклонений от маршрута;

– вид ДТП;

– погодные условия (дождь, снег, туман и т.д.);

– освещённость: тёмное, светлое время суток, сумерки;

– дорожные условия (вид покрытия, состояние проезжей части, подъём, кривая, наличие дорожных знаков и сигналов);

– ознакомиться с протоколом осмотра места происшествия, осмотра транспорта и схемой ДТП и снять с них копии;

– зафиксировать (при необходимости сфотографировать) общий вид места происшествия, положения транспортных средств, участвующих в происшествии, следы торможения, юза или качения автомобиля и принадлежность именно этому транспортному средству, место осывшейся грязи, стекла и т.д., при ударе, его форму, размеры, место наезда на пешехода, а также другие предметы, которые могли повлиять на возникновение происшествия. При необходимости настоять, чтобы эти сведения были занесены в протокол осмотра места происшествия;

– осмотреть документы, в частности, удостоверение на право управления транспортным средством, технический талон транспортного средства, путевой или маршрутный лист, товарно-транспортные документы на перевозимый груз или билетно-учётный лист.

Оценить:

– действия водителя и их соответствие ПДД;

– дорожные условия и их возможное влияние на возникновение происшествия;

– имеется ли причинная связь между возникновением происшествия и упущениями в работе по безопасности движения (при их наличии в предприятии).

При совершении ДТП водителем автобуса межобластного или межреспубликанского маршрута, в результате которого пассажир получил травму или погиб, руководитель предприятия обязан составить акт по установленной форме и вручить его пассажиру или наследникам для получения страховой суммы в органах государственного страхования.

## *2. Основные вопросы, подлежащие выяснению*

Для установления связи между причинами возникновения ДТП и упущениями в работе по профилактике аварийности в предприятии, объединении, организации, лица, проводящие служебное расследование, должны установить: в результате каких нарушений требований правил, инструкций, приказов возникло происшествие и конкретные нарушения каждого из должностных лиц (если таковые имеются). Для этого необходимо проверить:

- соблюдение установленных технологий и правил организации пассажирских и(или) грузовых перевозок;
- соблюдение режима труда и отдыха водителя данного транспортного средства в предшествовавший происшествию период;
- имелись ли до этого у водителя случаи ДТП и нарушений трудовой и транспортной дисциплины и каким взысканиям он подвергался;
- как организовано в предприятии обучение водителей по повышению их профессионального мастерства;
- какие меры применяются к водителям, нарушившим Правила дорожного движения, нормативные документы (перегруз автомобиля, перевозки пассажиров на грузовых автомобилях);
- обследовались ли дорожные условия на маршрутах работы автомобилей данного предприятия и принимались ли меры по устранению выявленных недостатков;
- проводилось ли нормирование скоростей движения на маршрутах;
- техническое состояние автомобиля перед выездом в рейс, кто осуществлял технический контроль и инструктаж водителей, когда и кем проводилось техническое обслуживание автомобиля, есть ли перепробег между ТО, какие дефекты были обнаружены и были ли заявки на устранение каких-либо дефектов со стороны водителя данного автомобиля, как эти дефекты были устранены;
- как владельцем транспортного средства организовано техническое обслуживание и ремонт автомобилей. Соблюдается ли периодичность технического обслуживания автомобилей;
- соблюдается ли порядок стажировки водителей.

### *3. Порядок оформления результатов служебного расследования*

По окончании служебного расследования комиссия составляет акт, который направляется в организации, участвующие в проведении служебного расследования, а также по подчинённости.

Акт, как правило, должен состоять из следующих основных разделов.

В первом разделе указывается состав комиссии, проводящей служебное расследование, марки, модели и номера транспортных средств, участвовавших в ДТП, их принадлежность, вид перевозок, фамилия, имя, отчество водителя, место происхождения, обстоятельства происшествия и его последствия.

Во втором разделе акта «Условия, предшествующие происшествию» указываются действия водителя до момента происшествия. Кто и в какое время выпустил его в рейс, проходил ли он медосмотр, соблюдался ли скоростной режим и маршрут движения и др.

Третий раздел акта «Сведения о дорожных условиях» должен содержать данные о ширине дороги, обочин, покрытии, их дефектах, условиях видимости в момент совершения ДТП, а также наличии недостатков в обустройстве, оборудовании дороги и несоответствии дорожных элементов требованиям СНиПА (если такие имеются).

В четвёртом разделе «Сведения о водителе» указывается возраст водителя, классность, разрешающие отметки, стаж работы водителем в данном хозяйствующем субъекте, какое время работает на данной марке транспортного средства, когда проходил переподготовку, его состояние здоровья в момент совершения ДТП, проходил ли перед выездом медосмотр, на каком часу работы произошло происшествие, были ли ранее у него взыскания от администрации и ГИБДД (если были, за что), участвовал ли ранее в ДТП и т.д.

В пятом разделе «Сведения о транспортном средстве» отражаются сведения о техническом состоянии транспортного средства, участвовавшего в происшествии, в частности: его тип, марка, модель, год выпуска, пробег общий и после ТО-2 с указанием времени его проведения, одновременно ли выполнялись заявочные ремонты и т.д. Сведения о другом транспортном средстве, участвовавшем в происшествии.

В шестом разделе «Состояние профилактической работы по безопасности движения» даётся оценка работы, проводимой в целях предотвращения ДТП и указываются выявленные в процессе проверки недостатки.

В седьмом разделе «Заключение» или «Выводы» указываются причины происшествия, по мнению комиссии, и предлагаются меры по устранению недостатков, выявленных в результате проверки.

Дата проведения разбора, количество и категория работников, присутствовавших при разборе.

К акту прилагаются:

- копия протокола осмотра места ДТП и осмотра транспорта;
- копия схемы ДТП;
- объяснения водителей и должностных лиц предприятия, организации с выводами и конкретными мероприятиями по предупреждению ДТП, дисциплинарными взысканиями в отношении должностных лиц, допустивших нарушения, и другие документы, уточняющие или дополняющие обстоятельства ДТП;
- список погибших и пострадавших с указанием фамилий, инициалов, года рождения, пола, диагноза (по заключению врача) и других данных.

Разбор ДТП в хозяйствующем субъекте автомобильного транспорта.

Руководитель хозяйствующего субъекта автомобильного транспорта при возникновении происшествия с пострадавшими, с участием общественных организаций в пятисуточный срок проводит разбор причин и обстоятельств, способствовавших его возникновению.

Причины происшествия, результаты разбора и принимаемые меры доводятся до трудового коллектива.

*Основные задачи деятельности автотранспортного предприятия по предупреждению ДТП.*

1. Обеспечение надёжности водительского состава.

Ведётся статистика:

- количество ДТП, погибших и раненых в ДТП по вине водителей;
- количество выявленных нарушений ПДД водителями на линии;
- число водителей, отстранённых после предрейсового медосмотра и причины отстранения;
- число нарушений ПДД, количество водителей с неоднократными нарушениями ПДД;
- число водителей, повысивших свою квалификацию;
- число водителей со стажем работы до одного года.

2. Обеспечение технической исправности транспортных средств в эксплуатации.

Ведётся статистика:

- количество ДТП по причине технической неисправности транспортных средств;

- удельная тяжесть последствий, связанная с неисправностью автомобиля;
- количество сходов с линии по технической неисправности;
- количество автомобилей, выявленных на линии с техническими неисправностями;
- количество автомобилей, не оснащённых необходимыми приборами и оборудованием, включая навигационные и др.;
- количество автомобилей со сроками эксплуатации, превышающими нормативы.

3. Обеспечение безопасности при организации перевозочного процесса.

Ведётся статистика:

- количество ДТП, совершённых водителями после восьми часов работы водителя на линии;
- количество ДТП, совершённых водителями при несанкционированной эксплуатации автомобиля;
- количество ДТП, совершённых водителями со стажем от одного до трёх лет;
- количество выявленных нарушений режимов труда и отдыха водителей и иных нарушений Правил перевозки пассажиров и грузов;
- частота проведения линейного контроля;
- процент водителей, не охваченных предрейсовым медосмотром.

4. Обеспечение безопасных условий работы водителей на линии.

Ведётся статистика:

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

На основе анализа и статистики аварийности (сопоставительного анализа динамики и структуры аварийности), анализа единичных ДТП (в ходе и по материалам служебных расследований), анализа практики реализации мероприятий по БДД в автотранспортном предприятии, анализа выполнения требований нормативных документов выявляются основные причины ДТП. Формируются проблемы («узкие места», недостатки) в деятельности автотранспортного предприятия по БДД,



определяются задачи, основные направления деятельности по устранению выявленных причин и проблем. Результаты проведенного комплексного анализа являются базой для формирования плана (программы) конкретных мероприятий по безопасности движения.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Какой порядок учёта ДТП в автотранспортных предприятиях?
2. Какие показатели автотранспортные предприятия ежемесячно сверяют с территориальными органами внутренних дел?
3. Изложите порядок служебного расследования ДТП.
4. Какие вопросы подлежат выяснению при служебном расследовании ДТП?
5. Каков порядок оформления результатов служебного расследования ДТП?
6. Какие задачи решает автотранспортное предприятие по предупреждению ДТП?

7.4. НАПРАВЛЕНИЯ И МЕТОДЫ РАБОТЫ ПО ПОДГОТОВКЕ, ПОВЫШЕНИЮ КВАЛИФИКАЦИИ, ИНФОРМАЦИОННОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ВОДИТЕЛЕЙ. ИНСТРУКТАЖИ ВОДИТЕЛЕЙ. КОНТРОЛЬ НА ЛИНИИ. МЕТОДЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОЙ РАБОТЫ ВОДИТЕЛЕЙ. ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ И ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ. ЗНАЧЕНИЕ ТЕКУЧЕСТИ ВОДИТЕЛЬСКИХ КАДРОВ. ОРГАНИЗАЦИЯ КАБИНЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ. РАЗМЕРЫ ПЛОЩАДИ. АППАРАТУРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И НАГЛЯДНЫЕ СРЕДСТВА. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ. РАБОТА С АДМИНИСТРАТИВНЫМ ПЕРСОНАЛОМ АТП

В системе обеспечения безопасности движения надёжность водителя играет существенную и основную роль. Известно, что 70% ДТП происходит по вине водителей автомобилей. Поэтому повышение профессиональной надёжности водителей является одним из важнейших направлений деятельности по профилактике и снижению уровня аварийности на автомобильном транспорте.

Надёжность водителя рассматривается, как его способность действовать в соответствии с определёнными требованиями профессии, как в обычных, так и в критических ситуациях в течение определённого промежутка времени.

В конечном итоге, надёжность водителя определяется:

- профессиональной подготовленностью и опытом вождения;
- состоянием здоровья;
- психологическими и физиологическими особенностями;
- степенью утомления;

– состоянием организма, обусловленным приёмом лекарственных и наркотических препаратов, алкоголя.

Одним из важных практических вопросов безопасности движения является совершенствование профессиональной подготовки водителей. Существующая практика обучения в специальных образовательных учреждениях даёт водителям базовое образование, в результате которого они получают основные навыки управления автомобилем, некоторое представление об основных моментах безопасности движения и об устройстве автомобиля. Настоящий опыт управления автомобилем водители приобретают уже в условиях реального движения методом проб и ошибок, т.е. путём самообучения.

Анализ ошибок, ставших причиной аварий на автомобильном транспорте, позволяет установить, что они совершаются, в основном, в тех случаях, когда дорожная обстановка складывается таким образом, что водитель по целому ряду причин не в состоянии с ней справиться, т.е. его профессиональная подготовка оказывается недостаточной для совершения правильных действий и безопасного выхода из создавшейся ситуации.

Широкий круг понятий, отражаемых термином «недостаточная профессиональная подготовка», проявляется чаще всего в критических режимах работы, в так называемых экстремальных ситуациях. Это выражается в нарушениях логической структуры управляющих действий, а также в увеличении времени их выполнения. Этот факт кажется парадоксальным, если принять во внимание, что сложность некоторых обычных режимов управления автомобилем значительно превосходит по объективной трудности алгоритма и по временным параметрам их выполнения те режимы, с которыми водитель сталкивается в критических ситуациях.

Однако кажущаяся парадоксальность находит своё логическое объяснение, если учесть, что действия, выполняемые водителем при обычном «нормальном» режиме управления автомобилем, производятся им многократно, систематически, усваиваются в процессе обучения и закрепляются на практике. Последнее приводит к выработке прочных и гибких навыков их выполнения.

С большинством же алгоритмов управления, необходимых для реализации в экстремальных ситуациях, водитель может до определённого момента и не встретиться. Поэтому автоматические навыки работы в таких ситуациях закрепиться в повседневной практике управления автомобилем не могут. Кроме того, события на дороге, свидетельствующие о возникновении аварийной ситуации, разворачиваются в очень быстром темпе и несут такую информационную и эмо-

циональную нагрузку, что у неопытного водителя это приводит к дезорганизации деятельности, затрудняет её и даже может полностью затормозить. Опытные же водители в этих случаях, несмотря на наличие комплекса отрицательных эмоций, действуют автоматически, причём до такой степени, что впоследствии с трудом могут вспомнить почему они действовали так, а не иначе.

Таким образом, методология подготовки водителя имеет два существенных недостатка. Во-первых, процесс приобретения настоящего водительского опыта растягивается на длительное время (5 – 7 лет), а, во-вторых, он чреват серьёзными опасностями для самого водителя, вплоть до непредвиденных обстоятельств.

В связи со всем вышеизложенным, становится ясным, что проблема укрепления надёжности водителя может быть решена путём существенного пересмотра программ обучения водителей путём включения в курс подготовки занятий по формированию и закреплению автоматических навыков управления автомобилем в критических ситуациях. Проблема превращения стихийного обучения водителя навыкам поведения в критических ситуациях в управляемый, более сконцентрированный по времени и безопасный процесс, в некоторых странах (США, Канада, Швейцария, Германия) решается путём создания специальных курсов безопасного вождения или курсов повышения квалификации на базе крупных автотранспортных фирм и компаний, в которых видное место отводится индивидуальному обучению водителей с упором на отработку навыков управления автомобилем в условиях критических ситуаций.

В своё время НИИАТ Минавтотранса РСФСР, была разработана программа, так называемого «ситуационного» обучения. Суть её в том, что объектом изучения являлись дорожно-транспортные ситуации повышенной опасности, а предметом – ошибки водителей, приведшие к происшествиям, признаки и особенности, по которым можно заранее определить возможную опасность, прогнозирование динамики перехода опасной ситуации в аварийную

Основой для разработки данной программы послужило повышение уровня автомобилизации в России, которое сопровождало увеличению числа ДТП, являющихся, как показывали аналитические исследования, следствием недостаточной профессиональной подготовки водительских кадров. В связи с этим представлялось необходимым решение ряда проблем, связанных с разработкой новых подходов в системе подготовки водителей, включающих создание в процессе обучения условий для адаптации водителя к сложным дорожно-транспортным ситуациям.

Статические данные, характеризующие аварийность на автомобильном транспорте, показывают, что наибольшее количество ДТП, совершённых по вине водителей и отличающихся большой тяжестью последствий, приходится на водителей со стажем работы менее трёх лет. Водители со стажем до одного года допускают в среднем в 8 раз больше ДТП, чем остальные категории водителей. Для понимания механизма возникновения ДТП необходимо вскрыть причинно-следственные связи развития потенциально опасных дорожно-транспортных ситуаций (ДТС) и исследовать обстоятельства, при которых они возникают. Далее необходимо обучить водителя раннему распознаванию опасных ситуаций, знанию признаков их возникновения, прогнозированию развития ситуации и, в завершении, выполнению правильных действий, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Успешному решению этой задачи может способствовать метод ситуационного обучения, используемый в рамках повышения квалификации водителей на предприятии.

Анализ процесса накопления профессионального опыта водителем позволяет выявить основные этапы формирования навыков прогнозирования дорожных ситуаций.

Этап 1. Реальные конкретные примеры ДТП разбираются с максимально возможными подробностями с тем, чтобы водитель мог вообразить себя непосредственным участником ситуации, представить мысленное её развитие, восстановить все причинно-следственные связи в цепи событий. Обычно примеры группируются по типичным участкам дорог.

Этап 2. «Наглядное восприятие» – использование информации в образной форме: на макетах, рисунках, слайдах, видеозаписях.

Этап 3. «Привязка к участку» – анализ потенциальных ДТП на конкретных участках повышенной опасности (очагах ДТП).

Этап 4. «Кризисная ситуация» – обучение на полигоне выходу из ситуации повышенной сложности.

Анализ большого числа дорожно-транспортных ситуаций показал определённую общность в механизме их развития и на этой основе позволил типизировать как сами ДТС, так и действия водителей, что дало возможность выявить характерные неправильные действия водителя, возникающие при управлении автомобилем, и определить возможные пути, позволяющие предотвратить ДТП. Таким образом, было определено несколько классов высокоаварийных дорожно-транспортных ситуаций, при которых достаточно часто возникают происшествия. Далее ситуации, объединённые в один класс, систематизируются как по ошибочным действиям водителей, так и по месту

совершения этих ошибок, которые, в свою очередь, вызываются присутствием определённых факторов дорожно-транспортной обстановки, провоцирующих водителей к принятию ошибочных решений.

Типичные потенциально опасные дорожно-транспортные ситуации:

- проезд перекрёстков;
- проезд железнодорожных переездов;
- встречный разъезд автомобилей;
- выполнение обгона;
- проезд мимо остановок общественного транспорта;
- вынужденная стоянка на дороге (обочине);
- движение на кривых в плане;
- засыпание водителя при управлении автомобилем.

Попадая в какую-либо из названных ситуаций, водитель заранее должен уметь предвидеть их потенциальную опасность, чтобы избежать тяжёлых последствий. Для этого прежде всего ему необходимо уже на ранней стадии процесса развития дорожной ситуации уметь принимать правильное решение.

Прежде чем перейти к обучению водителей предвидению развития дорожных ситуаций, следует определить, как формируются необходимые практические навыки предотвращения перехода предаварийной ситуации в ДТП у опытных водителей.

Процесс развития дорожной ситуации имеет четыре стадии: предопасная, опасная, аварийная (момент ДТП) и послеаварийная.

На предопасной стадии опасность ещё едва наметилась, однако её обнаружение и принятие мер по её предотвращению позволяют водителю достаточно легко, без предельного физического и эмоционального напряжения избежать происшествия. Именно на этой стадии опытные водители обнаруживают и предотвращают наступление опасных стадий развития ситуаций.

На опасной стадии водителю приходится действовать при полном напряжении сил в условиях дефицита времени. В этом случае требуется почти мгновенно принять и осуществить единственно правильное решение, что, естественно, требует определённого опыта и навыков управления автомобилем.

Первым шагом к овладению подобным навыком является внимательное наблюдение за изменением дорожной ситуации с точки зрения её скрытой опасности. Опытные водители на практике осваивают такой «поисковый» взгляд, направленный на раскрытие «секретов» дорожных ситуаций, и называют его умением «читать» дорогу.

Второй шаг предполагает постоянно предусматривать возможность ошибочных решений другими участниками дорожного движения, вызываемых спешкой, волнением, усталостью, невнимательностью и просто малым опытом. Поэтому каждый водитель должен строить своё поведение так, чтобы скомпенсировать элементы ненадёжности в поведении других участников движения.

Для того, чтобы овладеть прогнозированием дорожно-транспортной ситуации, надо не только учиться, но и порой переучиваться. При этом оказывается, что некоторые навыки, прочно освоенные человеком за всю его «автомобильную» жизнь, неприемлемы на дороге. Более того, они могут служить причиной многих ДТП.

Наиболее опасно на дороге отсутствие реакции на ситуацию с закрытым обзором, при котором оба участника движения не могут увидеть заранее друг друга из-за зданий, сооружений, деревьев, закрывающих обзор. При этом часто предмет, затрудняющий обзор, не воспринимается как сигнал опасности и призыв к осторожности, хотя инерционность изменений транспортных ситуаций такова, что наезд на пешехода или столкновение в подобных условиях зачастую становится неизбежным.

Второй ошибочный навык – «отвлечение внимания». Человек в обыденной жизни привыкает легко и без опаски отвлекаться от наблюдения за окружающей обстановкой, переводя взгляд на интересующие его предметы. Подобные действия особенно опасны в транспортной среде, поскольку значительная часть дорожных происшествий возникает именно из-за отвлечения внимания водителя (или пешехода).

Третий отрицательный навык, от которого необходимо отказаться в транспортной среде, – это «действие, не глядя». Человек в обыденной жизни запоминает окружающую обстановку и действует, исходя из того, что обстановка меняется медленно, и в ближайшее время не произойдёт быстрых неожиданных изменений.

Водитель, который хочет овладеть мастерством прогнозирования развития дорожно-транспортной ситуации, должен не только сам избавляться от перечисленных опасных привычек, но и помнить, что они также свойственны другим участникам движения. Прежде всего, водителю необходимо гарантированно избежать ДТП в зонах повышенной опасности – при проезде перекрёстков, пешеходных переходов, мест массового скопления людей (остановок общественного транспорта, торговых центров, кинотеатров, школ, участков, обозначенных знаком «Дети»), железнодорожных переездов и тоннелей. Известны несколько методов безопасного управления автомобилем, помогающих водителю в зоне повышенной опасности.

Первый метод – «компактности» – характеризуется движением в зонах повышенной опасности со скоростью, не превышающей скорость автомобилей, следующих попутно. Водитель внимательно наблюдает за автомобилями, движущимися впереди, справа и слева, и на их любое замедление отвечает соответствующим действием. Режим индивидуального выбора скорости восстанавливается только за пределами зоны повышенной опасности.

Второй метод – «метод минимального риска», при котором, приближаясь к зоне повышенной опасности, водитель непременно снижает скорость.

Третий метод – при появлении закрытого обзора в ситуациях, где часто появляется опасность, водитель заблаговременно увеличивает интервал между транспортными средствами и предметами, закрывающими обзор, и внутренне готовится к экстренному торможению.

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

В процессе реальной профессиональной деятельности водитель постоянно наблюдает различные дорожные ситуации. При этом незаметно для него самого в его сознании происходит сопоставление наблюдаемых положений с опытом и знаниями, накопленными в памяти. Если какая-либо ситуация встречалась водителю, и в прошлом приводила к опасности, у него складывается стереотип предвидения возможной неприятности либо возможности её появления. Таким образом, происходит индивидуальное, стихийное формирование навыков безопасного управления автомобилем, являющееся, по существу, вариантом метода проб и ошибок, который принято называть процессом естественного самообучения водителя. У этого метода обучения есть одно важное свойство: ошибки водителя, как правило, сопровождаются тяжёлым эмоционально-отрицательным опытом. При этом сильные эмоциональные переживания, связанные с прогнозированием реальной угрозы жизни и здоровью, обеспечивают автоматизм прочного запоминания опасной ситуации и особенностей её ранних стадий.

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

Ситуационное обучение следует строить на базе изучения следующих материалов:

- ситуационного анализа ДТП;
- изучения ситуационных характеристик типичных участков повышенной опасности;

- изучения ситуационных характеристик конкретных участков повышенной опасности;
- изучения ситуационных характеристик маршрутов движения автотранспорта данного предприятия.

Ситуационный анализ является приёмом, 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 её развитие, закончившееся происшествием, чтобы водитель мог представить себя на месте участника ситуации.

Анализировать происшествие необходимо со следующих позиций: что побудило участников движения неправильно оценить обстановку; что мог сделать каждый из них для предотвращения ДТП; что в данном конкретном примере типично и может часто повторяться в других местах с другими водителями; как следует поступать для предотвращения аналогичных ситуаций.

По достаточно часто встречающимся опасным ситуациям, в которых ошибки водителей наиболее характерны, приводится по несколько примеров, достаточно близких между собой, подчёркивая 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 развёрнутое ситуационное описание для особо опасных участков. Последнее даётся по схеме: причины опасности участка; факторы, повышающие опасность; причины происшествий на участке;



рекомендации по безопасному проезду данного участка. Все характеристики составляются по данным опроса работников службы БД, опытных водителей, хорошо знакомых с особенностями движения на маршруте, сведений ГИБДД.

Как показала зарубежная и отечественная практика, этот метод даёт определённый позитивный эффект, однако на современном этапе он требует нового методологического подхода, поскольку одно дело теоретически знать признаки той или иной потенциально опасной ситуации и способы выхода из неё, а другое – на практике выработать автоматический навык правильного управления автомобилем в стремительно развивающейся критической ситуации. Как следует из опыта подготовки операторов на других видах транспорта как в Российской Федерации, так и за рубежом, наиболее эффективным является использование ситуационного обучения с применением технических средств, таких как специализированные автотренажёры, оборудованные соответствующими имитаторами отказов и аварийных ситуаций при обязательном наличии устройств обратной связи, постоянно обеспечивающих водителю оценку его действий.

Следующим этапом такой подготовки являются отработка навыков на автодромах, т.е. в условиях, максимально приближённых к реальной деятельности.

Обеспечение профессиональной надёжности водительского состава на автотранспортном предприятии начинается со стажировки водителей, включает в себя также ежегодные занятия по повышению профессионального мастерства и различные виды инструктажей.

Стажировку водителей проводят в обязательном порядке при поступлении на работу в организацию после окончания учёбы, а также с водителями, имевшими перерыв в водительской деятельности более одного года или с водителями, переведёнными на новый тип транспортного средства, новый вид перевозок или при изменении маршрута перевозок.

Стажировка водителей должна проводиться в реальных условиях движения и имеет своей целью ознакомить водителя на практике с особенностями и спецификой перевозок в конкретном предприятии. Стажировка проводится под руководством водителя-наставника, имеющего свидетельство на право стажировки водителей.

Повышение профессионального мастерства водителей осуществляется путём организации занятий с необходимой для обеспечения безопасности движения периодичностью, но не реже одного раза в год по специальным учебным планам и программам.

Особое внимание должно уделяться навыкам прогнозирования и предупреждения опасных дорожно-транспортных ситуаций и отра-

ботке приёмов управления автомобилем в критических ситуациях. В результате занятий водители должны не только получать необходимые знания и навыки, но и научиться критически переосмысливать стиль своего поведения в дорожном движении и потенциальную опасность нарушений ПДД и ошибочных действий.

Проведение инструктажей с водителем является одним из важных направлений в общей системе обеспечения надёжности водителей, поддержания необходимого уровня их информированности об особенностях движения на маршрутах организации. Инструктажи водителей подразделяются на вводный, предрейсовый, сезонный, периодический и специальный.

*Вводный* инструктаж даёт общее представление об организации, об особенностях видов перевозок и маршрутов. *Предрейсовый* инструктаж детально уведомляет водителя о характере предстоящего маршрута, о режимах движения, стоянках (остановках), об охране транспортных средств. *Сезонный* – об особенностях обеспечения безопасности движения при сезонных изменениях погодных и дорожных условий. *Периодический* знакомит водителя с изменениями в нормативно-правовых документах, регулирующих права и обязанности водителя, напоминает водителю о правильных действиях в критических ситуациях. *Специальный* – знакомит водителей с оперативной информацией в отношении специфики работы в случаях резкого ухудшения погодных условий, стихийных бедствий, катастрофах в районе прохождения маршрутов организации.

Контроль за работой водителей на линии и использованием транспортных средств по прямому назначению является одним из обязательных элементов среди комплекса мер, проводимых в автотранспортных предприятиях в плане борьбы с аварийностью. Значение этой работы обусловлено спецификой работы водителей автомобилей. Эта специфика заключается в том, что абсолютно большую часть своего рабочего времени водитель проводит в одиночку, находясь за рулём закреплённого за ним автомобиля. Обеспечение БДД в значительной мере зависит от квалификации, сознательности и дисциплинированности водителя. Создание чётко действующей системы контроля за работой водителей способствует повышению уровня дисциплинированности водителей.

Необходимо отметить, что во многих автотранспортных предприятиях организация контроля за работой водителей на линии остаётся одним из наиболее слабых звеньев в профилактической работе по предупреждению аварийности, и в первую очередь, из-за отсутствия методических разработок по организации этой работы, инструктажа.

Контроль за работой водителей на линии целесообразно осуществлять на маршрутах движения транспортных средств данного автотранспортного предприятия с учётом совершённых ДТП и нарушений ПДД. Контроль должен проводиться в соответствии с графиками, которые разрабатываются сотрудниками службы обеспечения безопасности движения, согласовываются с органами ГИБДД и утверждаются руководством автотранспортного предприятия. Перед выездом на линию сотрудник ГИБДД, включённый в группу наряду с представителями общественных организаций автотранспортного предприятия и сотрудниками службы обеспечения безопасности движения, должен провести инструктаж, во время которого проинформировать об обстановке на улицах или дорогах, где предстоит осуществлять контроль, об имевших место за последнее время ДТП, выявленных грубых нарушениях ПДД, производимых на дорогах ремонтных работ, и т.п. Работа по контролю осуществляется путём патрулирования по отдельным маршрутам с использованием транспортных средств ГИБДД и службы обеспечения безопасности движения.

При контроле за работой водителей на линии необходимо в первую очередь выявлять и пресекать наиболее грубые и опасные нарушения ПДД, а именно:

- управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения;
- превышение установленной скорости движения;
- нарушение правил обгона и маневрирования;
- нарушение правил проезда перекрёстков;
- нарушение правил пользования осветительными приборами;
- несоблюдение требований светофорной сигнализации, дорожных знаков, линий разметки и др. В зависимости от конкретной обстановки, следует принуждать водителей-нарушителей к снижению скорости движения, прекращению обгона, добиваться устранения помех движения, принимать меры к освобождению проезжей части от выпавшего груза, остановившихся неисправных автомобилей и т.п. Результаты контроля за работой водителей на линии должны быть оформлены в виде рапорта на имя руководителя органа ГИБДД и руководителя автотранспортного предприятия с указанием всех выявленных нарушений. Если в числе выявленных нарушителей значатся водители данного предприятия, то руководитель предприятия, ознакомившись с содержанием рапорта, должен принять необходимые меры воздействия. Рассмотрение материалов о совершённых водителями ДТП и грубых нарушениях ПДД должно проводиться в коллективе автотранспортного предприятия. Для этого на предприятиях проводятся расширенные заседания комиссий по обеспечению безопасности движения с участием

сотрудников органов ГИБДД и широким привлечением водителей и других работников автотранспортного предприятия. Целесообразно, чтобы сотрудниками службы обеспечения безопасности движения предприятия велась картотека на водителей, допустивших аварии или грубые нарушения ПДД, о которых стало известно на предприятии. Данные этой картотеки могут быть использованы сотрудниками службы обеспечения безопасности движения при проведении профилактической работы по предупреждению аварийности.

Рассмотрение материалов о совершённых ДТП производится также и на заседаниях специальных комиссий, создаваемых при органе ГИБДД для рассмотрения административных материалов о нарушениях ПДД. В состав таких комиссий, как правило, включаются представители служб обеспечения безопасности движения автотранспортных предприятий, расположенных в районе, обслуживаемом данным органом ГИБДД. На заседания комиссии рекомендуется приглашать руководителей предприятий, водители которых являются виновниками ДТП, а также представителей общественных организаций этих предприятий. Комиссия может проводить также выездные заседания непосредственно на предприятиях. По результатам работы комиссии на предприятиях должны быть изданы приказы руководителя автотранспортного предприятия, в котором отражены результаты работы комиссии.

Одним из важных мероприятий, повышающих эффективность деятельности автотранспортных предприятий и организаций по предупреждению аварийности, является проведение совместных обследований автотранспортных предприятий, в части касающейся их деятельности по обеспечению БДД. Обследования обычно проводят комиссии, в состав которых включают представителей местного органа ГИБДД, работников службы обеспечения безопасности движения проверяемого предприятия, а также работников служб обеспечения безопасности движения других предприятий, относящихся к различным ведомствам. При проведении обследований особое внимание следует уделять таким вопросам, как наличие плана работы по предупреждению аварийности, состояние учёта и анализа ДТП, состояние работы по повышению квалификации водителей, организация мероприятий на предприятии за безаварийную работу, осуществление контроля за медицинским переосвидетельствованием водителей, качество предрейсовых медосмотров водителей и т.п. Материалы обследования должны быть представлены соответствующим руководителям для принятия мер, а в случае необходимости Комиссиям по БДД муниципальных образований разного уровня и региональным Комиссиям.

Оборудование кабинета безопасности движения должно включать технические средства и приборы для проведения занятий по повышению квалификации водителей, по оценке качества обучения и его результатов.

Площадь кабинетов безопасности движения может колебаться от 25 – 30 м<sup>2</sup> до 60 – 75 м<sup>2</sup>. Количество водителей в учебной группе определяется исходя из общей численности обучаемых (оптимально по 10 – 15 человек в группе).

Исходя из решаемых задач, в процессе подготовки и повышения квалификации водителей, все технические средства обучения (ТСО) могут быть разделены на:

- информационные (плакаты, видеотехника и т.п.);
- обучение и контроль знаний с применением компьютерных технологий;
- формирование практических навыков (тренажеры);

К информационным ТСО относят прежде всего средства предъявления визуальной информации. Эту категорию составляют средства изобразительные (плакаты, стенды, чертежи, макеты) и экранные.

Экранные средства разделяются на группы статической и динамической проекции.

Средства видеозаписи могут быть использованы в обучении по всем разделам теоретической и практической подготовки водителей. При отработке отдельных элементов управления автомобилем, при проведении тренажёрной и автодромной подготовки видеозапись даёт возможность сразу же после выполнения обучаемым действий просмотреть запись в обычном, либо в замедленном темпе на экране монитора и произвести разбор ошибок.

Видеofilмы, специально снятые сотрудниками предприятий, могут оказаться полезными при показе водителям (во время различного рода инструктажей) условий работы на маршрутах организаций, для информации о разборах происшествий и нарушений, совершённых работниками предприятия, при проведении занятий по оказанию первой медицинской помощи и т.п.

Помещение кабинета безопасности движения желательно оборудовать дистанционным пультом, расположенным в удобном для преподавателя месте, позволяющем управлять механизированным устройством зашторивания окон, проекционной аппаратурой, а также освещением в аудитории.

Для демонстрации чертежей, плакатов в процессе проведения занятий целесообразно использовать механизированную плакатницу, преимуществом которой является компактное размещение наглядного

материала. Габаритные размеры плакатницы 1055×735×165 мм (50 плакатов стандартных размеров с горизонтальным расположением изображения), питание от сети переменного тока напряжением 220 В и частоты 50 Гц.

Для ситуационного обучения, проверки знаний технического устройства и правил эксплуатации подвижного состава, для контроля уровня подготовки водителей по ПДД могут быть использованы компьютерные технологии со специализированным программным обеспечением: на экране монитора высвечивается изображение одной из типичных дорожно-транспортных ситуаций, взятое из карточек учёта ДТП в ГИБДД, и 3 – 5 вариантов ответов, из которых один – правильный.

При выборе правильного ответа программа переходит к следующей ДТС, и вся процедура повторяется снова. В случае выбора обучаемым неправильного ответа программа останавливается, выдаёт сообщение о том, что произошло ДТП с такими-то последствиями и предлагает попробовать свои силы ещё раз.

В конце выдаётся итоговый результат в условных баллах и даётся сравнение с ранее полученным результатом. Важным техническим средством оборудования кабинета должны быть автомобильные тренажёры.

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

Для формирования устойчивых навыков безопасного управления автомобилем применяются специализированные тренажёры, 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 тренажёров производится безопасная для обучаемого водителя ситуационная подготовка к действиям в критических условиях.

Для тренировки некоторых операторских функций может быть рекомендован психофизиологический тренажёрный комплекс, разработанный в НИИАТе Минтранса Российской Федерации. Для тренировки способности к правильному распределению внимания между объектами, воспринимаемыми на слух, в комплексе установлен набор

динамиком, воспроизводящих звуковые сигналы легковых, грузовых и специальных автомобилей.

Преподаватель (со своего пульта) подаёт сигналы с различных направлений, а обучаемый должен определить, какой сигнал и с какого направления был подан.

В упражнениях на остроту зрения при различной освещённости и удалённости объекта используются слайды с изображением различных дорожных ситуаций, происходящих (с одного и того же места съёмки) в разное время суток. Путём изменения расстояний до объекта, фокусных расстояний, времени выдержки, обеспечивается возможность проведения оценки остроты зрения в зависимости от степени освещённости и удалённости объектов дорожной обстановки. Упражнения для определения времени световой адаптации зрения можно проводить путём резкой смены освещённости зрительного поля тренажёра на ограниченное время. Информированность о времени световой адаптации имеет большое значение для водителей, осуществляющих перевозки в тёмное время суток.

В кабинетах безопасности движения АТП возможно создание автоматизированного рабочего места (АРМ) инженера по безопасности движения, включающего:

- информационный банк данных (передовой опыт по БД);
- нормативно-правовая информация по БД;
- документооборот (личные карточки водителей, учёт нарушений ПДД, дорожно-транспортных инцидентов, прохождения стажировки, повышения квалификации и медицинского переосвидетельствования водителей);
- актов служебного расследования ДТП;
- оперативное управление (функциональные обязанности инженера по БД);
- организационные схемы взаимодействия различных служб АТП по безопасности дорожного движения;
- взаимодействие с другими учреждениями, организациями;
- расчётно-графические материалы (разработка планов, графиков; экспертные расчётные схемы ДТП; решение типовых задач сравнительного анализа показателей аварийности).

Наиболее перспективным направлением является создание служб психофизиологической диагностики на АТП. Данные психофизиологических обследований можно использовать при подборе водителей для перевозок повышенной сложности: перевозок детей, опасных грузов и т.п.

## Вопросы для самопроверки

1. Каким образом обеспечивается надёжность водителя?
2. В чём суть «ситуационного» обучения водителей?
3. Изложите порядок стажировки водителей на разных видах автомобильного транспорта.
4. Какова роль инструктажей с водительским составом по обеспечению их надёжности?
5. Как организовать контроль за работой водителей на линии?
6. Какие задачи решает кабинет безопасности движения?
7. Какими техническими средствами оборудуется кабинет безопасности движения?
8. Для каких целей создаётся автоматизированное рабочее место инженера по БД?

### 7.5. МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ. МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ. ПРЕДРЕЙСОВЫЙ, ПОСЛЕРЕЙСОВЫЙ КОНТРОЛЬ. ДОКУМЕНТАЦИЯ. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ФОРМЫ РАБОТЫ

Система организации медицинского обеспечения БДД предусматривает комплекс мероприятий, включающих как медицинскую профилактику ДТП, так и медицинскую помощь при их совершении.

Одним из основополагающих факторов обеспечения БДД является состояние здоровья водителя. Высокая интенсивность дорожного движения за счёт значительного роста количества автотранспортных средств предъявляет к водителям повышенные требования в плане состояния здоровья. Своевременно определить нарушения и отклонения в состоянии здоровья водителей возможно лишь при регулярном прохождении ими медицинских осмотров. Правильная организация проведения предрейсовых медицинских осмотров является одним из ключевых звеньев профилактики ДТП.

Управление автотранспортом в состоянии алкогольного опьянения является одной из основных причин ДТП. Ежегодно около 20% происшествий происходят из-за нарушений ПДД водителями в состоянии опьянения. Особую тревогу вызывает тот факт, что за последние годы в 3–4 раза возросло количество водителей, управляющих автотранспортными средствами в состоянии наркотического опьянения и под действием иных психоактивных веществ.

Своевременное выявление у водителей автотранспортных средств физиологических и функциональных отклонений, возникающих при употреблении различных алкогольных и психоактивных веществ, является одной из важнейших задач в обеспечении безопасности дорожного движения.



С этой целью в каждой организации, имеющей автотранспорт, необходимо организовать и в обязательном порядке проводить предрейсовые медицинские осмотры водителей автотранспортных средств. Предрейсовые медицинские осмотры проводятся прошедшими специальное обучение медицинскими работниками. Основной задачей предрейсовых медицинских осмотров является выявление у водителей признаков различных заболеваний, признаков употребления алкоголя, наркотиков, запрещённых лекарственных препаратов, остаточных явлений алкогольной интоксикации (похмельного синдрома), утомления. В случае выявления указанных признаков водители не допускаются к управлению транспортными средствами.

Медицинские работники также осуществляют контроль за состоянием здоровья водителей, анализируют причины отстранения водителей от работы, ведут учёт результатов осмотров, участвуют в служебном расследовании ДТП с целью выявления причин, зависящих от состояния здоровья водителя, совершившего ДТП. Они работают в тесном контакте с руководителем организации и другими специалистами, работа которых связана с обеспечением безопасности движения.

На основе анализа причин отстранения водителей от работы по состоянию здоровья медработники формируют так называемые «группы риска», куда включаются водители, склонные к злоупотреблению алкоголем и психоактивными веществами, а также длительно и часто болеющие (страдающие хроническими заболеваниями) и водители старше 55 лет.

Водители, вошедшие в группы риска, должны подвергаться текущим и послерейсовым медицинским осмотрам и находиться под особым вниманием медицинских работников. Порядок проведения текущих и послерейсовых медицинских осмотров устанавливается руководителями организаций.

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» (статья 20) установлено, что все юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны организовать проведение предрейсовых медицинских осмотров водителей.

Предрейсовый медицинский осмотр производится перед началом рабочей смены водителей. Для их осуществления администрацией организации должно быть выделено специальное помещение, оборудованное в соответствии с перечнем, приведённым ниже.

Организация предрейсового медицинского осмотра водителей находится под контролем администрации организации и методическим руководством территориального или ведомственного лечебно-профилактического учреждения.

Водители автотранспортных средств должны явиться на предрейсовый медицинский осмотр с путевым листом. Приглашая на осмотр индивидуально каждого водителя, медицинский работник должен обратить внимание на: как обследуемый заходит в кабинет, на его походку, внешний вид и поведение. Осмотр начинается с опроса водителя. При опросе выясняется субъективное самочувствие водителя, настроение, продолжительность сна, наличие или отсутствие жалоб на состояние здоровья. При высказывании водителем каких-либо жалоб медицинский работник обязан при осмотре выявить и подтвердить (или опровергнуть) их объективность.

Медицинские осмотры должны проводиться при достаточном освещении. Медицинский работник обязан внимательно ознакомиться с состоянием кожных покровов водителя, обращая внимание на наличие расчёсов, ссадин, следов от инъекций на тыльной части кистей и кубитальных ямок, бледность или покраснение кожи. Определяется состояние слизистых глаз и склер (гиперемия, желтушность). Особую значимость при осмотре приобретает состояние зрачков (сужены или расширены) и их реакция на свет (живая, вялая или отсутствует). Температура тела измеряется при наличии объективных показателей. При осмотре в обязательном порядке измеряется артериальное давление и частота сердечных сокращений.

Основаниями для отстранения от работы водителей автотранспортных средств являются следующие отклонения в состоянии здоровья:

- наличие симптомов острого заболевания или обострения хронического заболевания (повышение температуры тела свыше 37 °С, жалобы на плохое самочувствие, общую слабость, головную боль и зубную боль, острые заболевания глаз, боли в области уха, грудной или брюшной полости и т.п.);

- повышение или урежение частоты сердечных сокращений и изменения артериального давления выше или ниже уровней, характерных для осматриваемого водителя;

- нахождение под действием спиртных напитков или других средств (наркотических и психотропных препаратов или токсикантов), нарушающих функциональное состояние. В этом случае медицинский работник, проводящий предрейсовый медицинский осмотр, обязан провести контроль трезвости водителя.

Результаты проведённого предрейсового медицинского осмотра в обязательном порядке заносятся в журнал. Журнал должен быть пронумерован, прошнурован, скреплён печатью организации или учреждения здравоохранения. В журнале записываются фамилия, имя, отчество, возраст, место работы водителя, дата и время проведения осмотра.

ра, заключение, принятые меры, фамилия и инициалы медицинского работника.

При отсутствии жалоб, объективных признаков заболеваний, нарушений функционального состояния организма, признаков употребления спиртных напитков, наркотических и других психоактивных веществ, нарушений режима труда и отдыха водитель допускается к работе. В этом случае медицинский работник ставит штамп в путевом листе. В штампе должна быть указана дата и точное время прохождения медицинского осмотра, фамилия, инициалы и подпись медицинского работника, проводившего обследование.

Отстранённые от работы по состоянию здоровья водители направляются в дневное время к дежурному врачу поликлиники. В том случае, если отстранение водителя от работы связано с временной утратой трудоспособности и произошло в вечернее или ночное время, когда в поликлинике нет приёма, медицинский работник, оказав первую помощь, предлагает работнику явиться на следующий день в поликлинику, а в случае надобности – вызвать врача на дом. При этом он выдаёт водителю справку за своей подписью. В справке указывается часовое освобождение от работы, приводятся краткие данные о характере заболевания или травмы, о температуре тела и т.д. Справка составляется в произвольной форме.

Врач поликлиники, признав отстранённого от работы водителя временно нетрудоспособным, выдаёт ему больничный лист в установленном порядке. Если же врач признаёт его трудоспособным, то выдаёт справку об отсутствии противопоказаний для допуска к работе. Допуск к работе лиц, страдающих гипертонической болезнью или явной гипотонией, осуществляется строго индивидуально по рекомендациям лечащего врача. Эти рекомендации заносятся в карту состояния здоровья водителя. Карта заполняется медицинским работником на водителей, имеющих хронические заболевания.

Медицинский работник один раз в год, а также при первичном выявлении больных составляет списки лиц, состоящих на диспансерном учёте, с указанием диагноза и кратких рекомендаций по допуску к работе. Медицинский работник ежемесячно подводит итоги предрейсовых медицинских осмотров с анализом причин отстранения от работы водителей, и результаты доводит до сведения руководителя организации.

Руководители организаций ежемесячно проверяют результаты предрейсовых медицинских осмотров, обращая особое внимание на случаи отстранения от работы водителей, употребляющих алкоголь и наркотики.

Медицинский работник несёт дисциплинарную, а в случаях, предусмотренных законодательством, и другую ответственность за качество проведённого предрейсового медицинского осмотра и выдачу заключения о допуске водителей к управлению транспортным средством.

Контроль трезвости водителя автотранспортных средств проводится при выявлении во время предрейсового медицинского осмотра признаков употребления водителем алкоголя, наркотических средств и других психоактивных веществ.

Если во время проведения предрейсового медицинского осмотра (при отсутствии воспалительных заболеваний, а также данных о предыдущем повышении или понижении артериального давления), у водителя выявляются отклонения в работе сердечно-сосудистой системы (артериальное давление и иные), характерные изменения окраски кожных покровов, слизистых глаз, склер, узкие или широкие зрачки (неадекватные освещению), слабая или отсутствующая реакция зрачков на свет, а также отклонения в поведении, нарушение походки и речи, тремор пальцев рук, век, запах алкоголя изо рта, то медицинский работник обязан провести такому водителю контроль трезвости.

При проведении контроля трезвости для определения состояния здоровья осматриваемый водитель в обязательном порядке должен быть подвергнут клиническому обследованию и должна быть проведена лабораторная диагностика биологических сред водителя (выдыхаемый воздух и моча). Забор крови категорически запрещён.

Наличие или отсутствие факта употребления различных психоактивных веществ и состояние опьянения определяются по комплексу поведенческих, вегетативно-сосудистых, соматических, двигательных и неврологических расстройств в сочетании с обнаружением в биологических средах этанола наркотического средства или токсиканта.

Медицинский работник, проводящий контроль трезвости, в обязательном порядке составляет протокол контроля трезвости установленной формы (приводится ниже) в двух экземплярах, чётко и конкретно заполняя каждый пункт документа. Один экземпляр протокола оставляется у медработника. Второй экземпляр протокола выдаётся руководителю организации.

В протоколе медицинский работник подробно описывает особенности поведения водителя, его реакцию на проводимое обследование, предъявляемые жалобы. Важное диагностическое значение имеют состояние вегето-сосудистой сферы: окраска кожных покровов и видимых слизистых; частота сердечных сокращений и дыхательных движений; артериальное давление. Приём различных психоактивных веществ, как правило, вызывает нарушение со стороны опорно-

двигательного аппарата. Нарушается походка, ориентировка в пространстве (пальценосовая проба), координация (проба Ромберга), зрачки сужены или расширены и слабо реагируют на свет или фотореакция вовсе отсутствует. Часто наблюдается тремор пальцев рук и век. Немаловажное значение имеет наличие или отсутствие запаха алкоголя, перегара изо рта. Отсутствие такого запаха при наличии явных клинических отклонений в состоянии испытуемого указывает на употребление наркотических средств или токсикантов. В этом случае следует более внимательно осмотреть кожные покровы в кубитальных ямках, тыльной части кистей, стоп, внутреннюю область бедер.

Поведение обследуемого в состоянии опьянения может иметь и другие проявления. Нередки суетливость, подозрительность, реакции рассеяния. Довольно часто со стороны обследуемого водителя обнаруживается тенденция к диссимилации. Обычно это проявляется в отказе или неправильной даче биосред для анализа на алкоголь (неправильное продувание выдыхаемого воздуха, попытки подменить анализы и т.д.).

Отмечаются также случаи «непонимания» инструкций, невыполнения отдельных функциональных проб, попытки затруднить освидетельствование, уйти от контакта с медработником. Регистрация указанных феноменов имеет существенное диагностическое значение, поскольку косвенно свидетельствует о возможности предшествующего потребления алкоголя, наркотиков и других психотропных средств.

После завершения клинического обследования и выявления при этом признаков употребления алкоголя или других психоактивных веществ, медицинский работник проводит исследование биологических сред на наличие в них различных групп психоактивных веществ. Для этого могут быть использованы разрешённые Минздравом России газовые анализаторы выдыхаемого воздуха (качественные и количественные алкометры) и различные варианты экспресс-тестов мочи. Некоторые из них описаны в методической рекомендации.

Полученные данные клинического обследования и результаты лабораторных исследований биологических сред должны быть объективно оценены и служат основанием для вынесения одного из ниже перечисленных заключений:

- установлен факт потребления алкоголя (единичные клинические отклонения, запах алкоголя или перегара изо рта, положительный результат при качественном или количественном (до 0,09%) исследовании выдыхаемого воздуха алкометром или экспресс-тестом мочи);
- алкогольное опьянение (полный комплекс клинических изменений и лабораторное подтверждение);

- состояние одурманивания (явные клинические отклонения в состоянии обследуемого водителя при сомнительности или отсутствии лабораторного подтверждения);
- наркотическое опьянение (наличие клинических признаков опьянения и обнаружение в биологической среде наркотического вещества);
- трезв, признаков употребления психоактивных веществ не выявлено.

Каждый случай контроля трезвости должен быть зарегистрирован в специальном пронумерованном, прошнурованном журнале, скреплённом печатью организации или учреждения здравоохранения. В журнале записываются фамилия, имя, отчество, возраст, место работы и должность, причина направления на обследование, кем направлен, дата и время проведения контроля трезвости, заключение, принятые меры, фамилия и инициалы медицинского работника.

При неясной или неполной клинической картине опьянения, сомнительных результатах лабораторного исследования, противоречивости данных клинического и лабораторного обследования, а также несогласии испытуемого с заключением проведённого контроля трезвости, медицинский работник обязан подготовить руководителю организации представление для направления его в территориальное лечебно-профилактическое учреждение для проведения врачебного медицинского освидетельствования и установления факта употребления алкоголя или других психоактивных веществ с приложением протокола контроля трезвости.

Лица, подлежащие врачебному освидетельствованию в медицинских учреждениях, должны быть доставлены к месту его проведения как можно быстрее, но не позднее двух часов с момента выявления состояния опьянения. Для направления на врачебное освидетельствование составляется документ по установленной форме (приводится ниже).

При наличии резко выраженных признаков опьянения, а также отказа обследуемого лица от освидетельствования, аппаратного либо тестового исследования, администрацией организации составляется акт о появлении работника на рабочем месте в нетрезвом состоянии.

Для организации работы по проведению предрейсового осмотра водителей автотранспортных средств прилагается Типовое положение об организации предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств, изложенных в письме Министерства здравоохранения Российской Федерации и согласованное с Министерством транспорта Российской Федерации от 21 августа 2003 г. № 2510/9468-03-32.

## 1. Общие положения

1.1. Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» предусмотрено проведение обязательных предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств.

1.2. Предрейсовые медицинские осмотры водителей автотранспортных средств проводятся медицинским работником организаций, а также медицинскими работниками учреждений здравоохранения на основании заключаемых договоров между организациями и учреждениями здравоохранения.

1.3. Целью предрейсовых медицинских осмотров водителей является выявление лиц, которые по медицинским показаниям не могут быть допущены к управлению автомобилем как с позиции обеспечения безопасности дорожного движения, так и охраны здоровья водителя и пассажиров.

1.4. Предрейсовые медицинские осмотры проводятся только медицинским персоналом, имеющим соответствующий сертификат, а медицинское учреждение – лицензию.

1.5. Предрейсовые медицинские осмотры водителей проводятся в организациях всех форм собственности, имеющих автомобильный транспорт.

1.6. Предрейсовые медицинские осмотры проводятся медицинским работником как на базе организации, так и в условиях медицинского учреждения.

## 2. Организация проведения предрейсовых медицинских осмотров

### 2.1. При предрейсовом медицинском осмотре проводится:

- сбор анамнеза;
- определение артериального давления и пульса;
- определение наличия алкоголя и других психотропных веществ в выдыхаемом воздухе или биологических субстратах одним из официально признанных методов;

- при наличии показаний – любые другие разрешённые медицинские исследования, необходимые для решения вопроса о допуске к работе.

2.2. Для водителей, больных гипертонической болезнью, определяется индивидуальная норма артериального давления по результатам замеров не менее чем десяти предрейсовых медицинских осмотров.

2.3. При решении вопроса о возможности допуска водителя к управлению автомобилем медицинский работник, проводящий предрейсовый медицинский осмотр, учитывает принадлежность водителя к одной из групп риска, возраст, стаж работы в профессии, условия работы и характер производственных факторов.

2.4. Водители не допускаются к управлению автомобилем в следующих случаях:

- при выявлении признаков временной нетрудоспособности;
- при положительной пробе на алкоголь, на другие психотропные вещества и наркотики в выдыхаемом воздухе или биологических субстратах;
- при выявлении признаков воздействия наркотических веществ;
- при выявлении признаков воздействия лекарственных или иных веществ, отрицательно влияющих на работоспособность водителя.

2.5. При допуске к рейсу на путевых листах ставится штамп «прошёл предрейсовый медицинский осмотр» и подпись медицинского работника, проводившего осмотр.

2.6. По результатам предрейсового медицинского осмотра ведётся полицейской учёт отстранённых от работы водителей, для чего используются бланки карт амбулаторного больного (форма 25). В карту заносятся результаты освидетельствования (анамнез, объективные данные осмотра, причина отстранения).

3. Руководители лечебно-профилактических учреждений, осуществляющих проведение предрейсовых медицинских осмотров, обязаны:

3.1. Обеспечить методическое руководство и контроль за деятельностью медицинских работников, осуществляющих предрейсовые медицинские осмотры.

3.2. Утвердить по согласованию с руководителем организации режим работы медицинского работника.

3.3. Организовать повышение квалификации специалистов по вопросам организации проведения предрейсовых медицинских осмотров.

3.4. Обеспечить бланками учётно-отчётной документации.

3.5. Представлять в установленном порядке отчёты по результатам проводимых предрейсовых медицинских осмотров.

4. Для проведения предрейсовых медицинских осмотров и медицинских освидетельствований необходимо иметь помещение, состоящее не менее чем из двух комнат: комнаты для проведения осмотров и комнаты для отбора биологических сред.

Помещение должно быть оснащено следующими медицинскими приборами, оборудованием и мебелью (минимальное):

- кушетка медицинская;
- письменный стол, стулья, настольная лампа, шкаф для одежды, вешалка для верхней одежды, напольный коврик, сейф;
- прибор для определения артериального давления – 2 шт., термометр – 3 шт., стетофонендоскоп – 2 шт.;
- прибор для определения паров спирта в выдыхаемом воздухе – 2 шт.;



- алкометр, экспресс-тесты на алкоголь и наркотики. Постоянный запас в количестве: алкометры – 2 шт., экспресс-тесты на наркотики – 10 шт.;
  - столик для медицинского оборудования – 1 шт.;
  - шпатели медицинские – 10 шт.;
  - сумка с набором медикаментов для оказания неотложной медицинской помощи – 1 шт.;
  - оборудованную комнату для отбора биологических сред.
- Помещение должно быть оборудовано средствами связи.

### **Протокол контроля трезвости водителя автотранспортного средства**

1. Фамилия, имя и отчество \_\_\_\_\_  
где и кем работает \_\_\_\_\_  
кем и когда (точное время) направлен на обследование \_\_\_\_\_
  2. Особенности поведения обследуемого: возбуждён, раздражён, агрессивен, эйфоричен, болтлив, замкнут, сонлив и т.п. \_\_\_\_\_
  3. Жалобы \_\_\_\_\_
  4. Кожный покров:
    - а) окраска \_\_\_\_\_
    - б) наличие повреждений, расчёсов, следов от инъекций, «дорожек» по ходу поверхности вен \_\_\_\_\_
  5. Состояние слизистых глаз и склер \_\_\_\_\_
  6. Зрачки: расширены, сужены, как реагируют на свет \_\_\_\_\_
  7. Частота дыхательных движений \_\_\_\_\_  
пульс \_\_\_\_\_ артериальное давление \_\_\_\_\_
  8. Особенности походки (шаткая, разбрасывание ног при ходьбе) \_\_\_\_\_
- 
- Точность движения (пальценосовая проба) \_\_\_\_\_  
Дрожание пальцев рук, век \_\_\_\_\_
9. Наличие запаха алкоголя или другого вещества изо рта \_\_\_\_\_
- 
10. Данные лабораторного исследования:
    - а) на алкоголь:
      - выдыхаемый воздух (алкометр) \_\_\_\_\_
      - экспресс-тест мочи \_\_\_\_\_
    - б) на наркотические средства:
      - экспресс-тесты мочи \_\_\_\_\_
  11. Заключение \_\_\_\_\_
- Подпись медицинского работника \_\_\_\_\_

**Направление водителя в медицинское учреждение  
на установление факта употребления алкоголя или  
наркотических веществ**

1. Фамилия, имя и отчество лица, направляемого на освидетельствование \_\_\_\_\_
2. Место работы, должность \_\_\_\_\_
3. Причина направления на освидетельствование \_\_\_\_\_

- 
4. Дата и время выдачи направления \_\_\_\_\_
  5. Должность лица, выдавшего направление
- Приложение: протокол контроля трезвости № \_\_\_\_\_

Подпись должностного лица, выдавшего направление

\_\_\_\_\_  
М.П.

**Вопросы для самопроверки**

1. Какие задачи решает медицинское обеспечение безопасности дорожного движения?
2. Назовите порядок организации предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей.
3. Что является основанием для отстранения от работы водителей автотранспортных средств при отклонениях в состоянии здоровья?
4. Объясните процедуру контроля трезвости.

**7.6. ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКТИВНЫМ ПАРАМЕТРАМ ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ, ИХ ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ  
КОМПЛЕКТАЦИИ (ТЕХНИЧЕСКОМУ ОСНАЩЕНИЮ).  
РОЛЬ И НАЛИЧИЕ СРЕДСТВ СВЯЗИ**

Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720 «Об утверждении технического регламента о безопасности колёсных транспортных средств» (с изменениями от 6 октября 2011 г.), установлены следующие категории транспортных средств:

Категория М1 – транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения;

Категория М2 – транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5 тонн;

Категория М3 – транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 тонн;

Категория № 1 – транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу не более 3,5 тонн;

Категория № 2 – транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу свыше 3,5 тонн, но не более 12 тонн;

Категория № 3 – транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу более 12 тонн;

Категория О – прицепы (полуприцепы).

Основными требованиями к конструктивным параметрам транспортных средств, их техническому состоянию и дополнительной комплектации являются следующие.

1. Запрещается установка на транспортные средства категорий М<sub>1</sub>- и N<sub>1</sub>-конструкций, выступающих вперёд относительно линии бампера, соответствующей внешней контуру проекции транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности, изготавливаемых из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками. Данное требование не распространяется на металлические решётки массой менее 0,5 кг, предназначенные для защиты только фар, а также государственный регистрационный знак и элементы его крепления.

2. Не допускается в составе кондиционеров, а также холодильного оборудования, применяемых на транспортных средствах, наличие озоноразрушающих веществ и материалов, перечень которых утверждён Правительством Российской Федерации.

3. Транспортные средства, включая специальные транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемые для перевозки опасных грузов, подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

4. Транспортные средства категорий М<sub>2</sub>, М<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров и грузов, подлежат оснащению техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха.

Данное требование применяется в отношении указанных транспортных средств, находящихся в эксплуатации с 23 января 2012 г.

5. Функционирование интерфейса (совокупность элементов, обеспечивающих возможность взаимодействия пользователя с электронными системами, включая получение пользователем зрительной и голосовой информации и введение им команд управления), а также нанесение информационных и предупреждающих надписей на транспортное средство, оценка соответствия которого проводится в форме одобрения типа, осуществляются на русском языке.

Указанное требование применяется в отношении:

- выводимых на информационных экранах (дисплеях) предупреждающих сообщений о неисправностях систем транспортного средства, опасности для жизни и здоровья людей, а также активации отдельных систем безопасности автомобиля;

- надписей на табличках и наклейках на транспортном средстве, информирующих о порядке безопасного использования транспортного средства и его систем.

При условии соответствующего перевода и(или) разъяснения в инструкции по эксплуатации транспортного средства указанное требование не применяется в отношении:

- сообщений информационных экранов (дисплеев) аудио-, видео-, игровых и других мультимедийных систем;

- аббревиатур;

- надписей, нанесённых на органы управления;

- единиц измерения;

- названий фирм, фирменных наименований транспортных средств, применяемых на них систем и компонентов транспортных средств;

- маркировок официальных утверждений типа, предусмотренных обязательными требованиями Правил ЕЭК ООН и Глобальных технических правил;

- сообщений и надписей, специально предназначенных для работников сервисных станций.

Указанное требование применяется:

- в отношении транспортных средств (шасси), относящихся к типу, ранее не проходившему оценку соответствия в Российской Федерации, – со дня вступления в силу настоящего технического регламента;

- в отношении всех выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси) – с 1 января 2013 г.

6. Конструкция транспортного средства с учётом его категории и назначения обеспечивает:

- 1) эффективное действие тормозной системы;

- 2) эффективное действие рулевого управления, управляемость и устойчивость;

3) минимизацию травмирующих воздействий на находящихся в транспортном средстве людей и возможность их эвакуации после ДТП;

4) минимизацию физического воздействия на других участников движения;

5) пожарную безопасность;

6) обзорность внешнего пространства для водителя;

7) измерение, регистрацию и ограничение скорости транспортного средства;

8) электробезопасность;

9) защиту транспортного средства от несанкционированного использования;

10) минимизацию выбросов вредных (загрязняющих) веществ, а также энергетическую эффективность, которая выражается в минимизации потребления топлива транспортными средствами с двигателями внутреннего сгорания и потребления электроэнергии электромобилями;

11) минимизацию внешнего и внутреннего шума;

12) устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитную совместимость;

13) безопасное для здоровья состояние микроклимата в кабине водителя и пассажирском помещении и минимизацию содержания вредных веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения транспортного средства;

14) необходимое и достаточное количество, месторасположение, характеристики и действие светотехнических и звуковых сигнальных устройств;

15) необходимое расположение и идентификацию органов управления и средств контроля транспортного средства;

16) соблюдение габаритных и весовых ограничений, определяемых особенностями национальной дорожной сети.

7. Конструкция транспортных средств категорий  $M_2$  и  $M_3$  обеспечивает соблюдение специальных требований к безопасности пассажирских транспортных средств большой вместимости.

8. Каждое транспортное средство имеет индивидуальный идентификационный номер. Требования к содержанию идентификационного номера не распространяются на единичные транспортные средства, ввозимые на территорию Российской Федерации.

9. Компоненты, выпускаемые в обращение как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств, при установке на транспортное средство не ухудшают его безопасность по отношению к состоянию на момент выпуска в обращение.

Компоненты, выпускаемые в обращение как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств и поставляемые на сборочное производство этих транспортных средств, считаются соответствующими требованию абзаца первого настоящего пункта в случае соответствия транспортного средства требованиям технического регламента.

10. Требования, предъявляемые к компонентам, являющимся сменными (запасными) частями к транспортным средствам, производство которых прекращено, сохраняются на уровне, действовавшем на момент окончания производства таких транспортных средств.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Какие категории транспортных средств установлены техническим регламентом о безопасности колёсных транспортных средств?
2. Какие требования предъявляются к конструктивным параметрам транспортных средств?
3. Что обеспечивает конструкция транспортного средства с учётом его категории и назначения?

#### **7.7. ВЛИЯНИЕ И УЧАСТИЕ СЛУЖБ БЕЗОПАСНОСТИ АТП В ОБЕСПЕЧЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ ГОСТ НА ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ДОРОГ. СОСТАВЛЕНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ДОКУМЕНТАЦИИ. ОРГАНИЗАЦИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ НА МАРШРУТАХ ПЕРЕВОЗОК**

Служба безопасности автотранспортного предприятия совместно со службой эксплуатации обеспечивает выполнение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов при организации перевозочного процесса. В этой связи автотранспортное предприятие должно иметь полную и достоверную информацию об условиях движения на маршрутах перевозок. Это достигается периодическим обследованием улично-дорожной сети.

Исходными материалами для обследования дорог являются данные о геометрических характеристиках дороги, информация о транспортной нагрузке, результаты анализа ДТП, дислокация технических средств организации дорожного движения, сведения о месторасположении постов ГИБДД, станций техобслуживания, остановок маршрутного транспорта. По результатам обследования составляется соответствующий акт обследования. Акты обследования с перечнем выявленных недостатков, угрожающих безопасности дорожного движения, передаются в соответствующие органы для принятия мер. Результаты обследования дорог используются службой эксплуатации при организации перевозочной деятельности.

Служба безопасности автотранспортного предприятия совместно со службой эксплуатации должна вести учёт обнаруженных водителями недостатков в состоянии улично-дорожной сети, железнодорожных переездов, остановочных пунктов маршрутного транспорта, неисправностей технических средств организации движения.

### **Журнал учёта замечаний по состоянию дорожной сети на маршрутах перевозок**

№ п/п	Дата	Характер замечания	От кого получена информация	Кому направлена	Отметка об устранении недостатков

Исходя из общепринятой практики работы автотранспортных и дорожных организаций и ГИБДД, рекомендуется проводить обследование действующих маршрутов не реже двух раз в год (весной и осенью). При выявлении на маршруте недостатков в состоянии, оборудовании и содержании улиц, дорог, искусственных сооружений и т.д., угрожающих безопасности движения, необходимо принимать решения:

- о невозможности открытия движения;
- о прекращении движения;
- о продолжении эксплуатации маршрута с указанием сроков устранения отмеченных недостатков и дополнительных мерах по обеспечению безопасности перевозок до их, (недостатков), устранения.

Для контроля устранения выявленных при обследовании недостатков, в отдельных случаях, целесообразно устанавливать сроки повторных проверок.

Обследования маршрутов проводят комиссии, сформированные автотранспортными предприятиями (организациями), осуществляющими перевозки. Для работы в составе комиссий следует привлекать работников служб эксплуатации и БД этих предприятий, представителей дорожных, коммунальных и других организаций, в чьём ведении находятся соответствующие автомобильные дороги, улицы, искусственные сооружения, железнодорожные переезды, представителей органов ГИБДД.

Важным этапом обследования является так называемое камеральное обследование, заключающееся в изучении различных документальных источников, характеризующих условия движения на маршруте. Целью этого этапа работы является априорное выявление участков

дорожно-уличной сети, которые характеризуются повышенной опасностью движения и факторов, которые эту опасность определяют. В дальнейшем, при проведении проезда по маршруту, эти участки подвергаются более углублённому изучению.

Вторым этапом обследования является проезд по маршруту членов комиссии. Для этого целесообразно использовать транспортное средство того же типа, который будет эксплуатироваться на маршруте. При проезде по маршруту члены комиссии путём визуального осмотра и инструментальных измерений определяют наличие и состояние инженерного оборудования, уровень содержания дорог и улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов и на основе этого дают оценку соответствия их требованиям безопасности движения, установленным соответствующими нормативными документами.

Более тщательно производится обследование автобусных маршрутов. При этом обращается внимание на состояние проезжей части, наличие ограждающих устройств на искусственных сооружениях и высоких насыпях, условия видимости, состояние и оборудование железнодорожных переездов, дислокацию дорожных знаков, регламентацию скоростного режима. На городских и пригородных маршрутах необходимо проверить состояние и информационное оборудование остановочных пунктов, наличие и оборудование пешеходных переходов, искусственное освещение, состояние пересечений с трамвайными путями. По результатам обследования составляется акт с перечнем выявленных недостатков и выводами о возможности выполнения перевозок на существующих маршрутах или об открытии нового.

При обследовании проверяется также выполнение мероприятий, предусмотренных по результатам предыдущего обследования маршрута.

Устанавливаются причины невыполнения намеченных ранее работ.

Если отмеченные ранее недостатки не устранены и состояние дороги угрожает безопасности движения, комиссией может быть принято решение о прекращении движения на маршруте. При обследовании маршрута может проводиться сбор информации, необходимой для расчёта (или уточнения) нормативов скорости, а также для составления паспортов маршрутов и железнодорожных переездов.

Характеристика маршрута – паспорт, содержит: наименование маршрута, его протяжённость, схему с обозначением линейных и дорожных сооружений, описание состояния дороги, описание опасных участков, расстояние между остановочными пунктами, стоимость проезда, режим работы транспорта на маршруте.

Статистика аварийности демонстрирует, что на сети дорог ДТП распределяются неравномерно. Имеются отдельные участки (очаги



ДТП), характеризующиеся значительно более высоким уровнем аварийности (до 90% ДТП).

Методы выявления опасных участков дорог, связанные с исследованием статистики аварийности базируются на использовании абсолютных данных об аварийности, удельных показателей (число ДТП на пробег или на единицу длины участка), при этом учитываются тяжесть последствий происшествий и обусловленный ими ущерб. Широкое применение получил метод пороговых, значений (в силу своей доступности). При этом очаг ДТП оценивается по количеству происшествий на определённом участке дороги за установленный период времени (варьируется от 1 мес. до 5 лет, городские участки – 1–2 года, 300–400 м, внегородские участки – 3 года, до 1 км). С целью выявления опасных участков дорог и улиц обычно применяются методы топографического анализа аварийности и, в частности, построение линейных графиков аварийности.

Анализ участков улично-дорожной сети на основе статистики аварийности необходимо дополнить анализом «неаварийных» показателей, характеризующих опасность движения – коэффициент безопасности (Кб) и аварийности (Ка).

Коэффициент безопасности представляет соотношение скорости, обеспечиваемой участком дороги к максимальной скорости въезда автомобиля на этот участок, а коэффициент аварийности итоговую составляющую (сумму) отношения количества ДТП на участках с различными параметрами элементов плана и продольного профиля дороги к количеству ДТП на эталонном участке. Значения коэффициента безопасности сведены в таблицу с определением степени опасности участка дороги, значения итогового коэффициента аварийности следующие: безопасные участки дорог – 15...20, опасные – 25...40, очень опасные – 50...70.

Широкое применение в практике имеет метод анкетирования водителей (выявление характерных недостатков в организации маршрутов перевозок и факторов, способствующих возникновению ДТП).

Анкетирование позволяет с минимальными затратами времени и средств получить достаточно исчерпывающую информацию об условиях движения на маршруте.

Нормирование режимов (скоростей) движения автомобилей на маршруте заключается в определении оптимальных норм времени рейса, что является одним из важных компонентов безопасной организации перевозок пассажиров и сохранности грузов. Нормирование проводится при открытии маршрута, при изменении его трассы, замене подвижного состава, изменении условий движения.

На действующих маршрутах нормирование скоростей движения проводят в следующие сроки:

- на междугородных, городских и пригородных – один раз в два года;
- на горных маршрутах и приравненных к ним – не реже двух раз в год (в весенне-летний период и осенне-зимний).

Нормирование режимов движения позволяет повысить безопасность и регулярность движения, более эффективно использовать подвижной состав, (сократить время на поездку (доставку груза)) и т.д.

Качественный показатель – допустимая скорость при условии обеспечения безопасности движения зависит от многих факторов:

- эксплуатационно-технических качеств автомобилей;
- геометрических параметров дороги (уклоны, повороты, ширины проезжей части) и её состояния;
- интенсивности транспортного потока;
- соблюдения ПДД;
- метеорологических условий и времени суток;
- наличия специфических условий, требующих снижения скорости транспортного средства (пешеходные переходы, перекрёстки, железнодорожные переезды и др.).

Нормирование скоростей движения проводится в летних условиях, а на осенне-зимний период полученные нормы корректируются. Замеры проводятся одним из следующих методов:

- при помощи хронометражных наблюдений за режимом движения;
- передвижной лабораторией на базе грузового автомобиля или автобуса.

При первом методе хронометражные наблюдения ведутся непрерывно, в течение всего времени работы автомобилей на маршруте. Для получения достаточного количества исходных данных необходимо проводить 4 – 6 замеров.

Время рейса транспортного средства складывается из времени движения на маршруте (разгон, установившееся движение, торможение)  $t_{дв}$ , времени простоя на промежуточных  $t_{по}$  и конечных  $t_{ко}$  остановочных пунктах маршрута:

$$t_p = t_{дв} + t_{по} + t_{ко}.$$

Расчётное время рейса определяется по выражению

$$t = (3t_{\min} + 2t_{\max}) / 5,$$

где  $t_{\min}$ ,  $t_{\max}$  – продолжительность времени рейса соответственно при наиболее и наименее благоприятных условиях движения на маршруте.

Скорость движения (техническая или эксплуатационная) определяется с учётом длины маршрута и времени движения или времени рейса соответственно.

Для осенне-зимнего периода полученные значения скорости снижаются на 10...15% в зависимости от районов эксплуатации автомобилей и условий движения.

При осенних обследованиях целесообразно также определять готовность дорожно-эксплуатационных, коммунальных и других организаций, обслуживающих соответствующие участки дорог и улиц, к эксплуатации дорог и улиц в зимний период (наличие и состояние снегоочистительной техники, наличие запасов противогололёдных материалов на опасных участках дорог, создание отрядов патрульной службы и организация их работы и т.д.).

После завершения обследования его результаты оформляются комиссией в форме акта, в котором указываются выявленные недостатки и необходимые мероприятия по их устранению, сроки проведения этих мероприятий, ответственные исполнители работ, а также выводы комиссии о возможности продолжения эксплуатации маршрута (или об открытии нового маршрута).

К актам обследования целесообразно прилагать фотографии опасных участков, железнодорожных переездов и т.д.

Постоянный контроль за условиями движения на обслуживаемых маршрутах является важным направлением деятельности служб АТП по повышению безопасности перевозок.

Планомерная и целенаправленная работа по выявлению и устранению дорожных факторов, способствующих повышенной опасности движения, по использованию полной и объективной информации о маршрутах при разработке технологий перевозок, организации профилактической работы с водителями, по своевременному закрытию маршрутов или принятию мер по ограничению движения при неблагоприятных дорожных и погодно-климатических условиях, по правильному определению нормативов скорости – всё это позволяет, согласно экспертной оценке, снизить потери на 15...20%.

### **Вопросы для самопроверки**

1. Каким образом автотранспортное предприятие получает достоверную информацию об условиях движения на маршрутах перевозок?
2. Изложите порядок проведения обследования дорожных условий на регулярных автомобильных перевозках.
3. Изложите порядок проведения нормирования скоростей движения автомобилей на маршруте.

#### 7.8. СПЕЦИФИКА РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БДД В ОСОБО МАЛЫХ АТП, А ТАКЖЕ ВОДИТЕЛЕЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР. ПЛАНИРОВАНИЕ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РАБОТЫ В АТП И ДРУГИХ ТРАНСПОРТНЫХ ФОРМИРОВАНИЯХ. ПРИВЛЕЧЕНИЕ РАБОТНИКОВ СМЕЖНЫХ СТРУКТУР

Автомобильный транспорт является одной из важнейших и крупнейшей отраслей общественного производства, влияющей на все сферы деятельности человека и развитие общества в целом.

Пользование транспортом в силу совокупности причин сопровождается значительными социальными, экономическими и экологическими негативными последствиями. В ДТП ежегодно погибают сотни тысяч человек и десятки миллионов получают ранения. Уровень загазованности в городах превышает допустимый в десятки раз. Шум на магистралях больших городов значительно превышает допустимые пределы. Кроме того, автомобиль требует огромных энергетических и сырьевых ресурсов, значительных площадей земли и т.д.

Нормальное функционирование дорожного движения, являющегося сложной динамической системой взаимодействия транспортных и пешеходных потоков, определяется совокупностью четырёх составляющих: водитель–автомобиль–дорога–среда (В–А–Д–С).

Сложность управления такой системой заключается в необходимости обеспечения своеобразного «равенства» в состоянии и развитии каждого из элементов, входящих в систему. Высокая и всё увеличивающаяся интенсивность и задержки движения – результат диспропорции между ростом автомобильного парка и сетью автомобильных дорог.

Высокий уровень аварийности, связанный с социальным фактором, – результат диспропорции между уровнем подготовки и транспортной культуры участников движения и массовости профессии водителя.

Увеличение интенсивности, изменение структуры и скоростных режимов транспортных потоков предъявляют всё более жёсткие требования к организации дорожного движения, призванной обеспечить необходимый уровень эффективности и БДД при безусловном выполнении заданного объёма перевозок.

Можно дать следующие определения: организация дорожного движения – это деятельность по обеспечению максимально возможной безопасной скорости, включающая подготовку и воспитание участников движения, совершенствование транспортных средств дорожных условий, регулирование движения, надзор за соблюдением правил движения; безопасность движения – цель этой деятельности, её результат, качество. Безопасность дорожного движения, как качество дорожного движения, имеет количественную оценку и характеризуется понятием аварийность–количество ДТП, количество погибших, раненых и т.д.

Специфика дорожного движения заключается во взаимодействии технического и социального факторов. Основная тяжесть работы по профилактике аварийности на автомобильном транспорте ложится на крупные и особо малые АТП, а также водителей предпринимательских структур, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров, и это вполне оправдано, так как они непосредственно планируют, организуют и контролируют работу водителей.

Предупреждение аварийности на автомобильном транспорте достигается решением трёх главных задач:

- обеспечением надёжности водителя;
- обеспечением безопасности автомобиля;
- обеспечением безопасных условий перевозок.

Специфика работы по обеспечению БДД в особо малых АТП, а также водителей предпринимательских структур заключается в организации и планировании работы по предупреждению ДТП.

Учитывая, что в особо малых АТП и предпринимательских структурах практически отсутствуют полноценные службы обычного автотранспортного предприятия, тем не менее мероприятия по предупреждению аварийности в них должны отражать весь перечень вопросов, связанных с организацией безопасности дорожного движения, в том числе:

- обеспечение надёжности водителей, совершенствование системы подготовки и переподготовки водителей, контроля за состоянием их здоровья, проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров;
- обеспечение технически исправного состояния автомобилей;
- совершенствование организации перевозок и контроля за работой водителей на линии, улучшение дорожных условий.

Задачи особо малых АТП и предпринимательских структур по безопасности дорожного движения следующие:

- назначать на должности, связанные с обеспечением БДД, лиц, прошедших специальное обучение, и периодическую аттестацию;
- разрабатывать для всех сотрудников, деятельность которых влияет на БДД, должностные инструкции, устанавливающие их обязанности по предупреждению ДТП;
- утверждать план мероприятий по предупреждению ДТП и контролировать его выполнение;
- принимать меры по улучшению условий труда, отдыха и быта работников АТП, к повышению их квалификации;
- обеспечивать изучение нормативных документов по вопросам БДД сотрудниками АТП и систематически контролировать их знания;

- обеспечивать нормальную продолжительность рабочего дня водителей, разработку для них графиков движения и суточных заданий, соответствующих условиям на маршрутах, и контроль за их соблюдением;
- обследовать дорожные условия на маршрутах АТП, выявлять имеющиеся недостатки и принимать меры к их устранению;
- организация предрейсовых и других медицинских обследований водителей, контроля наличия и правильности оформления путевых и товарно-транспортных документов;
- организация стажировки и учёбы водителей,
- проведение инструктажей водителей об особенностях движения на маршруте и изменениях дорожных и метеоусловий;
- соблюдение ПДД в части перевозки грузов и пассажиров;
- составление паспортов и схем автобусных маршрутов с указанием опасных участков и контроль их наличия у водителей автобусов;
- проведение обследования автобусных маршрутов (не менее 2 раз в год), нормирование скоростных режимов движения автобусов;
- налаживание устойчивой линейной связи транспортных средств с диспетчерскими пунктами;
- обеспечение качественного выполнения ТО и ремонта автомобилей, организация контроля за техническим состоянием автомобилей при выпуске на линию и возвращении с линии;
- проведение технических осмотров транспортных средств в установленные сроки;
- обеспечение комплектования транспортных средств огнетушителями, аптечками, знаками аварийной остановки, противоткатными упорами;
- организация работы по подбору водителей, ремонтных рабочих, а также водителей-наставников для организации стажировок водителей;
- изучение причин текучести кадров и принятия мер по их устранению;
- планирование и проведение подготовки и повышение квалификации водителей и ремонтных рабочих;
- обеспечение одного раза в два года прохождения водителями обязательного медицинского переосвидетельствования;
- разработка мероприятий по предупреждению ДТП и контроль их выполнения;
- контроль за выполнением нормативных документов по обеспечению БДД;

- ведение учёта ДТП, нарушений ПДД водителями, анализ причин их возникновения;
  - систематическая информация коллектива о состоянии аварийности, причинах и обстоятельствах ДТП;
  - принятие участия в служебном расследовании причин и обстоятельств возникновения ДТП, а также выявление нарушений установленных норм и правил по обеспечению БДД, связанных с недостатками в работе малых АТП и предпринимательских структур;
  - контроль допуска водителей к управлению транспортными средствами;
  - проведение инструктажей водителей об особенностях эксплуатации транспортных средств с учётом погодных и климатических условий;
  - организация работы кабинета (класса, уголка) по БДД в соответствии с методическими указаниями;
  - систематическая (один раз в месяц) сверка данных о ДТП, в которых участвовал подвижной состав малых АТП и предпринимательских структур, с данными ГИБДД;
  - принятие участия в деятельности соответствующих комиссий по обследованию автомобильных дорог на маршрутах работы транспортных средств малых АТП и предпринимательских структур;
  - обобщение и распространение положительного опыта безаварийной работы водителей, бригад, автоколонн (отрядов);
  - оформление и предоставление материалов о награждении водителей значком «За работу без аварий»;
  - проверка при необходимости у водителей наличие удостоверений на право управления транспортными средствами, путевой, товарно-транспортной документации, лицензионных карточек, разрешений и т.д.;
  - отстранение в установленном законодательством порядке от работы водителей, состояние или действия которых угрожают БДД, и принятие к ним необходимых мер;
  - решение в установленном Министерством порядке вопроса о запрещении движения транспортных средств АТП при обнаружении в содержании или оборудовании дорог недостатков, угрожающих БДД.
- Перечень документации, которая должна вестись в малых АТП и предпринимательских структурах по вопросам БДД.

1. Папка приказов и распоряжений по вопросам БДД.
2. План мероприятий по предупреждению ДТП.
3. Материалы о результатах проверок служб и должностных лиц по вопросам БДД.

4. Материалы по проведению служебных расследований.
5. Личные карточки водителей.
6. Журнал учёта ДТП.
7. Журнал учёта нарушений ПДД водителями.

### **Вопросы для самопроверки**

1. В чём особенность предупреждения аварийности в малых АТП?
2. Изложите специфику работы по обеспечению БДД в особо малых АТП.
3. Какие задачи стоят перед малыми АТП и предпринимательскими структурами по БДД?
4. Назовите перечень документации, которая должна вестись в малых АТП и предпринимательских структурах по вопросам БДД.

#### 7.9. СВЯЗЬ И СОТРУДНИЧЕСТВО СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ СО СМЕЖНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ, А ТАКЖЕ ВНУТРИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ. СОТРУДНИЧЕСТВО С ГИБДД, РОСТРАНСНАДЗОРОМ, ДОРОЖНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМИ СЛУЖБАМИ, ОБЩЕСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Служба безопасности движения автотранспортного предприятия взаимодействует и сотрудничает со смежными организациями, с отделами и службами собственного предприятия, а также с ГИБДД, Ространснадзором, дорожно-эксплуатационными службами, общественными организациями по вопросам:

- выявления и изучения причин и условий возникновения ДТП и нарушений ПДД;
- разработки и участия в осуществлении организационно-технических мероприятий по обеспечению безаварийной работы автомобильного транспорта;
- разработок и участия в осуществлении мероприятий по повышению профессионального мастерства водительского состава;
- изучения и распространения передового опыта в организации безаварийной работы автомобильного транспорта;
- решения возложенных задач в тесном взаимодействии с другими службами и подразделениями автотранспортных предприятий, органами ГИБДД, Ространснадзором, дорожными, коммунальными и другими организациями, деятельность которых связана с обеспечением БДД;



- участия в рассмотрении и оценке итогов деятельности транспортных предприятий и организаций, по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

- участия в работе градостроительных и технических советов, комиссий по приёмке в эксплуатацию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта, в работе комиссий по открытию маршрутов регулярного движения общественного транспорта, а также в оценке соответствия этих маршрутов установленным требованиям БДД в процессе их эксплуатации;

- разъяснения законодательства Российской Федерации о БДД с использованием средств массовой информации, проведения смотров, конкурсов, соревнований, содействия соответствующим органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах, пропаганды ПДД;

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

- участия в разработке проектов законодательных и иных нормативных правовых актов в области обеспечения БДД, внесения в установленном порядке предложений по их совершенствованию.

Служба безопасности движения автотранспортного предприятия анализирует результаты своей деятельности и на этой основе разрабатывает мероприятия по её совершенствованию.

Совместно с соответствующими подразделениями разрабатывает тематические планы занятий с работниками по повышению их квалификации. Осуществляет проверки работы служб и подразделений автотранспортного предприятия по выполнению ими законодательных актов и нормативных документов по вопросам обеспечения БДД.

Ведёт учёт ДТП и анализирует состояние аварийности, оценивает эффективность работы по обеспечению безопасности автомобильных перевозок и на основе этого разрабатывает и вносит руководству автотранспортного предприятия предложения о наиболее рациональных направлениях и формах работы по предупреждению происшествий и тяжести последствий от них.

Разрабатывает совместно с другими службами и подразделениями автотранспортного предприятия мероприятия по предупреждению ДТП и контролирует их выполнение. Разрабатывает или участвует в разра-

ботке проектов приказов, указаний по вопросам, относящимся к обеспечению безопасности движения.

Изучает передовой отечественный и зарубежный опыт и методы работы по предупреждению ДТП, разрабатывает мероприятия по внедрению их в практику, готовит по этим вопросам обзоры и рекомендации.

Организует проведение совещаний, семинаров, конкурсов и других мероприятий по вопросам безопасности автомобильных перевозок, принимает меры к реализации принятых по ним рекомендаций по предупреждению ДТП.

Регулярно информирует водительский состав, инженерно-технических работников, руководство автотранспортного предприятия о состоянии аварийности, причинах и обстоятельствах ДТП.

Совместно с отделом кадров и другими службами готовит материалы о награждении отличившихся водителей значком «За работу без аварий» и других мер поощрения и представляет в вышестоящую организацию, а в отношении водителей и других работников, нарушающих требования безопасности, – предложения о применении мер дисциплинарного воздействия.

Выезжает на места, где произошло ДТП, совершённое водителем предприятия, и организует служебное расследование, подготавливает соответствующие материалы и предложения руководству предприятия.

Участвует в работе общественных комиссий по БДД на разных уровнях исполнительных органов власти при рассмотрении административных материалов по БДД.

Принимает участие в решении вопросов о приёме водителей на работу, о переводе их на работу с автомобиля одной марки на другую, с одного автобусного маршрута на другой. Контролирует допуск водителей к управлению транспортными средствами в соответствии с действующим законодательством.

Осуществляет контроль за прохождением водителями предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров, за соблюдением установленных сроков медицинского переосвидетельствования.

Организует с другими службами проведение инструктажей водителей, а также оказывает методическую помощь службам предприятия в проведении занятий, бесед.

Осуществляет контроль за эксплуатацией транспортных средств, работой водителей на линии, соблюдением режима их труда и отдыха.

Осуществляет контроль за стажировкой водителей, работой по подбору водителей-наставников.

Совместно с другими службами организует проведение занятий с работниками предприятия по изучению ПДД, руководящих документов по безопасности движения и других документов, относящихся к вопросам обеспечения безопасности движения, а также проводит проверки знаний этих документов. Участвует в работе квалификационной комиссии.

Совместно со службой эксплуатации, дорожными, коммунальными службами, ГИБДД, организует обследование автомобильных дорог и улиц на маршрутах работы автомобильного транспорта предприятия.

Совместно с дорожными, коммунальными службами, ГИБДД, вносит предложения в установленном порядке о запрещении движения транспортных средств автотранспортного предприятия на улицах и автомобильных дорогах при обнаружении в их оборудовании или содержании недостатков, угрожающих безопасности движения.

### **Вопросы для самопроверки**

1. По каким вопросам служба безопасности движения автотранспортного предприятия взаимодействует и сотрудничает со смежными организациями, с отделами и службами собственного предприятия, а также с ГИБДД, Ространснадзором, дорожно-эксплуатационными службами, общественными организациями?

2. Какую деятельность осуществляет служба безопасности движения автотранспортного предприятия по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения?

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В учебном пособии «Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте» отмечено, что эффективная система управления безопасностью дорожного движения – это комплексная задача, для решения которой необходим системный подход, обусловленный внедрением в практику современных методов решения задач организации и управления дорожным движением, а также его безопасностью, внедрением отечественного и зарубежного опыта разработки автоматизированных и интеллектуальных систем управления дорожным движением, разработкой эффективного применения нормативных, информационных, технических, методических, экспертных, образовательных средств и технологий. Особое значение для решения этой комплексной задачи приобретает активное участие представителей различных областей знаний и сфер общественной жизнедеятельности.

Одной из основных проблем является отсутствие соответствующей нормативной базы взаимодействия частного и государственного сектора по вопросам обеспечения безопасности в дорожном хозяйстве и на автомобильном транспорте. Отсутствие должной активности государственных органов в вопросах обеспечения БДД негативно сказывается на эффективности формирования системы управления дорожным движением и затрудняет её успешный переход на инновационный путь развития.

Повышение БДД в различных секторах рынка автотранспортных услуг напрямую зависит от совершенствования нормативно-правовой базы государственного и частного воздействия на безопасность движения в системе автомобильного транспорта.

Возникает объективная необходимость вмешательства в сложившуюся ситуацию государственных и частных структур, с целью гарантированного удовлетворения потребностей народного хозяйства страны и населения в безопасных услугах автомобильного транспорта.

Важность материала изложенного в учебном пособии объясняется тем, что решение сформулированных задач, позволяет повысить уровень образования специалистов в области безопасности движения и усилить его позитивное влияние на повышение БДД конкретно в хозяйствующих субъектах автомобильного транспорта.

В учебном пособии особенно подчёркивается, что массовая автомобилизация страны, низкая протяжённость автомобильных дорог, отрицательно сказывается на проведении единой политики по обеспечению БДД. Слабый уровень развития автомобильных дорог к уровню автомобилизации приводит к повышению уровня аварийности. За по-

следние 10 лет при росте уровня автомобилизации на 85%, протяжённость автомобильных дорог общего пользования и городских улиц увеличилась соответственно лишь на 16% и 4,5%.

Развитие услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомобильного транспорта, улучшение состояния автомобильных дорог и придорожных автосервисных предприятий будет способствовать безопасности транспортного процесса.

В сложившихся условиях актуальна разработка новых, адаптивных механизмов повышения безопасности движения на автомобильном транспорте. Использование изложенного материала позволяет формировать новые подходы будущих специалистов в решении проблем БДД.

Формирование стратегических программ предопределяет уровень адекватности БДД и характера его реагирования на благополучие населения страны.

Заметим, что Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., предусматривает:

*в автодорожном хозяйстве*

- обеспечение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов;
- обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;
- развитие средств и систем надзора в сфере дорожного хозяйства;
- мониторинг состава и уровня угроз безопасности объектов дорожного хозяйства;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог современными типами барьерных ограждений, строительство пешеходных переходов в разных уровнях, шумозащитных сооружений, противолокальных галерей, других специальных защитных и укрепительных сооружений;
- улучшение освещения, разметки и конфигурации дорожной сети;
- поэтапное приведение прочностных характеристик магистральных автомобильных дорог федерального значения и искусственных сооружений на них в соответствие с требованиями национальных стандартов;
- повышение пропускной способности улиц и магистральных дорог;
- приведение в нормативное состояние полосы отвода автомобильных дорог;

- введение повсеместного весового контроля на автомобильных дорогах федерального значения;  
*на автомобильном транспорте*
- совершенствование системы обеспечения БДД при автомобильных перевозках грузов и пассажиров;
- совершенствование структуры системы обеспечения БДД на федеральном и региональном уровнях, чёткое разделение функций и полномочий органов исполнительной власти и введение их солидарной ответственности в сфере безопасности дорожного движения;
- формирование стабильных источников финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, ориентированной на достижение установленных конечных результатов;
- формирование территориальных транспортных систем, обеспечивающих снижение социального риска для участников дорожного движения;
- стимулирование использования автотранспортных средств, соответствующих действующим международным требованиям к активной, пассивной и послеаварийной безопасности;
- развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;
- разработка комплекса требований к уровню квалификации водителей транспортных средств с учётом особенностей управления различными видами транспортных средств, а также с учётом особенностей осуществления конкретных видов перевозок;
- совершенствование требований к профессиональной подготовке, переподготовке, повышению квалификации руководителей и специалистов по эксплуатации транспортных средств и безопасности движения;
- введение требований к квалификации персонала (инженерно-технических работников, менеджеров, водителей, рабочих) в обязательные условия допуска к профессиональной деятельности на рынке автомобильных перевозок (в первую очередь – пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования);
- расширение сферы применения современных технических средств контроля за скоростными режимами движения транспортных средств, а также режимами труда и отдыха водителей (в том числе тахографов).
- совершенствование требований к автомобильным дорогам и транспортным сооружениям в сфере безопасности дорожного движения и их последующая реализация;

- развитие систем своевременного обнаружения ДТП и оказания срочной медицинской помощи пострадавшим;
- усиление ответственности и обеспечение её неотвратимости за нарушение ПДД;
- совершенствование процедур регулирования допуска автомобильных перевозчиков на рынок в части соблюдения требований безопасности дорожного движения;
- совершенствование системы аттестации и переподготовки должностных лиц и специалистов организаций автомобильного транспорта в области обеспечения БДД.

Учебное пособие «Методология обеспечения БДД на автомобильном транспорте» направлено на улучшение образовательного процесса и призвано способствовать повышению БДД.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

### *Основная литература*

1. Амбарцумян, В.В. Безопасность дорожного движения : учебное пособие / В.В. Амбарцумян ; под ред. д-ра техн. наук, проф. В.В. Сильянова. – М. : Изд-во «МАДИ», 2009. – 395 с.
2. Волгин, В.В. Автосервис: Создание и сертификация : практическое пособие / В.В. Волгин. – 3-е изд. – М. : Изд-во «Торговая корпорация «Дашков и К», 2007. – 620 с.
3. Грановский, В.А. Безопасность движения на автомобильном транспорте. Ч. 1. Организация и управление безопасностью движения в транспортном комплексе : учебное пособие / В.А. Грановский, Е.А. Кравченко. – Краснодар : Изд-во КубГТУ, 2004. – 117 с.
4. Грановский, В.А. Безопасность движения на автомобильном транспорте. Ч. II. Организация и безопасность движения при перевозках грузов и пассажиров : учебное пособие / В.А. Грановский, Е.А. Кравченко. – Краснодар : Изд-во КубГТУ, 2004. – 93 с.
5. Безопасность транспортных средств (автомобили) : учебник / В.А. Гудков, Ю.Я. Комаров, А.И. Рябчинский, В.Н. Федотов. – М. : Горячая линия–Телеком, 2010. – 431 с.
6. Домке, Э.Р. Организация и безопасность движения. Введение в профессию : учебное пособие / Э.Р. Домке, В.Ю. Акимова. – Пенза : Изд-во ПГУАС, 2012. – 168 с.
7. Домке, Э.Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий : учебник / Э.Р. Домке. – М. : ИЦ «Академия», 2009. – 288 с.
8. Иванов, С.Е. Организация и безопасность движения : учебное пособие / С.Е. Иванов. – 2-е изд. – СПб. : Изд-во СЗТУ, 2011. – 201 с.
9. Касаткин, Ф.П. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учебное пособие / Ф.П. Касаткин, Э.Ф. Касаткина. – Владимир : Изд-во Владим. гос. ун-та, 2008. – 201 с.
10. Мороз, С.М. Обеспечение безопасности технического состояния автотранспортных средств : учебное пособие / С.М. Мороз. – М. : ИЦ «Академия», 2010. – 208 с.
11. Новизенцев, В.В. Повышение безопасности дорожных условий : учебное пособие / В.В. Новизенцев. – М. : Изд-во МАДИ, 2012. – 139 с.
12. Пугачёв, И.Н. Организация и безопасность дорожного движения : учебное пособие / И.Н. Пугачёв, А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. – М. : ИЦ «Академия», 2009. – 272 с.



13. Рябчинский, А.И. Регламентация активной и пассивной безопасности автотранспортных средств : учебное пособие / А.И. Рябчинский, Б.В. Кисуленко, Т.Э. Морозова ; под ред. проф. А.И. Рябчинского. – М. : ИЦ «Академия», 2006. – 432 с.

14. Сазонов, С.П. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учебное пособие / С.П. Сазонов. – Брянск : Изд-во БГТУ, 2006. – 240 с.

15. Яхьяев, Н.Я. Безопасность транспортных средств : учебник / Н.Я. Яхьяев. – М. : ИЦ «Академия», 2011. – 432 с.

#### *Дополнительная литература*

16. Будалин, С.В. Государственное регулирование технического состояния автотранспортных средств : учебное пособие / С.В. Будалин. – Екатеринбург : Изд-во Уральск. гос. лесотехн. ун-та, 2005. – 193 с.

17. Грановский, В.А. Государственное регулирование и контроль автотранспортной деятельности : учебное пособие / В.А. Грановский, А.Н. Домбровский, Е.А. Лебедев. – Краснодар : Изд-во ООО «Мир Кубани», 2008. – 360 с.

18. Домке, Э.Р. Управление качеством дорог : учебное пособие / Э.Р. Домке, А.П. Бажанов, А.С. Ширшиков. – Пенза : ПГУАС, 2004. – 242 с.

19. Дорожная безопасность: обучение и воспитание младшего школьника : методическое пособие / под общей ред. В.Н. Кирьянова. – М. : Третий Рим, 2007.

20. Касаткин, Ф.П. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса : учебное пособие для высшей школы / Ф.П. Касаткин, С.И. Коновалов, Э.Ф. Касаткина. – М. : Академический Проект, 2004. – 352 с.

21. Калмыков, Б.Ю. Основы регламентирования применения правил дорожного движения : учебное пособие / Б.Ю. Калмыков, И.К. Гугуев, О.М. Калмыкова. – Шахты : Изд-во ЮРГУЭС, 2011. – 170 с.

22. Кондратьев, В.Д. Модели и методы управления безопасностью дорожного движения : автореф. дис. ... д-ра техн. наук / В.Д. Кондратьев. – Воронеж : ГОУ ВПО «Воронежский государственный архитектурно-строительный университет», 2008.

23. Коноплянко, В.И. Организация и безопасность дорожного движения / В.И. Коноплянко. – М. : Транспорт, 1991. – 183 с.

24. Коноплянко, В.И. Организация и безопасность движения : учебное пособие / В.И. Коноплянко. – М. : Высшая школа, 2007. – 383 с.

25. Кондратьев, В.А. Анализ аварийности на дорогах России и за рубежом / В.А. Кондратьев // Автомобильный транспорт. – 2004. – № 6. – С. 6 – 8.

26. Материалы выездного расширенного заседания правительственной комиссии РФ по обеспечению безопасности дорожного движения. – М., 1999. – № 5. – С. 86 – 93.

27. Кирьянов, В.Н. Совершенствование нормативно-правовой базы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / В.Н. Кирьянов // Автоперевозки: грузовые, пассажирские, международные. – 2007. – № 4. – С. 59.

28. Подведение итогов работы московской милиции за 2008, 2009, 2010 гг. : материалы пресс-конференции начальника ГУВД по г. Москве В. Колокольцева. – URL : <http://www.petrovka>.

29. Обучение правилам дорожного движения, 5 – 9, 10–11 классы : методическое пособие / под общей ред. А.Т. Смирнова. – М. : Просвещение, 2008. – 87 с.

30. Пеньшин, Н.В. Региональные аспекты государственного воздействия на эффективность функционирования автомобильного транспорта (на примере Тамбовской области) / Н.В. Пеньшин // Проблемы функционирования и развития предприятий : сб. науч. тр. по материалам отчётной науч. конф. – Воронеж : Воронеж. гос. лесотехн. акад., 2003. – С. 131 – 140.

31. Пеньшин, Н.В. Основные проблемы совершенствования государственного регулирования автотранспортной деятельности / Н.В. Пеньшин // Проблемы функционирования и развития предприятий : сб. науч. тр. по материалам отчётной науч. конф. – Воронеж : Воронеж. гос. лесотехн. акад., 2003. – С. 104 – 113.

32. Пеньшин, Н.В. Влияние государственного регулирования на безопасность дорожного движения / Н.В. Пеньшин // Вестник Тамбовского государственного технического университета. – 2004. – Т. 10 Юбилейный, № 4 Б. – С. 1206 – 1210.

33. Пеньшин, Н.В. Автомобильный транспорт в условиях рыночной экономики / Н.В. Пеньшин // Вестник Тамбовского государственного технического университета. – 2006. – Т. 12, № 2 А. – С. 448 – 457.

34. Пеньшин, Н.В. Лицензирование на автотранспорте: государство «умыло руки» / Н.В. Пеньшин, В.П. Бычков, А.С. Карпов // Отраслевой журнал : Автоперевозчик. – 2006. – № 10. – С. 42 – 44.

35. Пеньшин, Н.В. Оценка эффективности автосервисных услуг / Н.В. Пеньшин // Проблемы автомобильно-дорожного комплекса России : материалы 5-й Междунар. науч.-техн. конф. – Пенза : Пенза ПГАУС, 2008. – Ч. 2. – С. 161 – 165.

36. Пеньшин, Н.В. Основные направления повышения качества и эффективности транспортных услуг / Н.В. Пеньшин // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В.И. Вернадского. – 2008. – Т. 1, № 2 (12). – С. 205 – 212.

37. Пеньшин, Н.В. Совершенствование сертификации автосервисных услуг / Н.В. Пеньшин // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В.И. Вернадского. – 2008. – Т. 1, № 4 (14). – С. 109 – 113.

38. Пеньшин, Н.В. Поддержание оптимального уровня качества и оценки состояния автомобильных дорог / Н.В. Пеньшин // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В.И. Вернадского. – 2009. – № 1 (15). – С. 134 – 140.

39. Пеньшин, Н.В. Конкурентноспособность станций технического обслуживания и пути её повышения / Н.В. Пеньшин // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В.И. Вернадского. – 2009. – № 7 (21). – С. 144 – 148.

40. Пеньшин, Н.В. Автомобильный транспорт как фактор повышения эффективности экологии и уровня жизни / Н.В. Пеньшин // Конкурентноспособность предприятий : материалы науч. конф. – Воронеж : Воронеж. гос. лесотехн. акад., 2009. – С. 135 – 140

41. Пеньшин, Н.В. Теория конкурентного рынка / Н.В. Пеньшин // Вестник Тамбовского университета. Сер. Гуманитарные науки. – Тамбов, 2009. – Вып. 8 (76). – С. 106 – 109.

42. Пеньшин, Н.В. Сервисное обслуживание автомобилей / Н.В. Пеньшин, О.С. Дмитриев // Логистика и экология. Надёжность и безопасность : материалы XVI Междунар. науч.-техн. конф. Trans MOTAUTO 09. – Bulgaria. Scientific-technical union of mechanical engineering. – С. 35–36.

43. Пеньшин, Н.В. Проблемы добровольной сертификации в автосервисе / Н.В. Пеньшин // Прогрессивные технологии в транспортных системах : материалы 9-й Рос. науч.-практ. конф. – Оренбург : Оренбург ИПК ГОУ ОГУ, 2009. – С. 261 – 267

44. Пеньшин, Н.В. Государственное регулирование автотранспортной деятельности в регионе : монография / Н.В. Пеньшин, В.П. Бычков. – М. : Академический проект, 2007. – 192 с.

45. Пеньшин, Н.В. Эффективность и качество как фактор конкурентоспособности услуг на автомобильном транспорте : монография / Н.В. Пеньшин. – Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2008. – 224 с.

46. Пеньшин, Н.В. Транспортная инфраструктура в решении проблем конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта : монография / Н.В. Пеньшин. – М. : Спектр, 2011. – 112 с.

47. Предупреждение преступлений и административных правонарушений органами внутренних дел : учебник. – М., 2010. – 354 с.

48. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях Ярославской области : сборник нормативных и методических материалов / Департамент образования Ярославской области. Ярославский региональный методический центр. – Яр. 19. – 2007. – 250 с.

49. Яхьяев, Н.Я. Безопасность транспортных средств : учебное пособие / Н.Я. Яхьяев. – Махачкала : Изд-во ДагГТУ, 2006. – 212 с.

#### *Нормативно-правовая литература*

50. О правилах дорожного движения. В редакции Постановления Правительства от 19.07.2012 г. № 727 : постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

51. Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом : приказ Минтранса РФ от 22 июня 1998 г. № 75.

52. Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта : приказ Минтранспорта РФ и Минтруда РФ от 11 марта 1994 г. № 13/11.

53. Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей : приказ Минтранса РФ от 20 августа 2004 г. № 15.

54. О безопасности дорожного движения : федер. закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ.

55. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : федер. закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ.

56. О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля : федер. закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ.

57. Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ) : федер. закон от 30.12.2001. № 195.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение</b> .....	3
<b>1. Вводные положения</b> .....	6
1.1. Цель и задачи дисциплины, её практическая направленность и связь с другими дисциплинами .....	6
1.2. Цели и задачи органов власти и управления Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения .....	7
<b>2. Структура системы управления (СУ) обеспечением безопасности дорожного движения (ОБДД) и государственная политика Российской Федерации в сфере управления ОБДД</b> .....	11
2.1. Цели, задачи и полномочия органов власти и управления Российской Федерации в области ОБДД на федеральном, региональном и местном уровнях .....	11
2.2. Структура системы управления обеспечением безопасности дорожного движения в Российской Федерации .....	13
2.3. Факторы, причины и условия, влияющие на структуру, состояние и динамику аварийности на автомобильном транспорте (АТ) .....	21
2.4. Правовые, организационные и технические методы повышения безопасности участников дорожного движения .....	26
<b>3. Система управления деятельностью по обеспечению безопасности участников дорожного движения</b> .....	32
3.1. Основные факторы, причины и условия, влияющие на структуру и состояние аварийности по вине участников дорожного движения. Структура, состояние и динамика аварийности по вине водителей транспортных средств различных типов с учётом возраста, стажа водителей. Структура, состояние и динамика аварийности по вине пешеходов различных возрастных и социальных групп. Детский дорожно-транспортный травматизм ...	32
3.2. Государственная политика в области повышения безопасности участников дорожного движения. Обучение населения правилам безопасного поведения на дорогах .....	40
3.3. Методы, методики и практика. Деятельность органов власти и управления всех уровней по повышению безопасности детей в дорожном движении, используемые методы и практический опыт .....	43
3.4. Задачи, основные функции и полномочия органов власти и управления всех уровней по обеспечению и поддержанию необходимого уровня здоровья водителей транспортных средств. Правовые, организационные и технические методы. Субъекты и методы контроля за соблюдением установленных требований .....	73

3.5. Задачи, основные функции и полномочия органов власти и управления всех уровней по обеспечению необходимого уровня квалификации водителей автомототранспортных средств (АМТС). Основные требования к кандидатам в водители и порядок выдачи водителям документов на право управления транспортным средством. Основные требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям по повышению квалификации водителей и выполнению ими норм в области БДД. Субъекты и методы контроля за соблюдением установленных требований .....	83
3.6. Задачи, основные функции и полномочия органов власти и управления по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов. Основные требования по обеспечению БДД владельцами транспортных средств, при осуществлении перевозок пассажиров и грузов. Дополнительные требования по обеспечению БДД при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом .....	112
3.7. Субъекты, порядок и методы контроля за исполнением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований и норм по обеспечению БДД при эксплуатации транспортных средств. Правоприменительная деятельность органов контроля и надзора, нормы ответственности за нарушение установленных требований .....	135
<b>4. Система управления деятельностью по обеспечению БДД при производстве и эксплуатации автотранспортных средств (АМТС) .....</b>	<b>157</b>
4.1. Основные факторы, причины и условия, влияющие на структуру, состояние и динамику аварийности из-за недостатков конструкции и неудовлетворительного технического состояния автомототранспорта с учётом видов ДТП. Состояния дорожного покрытия, плана и профиля дорог и видов технических неисправностей АМТС .....	157
4.2. Государственная политика в области повышения безопасности конструкции и технического состояния АМТС. Задачи, основные функции и полномочия органов власти и управления всех уровней в области обеспечения безопасности конструкции АМТС. Принципы и процедуры технического регулирования выполнения требований безопасности при производстве, реализации и ввозе из-за рубежа продукции автомобилестроения, оборудования, материалов, а также при ремонте автотранспортных средств .....	163
4.3. Субъекты, порядок и методы контроля за соблюдением требований безопасности к конструкции АМТС при производстве, реализации, ввозе из-за рубежа и их эксплуатации. Правоприменительная деятельность и ответственность за нарушение установленных требований .....	171
4.4. Субъекты, порядок и методы контроля за исполнением юридическими, физическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований безопасности к техническому состоянию АМТС. Правоприменительная деятельность органов контроля и надзора нормы ответственности за нарушение установленных требований к техническому состоянию транспортных средств .....	173

<b>5. Система управления деятельностью по обеспечению БДД при проектировании, строительстве, реконструкции, эксплуатации, ремонте автомобильных дорог и городских улиц .....</b>	<b>184</b>
5.1. Основные факторы и причины, влияющие на структуру, состояние и динамику аварийности из-за недостатков при проектировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации дорог с учётом типа и состояния дорог, элементов их плана, продольного и поперечного профиля дорожных сооружений, влияния неудовлетворительных дорожных условий .....	184
5.2. Государственная политика в области обеспечения БДД при проектировании, реконструкции, ремонте и эксплуатации дорог и дорожных сооружений. Задачи, основные функции и полномочия органов власти и управления всех уровней в области обеспечения безопасности дорог и дорожных сооружений .....	200
5.3. Субъекты, порядок и методы контроля за исполнением требований БДД при проектировании, строительстве, реконструкции, эксплуатации и ремонте дорог и дорожных сооружений. Правоприменительная деятельность органов контроля и надзора, нормы ответственности за нарушение установленных требований .....	207
5.4. Основные требования и содержание деятельности дорожных организаций и коммунальных служб органов управления всех уровней по содержанию дорог в состоянии, обеспечивающем БДД .....	211
5.5. Основные требования, субъекты и объекты управления, порядок и методы контроля за обеспечением требований безопасности при обустройстве, содержании и эксплуатации железнодорожных переездов .....	234
<b>6. Система управления деятельностью по организации дорожного движения .....</b>	<b>241</b>
6.1. Государственная политика в области обеспечения БДД при его организации. Задачи, основные функции и полномочия органов власти и управления всех уровней по организации и регулированию дорожного движения .....	241
6.2. Основные требования, субъекты и объекты управления, порядок и методы контроля за обеспечением требований безопасности при организации дорожного движения. Правоприменительная деятельность и нормы ответственности за нарушение установленных требований и ПДД .....	266
6.3. Правила регистрации и учёта дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Выявление факторов, условий и причин их возникновения. Порядок сбора, обработки, передачи, накопления и анализа информации на различных уровнях управления .....	293
6.4. Государственная политика в области обеспечения спасения пострадавших при ДТП и оказания им медицинской помощи. Задачи, основные функции и полномочия органов власти и управления всех уровней по спасению и оказанию медицинской и другой помощи пострадавшим в ДТП. Основные требования к организации и порядку осуществления работ по спасению пострадавших при ДТП и оказанию им медицинской помощи .....	305

<b>7. Деятельность служб автотранспортных предприятий (АТП) по обеспечению безопасности дорожного движения .....</b>	<b>341</b>
7.1. Основные задачи и виды работ, выполняемые специалистами по безопасности движения в рамках организации автомобильных перевозок и транспортного обслуживания различного рода. Основные нормативные и методические документы, определяющие деятельность службы обеспечения безопасности движения на автомобильном транспорте .....	341
7.2. Структура, основные направления и формы работы в АТП различного типа и назначения. Учёт ДТП. Работа с водителями. Влияние на техническое содержание транспортных средств. Контроль дорожных условий. Связь с внешними организациями. Планирование и контроль работы по обеспечению безопасности движения на разных уровнях управления автомобильными перевозками и транспортным обслуживанием. Сертификация и лицензирование в данной сфере .....	376
7.3. Учёт, анализ статистики и служебное расследование ДТП. Анализ состояния транспортной дисциплины (нарушения ПДД, правил технической эксплуатации, местных требований) .....	393
7.4. Направления и методы работы по подготовке, повышению квалификации, информационному обеспечению водителей. Инструктажи водителей. Контроль на линии. Методы стимулирования безопасной работы водителей. Положительное и отрицательное стимулирование. Значение текущей водительских кадров. Организация кабинета по безопасности движения. Размеры площади. Аппаратурное обеспечение и наглядные средства. Использование вычислительной техники. Работа с административным персоналом АТП .....	401
7.5. Медицинское обеспечение безопасности движения. Медицинское обследование водителей. Предрейсовый, послерейсовый контроль. Документация. Организационные формы работы .....	416
7.6. Требования к конструктивным параметрам транспортных средств, их техническому состоянию и дополнительной комплектации (техническому оснащению). Роль и наличие средств связи .....	426
7.7. Влияние и участие служб безопасности АТП в обеспечении требований ГОСТ на техническое состояние дорог. Составление и использование соответствующей документации. Организация обследований дорожных условий на маршрутах перевозок .....	430
7.8. Специфика работы по обеспечению БДД в особо малых АТП, а также водителей предпринимательских структур. Планирование и распределение работы в АТП и других транспортных формированиях. Привлечение работников смежных структур .....	436
7.9. Связь и сотрудничество службы безопасности дорожного движения автотранспортных предприятий со смежными организациями, а также внутри транспортных организаций. Сотрудничество с ГИБДД, Ространснадзором, дорожно-эксплуатационными службами, общественными организациями ...	440
<b>Заключение .....</b>	<b>444</b>
<b>Список литературы .....</b>	<b>448</b>



Учебное издание

ПЕНЬШИН Николай Васильевич

**МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ  
ТРАНСПОРТЕ**

Учебное пособие

Редактор И.В. Калистратова  
Компьютерное макетирование М.А. Филатовой

Подписано в печать 09.01.2013  
Формат 60 × 84 / 16. 26,50 усл. печ. л. Тираж 300. Заказ № 1

Издательско-полиграфический центр ФГБОУ ВПО «ТГТУ»  
392000, г. Тамбов, ул. Советская, д. 106, к. 14