

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**
УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

Кафедра «Организация дорожного движения»

СЛУЖБА
БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ
АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Учебное пособие

Гомель 2016

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

Кафедра «Организация дорожного движения»

С. А. АЗЕМША, С. Н. КАРАСЕВИЧ

СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

С приложениями на оптическом диске

*Допущено Министерством образования Республики Беларусь
в качестве учебного пособия для студентов учреждений высшего образования
по специальности «Организация дорожного движения»*

Гомель 2016

УДК 625.76 (075.8)

ББК 39.808

А35

Рецензенты: **кафедра** «Организация автомобильных перевозок и дорожного движения» БНТУ;
канд. техн. наук, ученый секретарь БелНИИТ «Транстехника» **С. Б. Соболевский**

Согласовано Управлением государственной автомобильной инспекции МВД Республики Беларусь (решение № 1/16 от 4.03.2016)

Аземша, С. А.

А35 Служба безопасности движения автомобильного перевозчика : учеб. пособие / С. А. Аземша, С. Н. Карасевич ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 150 с. – 1 электрон. опт. диск (CD-R). – 40 Мб. – Систем. требования: ПК с процессором 800 МГц и выше; дисковод CD-ROM; Windows XP; Adobe Acrobat Reader.

ISBN 978-985-554-453-2 (отд. изд.)

ISBN 978-985-554-460-0

Изложена информация о функциях, методах работы и нормативном обеспечении деятельности сотрудников службы безопасности движения автомобильного перевозчика.

Предназначено для студентов специальности «Организация дорожного движения» всех форм обучения. Будет полезно также и для сотрудников подразделений автомобильных перевозчиков, отвечающих за безопасность дорожного движения, а также магистрантов и аспирантов.

УДК 625.76 (075.8)

ББК 39.808

ISBN 978-985-554-453-2 (отд. изд.)

© Аземша С. А., Карасевич С. Н., 2016

ISBN 978-985-554-460-0

© Оформление. УО «БелГУТ», 2016

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
1 Нормативно-правовая основа обеспечения безопасности дорожного движения	6
1.1 Законодательные акты в сфере деятельности службы безопасности дорожного движения автомобильного перевозчика.....	6
1.2 Нормативные акты законодательства.....	7
2 Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ на автотранспортных предприятиях	15
2.1 Учет дорожно-транспортных происшествий у автомобильного перевозчика..	15
2.2 Анализ причин дорожно-транспортных происшествий.....	18
2.3 Служебное расследование ДТП.....	24
2.4 Порядок составления акта служебного расследования ДТП.....	26
3 Служба безопасности движения автомобильного перевозчика	28
3.1 Роль и задачи службы безопасности движения.....	28
3.2 Структура и численность службы безопасности движения.....	30
3.3 Виды работ, выполняемых сотрудниками службы безопасности движения	31
3.4 Права сотрудников службы безопасности движения.....	32
3.5 Планирование работы по предупреждению аварийности.....	33
3.6 Взаимодействие службы безопасности движения с Государственной автомобильной инспекцией.....	33
....	
3.7 Организация обследования условий движения на автомобильных дорогах..	35
3.8 Паспортизация маршрутов перевозок.....	36
4 Организация работы кабинета безопасности движения	39
4.1 Назначение кабинета безопасности движения.....	39
4.2 Обоснование площади и подбор оборудования кабинета безопасности движения.....	41
4.3 Требования к оформлению кабинета безопасности движения.....	43
5 Взаимодействие службы безопасности движения с другими службами автомобильного перевозчика	46
5.1 Работа службы перевозок по обеспечению безопасности движения.....	46
5.2 Работа технической службы перевозчика по обеспечению безопасности движения.....	47
5.3 Организация проверки качества технического обслуживания и ремонта автомобильных транспортных средств.....	48
5.4 Контроль за выпуском автомобилей на линию.....	49
5.5 Организация технической помощи неисправным автомобилям.....	50
5.6 Работа кадровой службы перевозчика по обеспечению безопасности движения.....	51
5.7 Организация контроля за работой водителей на линии.....	51
6 Водитель и безопасность движения	56

6.1 Квалификационные требования к водителю транспортных средств категории «В», категории «ВС».....	56
6.2 Профессиональный отбор водителей.....	57
6.3 Психофизиологические особенности труда водителя. Надежность труда водителя.....	58
6.4 Характеристика системы подготовки водителя.....	64
6.5 Средства подготовки водителей. Технические средства обучения. Классификация технических средств обучения.....	65
6.6 Стажировка водителей. Повышение мастерства и профессиональной культуры водителей.....	68
6.7 Организация режима труда и отдыха водителей.....	71
6.8 Назначение и виды инструктажей водителей.....	76
7 Обеспечение безопасности различных видов перевозок.....	82
7.1 Особенности обеспечения безопасности движения при пассажирских перевозках.....	82
7.2 Организация перевозки опасных грузов.....	83
7.3 Организация перевозки детей.....	84
Список литературы.....	88
Приложения	
<i>А.</i> Содержание электронного носителя, приложенного к учебному пособию..	92
<i>Б.</i> Журнал учета ДТП.....	95
<i>В.</i> Донесение о транспортном происшествии.....	97
<i>Г.</i> Форма сведений о транспортных происшествиях.....	99
<i>Д.</i> Форма сведений о количестве ДТП и их материальном ущербе.....	100
<i>Е.</i> Форма сведений о количестве ДТП по вине водителей и их материальном ущербе.....	101
<i>Ж.</i> Форма сведений о видах ДТП по вине водителей.....	102
<i>И.</i> Пример ведения журнала учета нарушений ПДД.....	103
<i>К.</i> Образец заполнения личной карточки водителя.....	104
<i>Л.</i> Образец заполнения справки по факту ДТП.....	108
<i>М.</i> Акт служебного расследования ДТП и прилагаемые к нему документы...	109
<i>Н.</i> Примерное положение о службе безопасности дорожного движения перевозчика.....	122
<i>П.</i> Примерное содержание должностной инструкции работника службы безопасности дорожного движения перевозчика.....	129
<i>Р.</i> Требования, предъявляемые работнику службы безопасности дорожного движения автомобильного перевозчика.....	131
<i>С.</i> Примерный план работы перевозчика по предупреждению ДТП.....	133
<i>Т.</i> Образец акта обследования дорожных условий.....	141
<i>У.</i> Образец журнала учета инструктажей водителей.....	142
<i>Ф.</i> Пример ведения журнала учета проверки знаний ПДД.....	144
<i>Х.</i> Нормы продолжительности стажировки водителей.....	145
<i>Ц.</i> Форма карточки стажировки водителя.....	148
<i>Ш.</i> Пример ведения месячного графика работы водителей.....	150

ВВЕДЕНИЕ

Статистика говорит о значительном числе дорожно-транспортных происшествий (ДТП), произошедших с участием транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам. Так, за 2014 г. произошло 441 ДТП, в котором погибло 74 и получило ранения 525 человек [1]. Такое положение обуславливает необходимость разработки системы мер, направленных на снижение числа и тяжести ДТП, суть которых заключается в подготовке компетентных работников службы безопасности дорожного движения автомобильного перевозчика и методическом обеспечении их работы.

Дисциплина «Служба безопасности движения автомобильного перевозчика» является одной из профилирующих дисциплин при подготовке инженеров-инспекторов по организации дорожного движения. Дисциплина раскрывает роль, состояние, тенденции и перспективы деятельности службы безопасности движения автомобильного перевозчика с целью обеспечения безопасности дорожного движения и перевозок.

Целью изучения дисциплины является формирование знаний о функциях и методах работы службы безопасности движения автомобильного перевозчика.

Задачи дисциплины:

- изучение нормативно-правовой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и перевозок;
- формирование знаний по классификации, анализу и учету дорожно-транспортных происшествий;
- изучение деятельности службы безопасности автомобильного перевозчика;
- ознакомление с работой кабинета безопасности дорожного движения;
- изучение роли водителя в обеспечении безопасности дорожного движения и перевозок;
- формирование знаний по взаимодействию службы безопасности с другими службами автомобильного перевозчика;
- ознакомление со способами обеспечения безопасности различных видов перевозок.

1 НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ ОСНОВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1 Законодательные акты в сфере деятельности службы безопасности дорожного движения автомобильного перевозчика

В соответствии с Законом «О нормативных правовых актах Республики Беларусь» [41] *законодательные акты* – Конституция Республики Беларусь, законы Республики Беларусь, декреты и указы Президента Республики Беларусь.

Конституция Республики Беларусь – основной закон Республики Беларусь, имеющий высшую юридическую силу и закрепляющий основополагающие принципы и нормы правового регулирования важнейших общественных отношений.

Закон Республики Беларусь – нормативный правовой акт, закрепляющий принципы и нормы регулирования наиболее важных общественных отношений.

Декрет Президента Республики Беларусь – нормативный правовой акт Главы государства, имеющий силу закона, издаваемый в соответствии с Конституцией Республики Беларусь на основании делегированных ему Парламентом законодательных полномочий либо в случаях особой необходимости (временный декрет) для регулирования наиболее важных общественных отношений.

Указ Президента Республики Беларусь – нормативный правовой акт Главы государства, издаваемый в целях реализации его полномочий и устанавливающий (изменяющий, отменяющий) определенные правовые нормы.

Нормативный правовой акт – официальный документ установленной формы, принятый (изданный) в пределах компетенции уполномоченного государственного органа (должностного лица) или путем референдума с соблюдением установленной законодательством Республики Беларусь процедуры, содержащий общеобязательные правила поведения, рассчитанные на неопределенный круг лиц и неоднократное применение.

Правовые и организационные основы дорожного движения на территории Республики Беларусь в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, их прав и законных интересов, защиты интересов общества и государства, а также охраны окружающей среды определяет **Закон «О дорожном движении»** [3]. Он устанавливает, что основными целями организации дорожного движения является эффективное и беспрепятственное движение и обеспечение его безопасности.

Кроме того, Закон о дорожном движении содержит:

– основные понятия и термины в области дорожного движения;

- задачи государственного регулирования в области дорожного движения и обеспечения его безопасности;
- права и обязанности участников дорожного движения;
- основные требования к подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей;
- требования, предъявляемые к конструкции транспортных средств, принадлежностей к ним и запасных частей.

Правовые, экономические и организационные основы деятельности на автомобильном транспорте в целях создания условий для обеспечения потребностей экономики и населения в автомобильных перевозках и связанных с ними услугах определяет **Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» [4]**. Указанный нормативный акт:

- регулирует отношения, возникшие при оказании услуг на автомобильном транспорте, устанавливает порядок и условия выполнения перевозок пассажиров и грузов, определяет права, обязанности и ответственность автомобильных перевозчиков, пассажиров, заказчиков автоперевозок, грузоотправителей, грузополучателей и операторов автоперевозок;

- устанавливает требования к автомобильным транспортным средствам и коммуникациям автомобильного транспорта, а также правила автоперевозок различными видами транспортных средств;

- запрещает выполнение перевозок пассажиров и грузов без лицензирования, которое представляет собой средство государственного регулирования рынка автоперевозок, защиты интересов потребителей транспортных услуг, безопасности дорожного движения, охраны труда и окружающей среды;

- определяет перечень документов, необходимых для выполнения автоперевозок пассажиров и грузов и порядок их оформления.

Закон «О перевозке опасных грузов» [5] устанавливает правовые, экономические и организационные основы регулирования отношений в области перевозок опасных грузов и направлен на повышение уровня безопасности их перевозок, предупреждение аварий и инцидентов при осуществлении перевозок опасных грузов. В Законе

- даются понятия опасных грузов, правила их перевозок, специальных перевозок опасных грузов (перевозки для особо важных государственных нужд), перечень опасных грузов;

- определяется порядок технического расследования причин аварий и инцидентов, локализации и ликвидации их последствий, учет аварий и инцидентов;

- определяется мера ответственности за нарушение законодательства в области перевозок опасных грузов и возмещение причиненного вреда.

1.2 Нормативные акты законодательства

Правила дорожного движения [6] определяют порядок дорожного движения в Республике Беларусь. Другие нормативные акты, касающиеся особенностей дорожного движения (перевозка специальных грузов, эксплуатация транспортных средств отдельных видов, движение на закрытой территории и т.п.), должны основываться на требованиях Правил дорожного движения и не противоречить им. В случаях, не предусмотренных Правилами дорожного движения, порядок движения должен быть согласован в органах ГАИ МВД Республики Беларусь.

Правила дорожного движения состоят из 27 глав и 5 приложений. Глава 27 «Обязанности должностных и иных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» устанавливает, что:

1 Должностным и иным лицам транспортных и других организаций, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается допускать их к участию в дорожном движении и допускать водителей к управлению транспортными средствами с нарушением требований, установленных Правилами дорожного движения (ПДД) и иными актами законодательства.

2 Должностные и иные лица, ответственные за эксплуатацию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и технических средств организации дорожного движения, обязаны:

– содержать дороги, дорожные сооружения, железнодорожные переезды и технические средства организации дорожного движения в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов в состоянии, безопасном для дорожного движения;

– своевременно принимать меры к ограничению или запрещению движения транспортных средств по дорогам или их отдельным участкам с предварительным информированием ГАИ.

3 Должностные лица дорожных, строительных и других организаций, а также граждане, осуществляющие на дороге и (или) прилегающей территории ремонтные и другие работы, обязаны:

– организовать обозначение мест проведения на дороге и (или) прилегающей территории ремонтных и других работ, оставленных на дороге и (или) прилегающей территории дорожно-строительных машин, строительных материалов, конструкций и иных объектов дорожными знаками, ограждающими и направляющими устройствами, указателями объезда, а в темное время суток и (или) при недостаточной видимости дороги – дополнительно фонарями, излучающими красный или желтый свет;

– после окончания на дороге и (или) прилегающей территории ремонтных и других работ принять безотлагательные меры по ее приведению в состояние, обеспечивающее беспрепятственное и безопасное дорожное движение;

– принимать меры по предотвращению загрязнения дорог.

4 Работники дорожных, строительных и других организаций, а также граждане при проведении на дороге ремонтных и других работ должны находиться в одежде повышенной видимости.

5 Дорожно-эксплуатационные и коммунальные службы должны принимать незамедлительные меры по ликвидации последствий, возникших на дороге в результате чрезвычайных и иных ситуаций, снижающих безопасность дорожного движения, а также по эвакуации транспортных средств, поврежденных в результате дорожно-транспортных происшествий. Органы и подразделения по чрезвычайным ситуациям участвуют в ликвидации чрезвычайных ситуаций, возникших на дороге в результате дорожно-транспортных происшествий.

Правила автомобильных перевозок грузов [7] разработаны на основе закона «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» и Гражданского кодекса Республики Беларусь и содержат:

– общие условия выполнения автомобильных перевозок грузов;

– условия выполнения автомобильных перевозок отдельных видов грузов;

– условия выполнения автомобильных перевозок грузов физических лиц;

– вопросы обеспечения безопасного выполнения автомобильных перевозок;

– требования к автомобильным перевозчикам, водителям и транспортным средствам при выполнении внутриреспубликанских и международных автомобильных перевозок грузов;

– права, обязанности и ответственность автомобильного перевозчика и заказчика автомобильных перевозок.

Правила автомобильных перевозок пассажиров [8] разработаны в соответствии с Гражданским [кодексом](#) Республики Беларусь, законами Республики Беларусь «О защите прав потребителей», «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» и иными нормативными правовыми актами Республики Беларусь. Правилами регулируются отношения, возникающие при организации и выполнении автомобильных перевозок пассажиров, устанавливаются порядок и условия выполнения автомобильных перевозок пассажиров, их багажа и (или) ручной клади, определяются права, обязанности и ответственность пассажиров, автомобильных перевозчиков и их представителей, заказчиков и операторов автомобильных перевозок пассажиров.

Инструкция «О порядке проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов)» [9] устанавливает порядок проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов).

Инструкция «О порядке проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей колесных тракторов и самоходных машин» [44] устанавливает порядок проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей колесных тракторов и самоходных машин.

Инструкция «О порядке контроля технического состояния автомобильных транспортных средств при выпуске на линию и приемке с линии» [10] разработана для регламентирования контроля технического состояния автомобильных транспортных средств при выпуске на линию и приемке с линии. Она не распространяется на контроль технического состояния автомобильных транспортных средств, используемых для перевозки опасных грузов, на троллейбусы и трамваи. Требования этой инструкции обязательны для организаций Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, осуществляющих автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Санитарные нормы и правила «Требования к условиям труда водителей автомобильного транспорта» [11] устанавливают требования к факторам производственной среды, режимам труда и отдыха, санитарно-бытовому обеспечению, личной гигиене водителей, санитарному состоянию автомобиля.

Инструкция «О порядке проведения стажировки водителей механических транспортных средств» [12] определяет порядок проведения стажировки водителей, принятых на работу и имеющих перерыв в выполнении работ более одного года, водителей, переведенных на другую марку (модель) автомобиля, а также водителей маршрутных транспортных средств при переводе на другой маршрут.

Положение «О порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств» [13] устанавливает единый порядок государственной регистрации и государственного учета транспортных средств (за исключением колесных тракторов и прицепов к ним) в ГАИ, их снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств (регистрационные действия), выдачи на них регистрационных документов, регистрационных знаков и отличительного знака транспортного средства Республики Беларусь.

Правила государственной регистрации и государственного учета колесных тракторов, прицепов к ним и самоходных машин, их снятия с государственного учета и внесения изменений в документы, связанные с государственной регистрацией колесных тракторов, прицепов к ним и самоходных машин [13] устанавливает порядок государственной регистрации и государственного учета колесных тракторов, прицепов к ним и самоходных машин, снятия их с государственного учета и внесения изменений в документы, связанные с государственной регистрацией колесных тракторов, прицепов к ним и самоходных машин, выдачи на них регистрационных документов и регистрационных знаков.

Положение «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении» [13] устанавливает порядок проведения государственного технического осмотра транспортных средств (за исключением колесных тракторов и прицепов к ним), подлежащих государственной регистрации и государственному учету, и их допуска к участию в дорожном движении.

Правила проведения государственного технического осмотра колесных тракторов, прицепов к ним, самоходных машин и их допуска к участию в дорожном движении [13] устанавливают порядок проведения государственного технического осмотра колесных тракторов, прицепов к ним, самоходных машин, за исключением самоходных машин, находящихся в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении Министерства обороны, Министерства внутренних дел, Комитета государственной безопасности, Государственного пограничного комитета, других воинских формирований, и их допуска к участию в дорожном движении

Методические рекомендации по организации деятельности автомобильного перевозчика в сфере безопасности дорожного движения [14] определяют основные требования к персоналу, оснащению и транспортным средствам автомобильного перевозчика, обеспечивающие безопасную перевозку пассажиров и грузов. Требования этих рекомендаций обязательны для исполнения всеми автомобильными перевозчиками, подчиненными Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, и хозяйственными обществами, акции (доли в уставных фондах) которых принадлежат Республике Беларусь и переданы в управление Минтранса.

Положение «О рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобилей» [15] регулирует рабочее время и время отдыха водителей автомобилей (за исключением водителей автомобилей, занятых на международных автомобильных перевозках), выполняющих внутриреспубликанские автомобильные перевозки, исходя из специфики организации их труда и отдыха. В отношении водителей автомобилей, занятых на международных автомобильных перевозках пассажиров и

грузов, применяются положения Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, заключенного в г. Женеве 1 июля 1970 года (ЕСТР).

Правила безопасного размещения и крепления грузов в кузове автомобильного транспортного средства [16] устанавливают требования к безопасному размещению и креплению грузов в кузове автомобильного транспортного средства при осуществлении внутривнутриреспубликанских и международных автомобильных перевозок. Эти правила не распространяются на размещение и крепление грузов на автомобильных транспортных средствах специального назначения, крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средствах.

В соответствии с **Положением о государственной автомобильной инспекции МВД Республики Беларусь [17]** осуществляет государственное регулирование и управление, а также государственный контроль в области дорожного движения.

Целью деятельности Госавтоинспекции является обеспечение соблюдения министерствами, ведомствами, организациями, учреждениями, предприятиями независимо от форм собственности, общественными объединениями, должностными лицами, а также гражданами правил, нормативов и стандартов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в целях сохранения жизни и здоровья граждан. Также задачами ГАИ являются:

- охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности, защита жизни, здоровья, чести, достоинства, прав, свобод и законных интересов граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без гражданства, обеспечение их личной и имущественной безопасности;
- организация и осуществление контроля за соблюдением законодательства в области дорожного движения;
- организация и осуществление мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- выявление причин и условий, способствующих нарушению ПДД и (или) совершению дорожно-транспортных происшествий, и принятие своевременных мер по координации действий государственных органов и иных организаций по устранению таких причин и условий.

Госавтоинспекция в своей деятельности руководствуется действующим законодательством Республики Беларусь, положением о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь [17], а также приказами и инструкциями Министерства внутренних дел. Она осуществляет свою деятельность во взаимодействии с другими службами органов внутренних дел, военной автоинспекцией,

местными органами власти и управления, предприятиями, учреждениями, организациями, трудовыми коллективами и гражданами, а также сотрудничает с аналогичными службами государств – членов СНГ.

ГОСТ 31286–2005 «Транспорт дорожный. Основные термины и определения» [18] устанавливает термины и определения основных понятий в области дорожного транспорта. Согласно этому стандарту дорожный транспорт классифицируется следующим образом:

- категория L – механические транспортные средства, имеющие менее четырех колес, и квадрациклы;
- категория M – механические транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и предназначенные для перевозки пассажиров;
- категория N – транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и предназначенные для перевозки грузов;
- категория O – прицепные транспортные средства;
- категория T – сельскохозяйственные и лесные тракторы;
- категория G – транспортные средства повышенной проходимости.

ТКП 45-3.03-227–2010 «Улицы населенных пунктов. Строительные нормы проектирования» [19] устанавливает строительные нормы проектирования улиц населенных пунктов и распространяется на проектирование нового строительства, реконструкции, капитального ремонта (модернизации) улиц городов, поселков и сельских населенных пунктов, в том числе улиц, являющихся продолжением автомобильных дорог общего пользования в пределах перспективных границ населенных пунктов, а также на разработку градостроительной документации. Данный технический кодекс не распространяется на проектирование автомобильных дорог общего пользования вне территорий населенных пунктов, внутриплощадочных дорог промышленных, складских, сельскохозяйственных предприятий и временных дорог. Требования настоящего технического кодекса обязательны для всех юридических и физических лиц, осуществляющих проектирование, строительство, реконструкцию и ремонт улиц населенных пунктов Республики Беларусь. ТКП 45-3.03-227–2010 определяет классификацию улиц и устанавливает требования:

- к основным параметрам улиц, их поперечному, продольному профилю и плану;
- тротуарам, пешеходным улицам и дорожкам;
- велосипедным дорожкам;
- остановочным пунктам маршрутных транспортных средств;
- автомобильным парковкам;
- пересечениям и примыканиям;
- освещению, организации дорожного движения и т.д.

ТКП 45-3.03-19-2006 (02250) «Автомобильные дороги. Нормы проектирования» [20] распространяется на автомобильные дороги и устанавливает нормы их проектирования. Требования этого технического кодекса являются обязательными для всех организаций, юридических и физических лиц, осуществляющих проектирование вновь строящихся, реконструируемых и перестраиваемых в плане и продольном профиле участков капитально ремонтируемых автомобильных дорог общего пользования.

Требования ТКП 45-3.03-19-2006 не распространяются на проектирование автомобильных дорог необщего пользования, а также временных автомобильных дорог. ТКП 45-3.03-19-2006 определяет классификацию дорог и устанавливает требования:

- к основным техническим нормам и транспортно-эксплуатационным показателям автомобильных дорог;
- пересечениям и примыканиям;
- освещению, организации дорожного движения и т.д.

СТБ 1641-2013 «Транспорт дорожный. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки» [21] распространяется на находящиеся в эксплуатации транспортные средства категорий М, N, O по [18] и устанавливает:

– требования к техническому состоянию ТС по условиям безопасности движения;

– предельно допустимые значения параметров технического состояния ТС, влияющих на безопасность дорожного движения и состояние окружающей среды;

– методы проверки технического состояния ТС в условиях эксплуатации.

Тексты перечисленных выше, а также других нормативных и технических нормативных правовых актов, регулирующих вопросы дорожного движения в Республике Беларусь, приведены на электронном носителе, прилагаемом к данному учебному пособию. Перечень таких документов приведен в приложении А.

Из приведенного перечня нормативных и технических нормативных правовых актов видна существенная работа законотворческих структур. В то же время, нет единого стандарта, регламентирующего и систематизирующего требования к системе менеджмента безопасности дорожного движения всех организаций, чья деятельность связана с дорожным движением. Разработка и внедрение положений такого норматива представляется актуальной задачей настоящего времени. Неким аналогом такого стандарта может служить **Международный стандарт ISO 39001** [45]. Данный стандарт устанавливает требования к системе менеджмента безопасности дорожного движения, которые позволят

организациям, взаимодействующим с системой дорожного движения, сократить гибель и травматизм, получаемые в результате ДТП. В ISO 39001 приведены требования к процессу разработки и внедрения политики в области БДД, разработке целей БДД и планов действий, а также информацию об элементах и критериях БДД, которыми организации могут управлять. ISO 39001 применим для всех организаций, независимо от типа, размера и характера производимой продукции (предоставляемых услуг), задачи деятельности которых имеют отношение к БДД (например, дорожные организации, автошколы, автомобильные перевозчики и т.д.).

2 ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ, ИХ УЧЕТ И АНАЛИЗ НА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

2.1 Учет дорожно-транспортных происшествий у автомобильного перевозчика

В соответствии с [3] автомобильный перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие в соответствии с законодательством право на выполнение автомобильных перевозок и выполняющие такие перевозки. Под дорожно-транспортным происшествием понимается происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находившегося в движении механического транспортного средства, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица [6].

Работа по организации учета и отчетности о ДТП является одним из важнейших направлений деятельности сотрудников службы безопасности движения автомобильного перевозчика. Статистические данные о ДТП являются основой для проведения всестороннего анализа причин аварийности. Хорошо организованный учет ДТП и подготовка другой первичной информации по безопасности движения, составляемой в автотранспортных предприятиях, является основой формирования объективной информации о состоянии работы по предупреждению ДТП на всех уровнях эксплуатации транспортных средств. Наличие достоверной, объективной и полной информации об аварийности обеспечивается действующей государственной системой учета ДТП. Порядок учета ДТП перевозчиком осуществляется в соответствии с регламентом мониторинга транспортных происшествий при осуществлении транспортной деятельности [22] и порядком учета ДТП перевозчиком [15].

Установлено, что учету подлежат все ДТП с участием водителей перевозчика независимо от места совершения происшествия, его последствий и вины водителей. Регистрация ДТП осуществляется в журнале по форме, приведенной в приложении Б, а также в личных карточках водителей по фактам ДТП, допущенным по их вине, путем внесения соответствующих записей работником службы безопасности дорожного движения или лицом, ответственным за обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов. Водитель перевозчика, ставший участником ДТП, обязан незамедлительно проинформировать о происшествии работника службы безопасности дорожного движения

перевозчика. Работник службы безопасности дорожного движения обязан проинформировать о происшествии руководителя перевозчика.

Автомобильный перевозчик должен оперативно информировать о ДТП вышестоящие организации в двух формах:

- первичное сообщение о происшествии в устной форме;
- донесение о происшествии в письменной форме.

Первичное сообщение о происшествии в устной форме передается должностными лицами организаций средствами телефонной связи незамедлительно после получения информации о происшествии:

– в Сектор мониторинга напрямую или через соответствующую дежурную службу. Сектор мониторинга – уполномоченное структурное подразделение транспортной инспекции, обеспечивающее в непрерывном режиме сбор от организаций оперативной информации по вопросам транспортной деятельности;

– соответствующее структурное подразделение Министерства транспорта и коммуникаций;

– территориальную автотранспортную организацию;

– филиал Транспортной инспекции по соответствующей области.

В первичном сообщении о происшествии в устной форме кратко указываются сведения о дате, времени, месте происшествия и его последствиях. При отсутствии каких-либо сведений для исключения задержки передачи первичного сообщения информация предоставляется без них.

Донесение о происшествии в письменной форме направляется при помощи факса или электронной почты в Сектор мониторинга в течение суток с момента получения информации о нем должностными лицами организаций, ответственными за организацию работы и контроль за обеспечением безопасности транспортной деятельности по форме согласно приложению В [22].

Сектор мониторинга немедленно представляет оперативную информацию:

– о ДТП – заместителю начальника Транспортной инспекции для доклада заместителю министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь;

– о происшествиях с тяжелыми последствиями – начальнику Транспортной инспекции для последующего доклада министру транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. *Происшествие с тяжелыми последствиями* – происшествие, в результате которого погибло три и более человек либо пострадало десять и более человек, чрезвычайная ситуация природного и техногенного характера на объекте транспортной деятельности с причинением ущерба в крупном размере, крушение или авария на железнодорожном транспорте, авиационное происшествие, групповой

несчастный случай на производстве, в результате которого погибло два и более человек [22].

Сведения о ДТП за отчетный *месяц* и с начала года нарастающим итогом предоставляются посредством факса или электронной почты к 10-му числу месяца, следующего за отчетным, территориальными автотранспортными организациями:

- в Транспортную инспекцию – по форме, приведенной в приложении Г [22];
- в БелНИИТ «Транстехника» – по формам согласно приложениям Д–Ж [22].

Ежеквартально территориальные автомобильные перевозчики проводят **анализ ДТП за период с начала года**, результаты которого представляют к 12-му числу месяца, следующего за отчетным кварталом, в БелНИИТ «Транстехника». БелНИИТ «Транстехника» ежеквартально к 20-му числу месяца, следующего за отчетным кварталом, проводит анализ ДТП за период с начала года, который вместе с предложениями по проведению профилактической работы по обеспечению безопасности движения представляет в Минтранс, а их копию – в Транспортную инспекцию.

Для получения достоверной информации по безопасности движения у автомобильных перевозчиков функционирует четко действующая **система учета и отчетности**, которая базируется на систематическом ведении следующей первичной **д о к у м е н т а ц и и**:

- журнал учета ДТП (см. приложение Б);
- журнал учета нарушений ПДД (приложение И);
- личные карточки водителей с информацией по учету нарушений ПДД и участия в ДТП (приложение К);
- отчеты о ДТП.

Журнал учета ДТП заполняется на основании данных из ГАИ, а также информации, полученной представителем автопредприятия, выезжавшим на место ДТП. Журнал должен быть пронумерован, прошнурован, скреплен печатью и подлежит хранению в течение трех лет с момента последней записи. Не реже одного раза в месяц проводится сверка сведений в журнале с записями ГАИ. Ответственность за полноту учета и правильность сведений о ДТП несет руководитель автопредприятия.

Журнал учета нарушений ПДД заполняется по результатам проверки диспетчером службы эксплуатации путевых листов, удостоверений на право управления, талонов к ним после возвращения водителей с линии. Нарушения ПДД, подлежащие учету в автопредприятиях, складываются из нарушений, выявленных работниками самих автопредприятий, линейными контролерами, общественными автоинспекторами, а также сотрудниками ГАИ. Журнал учета нарушений ПДД также должен быть пронумерован, прошнурован, скреплен печатью и должен храниться год с момента последней записи. Сведения о нарушениях водителей ПДД ежемесячно должны сверяться с данными ГАИ.

Для получения оперативной информации об уровне транспортной дисциплины водителей на автопредприятиях ведутся *личные карточки учета нарушений ПДД и участия в ДТП*. Такие карточки заполняются на каждого водителя после прохождения им вводного инструктажа по безопасности движения при приеме на работу. В них заносятся все нарушения ПДД и ДТП, допущенные водителем. Кроме того, в карточке указываются подробные сведения о водителе, характеризующие его квалификацию и прохождение им медицинского переосвидетельствования. Карточки ведутся и хранятся в службе безопасности движения (БД).

2.2 Анализ причин дорожно-транспортных происшествий

Анализ причин ДТП и нарушений ПДД проводится в автопредприятиях с целью выявления условий, способствовавших возникновению происшествий и разработке мероприятий, направленных на их предотвращение в будущем. Анализ осуществляют работники службы безопасности дорожного движения перевозчика ежемесячно в разрезе категорий и видов ДТП, стажа работы и возраста водителей, времени и места совершения ДТП и по другим показателям, которые необходимо проанализировать для предупреждения ДТП.

Анализируя ДТП, необходимо оценивать факты нарушений установленных норм и правил с точки зрения наличия недостатков в работе различных служб предприятия или отдельных должностных лиц.

Анализ ДТП подразделяется на количественный, качественный, топографический и очаговый.

Количественный анализ проводят по происшествиям, совершенным за определенный период времени (месяц, квартал, год) в сравнении с аналогичным периодом предыдущих лет. Этот вид анализа позволяет выявить тенденции в динамике количества происшествий. Результаты количественного анализа ДТП представляются в виде графиков и таблиц. Так, могут быть составлены графики и таблицы, характеризующие:

- общее количество ДТП и число пострадавших в них;
- распределение ДТП: по видам; типам транспортных средств; месту совершения; времени суток, днем недели, месяцам года; квалификации и стажу водителей; отдельным подразделениям автопредприятия и т.д.

Кроме анализа абсолютных показателей, большое значение имеет анализ различных **удельных показателей аварийности**, среди которых наибольшее распространение получили следующие: количество ДТП, погибших или раненых, отнесенное на 1000 автомобилей, 100 водителей и т.п. Оперирование удельными показателями позволяет сравнивать аварийность между отдельными подразделениями автопредприятия или различными автопредприятиями.

Одним из широко используемых удельных показателей является количество ДТП на 1 млн км пробега автомобилей:

$$K_{уд} = N_{дтп} \cdot 10^6 / \sum L, \quad (2.1)$$

где $N_{дтп}$ – общее количество ДТП за рассматриваемый период;

$\sum L$ – суммарный пробег автомобилей (автопредприятия или его подразделения).

Важным показателем, используемым при количественном анализе, является коэффициент тяжести последствий ДТП, который рассчитывается по формуле

$$K_t = N_n / N_p, \quad (2.2)$$

где N_n – число погибших в ДТП за определенный период времени;

N_p – число раненых в ДТП за тот же период времени.

Численное значение K_t выражается в виде дроби, числитель которой равен 1. Знаменатель дроби показывает число раненых, приходящихся на одного погибшего в ДТП за определенное время. Чем меньше K_t , тем меньше тяжесть ДТП.

Часто используется такой показатель, как коэффициент виновности:

$$K_v = N_{дтп}^в / N_{дтп}, \quad (2.3)$$

где $N_{дтп}^в$ – количество ДТП по вине водителей данного автопредприятия;

$N_{дтп}$ – общее количество ДТП с участием автомобилей данного автопредприятия за тот же период времени.

Примеры количественного анализа ДТП представлены на рисунке 2.1.

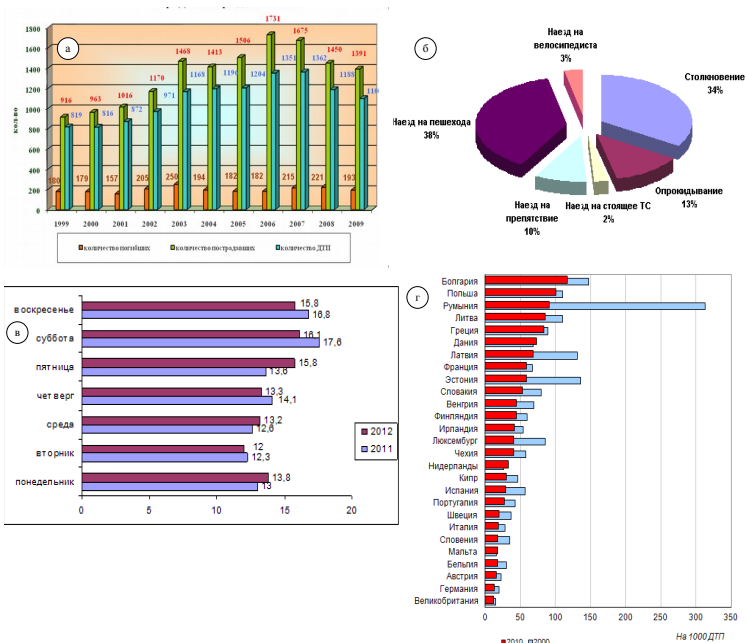


Рисунок 2.1 – Примеры количественного анализа ДТП:

а – изменение числа ДТП, погибших и раненых по годам; *б* – распределение ДТП по видам; *в* – распределение ДТП по дням недели; *г* – число погибших на 1000 ДТП

Качественный анализ ДТП заключается в выявлении конкретных причин ДТП, совершенных по вине водителей, пешеходов, из-за технических неисправностей, из-за дорожных условий (рисунок 2.2). После обобщения и анализа материалов ДТП разрабатываются конкретные мероприятия по устранению причин, способствовавших возникновению ДТП.

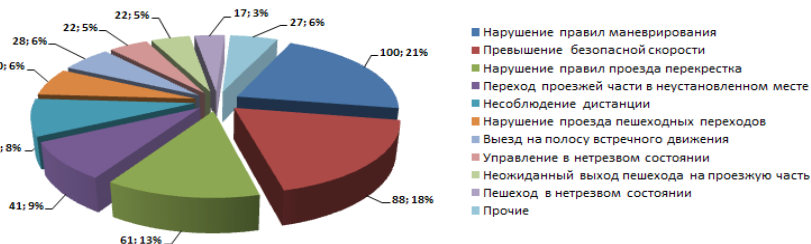


Рисунок 2.2 – Пример качественного анализа ДТП

Топографический анализ ДТП применяется для выявления очагов концентрации происшествий на улицах городов, автомобильных дорогах и для соответствующего информирования водителей. Этот вид анализа заключается в привязке мест совершения ДТП к карте местности. Для проведения топографического анализа обычного изготавливают карту ДТП, линейный график или масштабную схему. Карта ДТП (рисунок 2.3) представляет собой обычную карту местности (города, района и т.д.), на которую с помощью условных значков наносятся сведения о происшествиях. Недостатком карты является ее громоздкость. В то же время такая карта позволяет создать общую картину об очагах аварийности в отдельных районах или на автомобильных дорогах, где требуется сосредоточить усилия по обеспечению безопасности движения. **Линейный график ДТП** составляют для отдельной магистрали или ее участка. При этом масштаб графика может быть более крупным, чем на карте, а привязка к месту происшествия более точной. Наконец, для анализа ДТП, совершенных на пересечениях крупных магистралей, городских площадях, отдельных небольших участках дорог или улиц, можно использовать масштабные схемы, или ситуационные планы. Масштабная схема является фактическим развитием схемы ДТП, составляемой при служебном расследовании.

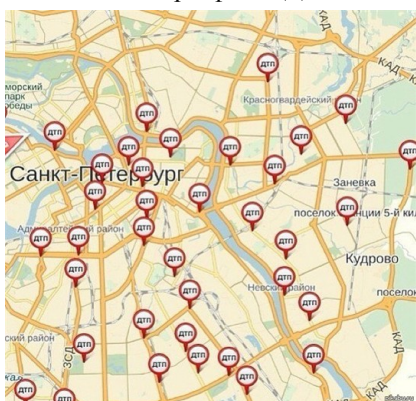
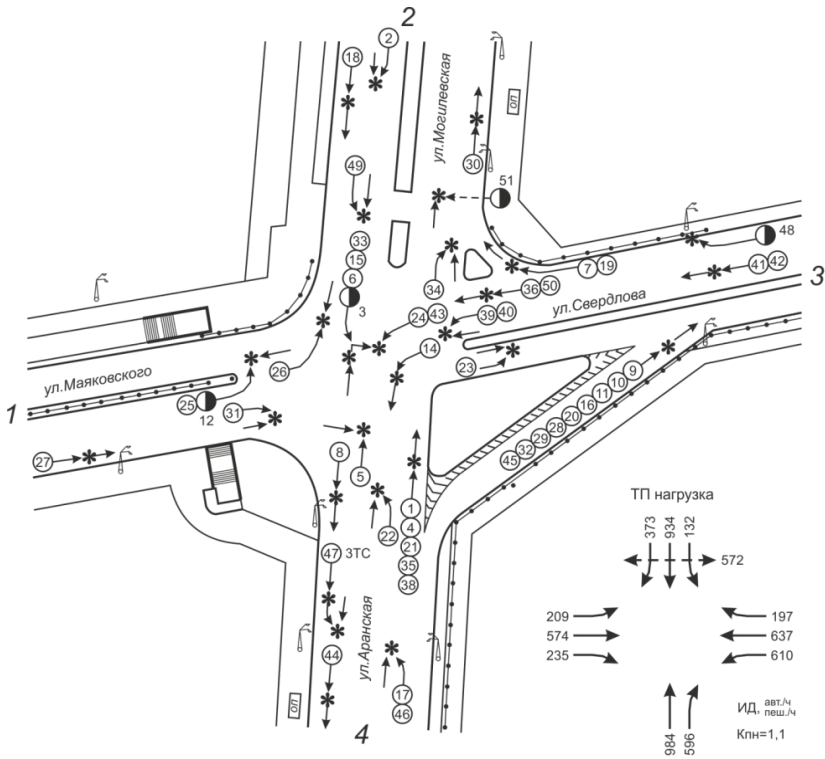


Рисунок 2.3 – Пример карты ДТП

Очаговый анализ является разновидностью топографического и заключается в нанесении возможно большего количества информации об аварийности на масштабной схеме с последующим исследованием этой информации (рисунок 2.4).



Спецификация аварий

N п.п.	Дата	Время суток	N п.п.	Дата	Время суток	N п.п.	Дата	Время суток	N п.п.	Дата	Время суток
1	05.01.2007	17.10	14	28.05.2007	12.45	27	13.07.2007	08.50	40	06.10.2007	15.50
2	21.02.2007	08.45	15	22.05.2007	23.05	28	31.07.2007	14.40	41	05.10.2007	08.30
3	01.02.2007	21.10	16	22.05.2007	08.45	29	26.07.2007	14.50	42	02.10.2007	13.30
4	07.03.2007	22.40	17	12.06.2007	17.50	30	20.07.2007	17.40	43	31.10.2007	17.00
5	03.03.2007	19.00	18	07.06.2007	16.10	31	19.07.2007	17.40	44	26.10.2007	16.20
6	03.03.2007	22.45	19	04.06.2007	12.00	32	18.07.2007	17.30	45	16.10.2007	08.45
7	30.03.2007	17.30	20	27.06.2007	08.00	33	28.08.2007	07.30	46	15.11.2007	11.30
8	11.04.2007	21.15	21	26.06.2007	20.40	34	22.08.2007	08.00	47	05.11.2007	16.35
9	09.04.2007	08.30	22	25.06.2007	19.30	35	18.08.2007	21.35	48	02.12.2007	02.00
10	02.04.2007	15.00	23	23.06.2007	08.00	36	10.09.2007	20.30	49	14.12.2007	17.40
11	21.04.2007	12.45	24	22.06.2007	14.00	37	07.09.2007	11.50	50	12.12.2007	18.28
12	07.06.2007	10.05	25	16.06.2007	12.30	38	19.09.2007	08.40	51	12.12.2007	19.35
13	08.05.2007	16.00	26	15.07.2007	01.00	39	11.10.2007	12.20			

Рисунок 2.4 – Пример очагового анализа ДТП

На рисунке 2.4 звездочкой отмечено ориентировочное место аварии, стрелками – траектории движения конфликтующих участников, при этом сплошной стрелкой – предполагаемая траектория движения транспортных

средств, а пунктирной – пешеходов. В конце стрелки, принадлежащей, предположительно, виновному участнику, проставлен кружок, в котором указан номер аварии по спецификации. Кружок одновременно указывает и тяжесть последствий аварии: полностью заштрихован (залит) или окрашен в красный цвет – смертельный исход; наполовину заштрихован (залит) или окрашен в синий цвет – ранение; не заштрихован – материальный ущерб.

Если в аварии пострадало более одного человека, то кружок делается большего размера, и над ним указывается число пострадавших, при этом число погибших выделяется большей по размеру и более жирной цифрой. При повторяющихся однотипных (или типовых) авариях к уже нанесенному кружку сзади по ходу движения добавлен следующий кружок. Если в аварии участвовало более двух транспортных средств или более одного пешехода, то над кружком ставятся соответствующие индексы, например, «ЗТС» (три транспортных средства) или «2ПШ» (два пешехода).

В последнее время в европейских странах, США, Австралии разработаны компьютерные геоинформационные системы, предназначенные для автоматизации учета и анализа информации о ДТП. Одним из таких программных продуктов является программа Sfinger (рисунки 2.5–2.7). Она позволяет визуализировать укрупненные карты дислокации ДТП (см. рисунок 2.5).



Рисунок 2.5 – Укрупненная карта о местах ДТП в программе Sfinger

При уменьшении масштаба карты программа отображает очаги ДТП с общей описательной информацией о них. На рисунке 2.6 приведен

фрагмент рабочего окна программы Sfinger, на котором на географической карте отображены очаги аварийности и основная информация о них: количество ДТП в очаге, число погибших и раненых, общая величина ущерба. Дальнейшее уменьшение масштаба позволяет конкретизировать участок географической карты, вплоть до дорожных знаков, разметки и т.д. (см. рисунок 2.7).

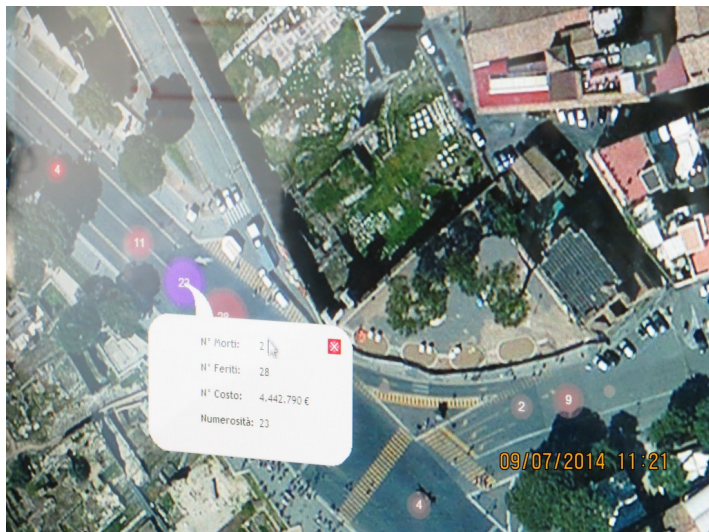


Рисунок 2.6 – Вид окна программы Sfinger при уменьшении масштаба

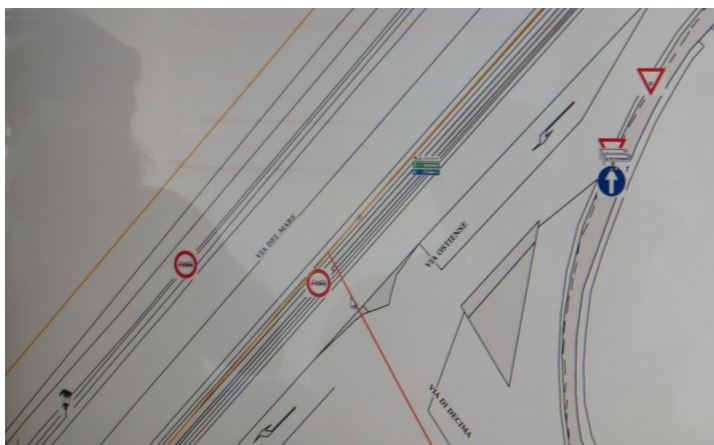


Рисунок 2.7 – Вид окна программы Sfinger при малом масштабе

2.3 Служебное расследование ДТП

В соответствии с постановлениями [7] и [8], служебное расследование ДТП проводится согласно рекомендациям, приведенным в приказе Минтранса [15]. Расследование осуществляют работники службы безопасности дорожного движения перевозчика в течение 5 суток со дня его совершения, и его цель – установить обстоятельства, причины и условия происшествия, а также выработать профилактические меры по недопущению подобных случаев с участием транспортных средств перевозчика.

Служебное расследование – комплекс организационно-технических и иных мероприятий, направленных на выявление обстоятельств, причин и последствий ДТП, выявления недостатков в работе перевозчика по предупреждению аварийности, а также лиц, виновных в совершении ДТП. Оно проводится по ДТП с участием водителей перевозчика независимо от их вины:

- при наличии пострадавших или материального ущерба в крупном размере (свыше 500 базовых величин);
- ДТП, совершенном водителем перевозчика, находившимся в состоянии алкогольного опьянения;
- ДТП по причине технической неисправности автомобильного транспортного средства перевозчика.

Если представители перевозчика прибыли на место происшествия раньше работников ГАИ, то они должны организовать доврачебную медицинскую помощь пострадавшим, а в случае, не терпящим отлагательства, организовать доставку их в ближайшее медицинское учреждение. Представитель перевозчика, производящий служебное расследование, должен с разрешения работников органов, производящих дознание или следствие, осмотреть место происшествия, автомобильные транспортные средства и установить следующие данные:

- дату и точное время происшествия;
- место происшествия (наименование улицы, района, категорию и километр дороги);
- принадлежность и наименование организации, эксплуатирующей дорогу, когда происшествие связано с неудовлетворительными дорожными условиями;
- тип, марку, модель и регистрационный (номерной) знак и принадлежность транспортного(ых) средства(в), участвовавшего(их) в ДТП;
- сведения об участниках ДТП;
- сведения о водителе перевозчика [фамилия, имя, отчество, возраст, класс, дата присвоения квалификации, наименование предприятия, стаж работы (общий, у данного перевозчика и на данной марке транспортного

средства, количество часов, отработанных до ДТП), время межсменного отдыха, дата последнего выходного дня, физическое состояние (алкогольное опьянение, утомленность), работником какого подразделения является];

– сведения о других участниках ДТП (фамилия, имя, отчество, место работы, адрес);

– при гибели или получении травмы другими участниками ДТП: водителями, пешеходами, пассажирами [фамилия, имя, отчество, возраст, адрес, последствия ДТП: погиб, ранен (диагноз, в какое лечебное учреждение доставлен)];

– сведения об очевидцах ДТП (фамилия, имя, отчество, адрес, контактный телефон);

– сотрудниками какого органа внутренних дел оформлено ДТП, их должность, Ф.И.О.;

– техническое состояние транспортного средства;

– характер и степень повреждения транспортного средства и перевозимого груза;

– цель поездки;

– вид перевозок (международные, междугородные, городские, пригородные);

– использование транспортного средства по назначению;

– вид ДТП (столкновение, опрокидывание, наезд на препятствие и т.п.);

– погодные условия (дождь, снег, туман и т.д.);

– освещенность дороги в месте ДТП (темное, светлое время суток, сумерки);

– дорожные условия (вид покрытия, состояние проезжей части, подъем, кривая, наличие дорожных знаков и других средств организации и регулирования дорожного движения);

– зафиксировать (использовать фото- и видеотехнику) общий вид места происшествия, положения транспортных средств, участвующих в происшествии, следы торможения транспортного средства и принадлежность их именно к данному транспортному средству, место осыпавшейся грязи, стекла и т.д. при ударе, его форму, размеры, место наезда на пешехода, а также другие обстоятельства и предметы, которые могли повлиять на возникновение происшествия;

– ознакомиться с документами, в частности: с водительским удостоверением, свидетельством о государственной регистрации транспортного средства, [сертификатом о прохождении государственного технического осмотра](#), документом, подтверждающим заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, разрешением органа связи на использование средств радио- и спутниковой связи при их наличии на транспортном

средстве, путевым листом, товарно-транспортными документами на перевозимый груз или билетно-учетным листом;

- оценить действия водителя и их соответствие требованиям Правил дорожного движения;

- выявить конкретные нарушения Правил дорожного движения, повлекшие ДТП;

- оценить возможное влияние дорожных условий на возникновение происшествия.

После оформления ДТП необходимо получить справку у сотрудника ГАИ по факту ДТП установленного образца (приложение Л).

Лица, проводящие служебное расследование, должны установить, какие нарушения требований правил, инструкций, приказов способствовали возникновению происшествия и конкретные нарушения каждого из должностных лиц (если таковые имеются), а также установить связь между причинами возникновения ДТП и недостатками в работе перевозчика по профилактике аварийности. Для этого необходимо проверить:

- соблюдение требований нормативных правовых и технических актов, касающихся обеспечения безопасной перевозки пассажиров и грузов;

- соблюдение режима труда и отдыха водителя данного транспортного средства в предшествовавший происшествию период;

- наличие у водителя других случаев ДТП, нарушений трудовой и транспортной дисциплины и взысканий;

- организацию обучения водителей перевозчика по повышению их профессионального мастерства;

- организацию в предприятии обследования дорожных условий на маршрутах перевозок пассажиров и грузов и меры по устранению выявленных недостатков;

- порядок проверки технического состояния транспортного средства перед выездом в рейс, время проведения его последнего технического обслуживания, наличие выявленных дефектов, заявок на их устранение;

- работу квалификационной комиссии по присвоению класса водителям;

- соблюдение порядка допуска водителя к самостоятельной работе.

Перевозчик в трехдневный срок после проведения служебного расследования ДТП рассматривает и анализирует причины и обстоятельства, способствующие его возникновению. Причины и обстоятельства происшествия, результаты их рассмотрения и анализа, а также принимаемые меры доводятся до всех водителей перевозчика и вышестоящей организации. Ответственность за организацию и проведение служебного расследования ДТП возлагается на руководителя перевозчика.

2.4 Порядок составления акта служебного расследования ДТП

После изучения обстоятельств ДТП, в которых имеются пострадавшие или нанесен значительный материальный ущерб, должностные лица составляют акт служебного расследования ДТП (приложение М), в котором необходимо отразить:

1 Состав комиссии, проводившей служебное расследование.

2 Подробные данные о ДТП, условиях его возникновения и последствия в соответствии с формой «Донесения о ДТП».

3 Непосредственные причины и сопутствующие факторы, способствовавшие возникновению ДТП.

4 При нарушении водителем ПДД, инструкций и приказов в акте – результаты проверки комиссией данных о прохождении водителем обучения, инструктажей и проверок знаний ПДД с указанием дат и фиксаций в соответствующих документах.

5 При нарушении режима труда и отдыха, выполнение правил перевозок – результаты проверок комиссией соответствующих инструкций и приказов.

6 При обнаружении технической неисправности транспортного средства – результат проверки выполнения планового и заявочного технического обслуживания и контроля технического состояния при выпуске на линию.

7 В заключительной части акта – подробный перечень всех нарушений ПДД, правил технической эксплуатации транспортных средств, должностных инструкций с указанием, вследствие каких нарушений возникло происшествие, и какие лица способствовали его возникновению: указываются конкретные нарушители и делаются выводы.

Акт подписывается всеми членами комиссии, проводившей служебное расследование. При необходимости к акту прилагаются следующие копии документов (см. приложение М):

– протокол осмотра места ДТП;

– протокол осмотра и проверки технического состояния транспортных средств;

– схема ДТП;

– акт медицинского освидетельствования для установления алкогольного опьянения водителя;

– объяснения работников автопредприятия, в результате нарушений которыми правил, инструкций и приказов произошло ДТП;

– листок учета технического обслуживания и ремонта автомобиля.

3 СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

3.1 Роль и задачи службы безопасности движения

Обязанности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по обеспечению безопасности дорожного движения сформулированы в ст. 34 Закона РБ «О дорожном движении» [3]. Так, в указанном документе сказано, что юридические лица и индивидуальные предприниматели, эксплуатирующие транспортные средства, самоходные машины, обязаны:

- осуществлять контроль за соответствием технического состояния и конструкции принадлежащих им транспортных средств, самоходных машин требованиям технических нормативных правовых актов и недопущением транспортных средств, самоходных машин с нарушением установленных требований к участию в дорожном движении;

- организовывать проведение предрейсовых и иных медицинских обследований водителей механических транспортных средств, самоходных машин;

- проводить анализ причин и условий, способствующих нарушению Правил дорожного движения и (или) совершению дорожно-транспортных происшествий с участием принадлежащих им транспортных средств, самоходных машин, и принимать своевременные меры по их устранению;

- разрабатывать и осуществлять мероприятия, направленные на уменьшение вредного воздействия принадлежащих им транспортных средств, самоходных машин на окружающую среду и сохранность дорог;

- соблюдать режим труда и отдыха водителей механических транспортных средств, самоходных машин, установленный в соответствии с законодательством Республики Беларусь;

- обеспечивать повышение квалификации водителей механических транспортных средств, самоходных машин в порядке и сроки, установленные законодательством Республики Беларусь;

- обеспечивать хранение принадлежащих им транспортных средств и самоходных машин вне пределов дорог (за исключением дорог общего пользования);

- организовывать перед допуском к работе проведение стажировки водителей, принятых на работу и имеющих перерыв в выполнении указанных работ более одного года, водителей, переведенных на другую марку (модель) автомобиля, а также водителей маршрутных транспортных средств при переводе на другой маршрут.

Требования к перевозчикам по обеспечению безопасной перевозки пассажиров (в том числе и перевозки групп детей автобусами) установлены постановлением [8], грузов – постановлением [7], опасных грузов – приказом [23].

Автомобильный перевозчик для обеспечения безопасного выполнения автомобильных перевозок обязан:

- организовать работу по недопущению нарушения требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения (БДД), требований безопасной автомобильной перевозки;

- иметь службу БД или назначить на должность, связанную с обеспечением безопасных автомобильных перевозок, ответственное лицо со специальной подготовкой;

- установить постоянный контроль за выполнением должностными лицами и работниками возложенных на них обязанностей по обеспечению безопасного выполнения автомобильных перевозок;

- обеспечить: постоянный контроль за соблюдением установленного режима труда и отдыха водителей; соответствие транспортных средств виду автомобильной перевозки; соответствие технического состояния транспортных средств требованиям БДД;

- организовать проведение служебного расследования, учета и анализа дорожно-транспортных происшествий, в которых участвовали транспортные средства автомобильного перевозчика, а также выяснить причины, способствующие их возникновению;

- обеспечить учет данных о квалификации водителей, их стаже работы на определенных типах транспортных средств, сроках прохождения медицинского освидетельствования, об участии в ДТП, допущенных нарушениях нормативных правовых актов;

- ежегодно планировать и проводить мероприятия, направленные на соблюдение ПДД и требований обеспечения безопасного выполнения автомобильных перевозок;

- оперативно доводить до водителей сведения о причинах и обстоятельствах известных ему ДТП;

- проводить комплекс мероприятий, направленных на повышение профессионального мастерства водителей;

- организовать проведение предрейсовых и иных медицинских обследований водителей транспортных средств;

- контролировать сроки прохождения водителями обязательного периодического медицинского обследования;

- контролировать пригодность дорожных условий для осуществления

автомобильных перевозок и принимать меры по приостановлению и (или) изменению маршрута автомобильных перевозок в случае несоответствия дорожных условий установленным требованиям;

- организовывать повышение квалификации своих работников по вопросам обеспечения БДД и автомобильных перевозок пассажиров, а также соблюдения правил охраны труда при этих перевозках;

- организовывать и контролировать работу водителей, проводить их стажировку;

- организовать и оснастить учебно-наглядными материалами, плакатами, тренажерами помещение или место для проведения учебной и профилактической работы по предупреждению ДТП;

- проводить инструктажи водителей по БДД (вводный, предрейсовый, сезонный, специальный) и проверку навыков практического вождения транспортных средств.

Для организации работы по обеспечению безопасного выполнения автомобильных перевозок грузов автомобильный перевозчик должен иметь службу БД или соответствующего специалиста, на которого возложены эти функции. Перечень функций, возложенных на службу БД, формулируется автомобильным перевозчиком в положении о службе БД, а также в должностных инструкциях работников данной службы. Примерное содержание такого положения приведено в приложении Н, а инструкции – в приложении П [15]. Служба БД выполняет возложенные на нее функции во взаимодействии с другими службами перевозчика, органами ГАИ, дорожными и иными организациями, деятельность которых связана с обеспечением БДД. Работники службы БД назначаются и освобождаются от должности руководителем перевозчика. Служба БД в своей деятельности руководствуется законодательством Республики Беларусь, регламентирующим безопасность дорожного движения.

Работник службы БД перевозчика должен соответствовать квалификационным требованиям, приведенным в Едином квалификационном справочнике должностей служащих (приложение Р), и проходить повышение квалификации один раз в пять лет. Повышение квалификации осуществляется по программе повышения квалификации работников, организующих работу по БДД, утвержденной приказом Минтранса [24].

3.2 Структура и численность службы безопасности движения

Для обеспечения безопасного выполнения перевозок пассажиров и грузов, а также для проведения работы по профилактике ДТП у

перевозчиков создается служба БД или назначается на должность, связанную с обеспечением безопасности перевозок пассажиров и грузов, ответственное лицо со специальной подготовкой, которая подчиняется непосредственно руководителю перевозчика.

Требования к структуре и численности службы БД перевозчика содержатся в приказе Минтранса [15]. Так, установлено, что численность работников службы БД у перевозчика зависит от количества водителей, объема выполняемой транспортной работы и ее специфики и определяется самим перевозчиком. В то же время в службе БД перевозчика рекомендуется иметь 1 штатную единицу при количестве водителей не более 50 человек и дополнительно по 1 штатной единице на каждые 100 водителей (при этом возможно совмещение с другими обязанностями). Кроме того, при организации перевозок пассажиров служба БД перевозчика может быть увеличена на 1 штатную единицу.

3.3 Виды работ, выполняемых сотрудниками службы безопасности движения

Все работы, выполняемые сотрудниками службы БД, можно условно разделить на три вида: методическую, практическую и организационную.

Методическая работа заключается в разработке и совершенствовании рекомендаций, ведомственных нормативных документов, среди которых можно выделить:

- методические рекомендации по планированию и организации работы службы БД;
- рекомендации по организации работы и оборудованию кабинета БД;
- инструкции по проведению предрейсовых и послерейсовых обследований водителей;
- должностные инструкции сотрудников службы БД;
- рекомендации по организации взаимодействия с другими подразделениями и службами автопредприятия по предупреждению аварийности.

Сотрудники службы БД, относящиеся к более высокому уровню управления, должны оказывать методическую помощь службам БД подведомственных автопредприятий, а также осуществлять руководство и контроль за их деятельностью.

Практическая работа заключается в осуществлении систематического учета и анализа ДТП и нарушений ПДД, участии в проведении служебных расследований ДТП и фактов нетрезвого состояния водителей, контроля работы их на линии. Сотрудники службы БД обязаны регулярно проводить работу по выявлению причин нарушения установленных норм и правил по

предупреждению аварийности, готовить соответствующие материалы по этим вопросам.

Организационная работа, выполняемая сотрудниками службы БД, заключается в организации и проведении семинаров, конкурсов, конференций и других мероприятий по тематике, связанной с предотвращением ДТП, организацией внедрения результатов научных исследований по безопасности движения в практику работы автопредприятий. Важным направлением работы является организация деятельности кабинета БД.

Службой безопасности дорожного движения перевозчика разрабатываются годовые планы работы по обеспечению безопасности дорожного движения, которыми они руководствуются в своей деятельности. Примерная форма такого плана приведена в приложении С.

3.4 Права сотрудников службы безопасности движения

Права руководителя службы БД формулируются автомобильным перевозчиком в положении о службе БД (см. приложение Н), а сотрудников – в должностной инструкции (см. приложение П).

Руководитель службы БД имеет право:

- проводить проверку работы структурных подразделений, задействованных в обеспечении БДД, и давать руководителям структурных подразделений обязательные для исполнения поручения, касающиеся обеспечения БДД;

- вносить руководителю перевозчика предложения по устранению выявленных нарушений;

- требовать от руководителей структурных подразделений, задействованных в обеспечении БДД, предоставления необходимой информации или объяснения причин невыполнения требований нормативных правовых актов или технических нормативных правовых актов в области обеспечения БДД;

- запрещать выпуск на линию транспортных средств или возвращать их с линии при обнаружении технических неисправностей, угрожающих БДД;

- проверять наличие у водителей документов, предусмотренных Правилами дорожного движения и другими нормативными правовыми актами;

- отстранять в установленном порядке от работы водителей, состояние здоровья или действия которых угрожают БДД;

- вносить предложения руководству о поощрении работников за проводимую работу по обеспечению БДД или о привлечении к дисциплинарной ответственности работников, не соблюдающих требования и правила по обеспечению БДД.

Для реализации задач, возложенных на службу БД, сотрудникам этих служб предоставлены определенные права:

- знакомиться с проектами решений руководства в части обеспечения БДД;
- вносить на рассмотрение руководства автомобильного перевозчика предложения по совершенствованию работы в области БДД;
- сообщать руководителю обо всех выявленных недостатках в работе автомобильного перевозчика в области безопасности дорожного движения и вносить предложения по их устранению;
- осуществлять взаимодействие с руководителями всех структурных подразделений автомобильного перевозчика, получать информацию и документы, необходимые для исполнения должностных обязанностей;
- требовать от руководства автомобильного перевозчика оказания содействия в исполнении своих прав.

3.5 Планирование работы по предупреждению аварийности

Планирование такой работы позволяет решить комплекс задач, связанных с профилактикой возникновения причин, способствующих совершению ДТП, обеспечить дифференцированный подход к реализации намеченных предупредительных мероприятий.

План работы автомобильного перевозчика по предупреждению ДТП (см. приложение С) представляет собой документ, содержащий перечень заданий, реализация которых должна обеспечить предотвращение ДТП. Эти задания должны касаться не только работников службы БД, но и всех других служб автопредприятия, от деятельности которых может зависеть возможность совершения ДТП. При составлении плана необходимо учитывать положения действующих приказов, указаний и инструкций вышестоящих организаций в области безопасности движения. В план, как правило, включают следующие мероприятия:

- проведение анализа ДТП;
- осуществление контроля за деятельностью служб перевозчика;
- сверка сведений о ДТП и нарушениях ПДД с ГАИ;
- проведение инструктажей водителей и т.д.

План мероприятий по предупреждению ДТП должен быть утвержден руководителем автомобильного перевозчика. По мере выполнения отдельных пунктов плана и по окончании календарного срока плана по каждой его позиции должна быть сделана отметка о выполнении, оформленная руководителем и сотрудником службы БД. Контроль за выполнением плана осуществляет руководитель предприятия.

3.6 Взаимодействие службы безопасности движения

с Государственной автомобильной инспекцией

Под взаимодействием при обеспечении БДД следует понимать совместную, скоординированную деятельность различных служб, организаций и предприятий по предупреждению ДТП. Особую специфику на организацию взаимодействия в сфере обеспечения безопасности движения накладывает тот факт, что подразделения ГАИ наделены правами надведомственного контроля и поэтому обладают соответствующими юридическими полномочиями по отношению к другим участникам взаимодействия. Взаимодействие служб БД с подразделениями ГАИ осуществляется с целью повышения эффективности проводимых мероприятий по предупреждению ДТП, снижению тяжести их последствий, а также укрепления дисциплины среди водителей. Среди основных **направлений организации взаимодействия** можно выделить:

- планирование совместных мероприятий по вопросам обеспечения БДД;
- обмен информацией по вопросам, связанным с БДД;
- проведение работ по управлению дисциплиной среди водителей;
- осуществление мероприятий по повышению эффективности работы автопредприятий по предупреждению ДТП;
- проведение массовых мероприятий, связанных с повышением БДД;
- осуществление контроля за подготовкой водителей;
- совместное оформление следов на месте ДТП.

Взаимодействие должно быть основано на общности многих задач, стоящих перед этими службами, оказании взаимной помощи в выполнении возложенных на них задач, соблюдении законности. Взаимодействие организуют руководители и сотрудники подразделений служб БД и соответствующие руководители и сотрудники подразделений Госавтоинспекции. Именно в этих подразделениях сосредоточена информация, представляющая наибольший интерес для работников служб БД автопредприятий.

На подразделения ГАИ и службы БД возложена задача обобщения наиболее эффективных форм и методов взаимодействия, организации их распространения путем издания информационных бюллетеней, брошюр, проведения различных семинаров и т.п. Подразделения ГАИ должны информировать работников служб БД обо всех случаях участия подведомственных транспортных средств в ДТП. В свою очередь сотрудники служб БД должны предоставлять в подразделения ГАИ информацию о размере материального ущерба от ДТП, а также информировать обо всех фактах неисправностей улично-дорожной сети, обнаруженных водителями во время работы на линии. Работники служб БД

должны разрабатывать совместно с сотрудниками Госавтоинспекции **мероприятия по обеспечению БДД**. К таким мероприятиям относятся:

- подготовка материалов по отдельным вопросам, заслуживающим совместного обсуждения;

- выпуск брошюр, наглядных пособий, плакатов, памяток и других информационных материалов, пропагандирующих среди водителей необходимость соблюдения требований обеспечения БДД;

- осуществление контроля за соблюдением необходимых требований по обеспечению БДД при массовых перевозках людей и особенно детей.

Одним из важных мероприятий, повышающих эффективность деятельности автомобильного перевозчика по предупреждению аварийности, является проведение совместных обследований предприятий в части, касающейся обеспечения БДД. При проведении обследований особое внимание следует уделять таким вопросам, как состояние учета и анализа данных об аварийности, состояние работы по стажировке и повышению квалификации водителей, качество предрейсовых медобследований и др.

Подразделениями Госавтоинспекции с широким привлечением работников служб БД организуется проведение различных массово-пропагандистских мероприятий (смотров, конкурсов, рейдов и т.п.). Такие мероприятия должны получать широкую огласку по радио, телевидению, в местной печати. Во время проведения этой компании необходимо освещать цели и задачи данного мероприятия, его роль и значение в решении проблемы снижения уровня аварийности, предотвращения новых ДТП.

3.7 Организация обследования условий движения на автомобильных дорогах

Среди работ, проводимых сотрудниками службы БД, важное место занимают мероприятия по обследованию автомобильных дорог. Такие обследования позволяют выявить опасные участки дорог, где концентрируются различные виды ДТП и создаются препятствия для обеспечения необходимой пропускной способности дорог. Требования к дороге по условиям обеспечения БДД приведены в СТБ 1291–2007 [30]. Основным видом этой работы является ежегодный весенний осмотр дорог. В этот период из-за обильного таяния снегов происходит переувлажнение грунтов земляного полотна и в связи с этим снижается характеристика несущей способности, что приводит к серьезным повреждениям автомобильных дорог. Снежные заносы приводят к значительному сужению проезжей части. Мокрое, заснеженное и обледенелое покрытие резко снижает коэффициент сцепления шин с дорогой.

Обследование должна проводить комиссия, в которую от автомобильного перевозчика входят представители службы перевозок и

службы БД. Руководит комиссией представитель подразделения Госавтоинспекции, а в ее состав входят также представители дорожно-эксплуатационной или коммунальной организации. В состав комиссии должен обязательно быть включен дорожный мастер, обслуживающий данный участок обследуемой автодороги. Перед началом работы комиссии необходимо подготовить все исходные материалы, которые могут быть востребованы в процессе обследования: план и профиль дороги; данные по интенсивности движения за последние два года; ведомость или линейный график распределения ДТП по их видам за последние два года (или журнал учета ДТП); схема дислокации дорожных знаков, указателей, светофоров, разметки проезжей части; наличие постов ГАИ, остановок общественного транспорта, автостанций, пунктов оказания технической помощи; существующие схемы организации дорожного движения на сложных пересечениях; план работ дорожно-эксплуатационного участка на текущий год и др.

Руководители службы БД автопредприятия при подготовке к обследованию дорог должны также провести определенную подготовительную работу, в том числе анкетирование водителей об условиях движения на обследуемом участке дороги. Кроме этого, нужно обобщить материалы, накопленные в журнале регистрации выявленных дефектов и нарушений в содержании и уходе за улицами и дорогами.

Намеченная для обследования дорога или ее участок осматривается комиссией на всем ее протяжении. Для этого члены комиссии выезжают на дорогу на автомобиле и в процессе движения со скоростью 15–20 км/ч тщательно осматривают дорогу в обоих направлениях. Особое внимание при этом обращают на участки, где концентрируются ДТП. В ходе осмотра ведут записи, отмечают выявленные недостатки и определяют мероприятия по их устранению. В необходимых случаях выполняют инструментальные замеры характеристик обследуемой дороги и дорожного движения, а также фотографируют отдельные участки.

После завершения обследования составляется акт обследования (приложение Т) и справка о состоянии безопасности и организации движения. Акт обследования должен быть проиллюстрирован фотоснимками обследованных участков и эскизами предлагаемых решений (предлагаемые схемы ОДД, дислокации дорожных знаков и т.д.). Участие специалиста службы БД в работе комиссии по обследованию автомобильных дорог позволяет ему в совершенстве изучить состояние дорог, по которым осуществляются перевозки, и проводить эффективные инструктажи водительского состава.

3.8 Паспортизация маршрутов перевозок

Важным участком работы сотрудников службы БД пассажирских автопредприятий является паспортизация маршрутов перевозок. В этой работе наряду с представителями службы БД принимают участие сотрудники службы перевозок, которые обычно возглавляют эту работу.

Для паспортизации автобусных маршрутов (как действующих, так и вновь открываемых) сначала составляют **план-схему дороги**, по которой проходит маршрут. В местном подразделении дорожно-эксплуатационной организации снимают копию со схемы маршрута в плане и продольном профиле автомобильной дороги. Если в дорожно-эксплуатационном участке такой схемы не оказалось, то необходимо ее вычертить по паспортным данным дороги с учетом размеров всех элементов дороги, уклонов, радиусов закруглений и углов поворотов, материала дорожного покрытия и его состояния, дорожных знаков, разметки проезжей части, освещения, остановок общественного транспорта, наличия технических средств организации движения, примыкающих сооружений, населенных пунктов и др. По этой схеме предварительно рассчитывают допустимую, с точки зрения обеспечения безопасности движения, скорость автобусов на всех опасных участках маршрута. Здесь же записывают все те же вопросы, которые необходимо выяснить во время обследования маршрута. С план-схемой сотрудник службы БД должен выехать на маршрут и уточнить отдельные опасные участки дороги, для того чтобы подготовить обоснованные данные для последующей работы комиссии.

Особенно важна работа по паспортизации при обследовании вновь открываемых автобусных маршрутов. При этом **комиссия проверяет и уточняет следующие вопросы:**

- соответствует ли данный участок дороги назначению автобусного маршрута, а паспортные данные дороги – истинным ее параметрам;
- есть ли на маршруте опасные участки, ограждены ли они около водоемов, обрывов, крутых поворотов;
- какова обзорность в плане и за переломами продольного профиля дороги;
- наличие поворотов, примыканий и пересечений в одном уровне и их состояние;
- имеются ли на участке данного маршрута железнодорожные переезды, охраняемы ли они или нет;
- есть ли тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки в населенных пунктах, отделены ли они от проезжей части;
- какое на маршруте освещение и есть ли оно вообще;
- обустроена ли дорога на участке маршрута;
- какова длина маршрута и интенсивность движения на дороге;

– нет ли опасных обвалов, завалов, подмывания земляного полотна и др.

Оценивая состояние дорожных условий на маршруте, комиссия должна установить, какие конкретные технические мероприятия необходимо осуществить для обеспечения безопасности перевозок. Акт обследования должен быть представлен в дорожно-эксплуатационную организацию для принятия мер по улучшению состояния дороги. Уточненную схему маршрута с нанесенными на ней опасными участками целесообразно вывесить в диспетчерской или кабинете БД и проводить по ней инструктаж водителей.

После проведения паспортизации по вновь открываемому маршруту необходимо провести несколько контрольных рейсов для определения оптимальных скоростей движения. К этим контрольным рейсам следует привлекать наиболее опытных водителей.

Предусмотрена также паспортизация маршрутов, по которым осуществляются централизованные перевозки грузов. Организация и методика проведения обследования дорог при этом такие же, как и при обследовании автобусных маршрутов, но особое внимание следует уделять состоянию подъездных путей к местам погрузки и разгрузки автомобилей.

Необходимо отдельно отметить причины закрытия движения на маршрутах из-за неблагоприятных метеорологических условий:

- видимость в направлении движения менее 50 м;
- движение из-за скользкости покрытия можно осуществлять со скоростью менее 30 км/ч;
- скорость ветра более 35 м/с и нет возможности объезда опасных участков.

Открытие новых маршрутов перевозки пассажиров в регулярном сообщении, а также маршруты движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств и транспортных средств, перевозящих опасные грузы, согласовываются с ГАИ.

4 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ КАБИНЕТА БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

4.1 Назначение кабинета безопасности движения

Кабинеты БД создаются у автомобильных перевозчиков для проведения учебно- воспитательной и профилактической работы, направленной на снижение аварийности. На каждом автопредприятии, насчитывающем более 50 водителей, должны быть организованы кабинеты БД. Если в автопредприятии менее 50 водителей, то там должны быть оборудованы уголки по безопасности движения, которые обычно располагают рядом с диспетчерской.

Кабинеты БД прежде всего предназначены для проведения следующих видов работ:

- занятий по основам безопасного вождения автомобиля, Правилам дорожного движения и другим нормативным актам как для водителей, так и для других категорий работников данного автопредприятия;
- проверка знаний ПДД водителями;
- инструктаж водителей по сезонным условиям работы, особым видам перевозок, а также при направлении их в командировку;
- вводный инструктаж при приеме на работу;
- консультации для водителей и других работников по вопросам обеспечения БД.

Организация работы кабинета БД должна обеспечивать проведение как индивидуальных, так и групповых занятий, массовых мероприятий по безопасности движения. При этом часто в кабинете БД проводятся совещания, семинары, лекции, беседы по различным аспектам обеспечения безопасности движения. В индивидуальном порядке проводятся: проверка знаний ПДД при принятии водителей на работу, специальные инструктажи, работа с нарушителями.

Планы работы кабинета БД составляются на квартал. Они утверждаются руководителем автопредприятия. Эти планы должны охватывать все основные аспекты работы с водителями, мероприятия по исключению неблагоприятных воздействий дороги и технического состояния автомобилей на уровень безопасности движения. Непосредственным организатором работы кабинета БД и ответственным за состояние оборудования является начальник службы безопасности движения, а в более мелких автопредприятиях, где отсутствует такая должность, старший инженер или инженер БД.

Снизить уровень аварийности помогает ежемесячное проведение собраний водителей с целью подведения итогов деятельности автопредприятия, направленной на предотвращение ДТП и нарушений ПДД. При этом следует обсудить как достижения, так и недостатки проводимой работы. На эти собрания желательно приглашать представителей ГАИ, медицинских учреждений, обеспечить их выступление перед водителями, ремонтными рабочими, инженерно-техническими работниками по вопросам обеспечения БД.

В кабинете БД должны вестись следующие журналы:

- учета проводимых мероприятий (фиксируются даты проведения, наименование мероприятия, фамилия выступающего или лектора и количество присутствующих);

- инструктажа водителей и других лиц по БД (фиксируется тема инструктажа, фамилия проводившего инструктаж, фамилия и личная подпись инструктируемого) (приложение У);

- проверки знаний ПДД (дата и результат проверки, фамилия проверяющего, фамилия и личная подпись проверяемого) (приложение Ф).

Сотрудники службы БД должны уделять внимание тому, чтобы научить водителей самостоятельно повышать уровень знаний по автомобильной технике, вопросам обеспечения безопасности движения. Занятия в кабинете БД обычно проводят инженеры службы БД. В ряде случаев под их руководством занятия могут проводить водители-инструкторы, с которыми предварительно проводятся краткие инструктивно-методические занятия.

Кабинет БД должен стать методическим центром профилактической работы по предупреждению ДТП на автопредприятии. Деятельность кабинета должна способствовать решению следующих основных задач:

- активная пропаганда и внедрение в практику работы автопредприятия новейших достижений науки, техники и передового опыта в области обеспечения безопасности движения;

- повышение профессионального мастерства и знаний водителей;

- ознакомление водителей и других работников автопредприятия с требованиями, касающимися обеспечения безопасности движения;

- информирование работников автопредприятия о состоянии транспортной дисциплины и уровне аварийности на предприятии;

- предоставление сотрудникам автопредприятия консультаций по ПДД, правилам безопасного вождения автомобилей и другим вопросам, связанным с обеспечением безопасности движения.

В кабинете БД проводятся мероприятия также с сотрудниками других служб автопредприятия и, прежде всего, службы эксплуатации,

производственно-технической, линейно-технической, контрольно-диспетчерской и с работниками отдела кадров.

4.2 Обоснование площади и подбор оборудования кабинета безопасности движения

Для успешного решения задач снижения аварийности под кабинет БД должно быть выделено помещение, позволяющее оснастить его требуемым оборудованием, учебно-методическими пособиями и необходимыми техническими средствами. В общем случае **площадь кабинета БД** может быть рассчитана по формуле

$$F = f_{об} K_n + N_o S_{уд} ,$$

где $f_{об}$ – суммарная площадь, занимаемая оборудованием, m^2 ;

K_n – коэффициент плотности расстановки оборудования ($K_n = 3 \dots 4$);

N_o – количество одновременно обучающихся;

$S_{уд}$ – удельная площадь, приходящаяся на одного обучаемого ($S_{уд} = 2,5 m^2 / чел.$).

Количество одновременно обучающихся N_o устанавливается из расчета, чтобы каждый водитель посетил занятия в кабинете БД не менее одного раза в месяц. При этом N_o рассчитывается как частное от общего количества водителей автопредприятия к среднемесячному количеству рабочих дней. При каждом кабинете БД необходимо предусматривать вспомогательные помещения площадью 6–8 m^2 .

В крупных автопредприятиях функции кабинета БД могут быть значительно расширены. Следует выделить отдельный кабинет медицинского и психофизиологического обследования водителей. Отдельно необходимо выделить класс повышения квалификации водителей, оборудовав его автотренажерами (рисунок 4.1), устройствами и приборами оценки психофизиологических качеств водителя (рисунок 4.2), средствами компьютерного контроля знаний ПДД и др.



Рисунок 4.1 – Тренажер вождения автобуса ЛиАЗ-5256/ЛиАЗ-6212 [27]:

а – вид спереди; *б* – вид с места водителя

Тренажер автобуса ЛиАЗ 5254/ЛиАЗ 6212 (см. рисунок 4.1) предназначен для использования в автобусных парках. Тренажер вождения представляет собой учебно-тренировочный программно-аппаратный комплекс, включающий модуль инструктора и модуль водителя.

Отличительные характеристики тренажера:

- использование реальной кабины автобуса со штатными органами управления и контрольно-измерительными приборами на рабочем месте обучаемого;

- наличие системы колебаний кабины по крену, тангажу и вертикали для имитации условий движения;

- применение компьютерной акустической системы для воспроизведения звуковой обстановки и команд инструктора;

- использование широкоэкранный многоканальной системы визуализации фронтального и боковых обзоров, а также программно настраиваемых зеркал заднего вида;

- наличие системы определения положения головы водителя для формирования закабинного изображения с учетом перемещения точки наблюдения водителя – при изменении положения водителя происходит изменение отображаемой обстановки, как в реальной машине;

- моделированием трехмерной модели фрагментов дорожной сети;

- имитацией транспортного потока переменной плотности.

Несколько тренажеров могут быть объединены в локальную компьютерную сеть для совместной обработки учебных задач. Тренажер предоставляет возможность управления с одного модуля инструктора несколькими тренажерами.

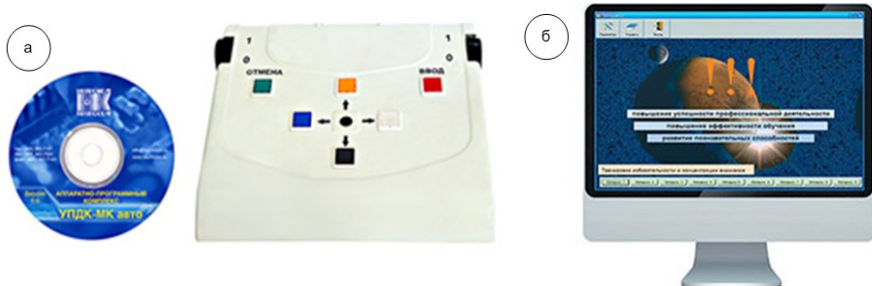


Рисунок 4.2 – Комплексы оценки и развития психофизиологических качеств водителя [28]:

а – аппаратно-программный комплекс для тестирования психофизиологических качеств кандидатов в водители УПДК-МК ; *б* – тренажёр ТА-2 автомобильный для повышения уровня профессионально важных психофизиологических качеств водителей

УПДК-МК (см. рисунок 4.2, *а*) предназначен для проведения психофизиологического тестирования учащихся автошкол и центров профессиональной подготовки водителей. Программное обеспечение комплекса УПДК-МК включает:

- набор верифицированных методик для определения уровня психофизиологических качеств водителей (кандидатов в водители);
- дополнительный набор психофизиологических методик для проведения углубленного тестирования и профотбора водителей.

Психофизиологический тренажёр ТА-2 (см. рисунок 4.2, *а*) предназначен для повышения надежности управления автотранспортом за счет тренировки отдельных профессионально важных психологических качеств водителей, непосредственно влияющих на безопасность движения. Возможности тренажера:

- повышение уровня внимания, памяти и способности эффективно и быстро обрабатывать поступающую информацию;
- развитие устойчивости функционирования восприятия в сложных условиях (тренировка помехо-, стрессо-, монотонно- и эмоциональной устойчивости);
- тренировка нескольких профессионально важных психологических качеств одновременно, что делает тренировку более эффективной (комплексная направленность тренировочных методов);
- повышение эффективности обучения при подготовке водителей в автошколах и центрах профессиональной подготовки водителей;
- повышение успешности и безопасности деятельности водителей.

В тренажёре ТА-2 предусмотрена регулировка степени сложности заданий, что даёт возможность повышать уровень профессионально важных психологических качеств водителей в широком диапазоне, с учетом имеющегося уровня качеств и требований профессии.

Кабинет БД автопредприятия должен иметь следующее оборудование:

- электрифицированный стенд дорожных знаков и разметки;
- класс компьютерного обучения и контроля знаний;
- индивидуальные тренировочные стенды по проезду регулируемых и нерегулируемых перекрестков;
- комплект видеозаписывающей и воспроизводящей аппаратуры;
- механизированная плакатница;
- классная и магнитная доски;
- фотоаппарат, диапроектор, магнитофон;
- мебель (столы, стулья, шкафы и т.п.).

4.3 Требования к оформлению кабинета безопасности движения

Характерной особенностью кабинета БД является его оснащение многочисленными наглядными материалами. Такие материалы должны отражать содержание всей работы кабинета БД. **Назначение наглядных материалов** – просто и доходчиво передавать содержащуюся в ней информацию. Кроме того, выставленные наглядные материалы кабинета должны отражать специфику деятельности автопредприятия (грузовое, пассажирское, смешанное). **При оформлении кабинета БД материалы рекомендуется представлять** тремя разделами: учебно-методическим, справочно-информационным, агитационно-пропагандистским. Для проведения эффективной *учебно-методической работы* наглядные материалы кабинета должны включать информацию о следующих вопросах:

- требования к психофизиологическому состоянию водителей и его влиянию на безопасность движения;
- конструктивные и эксплуатационные особенности подвижного состава, находящегося в эксплуатации на данном предприятии, требования к техническому состоянию основных узлов и агрегатов, влияющих на безопасность движения;
- анализ дорожно-транспортных ситуаций, типичных для условий работы транспортных средств данного автопредприятия, при которых возникали ДТП;
- анализ причин ДТП, совершенных водителями данного автопредприятия.

Важным условием эффективного функционирования кабинета БД является оформление *справочно-информационного раздела*. Содержащаяся

в нем информация делится на постоянную и оперативную. Постоянная информация размещается в самом кабинете БД, а оперативная – в местах, наиболее удобных для восприятия большим числом водителей и других работников автопредприятия.

Постоянная справочная информация формируется по следующим направлениям:

- технические характеристики эксплуатируемых транспортных средств;
- требования к режиму труда и отдыха водителей;
- характеристика улично-дорожной сети и дорожных условий в районе, обслуживаемом данным автопредприятием, схема организации движения на территории предприятия;
- административная, гражданская и уголовная ответственность за нарушение ПДД и совершение ДТП;
- статистические сведения о ДТП и нарушениях ПДД по автопредприятию в целом и по отдельным его подразделениям;
- основные нормативные акты по безопасности движения.

Оперативная информация должна содержать сведения о прогнозе погодных и дорожных условий, об изменении в организации движения на улицах и дорогах, о ДТП и грубых нарушениях ПДД, о мероприятиях по профилактике аварийности и повышению квалификации водителей.

Агитационно-пропагандистская информация размещается как в самом кабинете, так и во всех других помещениях автопредприятия (в коридорах административных помещений, крытых автостоянках, ремонтных и профилактических зонах и других местах). Эта информация должна включать:

- опыт работы лучших водителей;
- условия проведения конкурсов, месячников, викторин по БД;
- фотографии лучших водителей, награжденных значками «За работу без аварий»;
- сведения о победителях конкурсов и викторин по БД;
- результаты соревнований по мастерству вождения.

Необходимо учитывать, что правильный, умелый подбор, рациональное размещение действующего оборудования и учебно-наглядных пособий облегчает восприятие обучаемыми представленной в кабинете БД информации и способствует росту технических знаний и профессионального мастерства обучающихся.

Определенную роль в улучшении работы с водителями играет расположение кабинета БД. Его рекомендуется размещать вблизи диспетчерской. Также в этой части здания сгруппировать пункт медицинского осмотра, лабораторию психофизиологического обследования водителей, тренажерный класс. При этом возникают удобства

использования для размещения части экспозиций коридоров и помещений отмеченных выше подразделений.

5 ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ С ДРУГИМИ СЛУЖБАМИ АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

5.1 Работа службы перевозок по обеспечению безопасности движения

Как уже указывалось, сотрудники службы БД должны разрабатывать план мероприятий по предотвращению ДТП. Этот план необходимо согласовывать с руководителями службы перевозок и технической службы, а затем утверждать у руководителя автопредприятия.

На работников службы перевозок возложены следующие конкретные обязанности по обеспечению безопасности движения:

- участие в комиссионном обследовании дорожных условий на маршрутах, обслуживаемых перевозчиком;
- организация контроля работы водителей по линии по соблюдению ими установленного режима труда и отдыха, установленных норм по перевозке пассажиров и грузов и ПДД;
- организация контроля за соблюдением установленных норм вместимости автобусов;
- организация и проведение внеочередных инструктажей водителей по особенностям перевозки отдельных видов грузов или в случае резкого изменения метеоусловий;
- организация стажировки водителей, не имеющих опыта работы на регулярном маршруте или автомобиле данного типа;
- обеспечение водителей перевозчика, осуществляющих пассажирские перевозки, схемами автобусных маршрутов;
- организация нормирования скоростей движения автотранспортных средств на маршрутах движения;
- проведение анализа объемов пассажиропотоков на автобусных маршрутах и внесение предложений по корректировке расписания движения автобусов;
- обеспечение соблюдения требований Правил перевозки опасных грузов, а также иных нормативных актов;
- контроль водителей в части наличия и правильности оформления путевой и товарно-транспортной документации;
- оперативное приостановление перевозки пассажиров или грузов, а также изменение времени и порядка ее осуществления при возникновении угрозы безопасности движения;
- недопущение к работе водителей, у которых не завершился период отдыха, установленный законодательством, а также не прошедших стажировку в установленном объеме;

– оформление совместно с другими службами Перевозчика соответствующих документов по возмещению ущерба.

5.2 Работа технической службы перевозчика по обеспечению безопасности движения

Техническая служба перевозчика содействует безаварийной работе транспортных средств за счет обеспечения технически исправного состояния автомобилей. Для обеспечения безопасности движения на техническую службу перевозчика возложены следующие **функции**:

– организовывать выполнение техобслуживания текущего и капитального ремонтов транспортных средств в соответствии с требованиями инструкции завода-изготовителя;

– контролировать техническое состояние транспортных средств при выпуске их на линию;

– оснащать транспортные единицы необходимыми средствами пожаротушения, оказания первой медицинской помощи, знаками аварийной остановки, противооткатными упорами и другим дополнительным оборудованием;

– анализировать причины возникновения поломок деталей и узлов и, при необходимости, вносить предложения по корректировке периодичности или объема работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту;

– определять суммы материального ущерба в случае повреждения транспортных средств в результате ДТП;

– организовывать прохождение в установленном порядке государственного техосмотра транспортных средств;

– оказывать техническую помощь транспортным средствам перевозчика на линии;

– приостанавливать эксплуатацию транспортных средств, техническое состояние которых не отвечает требованиям ПДД;

– устанавливать периодичность и объем работ по техобслуживанию транспортных средств, обеспечивающее их исправное техническое состояние;

– вносить предложения руководству перевозчика: о поощрении работников за хорошую работу по обеспечению выпуска на линию технически исправных транспортных средств или о привлечении их к дисциплинарной ответственности за несоблюдение требований по обеспечению безопасности движения; о возмещении ущерба в установленном порядке, причиненного вследствие нарушения водителем правил технической эксплуатации транспортных средств и ПДД.

В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения руководитель

технической службы перевозчика несет ответственность в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь.

5.3 Организация проверки качества технического обслуживания и ремонта автомобильных транспортных средств

Важным фактором, влияющим на обеспечение безопасности дорожного движения, является техническое состояние транспортных средств. Доля всех ДТП по причине технической неисправности составляют около 7–8 % от их общего количества. Помимо этого, отдельные ДТП, связанные с недостатками технического состояния автомобилей, при расследовании объясняются утомлением или невнимательностью водителя. Так, например, указывая, что причиной ДТП было утомление водителя, не учитывается, что оно было вызвано неправильной регулировкой сиденья, повышенным содержанием окиси углерода в кабине из-за негерметичности системы выпуска, неправильной регулировкой зеркал заднего вида и т.п. Характерной особенностью ДТП, связанных с технической неисправностью автомобиля, является высокая тяжесть их последствий, так как из-за внезапно возникшей неисправности водитель часто бывает лишен возможности принять необходимые меры.

Основными недостатками в техническом состоянии автомобилей, послужившими причинами аварий, являются неисправности тормозной системы, рулевого управления, приборов освещения и сигнализации, а также неудовлетворительное состояние шин. К основным **причинам технических неисправностей автомобилей** относятся:

- низкое качество технического обслуживания и текущего ремонта транспортных средств, а также неполный ремонт;
- недостаточный и несистематический контроль технического состояния при выпуске автомобилей на линию и при их возвращении;
- отсутствие у автомобильных перевозчиков современных постов диагностирования автомобилей;
- недостаточная осведомленность водителя о техническом состоянии управляемого им транспортного средства, неправильные приемы вождения.

У автомобильных перевозчиков для обеспечения технически исправного состояния транспортного средства создаются **отделы технического контроля (ОТК)**, подчиненные непосредственно руководителю предприятия. В о б я з а н н о с т и ОТК входят:

- контроль за качеством и объемом всех видов ТО и ТР;
- контроль за техническим состоянием транспортных средств при выпуске на линию и возвращению в гараж;
- анализ причин возникновения неисправностей;
- контроль за соблюдением правил и сроков ТО и ТР.

ОТК предоставлены права приостанавливать выпуск автомобилей на линию в случае обнаружения технических неисправностей, вносить руководству предложения о привлечении к ответственности лиц, виновных в некачественном выполнении работ по ТО и ТР, нарушении технологии производства и предъявлении к выпуску на линию автомобилей с неисправностями. Указания ОТК по вопросам, относящимся к его компетенции, обязательны для всех работников автопредприятия и подлежат немедленному выполнению.

5.4 Контроль за выпуском автомобилей на линию

В число основных задач ОТК входит проверка технического состояния транспортных средств перед выпуском на линию и при возвращении в гараж. Для проверки технического состояния организуется один из двух вариантов пунктов контроля:

- контрольно-пропускной и контрольно-технический пункты совмещены в общий – «Контрольно-пропускной технический пункт» (КПТП);

- контрольно-пропускной пункт (КПП) и контрольно-технический пункт (КТП), территориально расположенные отдельно.

В последнем случае целесообразно, чтобы функции КТП были переданы на посты контроля в зоне ежедневного обслуживания и на посты экспресс-диагностики. Такие посты называются постами диагностики и контроля (ПДК). КПТП включает служебное помещение и пост для проведения технического контроля и размещается на месте выезда транспортных средств с территории предприятия. Этот пункт должен быть оборудован осмотровыми канавами или эстакадами, оснащаться штамп-часами, средствами внутренней связи, контрольно-измерительным оборудованием, приборами и т.д. Он должен быть также оборудован табло, предупреждающим водителя о дорожных условиях и особенностях эксплуатации транспорта (снег, гололед, туман, ограничение скорости и др.) (рисунок 5.1).



Рисунок 5.1 – Табло с информацией о погодных и дорожных условиях

В последнее время автомобильные перевозчики оснащают транспортные средства навигаторами, которые позволяют отображать схожую информацию в реальном масштабе времени на каждом участке, на котором осуществляется движение транспортного средства.

Для осуществления контроля технического состояния транспортных средств непосредственно на линии целесообразно создавать передвижные контрольно-технические пункты. Обычно их создают на базе грузового автомобиля с установкой на него фургона, в котором размещают необходимое для контроля оборудование, приборы и инструмент.

5.5 Организация технической помощи неисправным автомобилям

Оказание технической помощи неисправным транспортным средствам на линии или маршруте уменьшает количество срывов графиков перевозок, снижает время простоев транспортных средств и, самое главное, повышает уровень БД.

Повышение уровня БД объясняется тем, что при своевременном оказании технической помощи значительно сокращается количество транспортных средств, стоящих на проезжей части (что особенно опасно в темное время суток), увеличивается пропускная способность улиц и дорог, соблюдаются правила буксировки неисправных автомобилей автомобилями-тягачами технической помощи. Кроме того, водители, будучи уверенными в своевременной помощи, не допускают движения неисправных транспортных средств своим ходом.

Основные задачи технической помощи:

– устранение отказов и неисправностей транспортных средств, остановившихся на линии, в случае, если их ремонт может быть произведен на месте и требует меньше времени, чем на транспортирование;

– приведение в транспортабельное состояние и буксировка неисправных транспортных средств на территорию автомобильного перевозчика, если устранение на месте неисправностей невозможно или нецелесообразно.

В состав группы технической помощи входят диспетчерская группа и водители-механики технической помощи.

Автомобили технической помощи снабжаются запасными частями, инструментом для устранения мелких неисправностей и поломок, буксирным приспособлением и средствами для приведения транспортного средства в транспортабельное состояние.

Работой автомобилей технической помощи руководит диспетчер группы технической помощи. Для этого обеспечивается телефонная (по возможности сотовая) связь или двухсторонняя радиосвязь диспетчера с автомобилями технической помощи.

Заявки на оказание технической помощи принимает дежурный диспетчер, регистрирует их в журнале, а к неисправному автомобилю направляет автомобиль технической помощи. Водитель-механик автомобиля технической помощи устраняет неисправность на месте или буксирует его на автопредприятие. О выполнении задания он сообщает дежурному диспетчеру и действует дальше по его указанию.

При буксировке неисправных транспортных средств особое внимание необходимо уделять буксирному устройству. Оно должно обеспечить надежную транспортировку, в том числе при неисправной тормозной системе буксируемого транспортного средства без присутствия водителя в нем. Конструкция жесткого буксира должна допускать возможность движения автопоезда по кривой, соответствующей минимальному радиусу поворота автомобиля-тягача. Буксирное устройство должно исключать самоотцепление при набегании буксируемого транспортного средства на автомобиль-тягач.

5.6 Работа кадровой службы перевозчика по обеспечению безопасности движения

Кадровая служба выполняет следующие функции:

– осуществляет подбор водителей, работников технической службы и инженерно-технического персонала с учетом их профессиональной пригодности;

– проводит анализ причин текучести кадров и контролирует состояние водительских кадров (по квалификации, возрасту, стажу работы и т.д.);

– контролирует соблюдение установленных сроков медицинского переосвидетельствования водителей;

- организует учет и анализ нарушений водителями трудовой дисциплины и правил внутреннего трудового распорядка;
- разрабатывает должностные инструкции работников кадровой службы.

В случае неисполнения ими ненадлежащего исполнения обязанностей по обеспечению безопасности движения руководитель кадровой службы несет ответственность в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь.

5.7 Организация контроля за работой водителей на линии

Четко организованный контроль за работой водителей на линии способствует повышению уровня дисциплины водителей и является одним из важных элементов предупреждения ДТП. Регулярность контроля обеспечивает ежемесячный график дежурства инженерно-технических работников автопредприятия. Контроль за работой на линии обычно осуществляется группой в составе 3–4 человек, которую возглавляет ответственный дежурный.

Перед дежурством члены группы проходят инструктаж у сотрудника службы БД. При этом обращается внимание:

- на порядок и правильность остановки транспортных средств;
- правила обращения к водителю остановленных транспортных средств;
- порядок проверки технического состояния транспортных средств;
- права и обязанности дежурных и др.

В процессе дежурства прежде всего контролируется работа водителей подведомственного автопредприятия. При этом в первую очередь принимаются меры по выявлению нетрезвых водителей, а также водителей, использующих транспортные средства в личных целях. Кроме того, проверяется соблюдение водителями установленных скоростных режимов движения, правил обгона, проезда перекрестков, перевозки грузов и пассажиров, норм загрузки автомобилей и особенно автобусов. Также в обязанность дежурных входит оценка дорожных условий, состояние дорожного покрытия, технических средств организации дорожного движения, ведение разъяснительной работы с пешеходами и помощь работникам ГАИ.

Существуют две основных **формы контроля**: патрулирование участков дороги или маршрутов работы транспортных средств и организация стационарных постов контроля. Патрулирование на линии осуществляется с помощью специального автомобиля с надписью «Служба безопасности движения». При этом категорически запрещено устраивать погони за транспортными средствами, которые не подчинились требованиям об их остановке. Это объясняется тем, что погоня резко обостряет дорожно-

транспортную ситуацию и создает дополнительные предпосылки для совершения ДТП. В случае совершения ДТП дежурные должны принять срочные меры по вызову сотрудников ГАИ, оказанию доврачебной помощи пострадавшим, обеспечить охрану места ДТП и неприкосновенность создавшейся дорожно-транспортной ситуации.

Относительно водителей – нарушителей других предприятий следует отметить, что дежурные обязаны пресекать грубые нарушения ПДД с их стороны.

Во время дежурства работники должны быть объективными и требовательными, а все выявленные недостатки должны занести в специальный журнал.

Важным условием эффективности контроля за работой водителей является обязательность последующего разбирательства итогов дежурства.

Для постоянной проверки скоростного режима вождения автомобилей, особенно на пригородных и междугородных перевозках, применяются тахографы – регистрирующие устройства, устанавливаемые на борту транспортных средств, предназначенные для регистрации режимов движения, труда и отдыха водителей и членов экипажа (рисунок 5.2). Тахографы бывают механические (регистрируют информацию на специальном листе – тахограмме) и электронные (информация выдается в виде специального чека). Зарегистрированные при помощи тахографа на специальных бумажных дисках – тахограммах (рисунок 5.3) или чеках (рисунок 5.4) характеристики рейсов (пройденного пути, скорости движения, продолжительности движения, разгонов, торможений, продолжительности остановок) могут служить основанием для разработки и проведения мероприятий по повышению безопасности движения, а также повышению эффективности использования подвижного состава. Тахограммы позволяют выявить неправильные приемы и режимы вождения, простой автомобилей в рейсах, режимы движения и действия водителя в период перед ДТП.

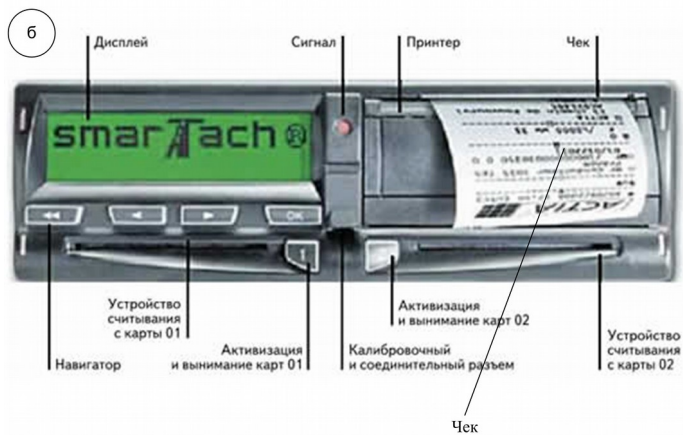


Рисунок 5.2 – Тахографы:
a – механический; *b* – электронный

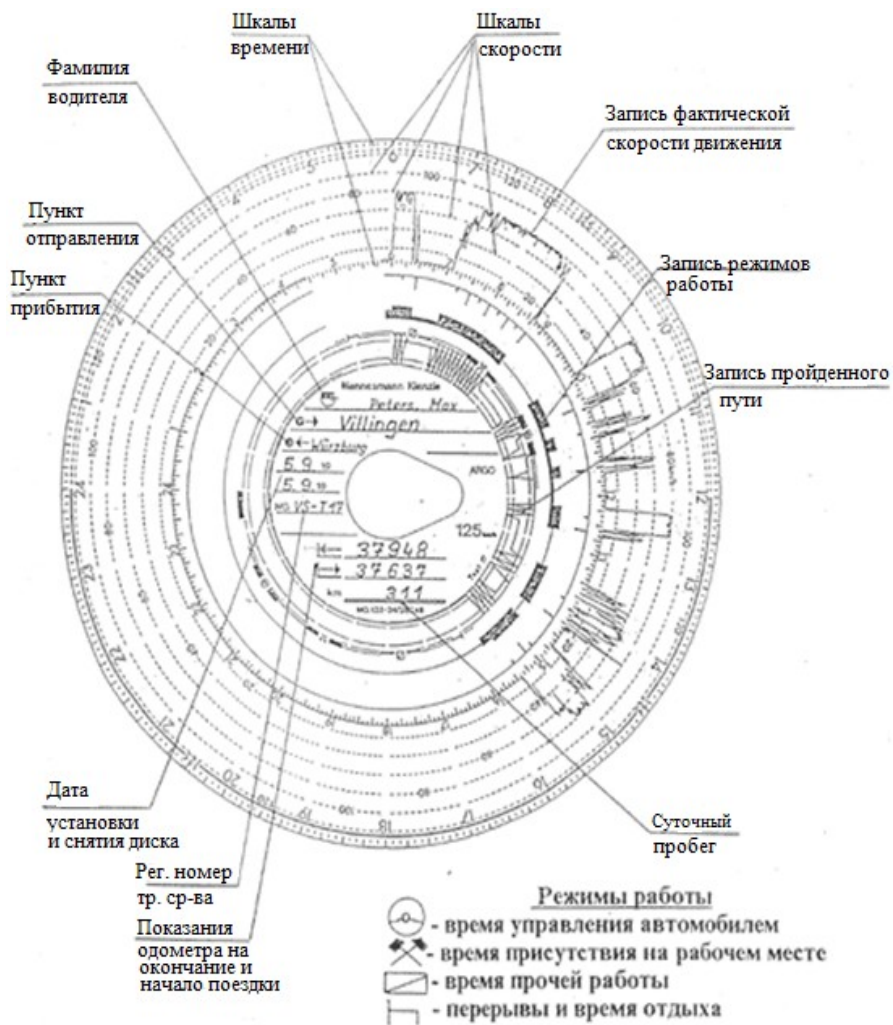


Рисунок 5.3 – Тахограмма аналогового тахографа

Рисунок 5.4 – Чек цифрового тахографа:

- 1 – дата и время распечатки, указанное во времени UTC;
- 2 – формат времени; 3 – информация о владельце карты (только в случае, если карта находится в тахографе);
- 4 – идентификационный номер транспортного средства;
- 5 – идентификационный номер тахографа; 6 – дата последней калибровки тахографа; 7 – режимы деятельности водителя, упорядоченные по дате; 8 – период, когда карта не была установлена; 9 – ввод карты водителя в слот 1 или слот 2; 10 – деятельность, зарегистрированная устройством в период, когда карта водителя была установлена; 11 – время извлечения карты водителя; 12 – ежедневная сводка; 13 – место ввода карты; 14 – сводка по «общим данным деятельности» водителя

```

1- Y 05.01.2010 21:11 (UTC)
2- 24hMT
3- o
   oUK /
   30.05.2013
4- d
   UK 07
5- B Continental Autonetiv
   GmbH
6- T C F PARKINSON LTD
   T UK /
   T 30.10.2009
7- o
   05.01.2010 124
8- ? 00:00 09:30 09h30
   m 09:30 10:28 00h58
9- d UK / 07
   233 163 km
10- h 10:28 10:30 00h02
   x 10:30 10:32 00h02
   o 10:32 10:38 00h06
   x 10:38 10:49 00h11
   o 10:49 10:51 00h02
   x 10:51 10:55 00h04
   o 10:55 12:59 02h04
   h 12:59 13:50 00h51
   o 13:50 14:01 00h11
   h 14:01 14:29 00h28
   x 14:29 14:30 00h01
   o 14:30 15:59 01h29
   h 15:59 16:11 00h12
   o 16:11 16:17 00h06
   h 16:17 16:19 00h02
   o 16:19 16:20 00h01
   x 16:20 16:22 00h02
   o 16:22 16:36 00h14
   x 16:36 16:44 00h08
   o 16:44 16:45 00h01
   x 16:45 16:48 00h03
   o 16:48 16:58 00h10
   x 16:58 17:00 00h02
   o 17:00 17:18 00h18
   h 17:18 17:22 00h04
   o 17:22 18:00 00h38
   h 18:00 18:11 00h11
   o 18:11 18:14 00h03
   h 18:14 18:36 00h22
   x 18:36 19:01 00h25
   h 19:01 19:15 00h14
   o 19:15 19:20 00h05
   h 19:20 19:26 00h06
   o 19:26 19:29 00h03
   h 19:29 19:43 00h14
   o 19:43 20:09 00h26
   x 20:09 20:11 00h02
   h 20:11 20:25 00h14
   o 20:25 20:35 00h10
   x 20:35 20:39 00h04
   o 20:39 20:43 00h04
   x 20:43 20:47 00h04
   o 20:47 20:49 00h02
   h 20:49 20:53 00h04
   o 20:53 20:58 00h05
   x 20:58 21:10 00h12
11- 233 496 km; 333 km
   ? 21:10
12- *09:30 UK
13- *121:10 UK km
   233 496 km
14- o 06h18 333 km
   x 01h20 m 00h58
   h 03h04 ? 09h30
   o 00h00

```

6 ВОДИТЕЛЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

6.1 Квалификационные требования к водителю транспортных средств категории «В», категории «ВС»

Классификационные требования к водителям различных категорий приведены в постановлении Минтруда и соцзащиты Республики Беларусь [31].

Водитель транспортных средств категории «В» должен уметь:

- управлять автомобилями всех типов и марок, которые относятся к транспортным средствам категории «В»;
- буксировать прицеп разрешенной максимальной массой до 750 кг;
- заправлять автомобиль топливом, смазочными материалами и охлаждающей жидкостью;
- проверять техническое состояние автомобиля;
- подавать автомобиль под погрузку и разгрузку, контролировать правильность погрузки, размещение груза и его крепление в кузове автомобиля.

Водитель транспортных средств категории «В» должен знать:

- назначение, расположение, устройство, принцип работы и обслуживание агрегатов, механизмов, приборов автомобилей категории «В»;
- правила дорожного движения, основы безопасности движения;
- неисправности, возникающие в процессе эксплуатации автомобилей, последствия неисправностей, способы их обнаружения и устранения;
- порядок проведения технического обслуживания автомобилей, правила хранения автомобилей в гаражах и на открытых стоянках, правила эксплуатации аккумуляторных батарей и автомобильных шин;
- приемы и методы безопасного управления автомобилем в различных дорожных и погодно-климатических условиях, способы предотвращения дорожно-транспортных происшествий;
- приемы оказания первой доврачебной помощи при несчастных случаях.

Водитель транспортных средств категории «ВС» должен уметь:

- управлять автомобилями всех типов и марок, которые относятся к автотранспортным средствам категории «ВС»;
- управлять специальным оборудованием, установленным на таких автомобилях;
- буксировать прицеп разрешенной максимальной массой до 750 кг;
- заправлять автомобиль топливом, смазочными материалами и охлаждающей жидкостью;
- оформлять путевые документы;

- проверять техническое состояние автомобилей и принимать его перед выездом на линию, сдавать автомобили и ставить их на место по возвращении на автопредприятие;

- подавать автомобиль под погрузку и разгрузку, контролировать правильность погрузки, размещение груза и его крепление в кузове автомобиля;

- устранять возникшие во время работы на линии эксплуатационные неисправности автомобиля, не требующие разборки сборочных единиц.

Водитель транспортных средств категории «ВС» должен знать:

- назначение, расположение, устройство, принцип работы и обслуживание агрегатов, механизмов, приборов автомобилей категории «В» и «С»;

- правила дорожного движения, основы безопасности движения, правила технической эксплуатации автомобилей;

- правила перевозки различных грузов;

- основные показатели работы автомобилей, пути и способы повышения производительности труда и снижения себестоимости перевозок, режим работы водителя;

- неисправности, возникающие в процессе эксплуатации автомобилей, признаки, причины, опасные последствия неисправностей, способы их обнаружения и устранения;

- порядок проведения технического обслуживания автомобилей; правила хранения автомобилей в гаражах и на открытых стоянках, обкатки автомобилей (новых и после капитального ремонта), эксплуатации аккумуляторных батарей и автомобильных шин;

- приемы и методы безопасного управления автомобилем в различных дорожных и погодных-климатических условиях, способы предотвращения дорожно-транспортных происшествий;

- приемы оказания первой доврачебной помощи при несчастных случаях;

- правила заполнения первичных документов по учету работы автомобилей.

6.2 Профессиональный отбор водителей

Роль водителя в обеспечении безопасности дорожного движения весьма значительна, так как около 75 % ДТП происходят по вине водителей. Ввиду этого лица, желающие получить удостоверение на право управления тем или иным транспортным средством, предварительно проходят **медицинское освидетельствование**. При этом оценивается их способность ориентироваться в окружающей обстановке, т.е. видеть, слышать,

своевременно реагировать на внешние изменения, а также воздействовать на системы управления автомобилем.

Освидетельствование будущих водителей проводится специальными медицинскими комиссиями, которые организуются при лечебно-профилактических учреждениях Министерства здравоохранения Республики Беларусь. Эти комиссии в своей работе руководствуются специальным перечнем медицинских противопоказаний, препятствующих допуску к управлению различными видами транспортных средств. В состав комиссии входят: терапевты, хирурги, окулисты, невропатологи, отоларингологи. Кроме того, кандидаты в водители не должны состоять на учете в наркологических и психоневрологических диспансерах.

Порядок прохождения медицинского освидетельствования кандидатов в водители механических транспортных средств и медицинского переосвидетельствования водителей механических транспортных средств устанавливается постановлением Минздрава [32]. При этом на практике встречаются случаи, когда проходящий медицинское освидетельствование не согласен с оценкой состояния его здоровья комиссией. Для разрешения спорных вопросов Минздравом создаются специальные медицинские комиссии, решение которых является окончательным.

Водители должны также проходить **периодическое медицинское переосвидетельствование**. Периодичность его прохождения установлена в зависимости от возраста, типа транспортных средств и других факторов. Каждый водитель переосвидетельствуется каждые 5 лет, водители автобусов, легковых таксомоторов, троллейбусов и трамваев – каждые 3 года, водители, достигшие 60-летнего возраста (женщины – 55-летнего), – каждые 2 года.

6.3 Психфизиологические особенности труда водителя.

Надежность труда водителя

Водителя автомобиля можно рассматривать как оператора сложной системы ВАДС (водитель – автомобиль – дорога – среда). Эффективность работы любой системы, в том числе и системы ВАДС, зависит от надежности оператора, которая определяется безотказностью его работы. Различают психологическую надежность оператора, которая определяется соответствием его психологических качеств требованиям выполняемой деятельности, и физиологическую, зависящую от физических данных и состояния их здоровья.

Человек в системе управления является наиболее важным и одновременно менее надежным звеном. Он легко отвлекается, сравнительно быстро утомляется, его поведение подвержено влиянию очень многих непредсказуемых факторов, и поэтому он не может безошибочно выполнять

работу в течение продолжительного времени. Частота отказов в системах управления по вине человека составляет от 20 до 95 % [42]. Такие отказы в системе управления ВАДС представляют большую угрозу для безопасности дорожного движения. Именно поэтому такое большое значение придается повышению надежности водителя автомобиля.

Надежность водителя — это его способность безошибочно управлять автомобилем в любых дорожных условиях в течение всего рабочего времени. К основным факторам, определяющим надежность водителя, относятся его профессиональная пригодность, подготовленность и высокая работоспособность.

Профессиональная пригодность водителя определяется по состоянию здоровья, психологическим и личностным качествам. Пригодность по состоянию здоровья устанавливается при медицинском освидетельствовании.

Подготовленность водителя определяется уровнем его профессиональных знаний и навыков, которые приобретаются в процессе обучения и последующей профессиональной деятельности. Хорошая подготовка водителя выражается в наличии широкого диапазона навыков, доведенных до уровня автоматизма действий и обеспечивающих правильные и своевременные действия в критических дорожных ситуациях. Она позволяет максимально использовать технические возможности автомобиля и безошибочно, с минимальной затратой сил, управлять им; правильно оценивать и своевременно предвидеть возможные изменения дорожной обстановки и предупреждать возникновение аварийных ситуаций; безошибочно управлять автомобилем на больших скоростях, ночью, в тумане, при высокой интенсивности движения, в горных и других сложных условиях.

Высокая работоспособность – это состояние человека, позволяющее ему выполнять работу с высокой производительностью и высокими качественными показателями в течение определенного времени. Высокая работоспособность имеет большое значение для обеспечения надежности водителей. При сниженной работоспособности водитель может допустить грубые ошибки при управлении автомобилем, которые нередко приводят к ДТП. Работоспособность снижается после приема алкоголя, наркотиков, при заболевании, утомлении, в состоянии сильного нервного возбуждения или в угнетенном состоянии. Сохранение высокой работоспособности водителей обеспечивается рациональной организацией их труда и отдыха, а также контролем за их состоянием перед рейсом и в пути, что позволяет своевременно отстранять от управления автомобилем лиц, состояние которых создает угрозу возникновения ДТП.

Психофизиология труда водителя изучает психофизиологические особенности его труда, требования, предъявляемые к его психическим

процессам и физиологическим функциям в различных видах водительской деятельности, и разрабатывает мероприятия, направленные на повышение надежности водителей, эффективности труда и сохранение их здоровья.

Для правильного понимания деятельности водителя и требований, которые эта деятельность предъявляет к его психофизиологическим качествам, необходимо учитывать условия, в которых ему приходится работать:

1 *Действия водителя автомобиля.* Они являются ответными реакциями на множество неожиданно возникающих дорожных ситуаций. Неожиданность требует быстрого переключения одной двигательной установки на другую. Это вызывает выраженное нервное напряжение, что нередко приводит к ошибкам. Смена установки в подобных случаях оказывается посильной и доступной не всем водителям. В подобных ситуациях главное – не скорость реакций, а умение управлять ими, ускорять или замедлять их при необходимости. Особенно важна точность реакции переключения, основанной на быстрой и верной оценке результатов уже выполненных действий и своевременном исправлении допущенных ошибок. Велика и оперативная насыщенность работы водителя в условиях интенсивного дорожного движения.

2 *Периодическое чередование двух противоположных, отрицательно влияющих на продуктивность работы условий – монотонности и информационной перегрузки.* Монотонность (однообразие) возникает при низкой интенсивности движения, отсутствии других участников движения, однообразном ландшафте окружающей местности, на прямых участках дороги большой протяженности, продолжительном движении в колонне с постоянной скоростью, длительном воздействии однообразных световых или звуковых раздражителей через равные промежутки времени, а также при фиксации взгляда на световом раздражителе. Такими раздражителями для водителя могут быть шум от двигающегося рядом продолжительное время грузового автомобиля, шум от своего автомобиля, фиксация взгляда на солнечном блике бампера впереди идущего автомобиля и т. п. Монотонность приводит к снижению двигательной активности, сонливости и, как следствие, к грубым ошибкам при внезапном усложнении дорожной обстановки. Информационная перегрузка возникает при интенсивном дорожном движении, особенно в условиях большого города или при движении на больших скоростях.

3 *Выраженное нервно-психическое напряжение водителя.* Оно определяется повышенной опасностью автомобиля как транспортного средства повышенной опасности. Поэтому водитель постоянно испытывает чувство высокой ответственности за жизнь пассажиров, сохранность груза, автомобиля, а также за свою собственную безопасность. При этом нередко преобладают отрицательные эмоции: страх, тревога, сомнение, постоянное

ожидание возникновения аварийных ситуаций и неуверенность в их благополучном исходе. Такие чувства испытывает каждый водитель, однако у опытного, обладающего высокой устойчивостью к нервным перегрузкам водителя степень нервного напряжения будет значительно меньше, чем у эмоционально неустойчивого новичка. Чрезмерное или длительное нервное напряжение приводит к нарушению таких процессов, как восприятие, внимание, мышление, память; отмечается также увеличение времени реакции и нарушение координации движений.

4 *Непрерывность и дискретность.* В деятельности водителя эта особенность выражается в том, что, с одной стороны, он заинтересован как можно быстрее, без перерывов и с соблюдением Правил дорожного движения доставить груз или пассажиров из одного пункта в другой, а с другой стороны, непрерывность движения постоянно замедляется или прерывается возникающими помехами (другими автомобилями, пешеходами, состоянием дороги, сигналами светофоров, плохой видимостью и т.д.). Возникающие в связи с этим частые остановки и возобновление движения, уменьшение или увеличение скорости и другие противоположные действия предъявляют высокие требования к подвижности нервных процессов водителя и являются одной из причин развития утомления.

5 *Работа в условиях навязанного темпа и дефицита времени.* В простых дорожных условиях водитель работает в произвольном темпе. Он сам выбирает скорость движения и не очень ограничен временем при выполнении различных маневров. Работа в навязанном темпе возникает при вождении автомобиля на высокой скорости, в условиях интенсивного движения в больших городах и на скоростных дорогах, а также при возникновении опасных ситуаций. В таких случаях водитель не успевает воспринимать необходимую дорожную информацию, правильно оценивать ее и своевременно выполнять необходимые управляющие действия. В ограниченные временные условия попадает водитель при неожиданном возникновении опасных ситуаций, особенно когда такие ситуации возникают одна за другой. Так, сделав резкий поворот, чтобы не наехать на пешехода, водитель оказывается перед движущимся навстречу автомобилем. В таких ситуациях он иногда непроизвольно продолжает действие, которое в изменившихся условиях должно быть прекращено. По этой причине водитель запаздывает с выполнением необходимых управляющих действий в новой ситуации.

6 *Постоянная и высокая степень готовности к действиям при неожиданном изменении дорожной обстановки.* Она предъявляет особенно высокие требования к вниманию водителя. Однако интенсивность и устойчивость его внимания непроизвольно то повышается, то снижается.

Если при снижении внимания внезапно возникает опасная ситуация, то ошибки водителя и ее неблагоприятный исход более вероятны. Поэтому водитель должен уметь рационально использовать различные качества внимания. Это достигается произвольным его напряжением или, наоборот, снижением, в зависимости от дорожной обстановки.

7 Неравномерность и неопределенность поступающей информации. При движении в простых дорожных условиях на дорогах с низкой интенсивностью движения водитель иногда в течение продолжительного времени может не получать никаких значимых раздражителей, требующих немедленных ответных действий. В условиях интенсивного городского движения или на скоростных дорогах нередко в течение одной секунды он должен воспринять и отреагировать на неожиданно возникающие раздражители или изменения дорожной обстановки. Информационная насыщенность на дорогах меняется при въезде в населенные пункты и выезде из них, при въезде со скоростной магистрали на дорогу с низкой интенсивностью движения, с главной улицы на боковую, и наоборот. Неопределенность поступающей информации выражается в том, что водитель никогда не может быть абсолютно уверен, что события на дороге будут развиваться так, как он предполагает.

8 Прогнозирование, т.е. предвидение вероятностного развития дорожной обстановки. Профессиональный опыт в значительной степени облегчает развитие этого качества, так как в основе прогнозирования лежит использование информации о прошлом для предвидения будущего. Особенно большие трудности при прогнозировании возникают, когда водитель должен одновременно предвидеть поведение на дороге двух, а иногда и более объектов. При этом происходит раздвоение мышления, так как водитель одновременно должен предвидеть минимум два действия – свои и пешехода или свои и водителя другого автомобиля. Неожиданные препятствия или помехи иногда застают водителя врасплох. В этих случаях направление, в котором он должен двигаться, чтобы избежать ДТП, открывается в последние секунды. Эти периоды наибольшей психической нагрузки являются теми критическими моментами в работе водителя, во время которых оценка обстановки и необходимые действия для предотвращения ДТП должны быть выполнены почти мгновенно. Транспортные средства и пешеходы, движения которых должны быть приняты во внимание водителем, не только движутся в определенном направлении и с определенной скоростью, но и изменяют их, что подчиняется действию случайности. Однако эти изменения не всегда бывают неожиданными. Опытный водитель нередко по некоторым мелким, даже не всегда осозанным, признакам может уловить, почувствовать намерение водителя другого автомобиля или пешехода. У него со временем вырабатывается особая форма наблюдательности, помогающая ему не

только видеть в каждый момент наиболее опасные действия других участников движения, но и предвидеть их последствия и своевременными действиями предотвратить возникновение опасных ситуаций.

9 *Активный поиск недостающей информации в условиях ограниченной видимости.* При управлении автомобилем в темное время суток, в тумане, при сильном снегопаде, во время дождя водитель плохо видит дорогу, дорожные знаки, дорожную разметку, пешеходов и другие автомобили. Он затрудняется в определении положения своего автомобиля по отношению к другим участникам движения и активно ищет необходимую информацию для такой оценки. При этом появляется состояние нервного напряжения, неуверенности, тягостного ожидания возникновения аварийной ситуации. Такое состояние приводит к нарушению способности быстро воспринимать и правильно оценивать дорожную обстановку, своевременно принимать решения и выполнять необходимые управляющие действия, что при реальном усложнении дорожной обстановки может быть причиной грубых ошибок и ДТП.

Водитель, управляя автомобилем, получает необходимую информацию о дорожной обстановке, оценивает и перерабатывает ее, принимает решение и воздействует на органы управления. Кроме того, водитель осуществляет контроль за результатами своего управляющего воздействия с учетом характера этого воздействия и ожидаемого эффекта. Информацию о результатах управляющего воздействия водитель получает по каналам обратной связи при восприятии дорожно-транспортной обстановки и показателей о режиме движения автомобиля, после чего вновь возникает необходимость в переработке информации, принятии нового решения и его реализации с учетом полученной информации и изменившейся дорожной ситуации. Таким образом, процесс управления автомобилем связан с решением задач, требующих высокого уровня развития психофизиологических качеств человека. Наиболее ярко эти качества проявляются в условиях дефицита времени, высокой интенсивности и больших скоростей движения, при управлении автомобилем в темное время суток, в сложной дорожной обстановке и т.п.

Водители с ограниченными психофизиологическими возможностями справляются с управлением в простой дорожной обстановке, но в условиях высокого эмоционального напряжения (аварийная ситуация) не всегда могут быстро принять правильное решение и выполнить необходимые действия по управлению автомобилем. К индивидуальным психофизиологическим особенностям, определяющим успешность действий водителя в критических ситуациях относятся, прежде всего, его оперативные качества, т.е. способность быстро, точно воспринимать и

перерабатывать всю поступающую информацию и своевременно выполнять необходимые ответные действия. Не менее важной является эмоциональная устойчивость водителя, а также волевые качества, которые в определенной мере снижают возможность возникновения чрезмерного нервно-психического напряжения в критических ситуациях.

Существует четыре основные функции, выполняемые водителем в процессе управления автомобилем:

- восприятие дорожно-транспортной ситуации – правильное и своевременное обнаружение значимых с точки зрения безопасности движения всех участников, объектов и событий дорожно-транспортной обстановки;

- оценка дорожно-транспортной ситуации – оценка значимых с точки зрения безопасности движения всех участников дорожно-транспортной ситуации параметров дорожно-транспортной обстановки и прогнозирование возможных направлений опасного развития ДТС;

- принятие решения – выявление возможных в данной дорожно-транспортной ситуации действий по управлению транспортным средством и выбор из наилучшего сочетания с точки зрения обеспечения безопасности всех участников дорожно-транспортной ситуации;

- выполнение действий – реализация выбранных действий по управлению транспортным средством.

При безошибочном выполнении названных функций всеми участниками ДТС дорожно-транспортное происшествие не возникает. Если один или несколько участников ДТС допускают ошибки, то возникает опасность развития ДТП, и произойдет оно или нет – зависит от успешности действий, предпринятых участниками ДТС.

Психофизиологические особенности управления автомобилем свидетельствуют о сложности водительской деятельности и обусловленных этим высоких требованиях, предъявляемых к водителю. Поэтому при конструировании новых или совершенствовании конструкций старых автомобилей, строительстве и обустройстве дорог, а также при организации дорожного движения необходимо учитывать психологические возможности водителей, разрешающую способность их нервной системы и органов чувств. Вместе с тем разработка мероприятий по рациональному режиму труда и отдыха водителей, методов их профессионального отбора, подготовки и совершенствования их профессионального мастерства должны проводиться с учетом требований, которые предъявляются к водителю автомобиля, технико-эксплуатационным показателям автомобиля, дорожным условиям и среде движения.

Значительно повысить надежность водителя можно его обучением в ходе разбора типовых ситуаций, предшествующих ДТП. Указанные навыки

в значительной степени также можно отработать на тренажерах, но наибольший эффект достигается путем самоанализа ситуаций в процессе управления автомобилем и критической объективной оценки собственных действий. Самоанализ собственных действий с последующей тренировкой ответных решений на свободной тренировочной площадке позволяет водителю интуитивно определять, свободен ли возможный путь отклонения; достаточно ли расстояние, необходимое для проезда автомобиля; можно ли за пределами проезжей части управлять автомобилем; каково расстояние, необходимое для остановочного пути автомобиля. Способность быстро выделять эти особенности в ДТС свидетельствует о высшем уровне развития навыков профессионального мастерства водителя.

6.4 Характеристика системы подготовки водителя

Конечной целью подготовки водителей является формирование комплекса знаний, умений, навыков и качеств, обеспечивающих эффективное и надежное выполнение водительской деятельности. Конечный результат процесса подготовки должен соответствовать его цели. Это означает, что в результате подготовки учащиеся овладевают необходимым комплексом знаний, умений и навыков, соответствующих заданному уровню подготовленности к выполнению водительской деятельности. Имеется в виду подготовленность к эффективному и надежному выполнению этой деятельности во всем диапазоне типичных, а также практически возможных дорожно-транспортных ситуаций.

Процесс подготовки водителей включает обучение и воспитание. **Обучение** – это формирование водительских знаний, умений и навыков, **воспитание** – формирование качеств, необходимых водителю для эффективного и надежного выполнения водительской деятельности. Воспитание водителей осуществляется в процессе их обучения. Поэтому процесс подготовки – это единый учебно-воспитательный процесс.

Необходимо иметь в виду, что воспитание водителей не ограничивается формированием только специальных водительских качеств. Оно предполагает также совершенствование таких гражданских качеств личности, как чувство ответственности, коллективизм, самокритичность, трудолюбие. Это особенно важно, поскольку водитель управляет транспортным средством, являющимся источником повышенной опасности.

Специфическим компонентом обучения и воспитания является тренировка. *Тренировка водителей* – это закрепление и совершенствование водительских умений и навыков, а также развитие соответствующих качеств, осуществляемых в процессе упражнений, т.е. многократного выполнения учебных действий.

Процесс подготовки водителей реализуется с помощью системы подготовки, в которую входят следующие *компоненты*:

- учащиеся;
- руководящий персонал, преподаватели и мастера производственного обучения;
- учебные планы, программы и методики подготовки;
- средства подготовки – учебные пособия, оборудование, автомобили, тренажеры, а также учебные помещения и территории.

6.5 Средства подготовки водителей.

Технические средства обучения.

Классификация технических средств обучения

Под **средствами подготовки** водителей подразумевают любые материальные средства (учебное оборудование, пособия и т.п.) используемые в целях подготовки. Эти средства подразделяются на средства учебной деятельности, непосредственно используемые учащимися, и средства управления учебным процессом, используемые преподавателями и мастерами производственного обучения.

Средства подготовки подразделяются также на основные и вспомогательные. Основные – это средства подготовки, с помощью которых учащиеся непосредственно осуществляют учебную деятельность, а преподаватели и мастера управляют ею и учебным процессом в целом. Вспомогательными средствами подготовки являются помещения, где располагается учебное оборудование, а также оборудование, используемое не в учебной деятельности, а в целях обеспечения нормальных условий протекания учебного процесса. К основным средствам подготовки относятся учебные автомобили, оборудование, учебные пособия, тренажеры, фильмы, слайды, автодромы и учебные площадки, к вспомогательным – помещения, мебель, служебные территории, средства освещения, вентиляции и т.п.

Важнейшим видом основных средств подготовки являются *технические средства обучения* – средства передачи информации учащимся, управления учебным процессом и контроля его результатов. С помощью технических средств осуществляется передача информации, содержание которой непосредственно является объектом изучения или которая необходима для организации учебных действия, а также контроля правильности этих действий и усвоения полученной информации. К техническим средствам относятся средства кино, статической проекции, телевидения, видеозаписи, аудиозаписи, тренажеры, имитаторы, учебные и

обучающие машины, а также устройства, контролирующие усвоение учебного материала.

При подготовке к вождению автомобиля большое значение имеют технические средства, с помощью которых моделируется деятельность управления автомобилем, а также те или иные компоненты этой деятельности. Такими средствами являются учебные автомобили, тренажеры, средства кинопроекции и статической проекции. Одним из основных технических средств обучения управлению автомобилем является учебный автомобиль. Конструктивной особенностью учебных автомобилей является двойное управление торможением, что дает возможность мастеру по вождению предупреждать опасные ситуации, которые могут возникнуть в результате неправильных действий учащегося. Это не только повышает безопасность обучения, но и делает учащегося менее напряженным, более уверенным. Вместе с тем это снижает нервно-психическое напряжение мастера по вождению, делает его труд менее утомительным. Еще одним важным видом технических средств, с помощью которых моделируется деятельность по управлению автомобилем, являются тренажеры. В процессе формирования у учащихся знаний, умений и навыков с помощью тренажеров у них формируются и развиваются соответствующие качества. Особым видом тренажеров являются технические устройства, имеющие специальную функцию развития таких качеств, как распределение и переключение внимания, точность и скорость водительского глазомера, тех или иных водительских реакций, время восстановления зрения водителя после ослепления и т.п. Поскольку водительская деятельность в целом включает и такой вид деятельности, как эксплуатация и устранение ряда неисправностей материальной части, то одним из видов тренажеров являются технические устройства по моделированию соответствующих действий.

Все технические средства обучения можно подразделить на следующие группы:

- предъявления информации;
- формирования практических умений и навыков;
- контроля знаний, умений и навыков;
- определения уровня развития профессиональных качеств водителей.

Технические средства обучения также группируют по следующим признакам:

- характеру воздействия на органы ощущения обучающихся (визуальные, звуковые и комбинированные);
- принципу устройства (механические, электрические, электромеханические и электронные);

- составу обучаемых (индивидуальные, групповые, индивидуально-групповые и массовые);
- типу носителей информации (рисунки, модели, фотографии, магнитная, аудио- и видеозапись, киноплёнка).

С точки зрения возможности использования при изучении отдельных разделов программы подготовки водителей технические средства обучения делят на специальные и универсальные. К специальным относятся технические средства, которые применяют только по отдельным дисциплинам и разделам программ, например, стенды по изучению дорожных знаков, правил проезда нерегулируемых перекрестков и т.п. К универсальным средствам относятся средства, несущие информацию, относящуюся к различным дисциплинам, например, средства статической и динамической проекции, аудио- и видеотехника.

В практике подготовки водителей используют большое количество тренажеров и других технических средств, которые подразделяют на следующие основные группы:

- стенды, плакаты, макеты, модели, средства кино- и диапроекции;
- стенды, разрезы, модели, средства кино- и диапроекции для изучения устройства и эксплуатационных свойств автомобиля, техники безопасности и технического обслуживания автомобиля;
- тренажеры, стенды, установки и приспособления для формирования практических умений и навыков;
- тренажеры, установки, приборы и устройства для проведения контроля обученности водителя и его психофизиологических качеств.

6.6 Стажировка водителей. Повышение мастерства и профессиональной культуры водителей

Мастерство вождения автомобилем достигается не сразу после окончания автоучебного заведения, а требует достаточного водительского опыта, который накапливается в результате длительной практической деятельности, а также стажировки.

Стажировка должна проводиться в соответствии с «Инструкцией о порядке проведения стажировки водителей механических транспортных средств», утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь № 46 от 23.10.2012 [12]. Указанная инструкция определяет порядок проведения стажировки водителей, принятых на работу и имеющих перерыв в выполнении работ более одного года, водителей, переведенных на другую марку (модель) автомобиля, а также водителей маршрутных транспортных средств при переводе на другой маршрут. Действие этой инструкции распространяется на всех юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, эксплуатирующих транспортные средства.

Стажировка проводится с целью подготовки водителей-стажеров к самостоятельной работе на основе совершенствования их профессиональных знаний и навыков, обеспечивающих безопасность дорожного движения, культуру обслуживания пассажиров и сохранность перевозимых грузов. Водители-стажеры должны допускаться к работе после прохождения стажировки.

Проведение стажировки водителей-стажеров обеспечивается автомобильным перевозчиком самостоятельно. При отсутствии у него условий для проведения стажировки, стажировка водителей-стажеров проводится на основании договоров с другими юридическими лицами, имеющими возможности для ее проведения. Стажировка водителей-стажеров должна проводиться на той марке (модели) автомобиля, на том маршруте (кроме автомобиля-такси и автомобильных транспортных средств, осуществляющих международные перевозки), на котором они будут работать самостоятельно.

Для проведения стажировки водителей-стажеров юридическим лицом, эксплуатирующим транспортные средства, определяется лицо из числа опытных водителей – наставник. Водитель-наставник должен отвечать следующим требованиям:

- наличие общего стажа работы на марке (модели) автомобиля, на котором проводится стажировка, не менее трех лет;
- наличие квалификации водителя 1–2 класса;
- отсутствие дорожно-транспортных происшествий по их вине на протяжении трех последних лет;
- отсутствие за последний год работы нарушений трудовой дисциплины;
- качественное выполнение производственных заданий.

Продолжительность стажировки для каждого водителя-стажера зависит от его стажа работы и категории механического транспортного средства и приведена в приложении X.

Стажировка водителей-стажеров состоит из теоретической и практической частей. Теоретическая часть стажировки проводится под руководством водителя-наставника и работников соответствующих структурных подразделений юридического лица, эксплуатирующего транспортные средства, и осуществляется как индивидуально с водителем-стажером, так и с группой водителей-стажеров, и включает:

- изучение конструкции и руководства по эксплуатации марки (модели) механического транспортного средства, на котором проводится стажировка;
- изучение порядка прохождения ежедневного технического обслуживания, технического обслуживания;
- изучение схемы маршрута, расписания движения, графиков работы водителей (для маршрутных транспортных средств);
- ознакомление с порядком получения и оформления путевой

документации;

- ознакомление с порядком и схемой постановки механического транспортного средства на стоянку;

- ознакомление со схемой и особенностями движения по территории юридического лица, эксплуатирующего транспортные средства и осуществляющего стажировку;

- изучение правил пользования кассовым суммирующим аппаратом и порядка заполнения билетно-учетного листа (для автобуса).

Практическая часть стажировки заключается в самостоятельном управлении механическим транспортным средством водителем-стажером под руководством водителя-наставника.

Для проверки профессиональной пригодности водителя-стажера к самостоятельной работе автомобильным перевозчиком, осуществляющим стажировку, назначается *комиссия*. По результатам проверки комиссия в *карточке стажировки* водителя (приложение Ц) дает заключение о возможности допуска водителя-стажера к самостоятельной работе. Карточка стажировки водителя после соответствующего оформления хранится у юридического лица, эксплуатирующего транспортные средства.

Наряду со стажировкой водителей еще одним из путей снижения аварийности является повышение мастерства водителей. Управление современным автомобилем предъявляет высокие требования к реакции водителя, его сообразительности, умению быстро ориентироваться в любой дорожно-транспортной ситуации. Поэтому одной из основных задач при повышении профессионального мастерства водителей является выработка рациональных приемов вождения в условиях жесткого лимита времени на анализ обстановки, принятия и выполнение решений.

Большинство ДТП происходит из-за неожиданно возникающих ситуаций на улицах и дорогах, не знакомых ранее водителю. Период времени на осмысливание создавшегося положения зависит не столько от сложности создавшейся ситуации, сколько от того, знакома она водителю или он встретился с ней впервые. Этот период времени может быть сокращен, если предварительно ознакомить водителя с наиболее типичными ситуациями, воспроизведя их на тренажере и одновременно показав ему оптимальные действия для благополучного выхода из них.

Целесообразно периодически обследовать водителей на тренажерах, имитирующих аварийные ситуации, и в реальных условиях. Важно обеспечить возможность повышения квалификации уже работающих водителей. Практика показывает, что некоторая часть водителей (даже с большим стажем) не владеет совершенными приемами вождения.

Для выработки необходимых навыков по управлению автомобилем в реальной обстановке, приобретение опыта вождения в сложных условиях и поведения в аварийных ситуациях, а также для совершенствования

мастерства вождения автомобиля используют учебно-тренировочные автодромы.

На автодроме обязательно должно быть устройство с дистанционным управлением, которое обеспечивает внезапное появление препятствия или перебегающего дорогу пешехода.

Для обеспечения безопасности движения в зимний период времени очень важно тренировать водителей в условиях движения по скользкой дороге. Для этой цели можно приспособлять отдельные участки местности или заброшенные дороги.

Одним из важных мероприятий по обеспечению безопасности движения является обучение водителей особенностям управления автобусами, автопоездами и автомобилями большой грузоподъемности.

В автопредприятиях мастерство управления автомобилем следует формировать, совершенствуя следующие **основные профессиональные навыки**:

- правильная оценка дорожной обстановки и прогнозирование ее изменения;
- быстрая реакция на возникающие опасности;
- правильное определение расстояния и скорости, чувство колеи и радиуса поворота;
- приемы распознавания неисправностей автомобиля;
- способы выхода из опасных ситуаций;
- приемы управления в гололедицу, дождь, снег, туман и в темное время суток.

Водителей необходимо учить не только правильно управлять автомобилем, избегая аварийных и опасных ситуаций, но и всегда учитывать возможные ошибки со стороны других участников движения.

Вопрос профессиональной культуры нельзя смешивать с профессиональным мастерством водителя. Встречаются опытные, хорошо технически подготовленные водители, которые имеют низкий уровень общественного сознания, общей и профессиональной культуры. Они представляют на дороге не меньшую опасность, чем малоопытные водители. Такие водители не окажут помощи пострадавшим, не питают уважения к закону и порядку. Они могут оставить ночью автомобиль на дороге, не включив габаритные огни, не переключать дальний свет на ближний при встречном разезде, не уступать дорогу обгоняющему автомобилю и т.п. Таких водителей надо жестко контролировать и строго с них взыскивать за антиобщественное поведение. Их поведение и поступки должны быть предметом постоянного внимания коллектива и товарищей по работе.

6.7 Организация режима труда и отдыха водителей

Правильная организация рабочего дня водителей способствует снижению ДТП и сохранению их здоровья. Рациональная организация труда и отдыха водителей является важным резервом в повышении производительности труда. Рабочее время и время отдыха водителей автомобилей, выполняющих внутриреспубликанские автомобильные перевозки, исходя из специфики организации их труда и отдыха, установлены в постановлении [16]. В отношении водителей автомобилей, занятых на международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов, следует руководствоваться нормативами Европейского соглашения [25].

Рабочее время и время отдыха водителей автомобилей, выполняющих внутриреспубликанские автомобильные перевозки. Графики работ составляются нанимателем для всех водителей автомобилей ежемесячно на каждый рабочий день с ежедневным или суммированным учетом рабочего времени и доводятся до сведения водителей автомобилей не позднее чем за один месяц до их введения. Графиком работ устанавливается время начала, окончания и продолжительность ежедневной работы, время перерывов для отдыха и питания, время ежедневного (междусменного) и еженедельного отдыха.

На междугородных перевозках при направлении водителей автомобилей в дальние рейсы, при которых водитель автомобиля за установленную графиком работ продолжительность ежедневной работы не может вернуться к постоянному месту работы, наниматель устанавливает водителю автомобиля задание по времени на движение и стоянку автомобиля с учетом норм [16].

Началом работы считается время явки к постоянному месту работы в час, установленный правилами внутреннего трудового распорядка и (или) графиками работ, а окончанием работы – время освобождения от работы после проведения заключительных работ по возврату автомобиля к месту стоянки. Время, необходимое на дорогу от проходной до рабочего места, на переодевание перед началом и после окончания работы, на регистрацию при уходе с работы, в рабочее время не включается. В отдельных случаях начало и окончание работы может устанавливаться вне места постоянной работы, о чем водителю автомобиля должно быть сообщено не позднее окончания предыдущего рабочего дня. При *дальних междугородных перевозках* началом работы водителя автомобиля в смене считается время истечения установленного графиком работ времени отдыха, а окончанием смены – время начала отдыха по графику в промежуточном или в конечном пункте маршрута.

Рабочее время водителя автомобиля состоит из следующих периодов:

- подготовительно-заключительного времени для выполнения работ

перед выездом на линию и после возвращения с линии в организацию, а при междугородных перевозках – для выполнения работ в пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены продолжительностью 20 минут;

- времени проведения предрейсового медицинского осмотра продолжительностью 5 мин;

- продолжительности управления автомобилем;

- времени присутствия на рабочем месте водителя автомобиля, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей автомобиля;

- продолжительности стоянки в пунктах погрузки и разгрузки грузов, в местах посадки и высадки пассажиров, в местах использования специальных автомобилей;

- времени простоев не по вине водителя автомобиля;

- специальных перерывов, предусмотренных графиком работ для отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах маршрута;

- времени проведения работ по устранению возникших в течение работы на линии эксплуатационных неисправностей обслуживаемого автомобиля, не требующих разборки механизмов, а также выполнения регулировочных работ в полевых условиях при отсутствии технической помощи;

- времени охраны груза и автомобиля во время стоянки на промежуточных и конечных пунктах маршрута при осуществлении междугородных перевозок в случае, если такие обязанности предусмотрены трудовым [договором](#), заключенным с водителем автомобиля.

Возможна также работа в сверхурочное время, которая компенсируется дополнительной оплатой. Привлечение к сверхурочным работам допускается только с согласия водителя автомобиля, за исключением случаев, предусмотренных [законодательством](#) о труде Республики Беларусь, а также коллективным договором, соглашением.

Формы организации труда водителей. Сменный режим работы определяет последовательность чередования водителей автомобилей по сменам, продолжительность каждой из которых – не менее установленной законодательством продолжительности ежедневной работы. Иные режимы работы (разделение рабочего дня на части, суточные дежурства) к сменным не относятся. Режим рабочего времени при сменной работе определяется графиком работ. При этом продолжительность смены не может превышать 12 часов. Водители автомобилей чередуются по сменам равномерно. Работа в течение двух смен подряд запрещается.

В тех случаях, когда по условиям работы невозможно или экономически нецелесообразно соблюдение установленной ежедневной или

еженедельной продолжительности рабочего времени, водителям автомобилей устанавливается суммированный учет рабочего времени. *Продолжительность учетного периода* устанавливается нанимателем и не может превышать одного календарного года. Водителям автомобилей устанавливается, как правило, суммированный учет рабочего времени с продолжительностью учетного периода один месяц. Суммированный учет рабочего времени вводится нанимателем по согласованию с профсоюзом.

При суммированном учете рабочего времени установленная продолжительность ежедневной работы и рабочей недели отрабатывается водителем автомобиля, как правило, за учетный период. При этом запланированное время работы в смену, неделю может быть неодинаковым. Во всех случаях сумма часов рабочего времени по графику работ за учетный период не должна превышать норму часов за этот период, рассчитанную в соответствии с [законодательством](#) о труде Республики Беларусь.

При суммированном учете рабочего времени продолжительность рабочего дня водителя автомобиля может устанавливаться не более 10 часов, а в отдельных случаях – не более 12 часов. Не допускается устанавливать продолжительность рабочего дня 12 часов более двух календарных дней подряд.

В случаях, когда при осуществлении междугородной перевозки предусматривается пребывание водителя автомобиля в автомобиле продолжительностью более 12 часов, в рейс направляются два водителя автомобиля. Рабочее время водителей автомобилей при суммированном учете рабочего времени регламентируется графиками работ, которые составляются на весь учетный период из расчета выполнения установленной нормы рабочих часов за этот период. В них определяется время начала, окончания и продолжительность ежедневной работы, время перерывов для отдыха и питания, а также время, предоставляемое для междуменного и еженедельного отдыха.

Для водителей автомобилей может вводиться *рабочий день с разделением его на части*. Между отдельными частями рабочего дня возможны либо один перерыв для отдыха и питания свыше 2, но не более 4 часов, либо два и более перерыва, включая перерыв для отдыха и питания, общей продолжительностью не более 4 часов. При этом общая продолжительность рабочего времени не должна превышать установленную графиком работ продолжительность ежедневной работы. Время перерывов между частями рабочего дня в рабочее время не включается. Перерыв между двумя частями рабочего дня предоставляется в месте, определенном для стоянки автомобиля и оборудованном для отдыха водителя автомобиля. Решение о разделении рабочего дня на части принимается нанимателем по

согласованию с профсоюзом.

Время отдыха. Законодательством Республики Беларусь для водителей автомобилей предусмотрены: перерыв для отдыха и питания, специальный технический перерыв, ежедневного отдыха.

Водителям автомобилей предоставляется в течение рабочего дня *перерыв для отдыха и питания* продолжительностью не менее 20 мин и не более 2 ч, который используется водителем автомобиля по своему усмотрению и в рабочее время не включается. При установленной графиком работ продолжительности ежедневной работы более 8 ч водителю автомобиля могут предоставляться два перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2 ч и не менее 30 мин. Перерыв для отдыха и питания рекомендуется предоставлять, как правило, через 4 ч после начала работы.

После непрерывного двухчасового управления автомобилем водителю автомобиля должен предоставляться *специальный технический перерыв* на 10 мин, или он может быть присоединен к последующему перерыву после управления автомобилем в течение 4 ч, если не наступает период перерыва для отдыха и питания. Время специального технического перерыва включается в рабочее время.

Если продолжительность смены по графику работ больше 8 ч, уменьшение продолжительности ежедневного отдыха между сменами компенсируется за счет увеличения еженедельного непрерывного отдыха.

Водителям автомобилей, которым установлен суммированный учет рабочего времени, или водителям автомобилей с рабочим днем, разделенным на части, продолжительность *ежедневного отдыха* в отдельные периоды работы по распоряжению нанимателя, согласованному с профсоюзом, может быть уменьшена до 12 ч. На *междугородных перевозках* при суммированном учете рабочего времени продолжительность *ежедневного отдыха* водителя автомобиля на конечном или промежуточном пункте маршрута не может быть менее продолжительности времени работы в предшествующей отдыху смене, а если экипаж автомобиля состоит из двух водителей автомобиля – не менее половины времени работы в предшествующей отдыху смене с соответствующим увеличением продолжительности ежедневного отдыха непосредственно после возвращения к месту постоянной работы.

Водителям автомобилей при сменной работе и водителям автомобилей, которым установлен суммированный учет рабочего времени, выходные дни могут устанавливаться в различные дни недели согласно графикам работ. При этом число дней еженедельного отдыха в текущем месяце должно быть не менее числа полных рабочих недель этого месяца. Эти дни выделяются в графике работ из общего числа свободных от работы дней.

Привлечение водителя автомобиля к работе в его выходной день,

установленный правилами внутреннего распорядка или графиком работ, допускается только с его согласия, за исключением случаев, предусмотренных законодательством о труде Республики Беларусь.

Допускается использовать для работы не более 12 выходных дней в год.

В предельное количество выходных дней не включаются выходные дни, в которые водитель автомобиля привлекался к работе без его согласия в исключительных случаях, предусмотренных законодательством о труде Республики Беларусь.

На междугородных перевозках при суммированном учете рабочего времени продолжительность *еженедельного отдыха* может быть более 42 ч, а также может быть сокращена, но не менее чем до 24 ч. В среднем за учетный период продолжительность еженедельного непрерывного отдыха должна быть не менее 42 ч.

Работа в выходной день может компенсироваться по соглашению сторон предоставлением другого дня отдыха или повышенной оплатой в размерах, установленных законодательством о труде Республики Беларусь.

Рабочее время и время отдыха водителей автомобилей, занятых на международных автомобильных перевозках. Согласно нормативам Европейского соглашения [25] нормальное *время управления автомобилем в течение рабочего дня* составляет 9 ч. Оно может быть увеличено до 10 ч не более 2 раз в течение любой одной недели. Не позднее чем через 4,5 ч управления должен быть сделан *перерыв в управлении* не менее чем на 45 мин. Такой перерыв может быть заменен на два перерыва: первый – не менее 15 мин и второй – не менее 30 мин.

Время ежесдневного отдыха должно составлять 11 ч. При этом допускается:

– 9 часов до трех раз в неделю;

– 12 и более часов в два интервала, первые из которых не менее трех, а второй – не менее девяти часов.

В течение 30 ч работы каждый водитель экипажа из двух человек должен иметь *ежесдневный непрерывный отдых* не менее 9 ч.

Максимальное *количество дней работы до еженедельного отдыха* равно шести. Максимальное *время управления в течение недели должно составлять* 56 ч. При этом в течение двух последовательных недель время управления должно быть не более 90 ч. *Время еженедельного отдыха* должно составлять не менее 45 ч. Допускается его уменьшение до 24 часов не более одного раза в любые две последовательные недели, при условии компенсации не позднее окончания третьей недели, следующей за текущей.

Пример месячного графика работы водителей приведен в приложении Ш.

6.8 Назначение и виды инструктажей водителей

Организация и проведение инструктажей водителей осуществляются работниками службы БД перевозчика в соответствии с Примерным порядком проведения инструктажей водителей по БДД, приведенным в приложении 7 к приказу Минтранса [15]. Порядок устанавливает виды, периодичность и последовательность проведения инструктажей по БДД, которые должен проводить перевозчик с водителями.

Время и место проведения инструктажей водителей, а также список лиц, ответственных за их проведение, определяется приказом руководителя перевозчика. Организация проведения инструктажей, контроль и учет за своевременностью и полнотой их выполнения возлагается на службу БД перевозчика или работника, выполняющего эти функции. Учет прохождения водителями вводного, предрейсового, сезонного и специального инструктажей по БДД, а также специального инструктажа, проводимого работником технической службы перевозчика, ведется в соответствующих журналах (см. приложение У).

Нормативно установлены следующие **виды инструктажей**: вводный, предрейсовый, сезонный, специальный.

Вводный инструктаж проводится работником службы безопасности движения со всеми водителями, принимаемыми на работу, перед допуском их к самостоятельной работе, независимо от их стажа работы и квалификации. В процессе проведения вводного инструктажа до водителя должна быть доведена следующая информация:

- особенности и специфика работы перевозчика и его структурных подразделений. Внутренний распорядок работы перевозчика. Порядок допуска водителей к самостоятельной работе. Порядок получения и предъявления соответствующих документов, осмотра и проверки технического состояния автомобильных транспортных средств. Режим труда и отдыха водителей;

- состояние дорожно-транспортной дисциплины у перевозчика и ответственность водителя при возникновении дорожно-транспортного происшествия. Особенности организации движения на маршрутах работы перевозчика, оказание технической помощи, а также организация движения автомобильных транспортных средств на территории перевозчика;

- порядок прохождения водителями предрейсового медицинского обследования;

- права и обязанности водителей, установленные ПДД. Особое внимание обращается на недопустимость выхода на работу в нетрезвом состоянии или с остаточными явлениями алкоголя, под воздействием наркотических средств, психотропных или токсических веществ, на ответственность водителя за отклонение от маршрутов или использование автомобильного транспортного средства перевозчика на перевозках, не указанных в путевом листе;

- допустимые скорости движения для конкретных видов автомобильных транспортных средств в населенных пунктах и на загородных дорогах;

- правила обгона и дистанция безопасности в зависимости от скорости и условий движения, состояния покрытия проезжей части и видимости;

- правила проезда регулируемых и нерегулируемых перекрестков. Меры предосторожности при проезде пешеходных переходов, мест остановочных пунктов маршрутных автомобильных транспортных средств и других мест скопления пешеходов;

- нормы загрузки автомобильных транспортных средств и требования по обеспечению безопасной перевозки пассажиров и грузов;

- особенности эксплуатации автомобильных транспортных средств в осенне-зимний период. Меры предосторожности при движении в сложных метеорологических условиях (снегопад, гололед, туман и т.д.);

- правила проезда железнодорожных переездов;

- действия водителя при совершении ДТП и в случаях заболевания или переутомления;

- уголовная, административная и гражданская ответственность водителя за совершение ДТП и нарушения ПДД;

- порядок информирования работников перевозчика о допущенных нарушениях ПДД, а также о других нарушениях, выявленных контролирующими лицами;

- номера телефонов, по которым необходимо немедленно сообщить должностным лицам организации о ДТП или других чрезвычайных происшествиях.

Факт проведения вводного инструктажа по безопасности дорожного движения фиксируется в журнале вводного инструктажа (см. приложение У) и в личной карточке водителя (см. приложение К).

Предрейсовый инструктаж проводится работником службы эксплуатации перевозчика при необходимости перед выездом водителя на линию:

- при междугородных перевозках пассажиров и грузов;

- туристско-экскурсионных перевозках;

- перевозке детей, групп учащихся;

- перевозке опасных грузов;

- перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

- международных перевозках пассажиров или грузов;

- движении в организованной транспортной колонне.

В процессе предрейсового инструктажа до водителя должна быть доведена следующая информация:

- протяженность и общая характеристика маршрута. Состояние проезжей части дороги. Условия движения. Наличие опасных мест на маршруте. Возможные изменения дорожно-климатических условий;

- пункты и места отдыха и смены водителей. Порядок хранения автомобильных транспортных средств;
- обязанности водителя по обеспечению безопасной перевозки пассажиров. Порядок проезда мест скопления людей (перекрестки, пешеходные переходы, железнодорожные переезды). Соблюдение правил остановки, стоянки, обгона, безопасной дистанции и скорости движения;
- характеристика грузов и требования по их безопасной перевозке;
- порядок проверки укладки и крепления груза. Перечень необходимого оборудования и приспособлений;
- ответственность водителей за обеспечение технической исправности автомобильных транспортных средств на линии;
- ответственность водителей за самовольное отклонение от маршрута, невыполнение задания или использование автомобильных транспортных средств перевозчика в личных целях;
- меры по обеспечению безопасности дорожного движения при неблагоприятных условиях;
- способы и приемы экономичного управления автомобильным транспортным средством.

Кроме того, в зависимости от вида перевозок в процессе инструктажа до водителя может быть доведена следующая информация:

1) при выполнении междугородных перевозок – нормы посадки пассажиров и погрузки багажа; порядок размещения, укладки и крепления груза;

2) при выполнении туристско-экскурсионных перевозок – нормы поведения водителей и культура обслуживания пассажиров; порядок подачи и отправления автобуса; техническое состояние и специальное оборудование автобуса; схема маршрута движения, места отдыха и питания. Порядок посадки и высадки пассажиров, места остановки или стоянки;

3) при перевозке групп детей – особенности перевозки групп детей; техническое состояние, оборудование и экипировка автобусов, предназначенных для перевозки групп детей; маршрут, режим и скорости движения; правила посадки и высадки групп детей;

4) при перевозке опасных грузов – отдельные требования Правил перевозки опасных грузов;

5) при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов – основные требования к техническому состоянию, оборудованию и дополнительному оснащению автомобильных транспортных средств, используемых для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов; допустимая скорость движения крупногабаритных и тяжеловесных автомобильных транспортных средств; порядок движения, обгона, остановки, стоянки и сопровождения крупногабаритных и тяжеловесных автомобильных транспортных средств;

6) при выполнении международных перевозок – режим работы, отдыха и порядок смены водителей; пункты технического обслуживания и ремонта

автомобильных транспортных средств; основные особенности и отличия правил дорожного движения тех стран, на территории которых осуществляется автомобильная перевозка.

Факт проведения предрейсового инструктажа фиксируется в журнале (см. приложение У) и в путевом листе с указанием времени, даты и подписи лица, проводившего инструктаж.

Сезонный инструктаж проводится работниками службы БД перевозчика при подготовке перевозчика к работе в весенне-летний и осенне-зимний периоды. Его целесообразно осуществлять: в весенне-летний период эксплуатации, совмещая с плановыми занятиями по повышению профессионального мастерства водителей (февраль, март); в осенне-зимний период – при подготовке водителей перевозчика к работе в осенне-зимний период года (октябрь, ноябрь).

Инструктаж проводится в классе или кабинете БД, на линейных диспетчерских станциях.

В процессе сезонного инструктажа до водителя должна быть доведена следующая информация:

- особенности эксплуатации автомобильных транспортных средств в весенне-летний или осенне-зимний периоды;

- особенности эксплуатации автомобильных транспортных средств при увеличении пешеходных потоков и интенсивности движения транспорта;

- обеспечение безопасности движения при осуществлении автомобильных перевозок в сложных дорожных или погодноклиматических условиях;

- особенности движения в темное время суток и в условиях недостаточной видимости;

- особенности подготовки автомобильных транспортных средств к эксплуатации в зимних условиях;

- приемы управления автомобильным транспортным средством и особенности маневрирования при движении в гололедицу, при сильном снегопаде, метели или дожде;

- особенности обеспечения безопасности движения в период летних и зимних каникул учащихся и студентов;

- меры предосторожности при преодолении затяжных спусков и крутых подъемов, при замерзании и запотевании стекол кабины;

- характерные ДТП и нарушения ПДД, допущенные водителями в зимний период эксплуатации;

- особенности проезда железнодорожных переездов и действия водителей при вынужденной остановке на переезде.

Факт проведения сезонного инструктажа фиксируется только в журнале сезонного и специального инструктажей (см. приложение У).

Специальный инструктаж проводится с водителями, направляемыми в командировку, для работы в отрыве от постоянного места стоянки, с водителями автобусов, впервые направляемыми самостоятельно на маршрут, с водителями, впервые назначаемыми для работы на новых моделях автомобильных транспортных средств, а также со всеми водителями перевозчика при получении информации о ДТП, совершенном водителем перевозчика. Специальный инструктаж проводится работниками службы эксплуатации или службы БД перевозчика. Специальный инструктаж по особенностям эксплуатации новых моделей автомобильных транспортных средств, влиянию их конструктивных и эксплуатационных параметров на безопасность дорожного движения проводится работниками технической службы перевозчика.

В процессе специального инструктажа до водителя должна быть доведена следующая информация:

- особенности выполнения новых видов автомобильных перевозок в отрыве от постоянного места стоянки;
- режим труда и отдыха водителя в командировке;
- расположение мест стоянки и технического обслуживания автомобильных транспортных средств перевозчика;
- маршрут следования, особенности дорожных условий и скорость движения в колонне;
- действия водителя в случае появления признаков заболевания;
- анализ причин и последствий ДТП, совершенных водителями перевозчика.

Факт проведения специального инструктажа фиксируется в соответствующих журналах (см. приложение У).

Кроме вводного инструктажа при приеме водителей на работу, переводе их для работы на другой марке автомобиля проводится *проверка навыков управления автомобилем*. В процессе такой проверки совершается контрольная поездка водителя на закрепленном за ним автомобильном транспортном средстве перевозчика в присутствии водителя-инструктора (наставника) по перевозке грузов и пассажиров. Продолжительность такой поездки устанавливается водителем-инструктором в зависимости от степени подготовки водителя. Во время контрольной поездки водитель-инструктор наблюдает за правильностью выполнения приемов по управлению автомобильным транспортным средством в конкретных дорожных условиях, а также действиями водителя по прогнозированию опасных дорожно-транспортных ситуаций. При этом наставник указывает на допущенные ошибки, дает советы и рекомендации по принятию правильных решений, необходимых мер предосторожности, а в случаях надобности разъясняет водителю, как нужно выполнять определенные

действия и приемы управления автомобильным транспортным средством в конкретной дорожной обстановке.

При проверке навыков управления до водителя должна быть доведена следующая информация:

- приемы управления автомобильным транспортным средством, позволяющие в процессе рабочей смены сохранить необходимую работоспособность;

- правила подготовки двигателя к первому запуску;

- приемы пользования тормозами при остановке автомобильного транспортного средства на сухой и скользкой дороге;

- приемы экономичного управления автомобильным транспортным средством;

- оценка и прогнозирование развития дорожной ситуации;

- маневрирование и остановка автомобильного транспортного средства в заданном месте. Движение задним ходом, порядок и правила подъезда к местам разгрузки (погрузки), посадки (высадки) пассажиров.

После завершения контрольной автомобильной поездки водитель-инструктор оценивает мастерство управления автомобильным транспортным средством водителя и информирует об этом работника службы безопасности дорожного движения.

7 ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ПЕРЕВОЗОК

7.1 Особенности обеспечения безопасности движения при пассажирских перевозках

Требования к перевозчикам по обеспечению безопасной перевозки пассажиров, в том числе, перевозки групп детей автобусами, сформулированы в постановлении Совмина Республики Беларусь [8]. Согласно этому документу безопасное выполнение перевозок пассажиров должно обеспечиваться автомобильными перевозчиками, заказчиками и операторами автомобильных перевозок пассажиров, дорожными организациями и другими юридическими лицами, осуществляющими транспортную деятельность по перевозке пассажиров. Ответственность за организацию работы по обеспечению автомобильных перевозок пассажиров возлагается на руководителей организаций и индивидуальных предпринимателей, являющихся автомобильными перевозчиками. При непригодности дорожных условий для осуществления автомобильных перевозок пассажиров или несоответствия их установленным требованиям автомобильный перевозчик должен принимать меры по приостановлению и (или) изменению маршрута перевозок.

На водителей, осуществляющих перевозку пассажиров, возлагается особая ответственность, так как им доверена жизнь людей. Поэтому первейшей обязанностью таких водителей является обеспечение безопасности перевозки пассажиров в любой погодной и дорожной обстановке, оказание всяческого содействия в совершении поездки. В критической ситуации водители обязаны принять все меры по отводу угрозы жизни и здоровью пассажиров.

Водитель должен начинать движение от остановочного пункта только после закрытия дверей, убедившись в безопасности начала движения. Следует проявлять особую осторожность в местах интенсивного движения транспорта и пешеходов, на крутых подъемах, спусках, поворотах, мостах и у железнодорожных переездов, при обгоне и в других условиях, ухудшающих видимость и осложняющих управление автобусом.

В сложных погодных условиях (метель, снегопад, туман, гололед, штормовой ветер, ливневый дождь и т.п.) вести автобус необходимо со скоростью, обеспечивающей безопасность перевозки пассажиров. В этих случаях водитель автобуса может следовать по маршруту, не придерживаясь установленного расписания. В исключительных случаях он

может прекращать движение, включив свет фар или аварийную сигнализацию.

В случае возникновения неисправности автобуса в пути необходимо съехать с проезжей части дороги, включить аварийную сигнализацию, предупредить пассажиров об опасности выхода на проезжую часть дороги, выставить знак аварийной остановки. Если неисправность самому устранить невозможно, надо вызвать техническую помощь из ближайшего автопарка по телефону или путем передачи информации попутным транспортом, принять меры к пересадке пассажиров на попутные автобусы.

В случае заболевания или переутомления в пути необходимо передать управление автобусом второму водителю, а при его отсутствии остановить автобус и принять меры по вызову подменного автобуса или водителя из ближайшего автопарка. При несчастном случае или дорожно-транспортном происшествии следует руководствоваться ПДД, а также сообщить о случившемся в автопарк.

Международными нормативами [43] определяются дополнительные требования к водителям, осуществляющим перевозки в международном сообщении. Так, водители, занятые на международных перевозках пассажиров, должны быть не моложе 21 года. Кроме того водитель, выполняющий перевозки пассажиров по маршрутам в радиусе более 50 км от места приписки автотранспортного средства, должен отвечать одному из следующих условий:

- иметь стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т;
- иметь стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств для перевозки пассажиров по международным маршрутам в радиусе до 50 км от места приписки этих транспортных средств или на других видах пассажирских перевозок при условии, что компетентный орган признает, что в течение этого времени он приобрел необходимый опыт;
- иметь официально признаваемое удостоверение о профессиональной пригодности и подтверждающее, что он окончил курсы подготовки водителей транспортных средств для международной перевозке пассажиров.

7.2 Организация перевозки опасных грузов

Общие требования и основные условия обеспечения безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом, регламентирующие взаимоотношения, права и обязанности участников перевозки опасных грузов содержаться в постановлении МЧС [23].

Указанные Правила содержат следующие разделы: основные термины, сфера действия данных правил, классификация опасных грузов, организация перевозки опасных грузов, взаимоотношения грузоотправителей, грузополучателей и перевозчиков при перевозке опасных грузов, техническое обеспечение перевозок, требования к лицам, занимающимся автомобильными перевозками опасных грузов, требования к организации подготовки лиц, занятых перевозкой опасных грузов, и ежегодного обучения работников и другие разделы. Так, в соответствии с действующим законодательством **перевозчики опасных грузов обязаны:**

- осуществлять перевозку опасных грузов в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь, нормативными техническими актами в области перевозки опасных грузов;
- иметь лицензии на осуществление таких перевозок;
- проводить техническое диагностирование, испытания, освидетельствование транспортных средств, применяемых при перевозке опасных грузов;
- обеспечивать условия безопасности перевозки опасных грузов;
- приостанавливать перевозку опасных грузов самостоятельно или по предписанию Проматомнадзора в случае аварий или инцидентов, а также в случаях обнаружения вновь открывшихся обстоятельств, влияющих на безопасность перевозки опасных грузов;
- выполнять распоряжение и предписания Проматомнадзора и его должностных лиц, отдаваемые в соответствии с их полномочиями;
- разрабатывать и осуществлять мероприятия по локализации и ликвидации последствий аварий и инцидентов;
- своевременно информировать Проматомнадзор о таких авариях и инцидентах, а также местные исполнительные и распорядительные органы, на территории которых произошли аварии и инциденты;
- принимать меры по защите жизни и здоровья населения, окружающей среды в случае аварий и инцидентов при перевозке опасных грузов;
- допускать к работе по перевозке опасных грузов лиц, отвечающих квалификационным требованиям и не имеющих медицинских противопоказаний по выполнению указанной работы;
- осуществлять производственный контроль за соблюдением требований законодательства Республики Беларусь и нормативных актов в области перевозки опасных грузов;
- использовать транспортные средства в соответствии с требованиями законодательства, стандартов, технических условий и иных нормативных актов в области перевозки опасных грузов.

7.3 Организация перевозки детей

Порядок организации и осуществления перевозок групп детей регламентирован главой 11 [8].

Так, указанным документом установлено, что обеспечение безопасности движения при организации перевозки групп детей возлагается на автомобильного перевозчика, а безопасного поведения детей – на заказчика и назначенных им сопровождающих.

Автомобильные перевозчики, выполняющие автомобильные перевозки групп детей автобусами в нерегулярном сообщении, либо заказчик этих перевозок обязаны заблаговременно, но не позднее трех суток до начала перевозки, представить в подразделения Государственной автомобильной инспекции (по месту отправления групп детей) официальное уведомление о планируемой перевозке. В данном уведомлении указываются дата и маршрут движения, марка и номер государственной регистрации автобуса (автобусов), фамилии и инициалы водителей, которые будут выполнять перевозку детей, с приложением копий списков детей и лиц, их сопровождающих, утвержденных заказчиком.

После получения такого уведомления, сотрудники соответствующего подразделения Государственной автомобильной инспекции обязаны проинструктировать водителей об особенностях требований [Правил](#) дорожного движения при автомобильных перевозках групп детей, а также мерах предосторожности, обеспечивающих безопасность таких перевозок по маршруту. Инструктаж водителей иностранных автомобильных перевозчиков, не владеющих русским языком, проводится с участием переводчика, который приглашается организацией – организатором перевозки. Информация об инструктаже водителей заносится под роспись каждого из инструктируемых в специальный журнал, который хранится в соответствующем подразделении Государственной автомобильной инспекции.

При получении информации об автомобильной перевозке групп детей автобусами в составе организованной транспортной колонны, включающей от 3 до 10 автобусов, подразделения Государственной автомобильной инспекции обязаны обеспечить их сопровождение одним транспортным средством оперативного назначения, а колонны, включающей свыше 10 автобусов, – двумя транспортными средствами оперативного назначения. Сопровождение организованной транспортной колонны автобусов при автомобильной перевозке групп детей осуществляется от места ее формирования до конечного пункта назначения в пределах Республики Беларусь. Если автомобильная перевозка детей выполняется одним или двумя автобусами, сопровождение транспортными средствами оперативного назначения Государственной автомобильной инспекции не требуется.

Технический осмотр автобусов для перевозки групп детей должен производиться специальной комиссией, в состав которой, как правило, должны включаться начальник и другие работники службы (отдела) технического контроля, начальник и другие работники службы (отдела) безопасности движения, работники службы (отдела) эксплуатации, другие лица, ответственные за организацию технического обслуживания и ремонта автобусов. Технический осмотр автобусов, в том числе с иностранной регистрацией, предусмотренных для автомобильной перевозки групп детей, проводится не ранее чем за 7 дней до начала выполнения перевозки на технической базе автомобильных перевозчиков либо в первоочередном порядке на диагностических станциях. По результатам технического осмотра составляется акт технического осмотра автобуса или диагностическая карта в двух экземплярах с заключением о его допуске к перевозке групп детей. Акт технического осмотра или диагностическая карта подписывается членами комиссии и заверяется печатью организации по месту составления. Первый экземпляр акта технического осмотра или диагностической карты передается водителю автобуса, находится в автобусе до окончания поездки, а затем хранится у автомобильного перевозчика в течение 12 месяцев, второй – в организации, проводившей технический осмотр, в течение 10 дней после возвращения группы детей из поездки. При возникновении в пути следования технических неисправностей автобуса, угрожающих безопасности движения, а также при ухудшении состояния здоровья водителей запрещается дальнейшее движение до устранения обстоятельств, препятствующих безопасному движению.

К автомобильной перевозке автобусами групп детей допускаются водители, имеющие не менее трех лет непрерывного стажа работы на механических транспортных средствах категории "D" и не привлекавшиеся на протяжении последних двух лет к административной ответственности за нарушения [Правил](#) дорожного движения, о чем в соответствующие подразделения Государственной автомобильной инспекции должно быть представлено письменное подтверждение, заверенное подписью руководителя и печатью организации (в том числе и иностранной), предоставившей водителей для перевозки групп детей. Для автомобильной перевозки автобусами групп детей на расстояние более 450 км на каждый автобус, перевозящий детей, должно быть выделено по два водителя. При этом запрещается допускать к поездке водителей, отдых которых между сменами был менее 12 часов.

Отбор лиц для сопровождения детей, а также инструктаж этих лиц осуществляются заказчиком. Так, на каждый автобус назначается совершеннолетний сопровождающий, а если число перевозимых детей

более 20 – два совершеннолетних сопровождающих. Общее количество перевозимых в автобусах детей и взрослых не должно превышать числа мест для сидения в соответствии с технической характеристикой данного автобуса. Сопровождающие обязаны принимать меры, обеспечивающие безопасную перевозку групп детей автобусами. Из числа сопровождающих назначается старший, который должен находиться в головном автобусе и следить за выполнением требований законодательства в ходе перевозки.

При автомобильных перевозках групп детей автобусами по территории Республики Беларусь скорость движения автобусов, включая автобусы с мягкими сиденьями, не должна превышать 70 км/ч. На автобусах, используемых при выполнении перевозки групп детей, независимо от времени суток должен быть включен ближний свет фар или дневные ходовые огни (при их наличии) и установлены опознавательные знаки "Перевозка детей". Автомобильная перевозка групп детей автобусами с 23.00 до 05.00 часов, а также в условиях недостаточной видимости не рекомендуется. С 23.00 до 05.00 часов в порядке исключения допускается перевозка детей к железнодорожным вокзалам и аэропортам и от них, а также при задержках в пути до ближайшего места ночлега.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2014 году : аналитический сборник МВД Респ. Беларусь, УГАИ. – Минск, 2015. – 89 с.

2 **Лукьянчук, А. Д.** Обеспечение безопасности дорожного движения : конспект лекций для студентов специальности 1-44 01 02 «Организация дорожного движения» / А. Д. Лукьянчук. – Минск : БНТУ, 2007. – 87 с.

3 Закон Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении» // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2008. – № 2/1410. – 20 с.

4 Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2007. – № 2/1375. – 22 с.

5 Закон Республики Беларусь от 6 июня 2001 г. № 32-З «О перевозке опасных грузов» // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2001. – № 2/775. – 8 с.

6 Указ Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» с изм. и доп. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2005. – № 189. – 1/6961. – 2 с.

7 Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов : постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 2008. – № 173, 5/27990. – 50 с.

8 Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 972 «О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров» // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2008. – № 5/28040 : с изм. и доп. – 45 с.

9 Постановление М-ва здравоохранения Респ. Беларусь от 3 декабря 2002 г. № 84 «Об утверждении инструкции о порядке проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов)» с изм. и доп. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2002. – № 8/8898. – 4 с.

10 Об утверждении Инструкции о порядке контроля технического состояния автомобильных транспортных средств при выпуске на линию и приемке с линии : приказ М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 3 мая 2011 г. № 222-Ц // Консультант Плюс: Беларусь [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр" / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2012. – 5 с.

11 Постановление М-ва здравоохранения Респ. Беларусь от 14 июня 2013 г. № 47 «Об утверждении санитарных норм и правил «Требования к условиям труда водителей автомобильного транспорта», гигиенического норматива «Оптимальные и допустимые значения параметров микроклимата на рабочих местах водителей автомобильного транспорта», внесении изменения в постановление Главного гос. санитарного врача Респ. Беларусь от 31 декабря 1998 г. № 53 и признании утратившими силу санитарных норм и правил № 11-10-94 «Санитарные правила по гигиене труда водителей автомобилей», постановления М-ва здравоохранения Респ. Беларусь от 20 сентября 2011 г. № 93» // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2013. – № 8/27660. – 8

с.

12 Об утверждении Инструкции о порядке проведения стажировки водителей механических транспортных средств и признании утратившими силу некоторых постановлений М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь : постановление М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 23 октября 2012 г. № 46 // Консультант Плюс: Беларусь [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр"/ Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013. – 10 с.

13 О реализации Закона Республики Беларусь от 5 января 2008 года «О дорожном движении» : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2008. – № 5/27597. – 32 с.

14 Об утверждении Методических рекомендаций по организации деятельности автомобильного перевозчика в сфере безопасности дорожного движения : приказ М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 10 июня 2010 г. № 286-Ц // Консультант Плюс: Беларусь [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр"/ Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013. – 50 с.

15 Об утверждении Положения о рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобилей и признании утратившим силу постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 мая 2000 г. № 13 : постановление М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 25 ноября 2010 г. № 82 : с изм. и доп. // Консультант Плюс: Беларусь [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр" / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013. – 8 с.

16 Об утверждении Правил безопасного размещения и крепления грузов в кузове автомобильного транспортного средства : постановление М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 10 октября 2005 г. № 58 // Консультант Плюс: Беларусь [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр"/ Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013. – 23 с.

17 Об утверждении положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1851 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2003. – № 5/11800. – 9 с.

18 Транспорт дорожный. Основные термины и определения. Классификация : ГОСТ 31286–2005. – Введ. 28.02.2006. – Минск : Межгос. совет по стандартизации, метрологии и сертификации; Белорус. гос. ин-т стандартизации и сертификации, 2006. – 23 с.

19 Улицы населенных пунктов. Строительные нормы проектирования : ТКП 45-3.03-227–2010 (02250). – Введ. 17.12.2010. – Минск : М-во архитектуры и стр-ва Респ. Беларусь, 2011. – 49 с.

20 Автомобильные дороги. Нормы проектирования : ТКП 45-3.03-19–2006 (02250). – Введ. 26.01.2006. – Минск : М-во архитектуры и стр-ва Респ. Беларусь, 2013. – 55 с.

21 Транспорт дорожный. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки : СТБ 1641–2013. – Введ. 28.04.2006. – Минск : Межгос. совет по стандартизации, метрологии и сертификации; Белорус. гос. ин-т стандартизации и сертификации: с изм. и доп. – 2006. – 42 с.

22 Об утверждении регламента проведения мониторинга транспортной деятельности : приказ М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 5 мая 2011 г., № 225-Ц // Консультант Плюс: Беларусь [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр"/ Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013. – 13 с.

23 Об утверждении правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь : постановление М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь от 8 декабря 2010 г. № 61 : с изм. и доп. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2012. – № 8/25308. – 516 с.

24 Программа повышения квалификации работников, организующих работу по безопасности дорожного движения приказом Минтранса от 30 мая 2003 г. № 194-Ц. – 5 с.

25 Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций [Электронный ресурс] : Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). – Женева, 1970. – Режим доступа : www.un.org/russian/law/ilc/state_relations.wpd. – Дата доступа : 02.09.2013.

26 Автобусы для перевозки детей. Общие технические требования : СТБ 2025–2009. – Введ. 29.12.2009. – Минск : Межгос. совет по стандартизации, метрологии и сертификации ; Белорус. гос. ин-т стандартизации и сертификации, 2009. – 13 с.

27 Проект MSEMBEDDED [Электронный ресурс]: Тренажер вождения автобуса ЛиАЗ-5256/ЛиАЗ-6212. – Режим доступа : <http://msembledded.ru/product/trenazher-vozhdeniya-avtobusa-liaz-5256lia-2>. – Дата доступа : 07.03.2014.

28 ЗАО «Нейроком» [Электронный ресурс]: Тренажёр ТА-2 автомобильный для повышения уровня профессионально важных психофизиологических качеств водителей (ПВК). – Режим доступа : http://www.neurocom.ru/ru2/auto/ta_2_auto.html#. – Дата доступа : 07.03.2014.

29 Об утверждении квалификационного справочника «Должности служащих, занятых на автомобильном транспорте» : постановление М-ва труда и социальной защиты Респ. Беларусь от 5 ноября 2002 г. № 142 : с изм. и доп. – 42 с.

30 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения : СТБ 1291–2007 : с изм. – Введ. 30.11.2007. – Минск : Госстандарт, 2007. – 31 с.

31 Постановление М-ва труда и социальной защиты Респ. Беларусь от 25.11.2003 № 147 «Об утверждении выпуска 52 Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих (ЕТКС)» : с изм. и доп. – 117 с.

32 Инструкция о порядке обязательного медицинского освидетельствования кандидатов в водители механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов) и обязательного медицинского переосвидетельствования водителей механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов) : утверждена постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь 18.12.2002 № 89 (в редакции постановления Министерства здравоохранения Республики Беларусь 17.06.2011 № 55). – 7 с.

33 Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств. Общие требования безопасности : СТБ 960–2011. – Введ. 20.03.2011. – Минск : Госстандарт, 2011. – 30 с.

34 Аппараты кассовые суммирующие и специальные компьютерные системы. Дополнительные требования к кассовым суммирующим аппаратам, совмещенным с таксометрами : СТБ 1364.4–2002. – Введ. 27.12.2002. – Минск : Госстандарт, 2002. – 20 с.

35 Сооружения станционные пассажирские, автомобили, троллейбусы, трамваи. Основные требования к информационному оформлению : СТБ 1389–2003. – Введ. 19.03.2003. – Минск : Госстандарт, 2003. – 39 с.

36 Услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Ч. 1. Требования к перевозке пассажиров автомобилями-такси : СТБ 1731.1–2007. – Введ. 23.02.2007. – Минск : Госстандарт, 2007. – 12 с.

37 Услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Ч. 3. Требования к перевозке пассажиров в нерегулярном сообщении : СТБ 1731.3–2007. – Введ. 23.02.2007. – Минск : Госстандарт, 2007. – 12 с.

38 Транспорт дорожный. Экологические классы : СТБ 1848–2009. – Введ. 13.03.2009. – Минск : Госстандарт, 2009. – 14 с.

39 Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерения : СТБ 2169–2011. – Введ. 31.01.2011. – Минск : Госстандарт, 2011. – 12 с.

40 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием. Выбросы загрязняющих веществ в отработавших газах. Нормы и методы измерения : СТБ 2170–2011. – Введ. 31.01.2011. – Минск : Госстандарт, 2011. – 10 с.

41 Закон Республики Беларусь от 10 января 2000 г. № 361-3 «О нормативных правовых актах Республики Беларусь» // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2000. – № 7, рег. № 2/136 от 13.01.2000. – 15 с.

42 **Романов, А. Н.** Автотранспортная психология : учеб. пособ. для студентов вузов / А. Н. Романов. – М. : Изд. центр «Академия», 2002. – 224 с.

43 Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций [Электронный ресурс]: Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). – Женева, 1970. – Режим доступа : www.un.org/russian/law/ilc/state_relations.wpd. – Дата доступа : 02.09.2011.

44 Постановление М-ва здравоохранения Респ. Беларусь от 8 мая 2008 г. № 87 «Об утверждении инструкции о порядке проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей колесных тракторов и самоходных машин // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2008. – № 8/18804. – 5 с.

45 Road traffic safety management systems – Requirements with guidance for use : ISO 39001–2012. – International standard association, 2012. – 44 p.

ПРИЛОЖЕНИЕ А
(справочное)

**СОДЕРЖАНИЕ ЭЛЕКТРОННОГО НОСИТЕЛЯ,
ПРИЛОЖЕННОГО К УЧЕБНОМУ ПОСОБИЮ**

1 Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2006 г. № 757.

2 Закон Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-3 «О дорожном движении».

3 Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».

4 Закон Республики Беларусь от 6 июня 2001 г. № 32-3 «О перевозке опасных грузов».

5 Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970.

6 Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 3 декабря 2002 г. № 84 «Об утверждении инструкции о порядке проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов)».

7 Об утверждении Инструкции о порядке контроля технического состояния автомобильных транспортных средств при выпуске на линию и приемке с линии: приказ М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 3 мая 2010 г. № 222-Ц.

8 Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 14 июня 2013 г. № 47 «Об утверждении санитарных норм и правил «Требования к условиям труда водителей автомобильного транспорта», гигиенического норматива «Оптимальные и допустимые значения параметров микроклимата на рабочих местах водителей автомобильного транспорта», внесении изменения в постановление Главного государственного санитарного врача Республики Беларусь от 31 декабря 1998 г. № 53 и признании утратившими силу санитарных норм и правил № 11-10-94 «Санитарные правила по гигиене труда водителей автомобилей», постановления Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 20 сентября 2011 г. № 93».

9 Об утверждении Инструкции о порядке проведения стажировки водителей механических транспортных средств и признании утратившими силу некоторых постановлений Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь: постановление М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 23 октября 2012 г. № 46.

10 Об утверждении положения о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1849.

11 [Положение](#) «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении»:

постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630.

12 Об утверждении Методических рекомендаций по организации деятельности автомобильного перевозчика в сфере безопасности дорожного движения: приказ М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 10 июня 2010 г. № 286-Ц.

13 Об утверждении Положения о рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобилей и признании утратившим силу постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 мая 2000 г. № 13: постановление М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 25 ноября 2010 г. № 82.

14 Об утверждении Правил безопасного размещения и крепления грузов в кузове автомобильного транспортного средства: постановление М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 10 октября 2005 г. № 58.

15 Об утверждении положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1851.

16 Транспорт дорожный. Основные термины и определения. Классификация: ГОСТ 31286–2005.

17 Улицы населенных пунктов. Строительные нормы проектирования: ТКП 45-3.03-227–2010 (02250).

18 Автомобильные дороги. Нормы проектирования: ТКП 45-3.03-19–2006 (02250).

19 Об утверждении регламента проведения мониторинга транспортной деятельности: приказ М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 5 мая 2011 г. № 225-Ц.

20 Об утверждении правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь: постановление Министерства по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь от 8 декабря 2010 г. № 61.

21* Программа повышения квалификации работников, организующих работу по безопасности дорожного движения: приказ Минтранса от 30 мая 2003 г. № 194-Ц.

22 Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), Женева, 1 июля 1970 г.

23 Автобусы для перевозки детей. Общие технические требования: СТБ 2025–2009.

24 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения: СТБ 1291–2007.

25 Инструкция о порядке обязательного медицинского освидетельствования кандидатов в водители механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов) и обязательного медицинского переосвидетельствования водителей механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов): утверждена постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь 18.12.2002 № 89 (в редакции постановления Министерства здравоохранения Республики Беларусь 17.06.2011 № 55).

26 СТБ 960–2011 «Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств. Общие требования безопасности»; Правила ЕЭК ООН № 27; № 36 (03); № 46; № 48 (02); № 52 (01).

27 СТБ 1364.4–2002 «Аппараты кассовые суммирующие и специальные компьютерные системы. Дополнительные требования к кассовым суммирующим аппаратам, совмещенным с таксометрами».

28 СТБ 1389–2003 «Сооружения станционные пассажирские, автомобили, троллейбусы, трамваи. Основные требования к информационному оформлению».

29 СТБ 1731.1–2007 «Услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Ч. 1. Требования к перевозке пассажиров автомобилями-такси».

30 СТБ 1731.3–2007 Ч. 3. «Услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Требования к перевозке пассажиров в нерегулярном сообщении».

31 СТБ 1848–2009 «Транспорт дорожный. Экологические классы».

32 СТБ 2169–2011 «Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерения».

33 СТБ 2170–2011 «Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием. Выбросы загрязняющих веществ в отработавших газах. Нормы и методы измерения».

34 Правила ЕЭК ООН № 53 (01) / Пересмотр 2. Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категории L3 в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации.

35* Правила ЕЭК ООН № 74 (01) / Пересмотр 1. Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категории L1 в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации.

36 Закон Республики Беларусь от 10 января 2000 г. № 361-З «О нормативных правовых актах Республики Беларусь».

37 Об утверждении специализированных единых программ и тематических планов подготовки водителей механических транспортных средств для выполнения перевозки опасных грузов: приказ Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 8 октября 2010 г. № 132.

38 Об утверждении Инструкции о порядке деятельности подразделений технического надзора Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 30 июня 2006 г. № 177.

39 Об утверждении Инструкции о порядке проведения работниками Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь и Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь контроля за соблюдением скоростных режимов движения, режима труда и отдыха водителями транспортных средств, осуществляющими перевозки пассажиров и грузов, а также требований нормативных правовых актов Республики Беларусь, регулирующих деятельность на автомобильном транспорте: постановление Министерства внутренних дел Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24 мая 2004 г. № 115/18.

40 Об утверждении Типовой инструкции по охране труда для водителя автомобиля: постановление Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 21 октября 2003 г. № 130.

41 Об установлении перечня заболеваний и противопоказаний, препятствующих управлению механическими транспортными средствами, самоходными машинами, и признанию утратившими силу некоторых нормативных правовых актов Министерства здравоохранения Республики Беларусь и отдельных структурных элементов нормативного правового акта: постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 28 апреля 2008 г. № 78.

42 СТБ 914–99 «Знаки регистрационные и знак отличительный транспортных средств. Типы и основные размеры, технические требования, методы испытаний», с изменениями.

43 СТБ 1231–2012 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Общие технические условия».

44 СТБ 1300–2014 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».

45 СТБ 1538–2005 «Искусственные неровности на автомобильных дорогах и улицах. Технические требования и правила применения».

*Рекомендуется найти самостоятельно.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б
(обязательное)

ЖУРНАЛ УЧЕТА ДТП

Б.1 – Форма журнала учета ДТП [15]

**ЖУРНАЛ
учета дорожно-транспортных происшествий**

Дата совершения ДТП	Место совершения (дорога, населенный пункт, улица)	Категория, вид ДТП (согласно Правилам учета ДТП)	Тип транспортного средства, марка, модификация и Ф.И.О. водителя	Последствия ДТП (погибло, ранено, материальный ущерб)	Причины и виновник и ДТП

Б.2 – Пример ведения журнала учета ДТП

№№ п/п	Дата, время и место ДТП	Фамилия, имя, отчество водителя, год рождения, образование, классность, общий стаж, с какого года работает в автохозяйстве	Марка автомобиля и его госномерной знак	Последствия ДТП		Обстоятельства ДТП	Основные причины ДТП	Принятые меры
				Потребовано (чел.)	Материальный ущерб (руб.)			
				Ранено (чел.)	По пов. соеству			
38	22.08.2013 11.05 д. Пыльги Курск	Евдокимов А.А.	МАЗ-АВ 4615АА3			МАЗ при повороте налево столкнулся с автобусом	Нарушение ПДД п. 8.5 водителя А.А.	№ выезда ГАИ Бранск № выезда
39	24.08.2013 16.05 д. Курчалы	Лавринов В.А.	МАЗ-05 2019АЕ3			МАЗ при маневрировании на узкой дороге столкнулся с автобусом, выехавшим к встречной и наездом на нее.	Нарушение ПДД п. 5.9, 3.11 водителя А.А.	№ выезда ГАИ
40	24.08.2013 11.05 д. Курчалы д. 3 км Бранск	Михалюк К.С.	МАЗ-105 4689АВ3	1 (ранено А.В. 675г.р.)		При повороте автобуса в сторону улицы, по дороге к автобусу приближался МАЗ, который выехал на встречную полосу.	Нарушение ПДД п. 12.2 водителя	№ выезда ГАИ
41	26.08.2013 19.30 33 км дороги Смоленская-Брест	Никитченко Д.А.	МАЗ-5000 е.п.п.р. 4681			При обгоне автобуса	Нарушение ПДД п. 11.2 водителя	№ выезда ГАИ Бранск по выездам
42	27.08.2013	Чернов Д.В.	МАЗ-105			При повороте с авт. ул.	Нарушение ПДД п. 11.2 водителя	№ выезда ГАИ

ДОНЕСЕНИЕ
о транспортном происшествии

1. В 8 ч. 20 мин. «23» февраля 2012 г.
(местное время)
2. Место ТП – РФ 82 км. Трассы №3 Киев - Москва
3. Вид ТП – добовое столкновение.
4. Тип (марка) ТС - МАЗ-544008
5. Государственный номер (регистрационный знак) номер ТС, ВС, судна - 6158АЕ3.
6. Организация – ОАО «Автобусный парк № 6 г.Гомеля»
(наименование организации, в собственности, хозяйственном владении, оперативном управлении которой находится ТС, ВС или судно)
7. Метеоусловия – пасмурно, скользко, ширина проезжей части дороги 12,8 метров, четыре полосы по 3,2 м.
(метеорологические, дорожные условия в районе ТП)
8. Водители (экипаж) – Кавальков Геннадий Дмитриевич, 1967 г.р., водительский стаж – 24 года.
(фамилии и инициалы работников, непосредственно управлявших ТС, ВС или судном)
9. Пассажиры нет.
(количество)
10. Опасный груз – нет.
(вид и количество)
11. Обстоятельства ТП – водитель Ганюшкин А.В. на автомобиле САНЧ КУРОН г.н.7733ТР199 выехал на полосу встречного движения, совершил столкновение с автомобилем МАЗ-544008 г.н.6158АЕ3. Удар пришелся в район переднего левого колеса автомобиля МАЗ-544008, в результате чего произошел разрыв колеса и автомобиль МАЗ-544008 съехал в левый кювет. После столкновения с автомобилем МАЗ-544008, автомобиль САНЧ КУРОН продолжил движение и совершил столкновение с автомобилем ХУНДАЙ ПОРТЕР г.н.М930РО40 под управлением водителя Талаева А.И.
12. Последствия ТП: Водитель - Кавальков Геннадий Дмитриевич, 1967 г.р. – (предварительно) перелом первого поясничного позвонка.
Автомобиль МАЗ-544008 – сильные механические повреждения тягача, полуприцепа (поврежден груз).
13. Поисково-спасательные работы - не проводились, пострадавшему была вызвана скорая помощь.
поисково-спасательных работ, необходимости оказания помощи в их проведении)
14. Другие сведения о ТП - нет.

Инженер ОАО «АП № 6г.Гомеля»

по Э и ОТ

 А.М. Рыбицкий
(должность, подпись, инициалы, фамилия)

ПРИЛОЖЕНИЕ Г
(справочное)

ФОРМА СВЕДЕНИЙ О ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

№ п/п	Наименование организаций – владельцев ТС	Период	Количество и последствия ТП							
			кол-во ТП		погибло		ранено			
			всего	по вине работников Минтранса	всего	по вине работников Минтранса	всего	по вине работников Минтранса		
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
1		АП, АИ, ТАС, ТП ж/д транспорта								
	ИТОГО за _____ 20__ года (отчетный месяц)	Текущий год								
		Прошлый год								
		Тенденция								
	ИТОГО за январь – _____ 20__ года (отчетный месяц)	Текущий год								
		Прошлый год								
		Тенденция								
2		ДТП с участием ТС организаций								
	ИТОГО за _____ 20__ года (отчетный месяц)	Текущий год								
		Прошлый год								
		Тенденция								
	ИТОГО за январь – _____ 20__ года (отчетный месяц)	Текущий год								
		Прошлый год								
		Тенденция								

ПРИЛОЖЕНИЕ Д
(справочное)

**ФОРМА СВЕДЕНИЙ О КОЛИЧЕСТВЕ ДТП
И ИХ МАТЕРИАЛЬНОМ УЩЕРБЕ**

ИНФОРМАЦИЯ
о количестве ДТП с участием водителей _____,
(наименование организации)
в результате которых причинен материальный ущерб, за _____
(отчетный и аналогичный период прошлого года)

Наименование подведомственной организации	Общее количество ДТП		Количество ДТП совершенных по вине водителей организации				
	за отчетный период	за предыдущий период	Количество ДТП		% к аналог. периоду пред. года	Сумма ущерба, тыс. руб.	
			за отчетный период	за предыдущий период		отчетный период	предыдущий период
Итого							

Руководитель организации _____ (подпись) _____ (инициалы, фамилия)

Дата _____

ПРИЛОЖЕНИЕ Е
(справочное)

ФОРМА СВЕДЕНИЙ О КОЛИЧЕСТВЕ ДТП ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ И ИХ МАТЕРИАЛЬНОМ УЩЕРБЕ

ИНФОРМАЦИЯ

о причинах ДТП по вине водителей _____,
(наименование организации)

в результате которых причинен материальный ущерб, за _____,
(отчетный и аналогичный период прошлого года)

Наименование подведомственной организации	Период	Наименование причины ДТП и количество случаев											
		превышение скорости	нарушение правил маневрирования	нарушение правил проезда пешеходного перехода	выезд на полосу встречного движения	нарушение правил обгона	несоблюдение очередности проезда перекрестков	неполучение сигнала светофора, знаков, разметки	управление ТС в нетрезвом состоянии	неуказательное состояние дорог	техническая неисправность	прочие	
	Отчетный												
	Предыдущ.												
	Отчетный												
Итого	Предыдущ.												

Руководитель организации _____

(подпись)

(инициалы, фамилия)

Дата _____

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж
(справочное)

ФОРМА СВЕДЕНИЙ О ВИДАХ ДТП ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ

ИНФОРМАЦИЯ

о видах ДТП по вине водителей _____

(наименование организации)

в результате которых причинен материальный ущерб, за _____

(отчетный и аналогичный период прошлого года)

Наименование подведомственной организации	Период	Вид ДТП и количество случаев							Элементы улиц и дорог, на которых совершены ДТП и количество случаев						
		столкновение транспортных средств	в том числе					опрокидывание	наезды на препятствие	прочие	зона остановки общественного транспорта	пешеходный переход	перекресток регулируемый	перекресток нерегулируемый	
			столкновение на пересечении или повороте	лобовое столкновение	попутное столкновение	столкновение со стоящим ТС	столкновение между автомобильным и ЖД ТС								
	Отчетный														
	Предыдущ														
Итого	Отчетный														
	Предыдущ														

Руководитель организации _____

(подпись)

(инициалы, фамилия)

Дата _____

ПРИЛОЖЕНИЕ II
(справочное)

ПРИМЕР ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА УЧЕТА НАРУШЕНИЙ ПДД

№ п/п	Дата и время нарушения	Фамилия, имя и отчество водителя, классность, стаж работы (общий и в предприятии)	Номер колонны (отряда)
1	2	3	4
		Ноябрь	
1	14.11.12	Михеев А.А.	Гар
2	16.11.12	Варыков М.С.	Гар
3	17.11.12	Пермяков К.И.	Гар
		Декабрь	
1	14.12.12	Дроздова С.В.	Гар
2	14.12.12	Шерке А.М.	Гар
3	22.12.12	Жуков Д.В.	Гар
		2013	
		Январь	
1	05.01.13	Филан Д.С.	2
2	16.01.13	Сизов С.И.	2
3	17.01.13	Гришнюк В.И.	2
		Февраль	
1	08.02.13	Внзляев В.Д.	1
2	12.02.13	Михалко М.С.	1
		Март	
1	15.03.13	Зубов М.М.	3
2	27.03.13	Савватеев А.В.	1
		апрель	
1	10.04.13	Филатов В.И.	3
2	29.04.13	Чарчук С.И.	1
		Май	
1	09.05.13	Грибач В.И.	2
2	13.05.13	Михайлов А.О.	2
		Июнь	
1	13.06.13	Короваг С.С.	2
2	17.06.13	Борденко С.А.	1

74

Вид нарушения	Выявлено		Принято мер	
	ГАН	работ. автокоз.	ГАН	в автокоз. стве
Б	В	Г	Д	Е
Служба на работе	1	1		
Фин. дисциплина	1	1		вып. 200%
Презумп	1	1		10%
				вып. 100%
Гет. ЭКСТРАЧ. ст. м. п.	1			вып. 25%
Хищение топлива	1			вып. 50%
Презумп	1			вып. 100%
Организован. корруп.	1			
Нарушение обстановки	1			вып. 20%
Презумп	1			вып. 100%
Нарушение обстановки	1			25%
Получение денег	1			10%
				вып. 20%
Нарушение перевоз. пассажи	1			вып. 70%
				30%
Обсуждение за П.С.	1			убавлен
Презумп	1			вып. 100%
Получение гр. средств	1			вып. 100%
Максимализм	1			70%
Максимализм	1			20%
Максимализм	1			70%

*ПРИЛОЖЕНИЕ К
(справочное)*

ОБРАЗЕЦ ЗАПОЛНЕНИЯ ЛИЧНОЙ КАРТОЧКИ ВОДИТЕЛЯ

ЛИЧНАЯ КАРТОЧКА ВОДИТЕЛЯ



Фамилия Иванов Имя Иван
 Отчество Иванович
 Год рождения 01.01.1968 Образование среднее
 Работает водителем с 01.02.1988 в автохозяйстве _____
 Какую школу окончил и когда 02.10.1985 Гомельский автоучебный комбинат
 № удостоверения АА №123456 когда и кем выдано ГАИ г. Гомеля
10.07.1999

Присвоение классной квалификации _____
 Переподготовка по категориям А, В, С, Д, Е моб. 123-45-67
 Домашний адрес ул. Дзержинского, 100/10 тел. 50-60-70

Пробег (с нарастающим итогом)		Медицинское освидетельствование		Закрепление за автомобилем	
год	тыс. км	дата	результат	дата	модель и номерной знак
		20.02.2007	на 3 года		
		уволен	10.05.2013		

ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНАЯ РАБОТА
(инструктажи, индивидуальные беседы, сдача зачетов и др.)

Дата	Кто проводил	Наименование мероприятия, темы	Расписка в получении

Учет практического стажирования

Дата	Марка автомобиля	К-во часов стажирован.	Фамилия водителя-инструктора (наставника)	Замечание	Подпись водителя

ДТП и нарушения ПДД

Дата	Место и краткое описание ДТП и его последствий, характер нарушения ПДД	Меры	
		ГАИ	АТП

ПРИЛОЖЕНИЕ Л
(справочное)

ОБРАЗЕЦ ЗАПОЛНЕНИЯ СПРАВКИ ПО ФАКТУ ДТП

СПРАВКА

Дана в том, что 16. Января 2014 г. в 13 час. в 50 мин. произошло дорожно-транспортное происшествие (далее - ДТП) с участием 2 транспортных(ого) средств(а) (далее - ТС) в (на)

г. Гомель, ул. Мясной;
Столбовина
(место совершения ДТП)
(обстоятельства совершения ДТП)

1. Сведения о потерпевшем

1.1. И В А Н О В И В А Н И В А Н О В И Ч
(фамилия, собственное имя, отчество либо наименование потерпевшего, резидента Республики Беларусь)

1.2. Марка, модель ТС ВАЗ заключившего compulsory договор внутреннего страхования (далее - резидент), его место жительства (место пребывания) либо место нахождения г. Гомель регистрационный знак А А 2 3 5 7 3

1.3. Страховое свидетельство (страховой полис, страховой сертификат) ВР № 1252827 с 20.09.2013 по 20.09.2014 Белострах (наименование страховой организации)

1.4. Сведения о повреждениях ТС повреждение ИКП корпуса сзади с левой стороны (характер механических повреждений ТС, обнаруженных при внешнем осмотре)

1.5. Перевозимый груз, иное имущество пассажирка (наименование и количество перевозимого груза, иного имущества, если они были повреждены в ДТП)

1.6. Сведения о телесных повреждениях, причиненных потерпевшему в ДТП нет (характер их повреждений, обнаруженных при внешнем осмотре)

1.7. Водитель, управляющий транспортным средством потерпевшего, резидента Иванов Иван (фамилия, собственное имя, отчество)

Иванович, г. Гомель, ул. Севастопольская, 7 (место жительства (место пребывания))

2. Сведения о причинителе вреда:
2.1. Петров Петр Петрович

2.2. г. Гомель, ул. Реческая, 102 (адрес места жительства (места пребывания) лица, причинившего вред в результате ДТП)

2.3. Водительское удостоверение В 3 А А 0 3 5 2 6 8 (категория(и)) (серия) (номер)

2.4. Марка, модель ТС Мазда (наименование органа, выдавшего водительское удостоверение, дата выдачи) регистрационный знак А А 1 2 3 4

Марка, модель прицепа (полуприцепа): _____ регистрационный знак _____

2.5. Владелец ТС Сидоров Иван Петрович (фамилия, собственное имя, отчество физического лица либо наименование юридического лица)

г. Гомель, ул. Мирная, 77 (адрес (указанный в свидетельстве о регистрации ТС (техническом талоне, техническом паспорте))

2.6. Страховое свидетельство (страховой полис, страховой сертификат) ВР № 3264199 с 3.09.2013 по 2.09.2014 Белострах (наименование страховой организации)

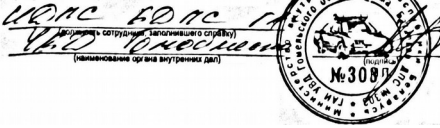
2.7. Сведения о повреждениях ТС повреждение ИКП корпуса сзади с левой стороны (характер механических повреждений ТС, обнаруженных при внешнем осмотре)

2.8. Сведения о прохождении (об отказе от прохождения) освидетельствования для выявления состояния алкогольного опьянения и (или) состояния, вызванного употреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ не проходил (наименование организации здравоохранения, выписавшая заключение по результатам освидетельствования, отметка об отказе от прохождения освидетельствования)

2.9. Нарушены пункты ст. 214 КоАП (УК), частью _____ статьи _____ КоАП (УК) Правил дорожного движения, ответственность предусмотрена частью б

2.10. Оставил место ДТП да (да/нет)

2.11. С определением меня причинителем вреда Сотрудник ГАИ



Петров П.П.
(подпись причинителя вреда)
(инициалы, фамилия)
Сергеев С.С.
(подпись)
(инициалы, фамилия)
ГЛ МВД Зам. Тер.

ПРИЛОЖЕНИЕ М
(справочное)

**АКТ СЛУЖЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП
И ПРИЛАГАЕМЫЕ К НЕМУ ДОКУМЕНТЫ [15]**

М.1 – Пример акта служебного расследования ДТП

АКТ № 3/01
служебного расследования ДТП с участием
водителя ОАО «АП № 6 г. Гомеля» Сидорова И.П.

10 Января 2010 г.

г. Гомель

1. Сведения о перевозчике.

ОАО «АП № 6 г. Гомеля» 246000, ул. Феллоппинского 25. Телефоны: 51-67-68. Лицензия № 02190/0521479, получена 08.02.2010г.

2. Описание места и обстоятельства ДТП.

Дорожно-транспортное происшествие произошло на ул.Речичкое Шоссе 16 ч.45 мин.
Вид перевозок — городские, пассажирские.

Автобус «ИК-280» гос. №АА9371-3, принадлежащий ОАО «АП № 6 г. Гомеля».

Водитель, управляя технически исправным автобусом «ИК-280» гос. №АА9371-3, двигался по мокрому, асфальтированному участку дороги ул.Речичкое Шоссе г.Гомеля в направлении ул.Междугородней по маршруту №2. Водитель легкового автомобиля, который двигался в попутном направлении, из-за несоблюдения бокового интервала совершил наезд на стоящий в заторе автобус.

В результате ДТП оба транспортных средства получили незначительные механические повреждения.

3. Условия, предшествовавшие происшествию.

Водитель автобуса «ИК-280» гос. №АА9371-3двигался по мокрому асфальтированному участку дороги ул. Речичкое Шоссе г.Гомеля по установленному маршруту в направлении ул. Междугородней.

4. Сведения о водителе.

Водитель Лось В.Н., 49 лет, 3 класс, категории В, С, Д, Е общий стаж водителя –23 года, в парке – 9 лет, на данной марке – 9 лет, медосмотр прошел 10.01.2011, инструктаж (памятка) по БДД получен 10.01.2011. ДТП произошло на 10 часу работы. Ранее ДТП не совершал.

5. Сведения о транспортных средствах.

Автобус «ИК-280» гос. №АА9371-3. Во время выпуска на линию автобус находился в технически исправном состоянии.

6. Сведения о дорожных метеорологических условиях.

Ширина проезжей части – 12,5 м., ровный горизонтальный участок, перегон, проезжая часть мокрая, ночное освещение.

7. Состояние профилактической работы по безопасности дорожного движения.

В ОАО «АП № 6 г. Гомеля» профилактическая работа организована и проводится согласно «Плана предупреждения ДТП на 2010 год».

8. Выводы и предложения.

Причиной ДТП стало нарушение п.85 ПДД водителем легкового автомобиля.

В целях улучшения транспортной дисциплины и профилактики ДТП на предприятии:

1. К водителям, совершившим ДТП по вине, применяются меры как административного, так и дисциплинарного воздействия, проводятся дополнительные проверки знаний ПДД и специальный инструктаж.
2. Информация о ДТП доводится до всех водителей колонны через стенную печать и радиоузел.

Начальник отдела БДД ОАО «АП №6 г.Гомеля»



А.Д.Евсеевко

М.2 – Форма акта служебного расследования ДТП [15]

(наименование организации)

(адрес, телефон)

	УТВЕРЖДАЮ
	Руководитель организации

	(Ф.И.О.)
	« » 20 г.

АКТ	
служебного расследования дорожно-транспортного происшествия	
Комиссией в составе:	
председатель _____	_____
	(должность, Ф.И.О.)
члены комиссии _____	_____
	(должность, Ф.И.О.)
проведено служебное расследование дорожно-транспортного происшествия, совершенного	
« » 20 г. в « » ч « » мин на _____	_____
	(адрес происшествия: улица,
	напротив дома, населенный пункт,
	автодорога, километр автодороги)
при следовании в направлении _____	по маршруту _____
	(конечный пункт) (номер маршрута)
с участием водителя _____	_____ колонны №
	(Ф.И.О. водителя)
Вид перевозок _____	(городские, пригородные, междугородные и др.)
Категория ДТП _____	(категория происшествия согласно Правилам учета ДТП)
Вид ДТП _____	(вид происшествия согласно Правилам учета ДТП)
Сведения о водителе автомобильного транспортного средства:	
1. Возраст _____	2. Пол _____
3. Водительское удостоверение категории _____	
4. Квалификация: _____	класс _____
5. Общий водительский стаж _____	
6. Стаж работы водителем в организации _____	

Продолжение

7. Дата последнего использованного выходного дня (перед дорожно-транспортным происшествием) « » 20__ г.
8. На каком часу работы произошло ДТП _____
9. Межсменный отдых _____ ч
10. Срок действия мед. справки до « » 20__ г. № _____
Сведения об автомобильном транспортном средстве организации
Тип _____ Марка _____
Регистрационный знак _____
Пробег с начала эксплуатации _____ км
Дата проведения последнего технического обслуживания: « » 20__ г.
Пробег после технического обслуживания: _____ км
Техническое состояние _____ (заключение о техническом состоянии транспортного средства с указанием состояния узлов тормозной системы, рулевого управления, колес, шин, дверей (в т.ч. сигнализации) и др.)
Обстоятельства и последствия ДТП:
Сведения о пострадавших (Ф.И.О., дата рождения, адрес, кем и в какое лечебное учреждение доставлен, диагноз)
Сведения об очевидцах (Ф.И.О., адрес, контактный телефон)

Продолжение

Сведения о других автомобильных транспортных средствах, участвовавших в ДТП:

№ п/п	Автомобильное транспортное средство			Страховое свидетельство			
	Марка	Рег. знак	Водитель	Номер	Срок действия	Кем выдано	Телефон

Дорожные условия

Ширина проезжей части _____ м Ширина обочины _____ м

Тип покрытия дороги, состояние проезжей части и обочины: _____

Особенности элементов плана и профиля дороги _____

Другие сведения _____

(наличие дорожного ограждения, сигнальных столбиков, разметки и т.д.)

Освещенность дороги, остановочного пункта _____

Погодные условия _____

Недостатки в организации движения и состоянии дороги (улицы) _____

Технические неисправности автомобильных транспортных средств _____

Каким ОВД оформлено ДТП _____

Ф.И.О. сотрудника ОВД, оформившего происшествие _____

Дело передано _____

(указать, где проводится дальнейшее расследование по делу)

Представитель организации _____

(Ф.И.О. и должность работника (работников)

организации, выезжавших на место ДТП)

Время прибытия представителя организации на место ДТП _____ ч _____ мин

Состояние профилактической работы в организации по обеспечению БДД _____

Окончание

Заключение комиссии
(выводы и предложения)
К акту прилагается:
(перечень документов, прилагаемых к акту: схемы, фото,
объяснительные записки и др.)

Подписи:	
председателя комиссии:	
	(подпись, Ф.И.О.)
членов комиссии:	
	(подпись, Ф.И.О.)
	(подпись, Ф.И.О.)

М.3 – Пример протокола осмотра места ДТП

ПРОТОКОЛ

осмотра места совершения дорожно-транспортного происшествия

Взнос _____ 30.07 _____ 20 17

(место составления)

Н.С. Власов _____ Н.С. Власов _____

(должность, звание, фамилия и инициалы лица, производящего процессуальное действие)

в связи с ДТП _____

(поступившим заявлением или сообщением)

с участием понятых:

1. Фамилия Васильев _____ имя Александр _____ отчество Александрович _____

адрес места жительства Юмлин _____ Ст. Просп _____ 5А 111 _____

2. Фамилия Молод _____ имя Клима _____ отчество Сергеев _____

адрес места жительства Юмлин _____ ул. Мухоморова _____ 7А/2 _____

а также _____

(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства других участников процессуального действия, водителей)

с соблюдением требований статьи 10.13 ПИККоАП Республики Беларусь произвел осмотр места дорожно-транспортного происшествия и составил настоящий протокол.

Перед началом осмотра в соответствии с требованиями ст. 10.06 ПИККоАП Республики Беларусь всем присутствующим разъяснено, что они вправе обращать внимание лица, производящего процессуальное действие, на все, что, по их мнению, может способствовать выяснению обстоятельств дела об административном правонарушении, а также делать замечания, подлежащие занесению в протокол.

Понятым, кроме того, разъяснены их права и обязанности, предусмотренные ст. 4.10 ПИККоАП Республики.

Одновременно в соответствии со ст. 10.4 ПИКоАП Республики Беларусь все присутствующие лица уведомлены о том, что в ходе осмотра будут применяться:

Временная разметка (СЦС)
(наименование и порядок использования научно-технических средств)

Осмотр начат в 13 час. 25 мин. и окончен в 13 час. 40 мин. Проводился

в (темное, светлое) время суток при (естественном, искусственном) освещении

в (ясную, солнечную, пасмурную погоду, без осадков, при дожде, снегопаде, тумане)

при воздухе (С) в направлении от Морейки (улицы, площади, населенного пункта)

к Забели (улице, площади, населенному пункту)

Вид происшествия: (столкновение, наезд на препятствие, опрокидывание и др.)

ОСМОТРОМ УСТАНОВЛЕНО:

Место дорожно-транспортного происшествия расположено Вул. - Бр. Хмельницкого
в р-не перекрестка с Сох.
(подробное описание места расположения, кем указано, фамилия, инициалы)

Проезжая часть (горизонтальная, подъем, спуск, закругление вправо, влево)

Вид покрытия (асфальт, бетон, грунт, гравий и др.)

Состояние покрытия (сухое, мокрое, грязное, заснеженное, покрыто льдом, битумом, поверхностная обработка, обработано ПСС и др.)

На проезжей части нанесены белая

(линии продольной разметки, разделяющие встречные транспортные потоки, проезжую часть на полосы движения, обозначающие край проезжей части)

Край проезжей части ограничивают:

справа (бордюр, обочина, снежный вал, дорожное ограждение и др.)

слева обр. бор.

Способ регулирования движения на данном участке ПДД

(светофором, дорожными знаками, разметкой, регулировщиком)

М.4 – Пример протокола осмотра транспортного средства

ПРОТОКОЛ

осмотра транспортного средства

г. Гомель «31» июля 2011 г.
(место составления)

Я, старший инспектор государственной инспекции ГАИ
(должность, классный чин, звание, фамилия и инициалы лица, производящего процессуальное действие)

Виктор Иванович Клементьев
прибыл с ул. Редюкского - 9 г. Гомель
(место, куда прибыл для осмотра)

с участием специалиста не участвовал
(ф. и. о., область специальных знаний)

(Если да, то его фамилия и Ф.И.О.)
водители: 1. Клементьев Клементьевич У. 777-77-97 (вед.)
(фамилия, имя, отчество)
и Петров Петр Петрович Т. 111-11-11 (вед.)

поняты: 1. Иванов Иван Иванович, г. Гомель, ул. Мира - 2/2
(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства) Т. 221-22-22

и Селиванов Селиванович, г. Гомель, ул. Сорок 7/4.
Т. 666-66-66

в порядке ст. 10.13 ПИКоАП Республики Беларусь произвел осмотр автомобиль
(вид, тип транспортного средства)

марка Toyota Corolla госномер 55dd BA-3 год выпуска 2000

№ кузова _____
принадлежащего Клементьеву Виктору Клементьевичу

Осмотр производится проверка на пригодность к ДТД.
(указать, в связи с чем производится осмотр)

Перед началом осмотра в соответствии с требованиями ст. 10.6 ПИКоАП Республики Беларусь всем присутствующим разъяснено, что они вправе обращать внимание лица, производящего процессуальное действие, на все, что, по их мнению, может способствовать выяснению обстоятельств дела об административном правонарушении, а также делать замечания, подлежащие занесению в протокол. Специалисту, кроме того, разъяснены его права и обязанности, предусмотренные ст. 4.8. ПИКоАП Республики Беларусь.

подпись подпись подпись

Одновременно в соответствии со ст. 10.4 ПИКоАП Республики Беларусь все присутствующие лица уведомлены о том, что в ходе осмотра будут применяться

фотоаппарат, рулетка
(наименование и порядок использования научно-технических средств)

подпись подпись подпись

Осмотр начал в 10 час. 20 мин. и окончен в 11 час. 00 мин. Производился

в светлом время суток при естественном освещении.

І. ПРИ ОСМОТРЕ ОБНАРУЖЕНО:

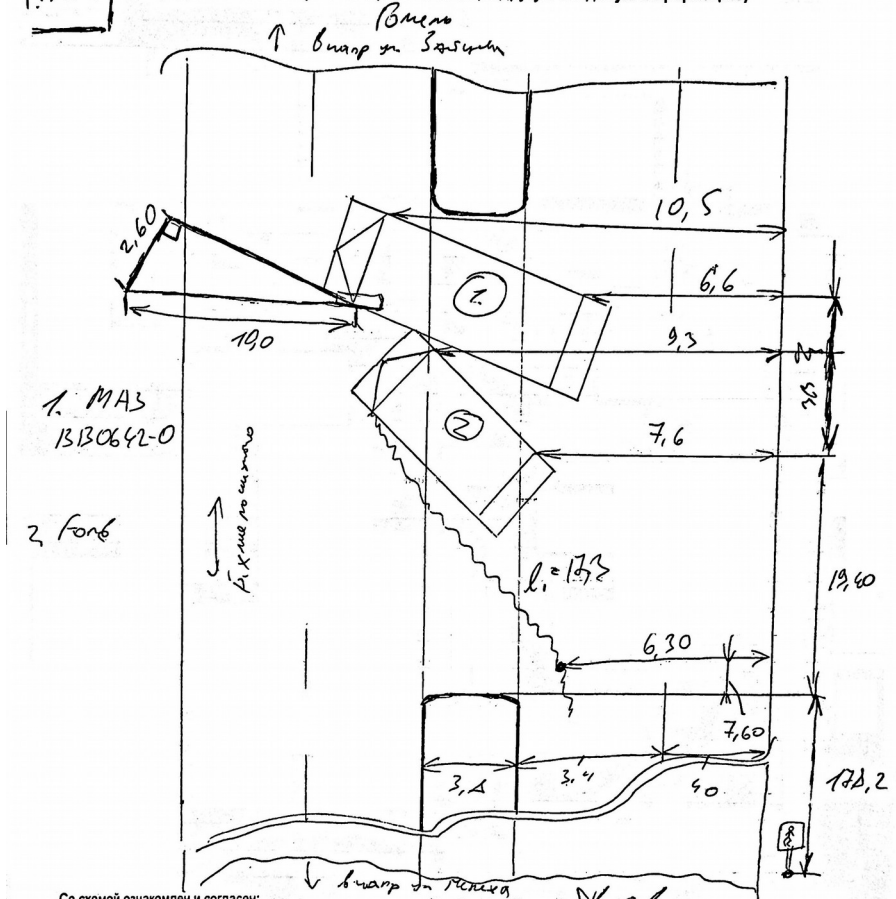
1. Внешние повреждения деформация афронтного бампера
(указать их точное расположение, направление, размеры и характер)
с правой в виде продольной горизонтальной
вмятины длиной 15-18 см на углубке

М.5 – Пример оформления схемы ДТП

СХЕМА ПРОИСШЕСТВИЯ

(на схеме указать точные сведения, позволяющие восстановить расположение транспортных средств после совершения происшествия, и другую следовую информацию)

Т.П.024



Со схемой ознакомлен и согласен:

Водители:

Иванов С.М. Колесов А.С.
(подпись, фамилия, инициалы)

Другие лица:

Поняты:

1. Сидоров Д.В. Леонав Р.С.
(подпись, фамилия, инициалы)

ПЦ МВД, Зам. Тар.

Место происшествия находится в зоне действия дорожных знаков, установленных по ходу осмотра _____

в склеп

(указать для каждого транспортного средства)

Данный участок дороги (улицы) в момент осмотра освещен _____

светом

(каким источником света)

Следы торможения ТС _____

нет

(следы торможения – одинарные или спаренные, длина и их расположение по отношению к проезжей части и осевой разметке, длина следа от начала до задних колес, след сплошной или прерывистой, величина разрывов, имеется ли разделение слоев, следы торможения всех колес либо одной стороны автомобиля, отпечаток протектора смазан или ярко выражен и др.)

Направления движения транспортных средств до ДТП _____

в склеп

(указать для каждого транспортного средства по следовой информации, со слов участников, свидетелей, пострадавших)

Наличие обломанных или утерянных частей транспортного средства (госномера, крыла, колеса, пробки радиатора или бензобака, обломков кузова, кусочков лакокрасочного покрытия, стекол, указателей поворотов и др.) _____

(название обнаруженных частей и деталей транспорта, их точное расположение относительно границ проезжей части и транспортного средства, других предметов)

Наличие следов соприкосновения транспорта с окружающими предметами _____

(на бордюрах, деревьях, столбах, заборе, строениях, их форма и размеры, расположение от уровня земли. Следы наслоения или отслоения, цвет)

М.6 – Пример акта медицинского освидетельствования

ПРОТОКОЛ

освидетельствования

физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, потерпевшего и иных лиц на предмет выявления состояния алкогольного опьянения и (или) состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ

г. Гомель 30 07 20 г
(место составления)

МОН БОМ ГАИ УВД Гомельской
(полнота, фамилия и инициалы лица, производящего процессуальное действие)

м-р инсп. Воронин А.А.
с соблюдением ст. 10.14 ПИКоАП Республики Беларусь произвел освидетельствование

Иванов Иван Иванович, 12.12.1975
(фамилия, имя, отчество, дата рождения)

с участием специалиста (заполняется в случае его участия): врач психиатр-нарколог
(Ф.И.О. врача и наименование организации здравоохранения)

Петров Иван Петрович
Д. Усачева СВ 00/1

при участии понятых (заполняется в случае их участия):

1. _____
(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, телефон)

2. _____

а также с участием иных лиц (заполняется в случае их участия):

(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, телефон переводчика, защитника, законного представителя и др.)

Перед началом освидетельствования в соответствии с требованиями ст. 10.6 ПИКоАП Республики Беларусь всем присутствующим разъяснены их права и обязанности, предусмотренные статьями 4.1–4.10 ПИКоАП Республики Беларусь.

Одновременно в соответствии со статьей 10.4 ПИКоАП Республики Беларусь все присутствующие лица были уведомлены о том, что в ходе освидетельствования будут применяться: ПА 0123

(наименование использованных

медицинских и научно-технических средств)

М.И.И. И.И.И. И.И.И. И.И.И.
(подпись специалиста) (подпись первого понятного) (подпись второго понятного) (подпись освидетельствуемого(ой)) (подпись иного лица)

ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕМ ВЫЯВЛЕНО:

резкий запах алкоголя изо рта,
указываются признаки алкогольного опьянения: запах алкоголя изо рта, затруднения при сохранении равновесия (нарушение равн.,
белая резь, покраснение кончик
выраженное изменение окраски кожи, опухоль лица, покраснение глаз, сужение или расширение зрачков глаз, шатающийся походка,
покрасневшая шея.
спонтанные движения глаз в горизонтальном направлении при их крайнем отведении в сторону (нистагм), а также ход и результаты освидетельствования)

По результатам освидетельствования вынесено заключение:

Вслед от前款所述的 观察结果 驾驶人 16 岁 驾驶机动车 时 处于 醉酒 状态。

Освидетельствование проводилось с *16* час. *10* мин. до *16* час. *40* мин.
в г. Омск, ул. Д. Бердико, 26 9/1
(место проведения, адрес)

Замечания по поводу порядка освидетельствования и содержания протокола:

не указано
Соломен Егор

(запись освидетельствуемого об ознакомлении с протоколом и согласии с заключением)

Освидетельствуемый(ая): *Руч* (подпись) *Бешев В.Р.* (фамилия, инициалы)
Специалист (врач): *А.И. Ручев* (подпись) *А.И. Ручев* (фамилия, инициалы)
Поняты: *В.В.* (подпись) *Брищенко Р.Н.* (фамилия, инициалы)
Иное лицо: _____ (подпись) _____ (фамилия, инициалы)

Освидетельствование произвел и протокол составил:

Соломен Егор (подпись) *Брищенко Р.Н.* (фамилия, инициалы)
В.В. (подпись) *В.В.* (фамилия, инициалы)
ПЦ МВД Ом. Т.р.

М.7 – Пример объяснения работника предприятия

Директору ОАО «АП-6» г.Гомеля
Евмененко В.М.
водителя автобуса гос. № А12764-3
Скыречка Михаил
Чубеньевича
(фамилия, имя, отчество)
таб. № 52256

ОБЪЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Сообщаю, что «16» 04 2013г.

Совершая рейс по заказу г. Гомель -
Хойники - г. Гомель, на 35-м кило-
метре дороги Хойники - Речица
движась в колонне со скоростью 55 км/ч
двигаясь около 30м из-за резкого
торможения колонны, во избежание
падения людей в салоне автобуса,
совершил наезд на обгонившийся
впереди автобус АБ 2085-3. Торможение
колонны произошло из-за непонятных
действий машины. ДТП с участием

28.04.2013 г.


(подпись водителя)

ПРИЛОЖЕНИЕ Н
(справочное)

**ПРИМЕРНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О СЛУЖБЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЕРЕВОЗЧИКА**

ГЛАВА 1
ФУНКЦИИ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПЕРЕВОЗЧИКОВ
В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1 Служба безопасности дорожного движения выполняет следующие функции:
разрабатывает планы работы по обеспечению безопасности дорожного движения и осуществляет контроль за их выполнением;

выезжает на места дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с участием водителей, проводит их служебное расследование и организует рассмотрение причин и обстоятельств происшествий;

ведет учет ДТП и нарушений Правил дорожного движения, совершенных водителями;

разрабатывает профилактические мероприятия по предупреждению ДТП и нарушений Правил дорожного движения;

информирует водителей и других работников о состоянии аварийности, причинах и обстоятельствах ДТП и нарушений Правил дорожного движения;

проводит инструктажи водителей по безопасности дорожного движения;

доводит до сведения работников информацию о ДТП, совершенном водителем перевозчика;

организует повышение профессионального мастерства водителей;

организует контроль за работой водителей перевозчика на линии;

фиксирует в путевом листе выявленные нарушения, а в случае возникновения угрозы безопасности дорожного движения приостанавливает работу автомобильных транспортных средств или отстраняет водителей от работы, о чем докладывает руководителю;

представляет водителей к награждению нагрудным знаком «За работу без аварий» и в срок до 1 сентября ежегодно оформляет необходимые документы;

изучает и внедряет передовой опыт безаварийной работы водителей;

организует работу класса или кабинета безопасности дорожного движения и оснащение его необходимыми учебно-наглядными пособиями и техническими средствами;

в установленном порядке передает оперативную информацию о ДТП с пострадавшими, а также готовит информацию о состоянии аварийности и транспортной дисциплины среди водителей для рассмотрения ее на производственных совещаниях, вносит руководителю предложения по совершенствованию работы в области безопасности дорожного движения;

осуществляет сверку данных о ДТП с участием транспортных средств с данными соответствующих территориальных подразделений Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь (далее – ГАИ);

использует специальный легковой автомобиль «Безопасность движения» в соответствии с его функциональным назначением;

контролирует наличие у водителей документов, предусмотренных Правилами дорожного движения;

осуществляет контроль за проведением предрейсовых и иных медицинских обследований водителей;

организует направление на внеочередное медицинское переосвидетельствование водителей, перенесших заболевания, указанные в перечне заболеваний и противопоказаний, запрещающих допуск лиц к управлению механическими транспортными средствами, самоходными машинами или устанавливающих ограничения управления ими, определенном постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 28 апреля 2008 г. № 78;

контролирует соблюдение установленного порядка допуска водителей к самостоятельной работе, а также соблюдение водителями установленных сроков медицинского переосвидетельствования;

осуществляет контроль за стажировкой водителей и работой водителей-наставников;

обследует дорожные условия и железнодорожные переезды на маршрутах работы водителей перевозчика, а также контролирует подъездные пути к пунктам погрузки и разгрузки;

информирует водителей о неблагоприятных погодных и дорожных условиях, о введении изменений в организации дорожного движения (объезды, введение дополнительных остановок, укорачивание маршрута);

контролирует соблюдение режима труда и отдыха водителей;

проверяет знания Правил дорожного движения и навыков практического вождения у водителей, принимаемых на работу, а также нарушивших Правила дорожного движения;

разрабатывает или принимает участие в разработке проектов, приказов, инструкций и других актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

принимает участие в работе комиссий по обследованию автомобильных дорог и железнодорожных переездов на маршрутах движения транспортных средств;

обеспечивает изучение работниками нормативных правовых актов и технических нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

обеспечивает подготовку и участие водителей в соревнованиях по профессиональному мастерству водителей автомобилей и конкурсах по тематике, связанной с безопасностью дорожного движения;

осуществляет информационную и агитационно-пропагандистскую работу по обеспечению безопасности дорожного движения (проведение собраний, лекций, докладов, консультаций, демонстраций видеофильмов, компьютерных программ и т.д.).

1.1 При осуществлении перевозки грузов выполняет следующие функции:
осуществляет контроль за соблюдением установленных норм загрузки автомобильных транспортных средств, безопасными приемами размещения и крепления грузов;

контролирует выполнение требований Правил дорожного движения по обозначению и перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

осуществляет контроль за соответствием подъездных путей к пунктам погрузки и разгрузки требованиям безопасности дорожного движения;

контролирует соответствие автомобильных транспортных средств объему и виду перевозимого груза, а также санитарным требованиям;

контролирует соблюдение требований нормативных правовых и технических актов при переоборудовании автомобильных транспортных средств для перевозки специальных грузов;

осуществляет контроль за недопущением случаев загрязнения автомобильных дорог при перевозке сыпучих грузов автомобильными транспортными средствами;

осуществляет контроль за организацией и порядком аттестации по соответствующим программам профессиональной подготовки водителей, выполняющих международные автомобильные перевозки грузов;

контролирует правильность оформления путевых листов и товарно-транспортных документов;

осуществляет контроль за соответствием автомобильных транспортных средств, используемых для перевозки грузов, требованиям технических нормативных правовых актов и инструкций заводов-изготовителей по общей массе, нагрузке на ось, шуму и другим параметрам, влияющим на дорожную и экологическую безопасность.

1.2 При осуществлении перевозки пассажиров выполняет следующие функции:

контролирует выполнение требований безопасности дорожного движения при перевозке групп детей автобусами, наличие у водителей необходимых технологических документов и справочных материалов (схемы маршрутов, расписание движения и т.д.);

контролирует выполнение установленного порядка ограничения или приостановления автомобильных перевозок пассажиров при возникновении чрезвычайной ситуации или прямой угрозы безопасности перевозок;

контролирует выполнение установленного порядка открытия, закрытия и изменения маршрутов при автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении;

контролирует наличие у водителя расписаний движения на маршрутах при перевозке пассажиров в регулярном сообщении, соблюдение водителем Правил дорожного движения, требований по режиму труда и отдыха водителей;

осуществляет контроль за исполнением водителями требований по информированию пассажиров (объявление названий остановочных пунктов, предупреждение о закрытии дверей, об оплате проезда и т.д.);

осуществляет контроль за оснащением автомобильных транспортных средств перевозчика соответствующим оборудованием;

осуществляет контроль за соответствием автомобильных транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, требованиям технических нормативных правовых актов и инструкций заводов-изготовителей по общей массе, нагрузке на

ось, вместимости, креплении сидений, исправности и наличии ремней безопасности, шуму и другим параметрам, влияющим на дорожную и экологическую безопасность.

2 Служба эксплуатации выполняет следующие функции:

осуществляет подбор водителей для работы на различных марках и моделях автомобильных транспортных средств, маршрутах и видах перевозок с учетом их квалификации, опыта, стажа работы и дисциплинированности;

организует работу водителей, исходя из установленных нормативов труда и отдыха и контролирует соблюдение водителями установленного режима труда и отдыха, а также целевое использование автомобильных транспортных средств;

организует стажировку и после соответствующего обучения осуществляет допуск водителей к самостоятельной работе;

контролирует соблюдение водителем установленных норм вместимости пассажирских автотранспортных средств, а также норм загрузки грузовых автомобильных транспортных средств;

информирует работников службы безопасности дорожного движения о нарушениях, совершенных водителями перевозчика (на основании записей в путевых листах, отметок в талоне к водительскому удостоверению, данных расшифровки тахографов и результатов контроля за работой водителей на линии);

планирует работу водителей с учетом предоставления им возможности посещения занятий по повышению профессионального мастерства, прохождения инструктажей по безопасности дорожного движения;

нормирует скорости движения автомобильных транспортных средств на маршрутах;

обеспечивает контроль за наличием у водителей необходимых документов для осуществления перевозочной деятельности;

контролирует соблюдение водителями требований нормативных правовых и технических актов по обеспечению безопасной перевозки опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

организует контроль за работой водителей в служебной командировке;

обеспечивает прием и передачу автомобильного транспортного средства от одного водителя к другому;

организует контроль за своевременным возвращением автомобильных транспортных средств на места стоянок;

разрабатывает должностные инструкции работников службы эксплуатации с учетом требований по обеспечению безопасности дорожного движения.

3 Техническая служба выполняет следующие функции:

выполняет работы по техническому обслуживанию и ремонту автомобильных транспортных средств;

организует контроль за техническим состоянием автомобильных транспортных средств при выпуске на линию и возвращении с линии;

обеспечивает своевременное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств и гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами;

осуществляет подготовку автомобильных транспортных средств для прохождения государственного технического осмотра;

проводит анализ причин и обстоятельств ДТП и нарушений Правил дорожного движения, возникших в результате технической неисправности автомобильных транспортных средств;

проводит анализ причин отказов деталей и узлов автомобильных транспортных средств и принимает меры по повышению ресурса работы автомобильных транспортных средств;

контролирует укомплектованность автомобильных транспортных средств, наличие и исправность дополнительного оборудования;

организует техническую помощь на линии;

проводит занятия с инженерно-техническими работниками, водителями и работниками технической службы перевозчика по повышению их квалификации;

проводит теоретические и практические занятия с водителями по изучению конструкции автомобильных транспортных средств, их правильной эксплуатации, особенностей новых моделей автомобильных транспортных средств;

контролирует исправность спидометрового оборудования автомобильных транспортных средств и тахографов;

разрабатывает должностные инструкции работников технической службы.

4 Кадровая служба выполняет следующие функции:

осуществляет подбор водителей, работников технической службы и инженерно-технического персонала с учетом их профессиональной пригодности;

проводит анализ причин текучести кадров и контролирует состояние водительских кадров (по квалификации, возрасту, стажу работы и т.д.);

контролирует соблюдение установленных сроков медицинского пересвидетельствования водителей;

организует учет и анализ нарушений водителями трудовой дисциплины и правил внутреннего трудового распорядка;

разрабатывает должностные инструкции работников кадровой службы.

5 Экономическая служба выполняет следующие функции:

готовит информацию для присвоения водителям соответствующих классов;

разрабатывает систему мер экономического стимулирования водителей за работу без аварий и нарушений;

разрабатывает должностные инструкции работников экономической службы.

ГЛАВА 2

ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ РУКОВОДИТЕЛЯ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

8. Руководитель службы безопасности дорожного движения имеет право:

проводить проверку работы структурных подразделений, задействованных в обеспечении безопасности дорожного движения, и давать руководителям структурных подразделений обязательные для исполнения поручения, касающиеся обеспечения безопасности дорожного движения;

вносить руководителю перевозчика предложения по устранению выявленных нарушений;

требовать от руководителей структурных подразделений, задействованных в обеспечении безопасности дорожного движения, предоставления необходимой информации или объяснения причин невыполнения требований нормативных правовых актов или технических нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

запрещать выпуск на линию автомобильных транспортных средств или возвращать их с линии при обнаружении технических неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;

проверять наличие у водителей документов, предусмотренных Правилами дорожного движения и другими нормативными правовыми актами;

отстранять в установленном порядке от работы водителей, состояние здоровья или действия которых угрожают безопасности дорожного движения;

вносить предложения руководству о поощрении работников за проводимую работу по обеспечению безопасности дорожного движения или о привлечении к дисциплинарной ответственности работников, не соблюдающих требования и правила по обеспечению безопасности дорожного движения.

9 Руководитель службы безопасности дорожного движения обязан:

организовать работу по недопущению нарушений требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, требований по безопасной перевозке пассажиров и грузов;

обеспечить постоянный контроль за соблюдением установленного режима труда и отдыха водителей;

не допускать к эксплуатации транспортные средства с неисправностями, угрожающими безопасности дорожного движения;

обеспечить, не реже одного раза в месяц, сверку в органах ГАИ количества ДТП и нарушений Правил дорожного движения, допущенных водителями перевозчика;

организовывать и проводить служебное расследование, учет и анализ ДТП, в которых участвовали транспортные средства перевозчика, и допущенных нарушений Правил дорожного движения и требований безопасной перевозки пассажиров и грузов, а также анализировать причины, способствующие возникновению ДТП;

вести учет данных о квалификации водителей, их стаже работы на определенных типах транспортных средств, сроках прохождения медицинского освидетельствования;

ежегодно планировать и реализовывать мероприятия, направленные на соблюдение требований Правил дорожного движения и требований безопасной перевозки пассажиров и грузов;

участвовать в работе комиссии общественного контроля за безопасностью дорожного движения;

оперативно доводить до водителей перевозчика сведения о причинах и обстоятельствах совершенных ими дорожно-транспортных происшествий;

проводить мероприятия, направленные на повышение профессионального мастерства водителей;

оснастить соответствующим оборудованием, литературой и наглядными пособиями класс безопасности дорожного движения и организовать проведение в нем профилактических мероприятий по предупреждению ДТП;

организовать проведение предрейсовых, межрейсовых и послерейсовых (в зависимости от условий работы) медицинских осмотров водителей;

организовать ведение учета и анализа данных медицинских осмотров водителей;

организовать и контролировать проведение соответствующих инструктажей водителей;

организовать и осуществлять контроль за работой водителей на линии с применением фото- и видеоаппаратуры;

организовывать подготовку и размещение информации по тематике БДД на стенде;

организовать обеспечение водителей спецодеждой со световозвращающими элементами.

ГЛАВА 3

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

12 Для проведения учебно-профилактической и информационной работы по безопасности дорожного движения соответствующим образом оборудуется и оснащается кабинет или класс по безопасности дорожного движения.

13 Для служебного расследования ДТП, совершенных с участием водителей перевозчика, контроля за соблюдением водителями Правил дорожного движения или целевого использования автомобильных транспортных средств перевозчика, а также для решения других вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, в распоряжение службы безопасности дорожного движения руководителем выделяется специальный легковой автомобиль «Безопасность движения».

14 Специальный легковой автомобиль «Безопасность движения» должен иметь внешнее оформление и быть оснащен оборудованием в соответствии с требованиями Правил дорожного движения и других нормативных правовых и технических нормативных правовых актов (контрастирующая полоса синего цвета, надпись «Безопасность движения», проблесковый маячок оранжевого цвета).

К дополнительному оборудованию специального легкового автомобиля «Безопасность движения» относятся:

громкоговорящее устройство;

жезл (диск) для остановки автомобильных транспортных средств;

алкотестер;

видеокамера или фотоаппарат;

электрический фонарь;

измерительная рулетка;

противооткатные упоры;

буксирный трос;

оборудование для ограждения и освещения места ДТП;

жилет повышенной видимости с элементами из светоотражающего материала;

диск с красным сигналом (световозвращателем).

ПРИЛОЖЕНИЕ П
(справочное)

**ПРИМЕРНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДОЛЖНОСТНОЙ ИНСТРУКЦИИ РАБОТНИКА
СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЕРЕВОЗЧИКА**

**ГЛАВА 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1.1 Работник по безопасности дорожного движения относится к категории специалистов.

1.2 Работник по безопасности дорожного движения назначается на должность и освобождается от нее приказом руководителя перевозчика.

1.3 Работник по безопасности дорожного движения подчиняется непосредственно руководителю перевозчика (при наличии одной штатной единицы) либо руководителю службы безопасности дорожного движения.

1.4 В своей деятельности работник по безопасности дорожного движения руководствуется:

1.4.1 нормативными правовыми актами, руководящими и методическими документами, регламентирующими его профессиональную деятельность;

1.4.2 правилами внутреннего трудового распорядка организации;

1.4.3 приказами и распоряжениями руководителя организации (руководителя службы безопасности дорожного движения);

1.4.4 настоящей должностной инструкцией.

**ГЛАВА 2
ДОЛЖНОСТНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ**

Работник по безопасности дорожного движения обязан:

2.1 знать:

2.1.1 нормативные правовые акты, другие руководящие и методические документы по вопросам безопасности дорожного движения;

2.1.2 устройство, назначение и конструктивные особенности автомобильных транспортных средств;

2.1.3 правила технической эксплуатации автомобильных транспортных средств;

2.1.4 Правила дорожного движения;

2.1.5 Правила автомобильных перевозок пассажиров и грузов;

2.1.6 основы организации труда и отдыха при перевозке пассажиров и грузов;

2.1.7 порядок учета и отчетности по безопасности дорожного движения;

2.1.8 основы трудового законодательства Республики Беларусь;

2.1.9 правила и нормы охраны труда и пожарной безопасности в автотранспортной организации;

2.2 участвовать в разработке плана организационно-технических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий;

2.3 анализировать причины, вызывающие дорожно-транспортные происшествия и нарушения водителями Правил дорожного движения, разрабатывать конкретные мероприятия по их устранению;

2.4 принимать участие в проведении служебных расследований дорожно-транспортных происшествий с выездом на места их возникновения;

2.5 контролировать работу водителей на линии и делать запись в путевом листе о выявленных нарушениях;

2.6 проводить в коллективе разбор дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения, допущенных водителями;

2.7 взаимодействовать с органами ГАИ и организовывать внедрение в организации их рекомендаций по обеспечению безопасности дорожного движения;

2.8 не реже одного раза в месяц осуществлять сверку в органах ГАИ количества ДТП и нарушений Правил дорожного движения, допущенных водителями перевозчика;

2.9 в соответствии с утвержденной программой организовывать проведение занятий с водителями по безопасности и правилам дорожного движения;

2.10 осуществлять контроль за проведением стажировки водителей в соответствующих подразделениях (колоннах) перевозчика;

2.11 разрабатывать инструкции соответствующих инструктажей водителей и осуществлять контроль за их проведением;

2.12 вести учет и отчетность по безопасности движения;

2.13 участвовать в работе комиссии общественного контроля за безопасностью дорожного движения;

2.14 оказывать помощь начальникам подразделений (колонн) в проведении организационно-технических и профилактических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, укреплению трудовой и транспортной дисциплины.

ГЛАВА 3 ПРАВА

Работник по безопасности дорожного движения имеет право:

3.1 знакомиться с проектами решений руководства в части обеспечения безопасности дорожного движения;

3.2 вносить на рассмотрение руководства перевозчика предложения по совершенствованию работы в области безопасности дорожного движения;

3.3 сообщать руководителю обо всех выявленных недостатках в работе перевозчика в области безопасности дорожного движения и вносить предложения по их устранению;

3.4 осуществлять взаимодействие с руководителями всех структурных подразделений перевозчика, получать информацию и документы, необходимые для исполнения должностных обязанностей;

3.5 требовать от руководства перевозчика оказания содействия в исполнении своих прав.

ГЛАВА 4 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения своих должностных обязанностей работник по безопасности дорожного движения несет ответственность в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь.

ПРИЛОЖЕНИЕ Р
(справочное)

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ РАБОТНИКУ
СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА [29]**

НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Должностные обязанности. Осуществляет руководство непосредственным проведением профилактических работ по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. Организует контроль за выполнением работниками правил дорожного движения и технической эксплуатации автомобилей. Разрабатывает и утверждает график выезда на линию работников для проведения проверки соблюдения водителями автомобилей правил дорожного движения. Принимает участие в проведении служебного расследования дорожно-транспортных происшествий с выездом на место их возникновения. Обеспечивает систематический разбор происшествий и допущенных водителями автомобилей нарушений правил дорожного движения. Анализирует причины, вызывающие дорожно-транспортные происшествия и нарушения водителями автомобилей правил дорожного движения, разрабатывает и представляет руководству конкретные предложения по их устранению. Осуществляет обследование и паспортизацию маршрутов подвижного состава, вносит предложения по обеспечению безопасности труда водителей автомобилей на линии, в местах погрузки и разгрузки, остановочных пунктах и других местах движения транспорта. Обеспечивает разработку схем движения автотранспорта и пешеходов на территории организации и руководит работой по нанесению дорожной разметки, установке дорожных знаков и сигнальных устройств. Организует проведение занятий в кабинете по безопасности движения и обеспечивает их необходимыми методическими и наглядными пособиями, оборудованием. Анализирует опыт безаварийной работы лучших водителей автомобилей, организует пропаганду мер по безопасности движения и конкурсы профмастерства. Контролирует стажировку водителей автомобилей, работу контрольных постов при выпуске автомобилей на линию и возвращении их на место стоянки по окончании работы. Участвует в работе по проверке профпригодности водителей автомобилей. Несет ответственность за организацию охраны труда в отделе.

Должен знать: нормативные правовые акты, другие руководящие, методические и нормативные материалы вышестоящих органов, касающиеся безопасности движения; устройство, назначение и конструктивные особенности автомобилей; правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта; организацию работы по безопасности движения; порядок и правила ведения форм по учету и отчетности по безопасности движения; психофизиологические требования к водителям автомобилей; правила и средства контроля технического состояния автомобилей; экономику и организацию производства, труда и управления; основы трудового законодательства; методы и

формы пропаганды и информации о правилах безопасности дорожного движения; правила и нормы охраны труда и пожарной безопасности.

Квалификационные требования. Высшее техническое образование и стаж работы на автомобильном транспорте на должностях руководителей и специалистов не менее 5 лет.

ИНЖЕНЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Должностные обязанности. Организует профилактическую работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и осуществляет систематический контроль за выполнением всеми работниками организации правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта и дорожного движения. Контролирует надлежащее техническое состояние выпускаемого на линию подвижного состава, соответствующего видам перевозок и квалификации водителей автомобилей. Организует контроль за состоянием здоровья водителей и качеством их работы на линии. Принимает участие в проведении служебного расследования дорожно-транспортных происшествий, в которых участвовал подвижной состав организации, с выездом на места их возникновения и организует проведение в коллективе разбора этих происшествий и допущенных водителями автомобилей нарушений правил дорожного движения. Ведет учет дорожно-транспортных происшествий и нарушений водителями автомобилей правил дорожного движения, анализирует обстоятельства и причины их возникновения, разрабатывает на этой основе конкретные меры по их устранению и организует их реализацию. Обеспечивает кабинет по безопасности движения необходимыми методическими наглядными пособиями, организует проведение в нем занятий, бесед, лекций, докладов и распространение опыта безаварийной работы водителей автомобилей, колонн (отрядов) и организаций. Участвует в работе комиссий по рассмотрению административных материалов о нарушениях, допущенных водителями автомобилей, квалификационной комиссии предприятия по присвоению и понижению класса квалификации. Ведет учет и установленную отчетность по безопасности движения.

Должен знать: нормативные правовые акты, другие руководящие, методические и нормативные материалы вышестоящих органов, касающиеся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения; устройство, назначение и конструктивные особенности автомобилей, правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта; правила дорожного движения; основы экологического законодательства; экономику, организацию производства, труда и управления; порядок и правила ведения форм учета и отчетности по безопасности движения; методы проведения технико-экономических расчетов с применением современных средств вычислительной техники; основы трудового, административного и уголовного законодательства; методы и формы пропаганды и информации по безопасности движения; передовой опыт в области безопасности дорожного движения; правила и нормы охраны труда и пожарной безопасности.

Квалификационные требования. Инженер по безопасности движения I квалификационной категории: высшее техническое образование автомобильного профиля и стаж работы в должности инженера по безопасности движения II квалификационной категории не менее 3 лет.

Инженер по безопасности движения II квалификационной категории: высшее техническое образование автомобильного профиля и стаж работы в должности инженера по безопасности движения не менее 3 лет.

Инженер по безопасности движения: высшее техническое образование автомобильного профиля без предъявления требований к стажу.

ПРИЛОЖЕНИЕ С
(справочное)

**ПРИМЕРНЫЙ ПЛАН РАБОТЫ ПЕРЕВОЗЧИКА
ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДТП [15]**

Наименование мероприятия	Должностные лица перевозчика, ответственные за исполнение мероприятия	Сроки исполнения мероприятия	Результаты выполнения мероприятия
Мероприятия, проводимые службой безопасности дорожного движения перевозчика			
1 Подготовить план работы перевозчика по предупреждению ДТП	Ф.И.О. работника службы БДД	До 15 числа месяца, следующего за отчетным годом	Подготовлен план
2 Провести анализ причин и условий совершения ДТП и нарушений ПДД водителями перевозчика	То же	До 15 числа месяца, следующего за отчетным месяцем	Информационно-аналитическая справка
3 Осуществить контроль за деятельностью других служб и структурных подразделений в части обеспечения безопасности дорожного движения	”	Ежеквартально	Справка по результатам контроля
4 Сверить данные учета ДТП и нарушений ПДД с данными территориальных подразделений ГАИ МВД	”	Два раза в месяц	Журнал учета ДТП и нарушений ПДД
5 Изучить и распространить положительный опыт работы по профилактике ДТП и нарушений ПДД	”	Постоянно	Информационно-аналитическая справка. Лекции, занятия, выступления

6 Организовать ежегодные занятия водителей по повышению профессионального мастерства	”	В течение I квартала	Приказ об организации занятий. Ведомость принятия зачета
--	---	----------------------	--

Продолжение приложения С

Наименование мероприятия	Должностные лица перевозчика, ответственные за исполнение мероприятия	Сроки исполнения мероприятия	Результаты выполнения мероприятия
7 Провести инструктажи водителей	Ф.И.О. работника службы БДД	Постоянно. По плану работ	Журнал учета инструктажей
8 Организовать и провести занятия с работниками перевозчика по профилактике ДТП и нарушений ПДД	То же	По плану работ	План проведения занятий
9 Проверить порядок проведения стажировки водителей в соответствии с требованиями Инструкции о порядке допуска к работе водителя автомобильного транспортного средства	”	При необходимости	Журнал учета проводимых мероприятий
10 Проверить знания ПДД у водителей, принимаемых на работу, допустивших нарушения ПДД	”	”	Заключение по результатам проверки
11 Обеспечить соответствующее оборудование кабинета или класса по безопасности дорожного движения, а также обновление соответствующей информации по БДД	”	По плану работ	Оборудование и оснащение класса (кабинета) по безопасности движения. Наглядная информация по БДД

12 Организовать рейды по контролю за работой водителей на линии	”	”	Акт по результатам рейда
13 Провести обследование дорожных условий на маршрутах автомобильных транспортных средств перевозчика, подъездных путях к пунктам погрузки и разгрузки, железнодорожных переездов	”	Не реже 1 раза в квартал	Акт обследования
14 Организовать проведение предрейсовых обследований водителей и осуществлять контроль за их проведением в зависимости от условий медицинских обследований водителей	Ф.И.О. работника службы БДД	Постоянно	Договор на проведение медосмотров или в соответствии с постановлением МТК от 29.10.2008 № 110
15 Организовать информирование водителей о неблагоприятных дорожно-климатических условиях по информации гидрометеослужбы	То же	По мере необходимости	Информационное сообщение, отметки в путевых листах
16 Проверить работу водителей-наставников перевозчика	”	По плану работ	Справка по результатам проверки
17 Информировать водителей об особенностях работы в сложных дорожно-климатических условиях	”	По мере необходимости	Журнал учета проводимых мероприятий
18 Демонстрация видеофильма по тематике, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения	”	По плану работ	Журнал учета проводимых мероприятий
Мероприятия, проводимые службой эксплуатации перевозчика			
19 Осуществить подбор водителей для работы на различных типах автомобильных транспортных средств, маршрутах и видах перевозок с учетом их квалификации, опыта и стажа работы	Ф.И.О. работника службы БДД	Постоянно	Информация о работе водителей перевозчика
20 Проверить наличие у водителей необходимых документов для	То же	”	Роспись диспетчера при выдаче водителям путевых листов

осуществления перевозочной деятельности (в первую очередь водительского удостоверения и талона к нему)			
21 Организовать контроль за целевым использованием водителями автомобильных транспортных средств перевозчика	”	По плану работы	Журнал учета проводимых мероприятий

Продолжение приложения С

Наименование мероприятия	перевозчика, ответственные за исполнение мероприятия	Сроки исполнения мероприятия	Результаты выполнения мероприятия
22 Организовать учет и анализ обнаруженных водителями недостатков в организации дорожного движения, состоянии и обустройстве дорог, остановочных пунктов маршрутных транспортных средств, стоянок, мест погрузки или разгрузки грузов	Ф.И.О. работников службы эксплуатации и службы БДД	Постоянно	Журналы учета предложений и замечаний водителей или докладные записки
23 Осуществить контроль за соблюдением водителями режимов труда и отдыха (на основании сведений в путевых листах и тахограммах)	То же	”	Справка по результатам проверки тахограмм и путевых листов
24 Провести контрольные проверки работы водителей в отрыве от основной базы перевозчика (в командировке)	Ф.И.О. работников службы эксплуатации	По плану работ	Справка по результатам проверки

25 Организовать проведение и контроль стажировки и допуска водителей к самостоятельной работе	То же	”	Журнал учета инструктажей
26 Провести контрольные проверки за своевременным возвращением автомобильных транспортных средств перевозчика с линии	”	Постоянно	Справка по результатам проверки
27 Оборудовать комнаты психофизиологической разгрузки водителей	”	По плану работы	Комната психофизиологической разгрузки

Меропр	возчика		
28 Провести комплексный анализ причин и обстоятельств ДТП из-за технической неисправности автомобильных транспортных средств перевозчика	Ф.И.О. работника технической службы	Не реже 1 раза в квартал	Справка по результатам анализа
29 Провести анализ причин и обстоятельств нарушений ПДД, связанных с управлением автомобильными транспортными средствами с неисправностями	То же	То же	То же
30 Осуществлять контроль за техническим состоянием автомобильных транспортных средств при выпуске на линию и возвращении с линии	”	Постоянно	Отметка в специальном журнале
31 Проверить качество выполнения работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту автомобильных	”	”	Журнал технического обслуживания и ремонта автомобильных транспортных

транспортных средств			средств
32 Осуществлять контроль за соблюдением установленных сроков проведения технического обслуживания № 1 и 2 автомобильных транспортных	”	Не реже 1 раза в месяц	Справка по результатам контроля
33 Организовать подготовку автомобильных транспортных средств перевозчика для государственного технического осмотра в соответствии с установленными сроками	”	По плану работ	Акт по результатам подготовки автомобильных транспортных средств к государственному техническому осмотру
34 Провести служебное расследование причин возникновения технических неисправностей автомобильных транспортных средств на линии	”	При необходимости	Акт служебного расследования

Продолжение приложения С

Наименование мероприятия	Должностные лица перевозчика, ответственные за исполнение мероприятия	Сроки исполнения мероприятия	Результаты выполнения мероприятия
35 Осуществлять контроль за укомплектованностью автомобильных транспортных средств дополнительным оборудованием и опознавательными знаками в соответствии с ПДД	То же	Постоянно	Справка по результатам контроля
36 Организовать проведение технического обслуживания и ремонта автомобильных транспортных средств,	”	При необходимости	Проект приказа об организации проведения технического обслуживания

работающих в командировке			и ремонта автомобильных транспортных средств
37 Провести занятия с инженерно-техническими работниками, водителями и работниками тех. службы по повышению их квалификации	”	По плану работы	Журнал проведения занятий
38 Провести инструктаж водителей по особенностям конструкции новых моделей автомобильных транспортных средств	”	При необходимости	Журнал учета проводимых мероприятий
39 Организовать контроль за исправностью спидометров и тахографов автомобильных транспортных средств	”	Постоянно	Акт по результатам контроля
Мероприятия, проводимые отделом кадров перевозчика			
40 Осуществить анализ при текучести кадров перевозчика, а также анализ квалификации водителей		в полугодие	Справка по результатам анализа
41 Осуществлять контроль за соблюдением установленных сроков медицинского переосвидетельствования водителей перевозчика	”	Не реже 1 раза в квартал	Журнал учета переосвидетельствования водителей
42 Оформить необходимые документы для награждения водителей перевозчика нагрудным знаком «За работу без аварий»	”	До 1 сентября каждого года	Представление к награждению
43 Осуществить контроль за работой водителей-наставников	”	Не реже 1 раза в год	Журнал учета мероприятий

44 Осуществить контроль за проведением занятий с водителями организации по повышению профессионального мастерства	”	I квартал	То же
45 Оформить информационный стенд с информацией о водителях, длительное время работающих без ДТП и без нарушений транспортной дисциплины, а также о награжденных знаком «За работу без аварий»	”	”	Информационный стенд по лучшим водителям организации
46 Организовать учет и анализ нарушений трудовой дисциплины водителями	”	Постоянно	Журнал учета нарушений трудовой дисциплины
47 Осуществлять контроль за организацией и проведением стажировки водителей, а также за допуском водителей к самостоятельной работе	”	При необходимости	Оформление документов на стажировку водителей

Продолжение приложения С

Наименование мероприятия	Должностные лица перевозчика, ответственные за исполнение мероприятия	Сроки исполнения мероприятия	Результаты выполнения мероприятия
Мероприятия, проводимые экономической службой перевозчика			
48 Проверить исполнение требований нормативных правовых актов при присвоении водителям классов	Ф.И.О. работника экономической службы	Не менее 1 раза в квартал	Журнал учета проводимых мероприятий
49 Разработать систему мер по	То же	По плану работ	Положение об оплате труда

стимулированию работы водителей за работу без аварий, нарушений трудовой и транспортной дисциплины			работников перевозчика
--	--	--	------------------------

	_____	_____
(должность работника, составившего план)	(роспись)	(Ф.И.О.)

ПРИЛОЖЕНИЕ Т
(справочное)

ОБРАЗЕЦ АКТА ОБСЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ

А К Т

обследования дорожных условий на участке автодороги
Рудня-Каменева – Первомайск – Кошевое Подречицкое

27.05.2014 г.

г. Гомель

Комиссия в составе: инженер МООДД ГАИ при УВД Гомельского облисполкома Антосенко А.А., гл. специалист отдела транспорта и коммуникаций Гомельского облисполкома Сосновского Е.В., начальника ОСАД КПРСУП «Гомельоблдорстрой» Какаулина В.В., зам. начальник ООПШ ОАО «Гомельский автобусный парк №1» Марковской И.В., произвела обследование дорожных условий на участке дороги Рудня - Каменева – Первомайск – Кошевое - Подречицкое

Установлено:

- 1) участок дороги от Р.Каменевой до Первомайска находится на балансе и обслуживается ДРСУ – 113 КПРСУП «Гомельоблдорстрой», протяженность дороги составляет - 8,6 км, покрытие – гравийное, имеет V техническую категорию, 5 уровень содержания. Ширина дороги – 5,5 метра. На железобетонной трубе (на 4км) дорога заужена, имеет ширину 4,5 метра. Установлены знаки. Находится в удовлетворительном состоянии. Уплотнение и спланированные обочины отсутствуют. Радиусы кривых в плане менее 60 метров. На отдельных участках на расстоянии менее 1 метра имеются препятствия (деревья), вырубка которых невозможна в связи с тем, что данная территория является биологическим заказником.
- 2) участок дороги от пов. д.Кошевое до д.Подречицкое находится на балансе Лоевского ЖКХ. Протяженность дороги – 2,7 км. Дорога имеет переходной тип покрытия – гравийный. Уплотнение и спланированные обочины отсутствуют. Отсутствует благоустроенная площадка для разворота автобусов.

Заключение комиссии: Организация регулярного нового автобусного движения на обследованных участках невозможна, так как дорожные условия не отвечают требованиям гл.9 СТБ 1291-2007 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

Комиссия:

А.А. Антосенко
Е.В. Сосновский
В.В. Какаулин
И.В. Марковская

ПРИЛОЖЕНИЕ У
(справочное)

ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА УЧЕТА ИНСТРУКТАЖЕЙ ВОДИТЕЛЕЙ

У.1 – Пример ведения журнала учета инструктажей водителей

№ п/п	Дата проведения инструктажа	Фамилия, инициалы лица, прошедшего инструктаж	Профессия (должность) лица, прошедшего инструктаж	Вид инструктажа	Причина проведения, выполнения инструктажа	Название документа или его номера	Фамилия, инициалы должностного лица, проводившего инструктаж	Подпись		Стажировка на рабочем месте		Знания проверил, допуск к работе произвел (подпись, фамилия, инициалы, структурного подразделения), дата)
								лица, прошедшего инструктаж	должностного лица, проводившего инструктаж	количество рабочих дней (число, по)	стажировку прошел (подпись лица прошедшего стажировку)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
190	16.01.13	Филатов И.В.	вод.к-3	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	8 час	[подпись]	
191	30.01.13	Шамонский В.В.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	112 час	[подпись]	
192	31.01.13	Шульгин Е.А.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	112 час	[подпись]	
193	1.02.13	Кашков Н.Е.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	112 час	[подпись]	
194	02.02.13	Шершнев В.В.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	112 час	[подпись]	
195	15.02.13	Романчук Ф.И.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	112 час	[подпись]	
196	21.02.13	Хилемин А.И.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	112 час	[подпись]	
197	22.02.13	Степанов С.В.	вод.к-1	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	32 час	[подпись]	
198	22.02.13	Морган А.И.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	8 час	[подпись]	
199	23.02.13	Журавев Д.В.	вод.к-3	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	8 час	[подпись]	
200	27.02.13	Билет В.И.	вод.к-1	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	32 час	[подпись]	
201	04.03.13	Бурдюк В.И.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	32 час	[подпись]	
202	05.03.13	Машарин С.А.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	112 час	[подпись]	
203	06.03.13	Хилемин С.В.	вод.к-1	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	112 час	[подпись]	
204	13.03.13	Журавев В.И.	вод.к-1	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	16 а	[подпись]	
205	15.03.13	Журавев В.И.	вод.к-1	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	32 а	[подпись]	
206	22.03.13	Король В.И.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	112 а	[подпись]	
207	22.03.13	Журавев Д.И.	вод.к-1	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	8	[подпись]	
208	27.03.13	Рябенко И.И.	вод.к-3	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	8	[подпись]	
209	29.03.13	Климов И.А.	вод.к-3	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	8 ч	[подпись]	
210	29.03.13	Семенин Е.И.	вод.к-3	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	8 ч	[подпись]	
211	10.03.13	Куликов В.В.	вод.к-2	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	112 а	[подпись]	
212	03.04.13	Король В.И.	вод.к-3	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	8 час	[подпись]	
213	03.04.13	Куликов В.И.	вод.к-3	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	8 час	[подпись]	
214	06.04.13	Журавев Д.И.	вод.к-1	вводный	---	ка.1.2.3	Борщук	[подпись]	[подпись]	8 час	[подпись]	

У.2 – Формы журналов учета инструктажей водителей [15]

**ЖУРНАЛ
учета вводного инструктажа по безопасности дорожного движения**

Дата	Ф.И.О. водителя	Ф.И.О. лица, проводившего инструктаж	Роспись водителя	Роспись лица, проводившего инструктаж

**ЖУРНАЛ
учета предрейсового инструктажа по безопасности дорожного движения**

Дата	Ф.И.О. водителя	Марка, модель, регистрационный знак ТС	Маршрут перевозки. Вид перевозки	Ф.И.О. лица, проводившего инструктаж	Роспись водителя	Роспись лица, проводившего инструктаж

**ЖУРНАЛ
учета сезонного и специального инструктажа по безопасности дорожного движения**

Дата	Ф.И.О. водителя	Вид инструктажа	Ф.И.О. лица, проводившего инструктаж	Роспись водителя	Роспись лица, проводившего инструктаж

ПРИЛОЖЕНИЕ Ф
(справочное)

ПРИМЕР ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА УЧЕТА ПРОВЕРКИ ЗНАНИЙ ПДД

№	Ф. И. О. водителя	№ по набл.	1-2	3	4-5	6	7	Итого сбачи зачета	Резуль. тит зачета
			Пн	Вт	Ср	Чет	Пят		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Азаров В И	1	7.04.	1.04.	7.05	304	205		
	Алифирович В И	1	14.04	8.04.	2.04	1004	2504	7.05	зачет
	Антонисов В И	1	2.06	15.04.					
	Антонов В В	1	7.04.	25.03	26.03	27.03	28.03		
	Алексеев В В	1	14.04	15.04	2.04.	10.04	11.04	20.04	зачет
	Афанасьев В И	1	14.04	8.04	9.04	10.04	25.04		
	Афанасьев В И	1	14.04.	15.04.	17.05	10.04	30.04	30.05	зачет
	Авдеев В И	1	31.03	25.03	26.03	27.03	28.03	30.04	зачет
	Авдеев В И	1	31.03	8.04.	9.04	17.04	23.05	25.05	зачет
	Александров В И	1	20.06	20.05	26.03	29.05	20.05		
	Александров В В	3	31.03	8.04	26.03	27.03	28.03		
	Александров В И	3	31.03	1.04.	2.04.	3.04.	4.04.	4.04.	зачет
	Александров В И	3	14.04.	15.04.	23.04	24.04	25.04	25.04	зачет
	Александров В В	3	12.05	13.05	14.05	15.05	16.05	16.05	зачет
	Александров В И	3	7.04.	8.04.	9.04.	3.04.	4.04	25.04	зачет
	Александров В И	3	21.04	8.04.	9.04.	25.04	16.05	16.05	зачет
	Бандуров В В	1	7.04.			27.03	4.04.		
	Бажутов И И	1	7.04.	20.05	14.05	10.04			
	Барзюкин И В	1	7.04.			10.04	4.04		
	Батурин И И	1	12.05	8.04	2.04	3.04	20.05		
	Березинцев В И	1	31.03	8.04.	9.04.	24.04	25.04	3.05	зачет
	Березинцев В И	1	5.05.	3.06	26.03	3.04	11.04		
	Березинцев В И	1	7.04.	1.04.	9.04.	3.04	18.04	11.04	зачет
	Билатун А И	1	31.03	8.04.	26.03	27.03	11.04	15.05	зачет
	Билатун А И	1	7.04.	8.04.	9.04	8.05	25.04	8.05	зачет
	Битвацкий В Ф	3	12.05	20.05	14.05		30.05		
	Боронцов В А	3	31.03	25.03	26.03	27.03	4.04		
	Боронцов В С	3	31.03	1.04.	9.04.	17.04.	25.04	20.05	зачет
	Боронцов В В	3	14.04.	22.04.	7.05	10.04.	11.04.		
	Боронцов В В	3			2.04.	15.05			

ПРИЛОЖЕНИЕ X
(справочное)

НОРМЫ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ СТАЖИРОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ [15]

Таблица X.1 – Продолжительность стажировки водителей категории «D» или «DE»

Условия, определяющие длительность стажировки водителя	Продолжительность стажировки водителя, ч, не менее	
	осуществляющего городские и пригородные перевозки пассажиров, в том числе автомобильные перевозки для собственных нужд	осуществляющего междугородные и международные перевозки пассажиров
Стажировка водителей, принятых на работу и имеющих перерыв в выполнении работ более одного года в случае, если: - ранее не работал водителем автобуса	112	–
- работал водителем автобуса менее 1 года	64	–
- работал водителем автобуса более одного года	32	32
Стажировка водителей, переведенных на другую марку (модель) автобуса, в случае, если: - не управлял автобусами категории M2 или M3 соответственно	16	16
- не управлял маркой (моделью) автобуса, на котором предстоит работать	8	8
Стажировка водителей при переводе на другой маршрут в случае, если: - не работал на городском, пригородном или междугороднем маршруте в регулярном сообщении	8	8
- работал на городском, пригородном или междугороднем маршруте в регулярном	Одного оборотного рейса по маршруту	

сообщении	
-----------	--

Таблица X.2 – Продолжительность стажировки водителей автомобилей-такси (категория «В»)

Условия, определяющие длительность стажировки водителя	Продолжительность стажировки водителя, ч, не менее
Стажировка водителей, принятых на работу и имеющих перерыв в выполнении работ более одного года в случае, если:	
- ранее не работал водителем автомобиля-такси	24
- работал водителем автомобиля-такси менее одного года	16
- работал водителем автомобиля-такси более одного года	16
Стажировка водителей, переведенных на другую марку (модель) автомобиля-такси	4

Таблица X.3 – Продолжительность стажировки водителей легкового автомобиля (категория «В»)

Условия, определяющие длительность стажировки водителя	Продолжительность стажировки водителя, не менее, часов
Стажировка водителей, принятых на работу и имеющих перерыв в выполнении работ более одного года в случае, если:	
- ранее не работал водителем легкового автомобиля	16
- работал водителем легкового автомобиля менее одного года	8
- работал водителем легкового автомобиля более одного года	8
Стажировка водителей, переведенных на другую марку (модель) легкового автомобиля	4

Таблица X.4 – Продолжительность стажировки водителей грузового автомобиля (категорий «В», «С» или «С» и «СЕ»)

Условия, определяющие длительность стажировки водителя	Продолжительность стажировки водителя, ч, не менее	
	осуществляющего внутреспубликанские перевозки грузов, в том числе автомобильные перевозки для собственных нужд	осуществляющего международные перевозки грузов
Стажировка водителей, принятых на работу и имеющих перерыв в выполнении работ более		

одного года в случае, если:		
-----------------------------	--	--

Окончание таблицы X.4

Условия, определяющие длительность стажировки водителя	Продолжительность стажировки водителя, ч, не менее	
	осуществляющего внутриреспубликанские перевозки грузов, в том числе автомобильные перевозки для собственных нужд	осуществляющего о международных перевозки грузов
- ранее не работал водителем грузового автомобиля	48	—
- работал водителем грузового автомобиля менее одного года	16	—
- работал водителем грузового автомобиля более одного года	16	Одного рейса
Стажировка водителей, переведенных на другую марку (модель) грузового автомобиля	8	”
Стажировка водителей при переводе на международный маршрут	—	”

Таблица X.5 – Продолжительность стажировки водителей троллейбуса и трамвая (категории «I», «F»)

Условия, определяющие длительность стажировки водителя	Продолжительность стажировки водителя, ч, не менее	
	троллейбус	трамвай
Стажировка водителей, принятых на работу и имеющих перерыв в выполнении работ более одного года в случае, если: - ранее не работал водителем троллейбуса или трамвая	250	200
- работал водителем троллейбуса или трамвая менее одного года	70–140	70–140
- работал водителем троллейбуса или трамвая более одного года	40–70	40–70
Стажировка водителей, переведенных на другую марку (модель) троллейбуса или трамвая	7–14	7–14
Стажировка водителей при переводе на другой маршрут	7	7

ПРИЛОЖЕНИЕ Ц
(справочное)

ФОРМА КАРТОЧКИ СТАЖИРОВКИ ВОДИТЕЛЯ [15]

КАРТОЧКА
стажировки водителя

_____ (фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется))
согласно приказу _____ от _____ 20__ г. № _____
(наименование организации)

с _____ 20__ г. направлен для прохождения стажировки в количестве _____ часов.

Водительское удостоверение _____ № _____
(серия)

Водитель-наставник _____
(фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется))

Приказ о назначении водителя-наставника от _____ 20__ г. № _____

Теоретическая часть стажировки проведена:

стажер _____ работник соответствующего
(подпись) структурного подразделения
юридического лица,
эксплуатирующего
транспортные средства,
проводивший
теоретическую часть
стажировки

_____ (должность, фамилия, инициалы) _____ (подпись)

Заключение водителя-наставника о готовности водителя-стажера к самостоятельной работе _____

_____ 20__ г.

_____ (подпись)

Заключение комиссии о допуске к самостоятельной работе водителя _____

_____ 20__ г.

Председатель комиссии _____
(подпись)

_____ (должность, фамилия, инициалы)

Члены комиссии:

_____ (подпись)

_____ (должность, фамилия, инициалы)

Оборотная сторона карточки стажировки водителя

Дата	Маршрут работы	Марка (модель), регистрационный знак/номер механического транспортного средства	Время работы с ____ до ____	Количество часов стажировки	Замечания по стажировке	Подпись водителя-наставника	Подпись диспетчера	Отметка о прохождении предрейсового и иных медицинских обследований или приборного контроля на предмет нахождения в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ
Итого								

ПРИЛОЖЕНИЕ Ш
(справочное)

ПРИМЕР ВЕДЕНИЯ МЕСЯЧНОГО ГРАФИКА РАБОТЫ ВОДИТЕЛЕЙ

«Утверждаю»

В.П. Ходаковский

Г Р А Ф И К

работы водителей на ИЮНЬ 2014 г.

Гаражные номера	Государст. номера	Фамилия водителей	Таб. №	Маршрут	Номер маршрута	Вых од	Выход смена									
							Будние+ суббота	Субботный день	Воскресный день	1	2	3	4	5	6	7
36315	АВ 7206-3	Маненков А.Н.	8661	Кравцовка Сан. «Верасок»	2228 2236	1	5 ⁰⁵ /5 ²⁰ -15 ⁵⁰ 18 ⁰⁰ -20 ¹⁵		5 ⁰⁵ /5 ²⁰ - 10 ¹⁷ +P 18 ⁰⁰ -20 ¹⁵	В	В	1	4	Р	2/1	В
36226	АА 9852-3	Печуров П.В. Роговой В.А.	4860 922	Прибор – еждн.	2124	2	сАП5 ⁰⁰ -12 ⁰⁰ 14 ³⁰ -19 ⁰⁵			В 2	В 3	Р/1 Р/2	1 В	Р 1	В 3	3 В
36218	АА 9822-3	Цукарев О.Н.	4859	Прибор ч/з Н.Буду СОТ Цвет. сад	2128 2137	3	6 ⁰⁸ /6 ³⁵ -13 ³⁶ 17 ¹⁵ -19 ³⁶		6 ³⁵ -13 ³⁶ 17 ¹⁵ -19 ³⁶	4	2/1	В	В	3	Р	4
36196	АА 3841-3	Чучваго Х.И.	402	СОТ Цвет. сад Прибор ч/з Н.Буду	2137 2128	4	6 ³⁸ /7 ⁰⁰ -9 ¹⁷ 13 ⁴⁰ -20 ⁴⁰		6 ³⁸ /7 ⁰⁰ -9 ¹⁷ 13 ⁴⁰ -20 ⁴⁰	3	4	2/1	В	В	4	6/1
36336	АВ 7227-3	Павлуков В.Д.	4855	№100 будн. дни Вокзал-Осовцы	1100 1104	5	сАП6 ¹⁰ -10 ³³ 14 ³⁰ -19 ³⁵			В	6/1	3	10	4	В	В
36765	АИ 2763-3	Зизюк К.С.	10432 4825	Б.Кошелево	2133	6	6 ¹⁸ /6 ³⁰ -12 ⁴⁵ 13 ¹⁰ -19 ³⁰			В	Р	4	3	2/1	В	В
36773	АИ 4167-3	Царенков А.М. Королев А.А.	13810 390	Чкалово-Ченки Б.Кошелево, Кунтаревка в.дн	2160-2114 2133,2015	7	6 ³⁰ /6 ⁴⁰ -11 ³⁵ 12 ⁰⁰ -18 ²⁰		5 ³⁸ /6 ³⁰ -11 ³⁵ 12 ⁰⁰ -18 ³⁵	6	11	В	В	6	1	В
36617	АЕ 4964-3	Зарубко С.А. Гришвелт Н.В.	4548 8663	Зел. Дубрава Галеевка в.дн,Цегельня б.дн	2240 2242, 2083	8	6 ⁰³ /6 ²⁵ -13 ⁰⁰ 15 ⁴⁰ -21 ⁰⁶		6 ⁰³ /6 ²⁵ -13 ⁰⁰ 15 ⁴⁰ -21 ⁰⁶	8	В	8	11	В	В	1
36587	АЕ 2467-3	Шевко Д.Н. Матьюнов Д.Н.	4852 1294	Красное, Сады Дорожник №40-Э б.дн.	2009,2001 1040	9		СР	6 ²⁰ -12 ⁰⁵ 18 ⁴⁵ -20 ⁴²	7	В	В	2	12	В	В
36285	АВ 6470-3	Кузьменков А.С.	1253	№40-Э б.дн., Сады Дорожник Красное вых.,Сады АУ СР	1040,2001 2009,2007	10	6 ¹⁰ -7 ⁴⁷ 17 ²⁰ -19 ⁰³	6 ¹⁰ -9 ⁵⁴ 17 ²⁰ -21 ⁰⁸	6 ²⁴ -8 ⁴⁸ 13 ¹⁰ -19 ²⁵	1	10	8	В	В	10	15
36595	АЕ 2464-3	Хромых О.Н.	9431	Просвет+40Э	2032, 1040	11	5 ⁵⁰ /5 ³⁵ -7 ⁵⁹ +8 ⁰⁰ -10 ³⁰ 14 ⁴⁰ -22 ³³		5 ⁵³ /5 ⁴⁵ -11 ⁰⁶ 14 ⁴⁰ -20 ²⁷	9	1/1	В	В	13	7	10
36579	АЕ 2466-3	Евель Д.Ю.	9430	Однополье - вт, чт, сб, вс. Барченки – пн, ср, пт.	2061 2055	12	5 ³³ /5 ⁵⁵ -8 ¹⁹ +P 13 ⁰⁵ -21 ⁰⁷	6 ¹⁰ -12 ⁴⁷ 14 ⁴⁰ -21 ⁰⁷	6 ¹⁰ -12 ⁴⁷ 14 ⁴⁰ -21 ⁰⁷	15	В	7/1	8	10	11	В
36810	АИ 7073-3	Лучков Н.О.	345	№40-Э, Шерстин 17 ³⁵ б.дн.	1040,2013	13	6 ⁴⁰ /17 ⁰⁰ -11 ¹⁵			14	7	10	12	В	В	8
36609	АЕ 4963-3	Байдалов А.В.	1256	Ст.Белица.еж. Сады АУ в.дн.	2003,2007	14	5 ⁴⁴ /6 ¹⁰ -9 ⁵¹		6 ⁰⁶ -9 ⁴²	10	13	14	В	В	8	9

			Телеш, Галеевка, буд. дни	2008,2242		13 ¹⁵ -19 ⁰⁶		17 ⁰⁵ -21 ⁰⁸						
--	--	--	---------------------------	-----------	--	------------------------------------	--	------------------------------------	--	--	--	--	--	--

Учебное издание

АЗЕМША Сергей Александрович
КАРАСЕВИЧ Сергей Николаевич

СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ
АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

С приложениями на оптическом диске

Учебное пособие

Редактор И. И. Э в е н т о в
Технический редактор В. Н. К у ч е р о в а
Корректор Т. А. П у г а ч

Подписано в печать 23.03.2016 г. Формат 60x84 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 8,83. Уч.-изд. л. 9,98. Тираж 500 экз.
Зак. № . Изд. № 38.

Издатель и полиграфическое исполнение:
Белорусский государственный университет транспорта,
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,
распространителя печатных изданий
№ 1/361 от 13.06.2014.
№ 2/104 от 01.04.2014.
Ул. Кирова, 34, 246653, г. Гомель