

**АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РЯЗАНСКИЙ УЧЕБНО-КУРСОВОЙ КОМБИНАТ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»
(АНО «РЯЗАНСКИЙ УКК АТ»)**

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ДИСТАНЦИОННОГО ОБУЧЕНИЯ

**УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПЕРЕПОДГОТОВКИ ПО ПРОГРАММЕ
«ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»
(наименование программы)**

ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТА ОТВЕТСТВЕННОГО ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БДД

**РАЗДЕЛ (МОДУЛЬ) № 3.
«ОРГАНИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»
(наименование программы)**

- Занятие № 3.1. Организация работы по безопасности дорожного движения**
- Занятие № 3.2. Анализ, разбор и оформление дорожно-транспортных происшествий**
- Занятие № 3.3. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения**
- Занятие № 3.4. Режим рабочего времени и времени отдыха водителей автотранспортных средств**
- Занятие № 3.5. Организация стажировки водителей и работы водителей-наставников**



Составители:

Исайкин Г.С., директор Автономной некоммерческой организации дополнительного профессионального образования «Рязанский учебно-курсовой комбинат автомобильного транспорта».

Матенчук Ю.В., методист Автономной некоммерческой организации дополнительного профессионального образования «Рязанский учебно-курсовой комбинат автомобильного транспорта».

Учебно-методический комплекс дистанционного обучения. Учебно-методическое пособие по программе профессиональной переподготовки «Организация и обеспечение безопасности дорожного движения». Раздел (модуль) № 3. Организация безопасности дорожного движения. Рязань. АНО «Рязанский УКК АТ». 2019 г.

Пособие разработана на основании требований приказа Минтранса России от 28.09.2015 г. № 287 Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (зарег. в Минюсте России 09.12.2015 г. № 40032) и Приказа Минтранса РФ, Минтруда РФ от 11.03.1994 № 13/11 "Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 18.04.1994 № 548).

Пособие включает:

Занятие № 3.1. Организация работы по безопасности дорожного движения

Занятие № 3.2. Анализ, разбор и оформление дорожно-транспортных происшествий

Занятие № 3.3. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения

Занятие № 3.4. Режим рабочего времени и времени отдыха водителей автотранспортных средств

Занятие № 3.5. Организация стажировки водителей и работы водителей-наставников

Завершение дистанционного обучения по данному модулю завершается промежуточным (текущим) контролем знаний.

Данное пособие рекомендовано для профессиональной переподготовки по программе «Организация и обеспечение безопасности дорожного движения».

Пособие может быть использовано при организации и проведении обучения и аттестации в организациях.

© Данное пособие является собственностью АНО «Рязанский УКК АТ». Все права защищены в соответствии с Гражданским кодексом РФ. Использование пособия или части его без согласования с авторами не допускается.

Содержание

1. Занятие № 3.1. Организация работы по безопасности дорожного движения 4
2. Занятие № 3.2. Анализ, разбор и оформление дорожно-транспортных происшествий
3. Занятие № 3.3. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения
4. Занятие № 3.4. Режим рабочего времени и времени отдыха водителей автотранспортных средств
5. Занятие № 3.5. Организация стажировки водителей и работы водителей-наставников

ЗАНЯТИЕ № 3.1. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ВОПРОС 1. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации установлены Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ О безопасности дорожного движения.

Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств, установлены ст. 20 Закона.

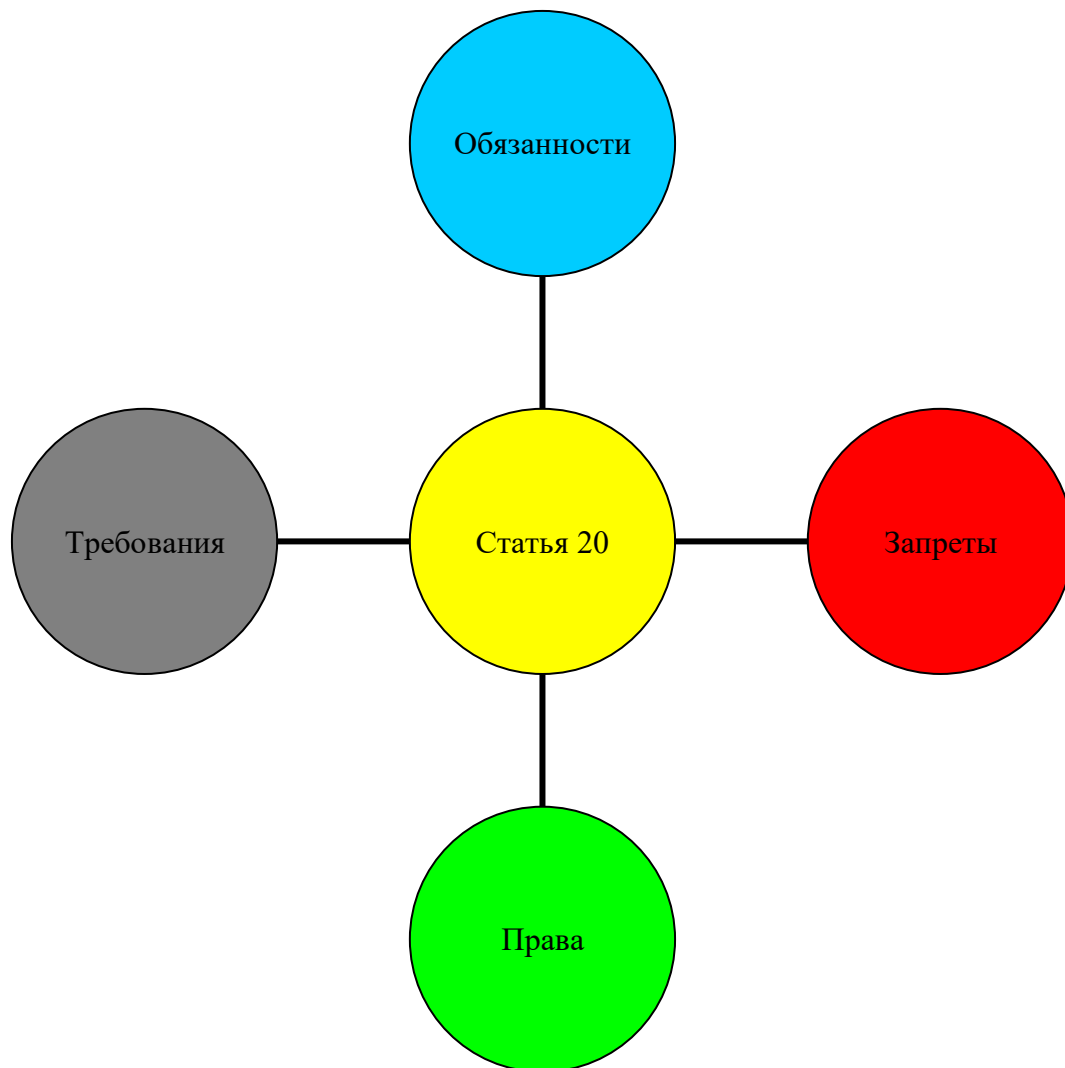


Рис. Структура ст. 20 Закона о безопасности дорожного движения

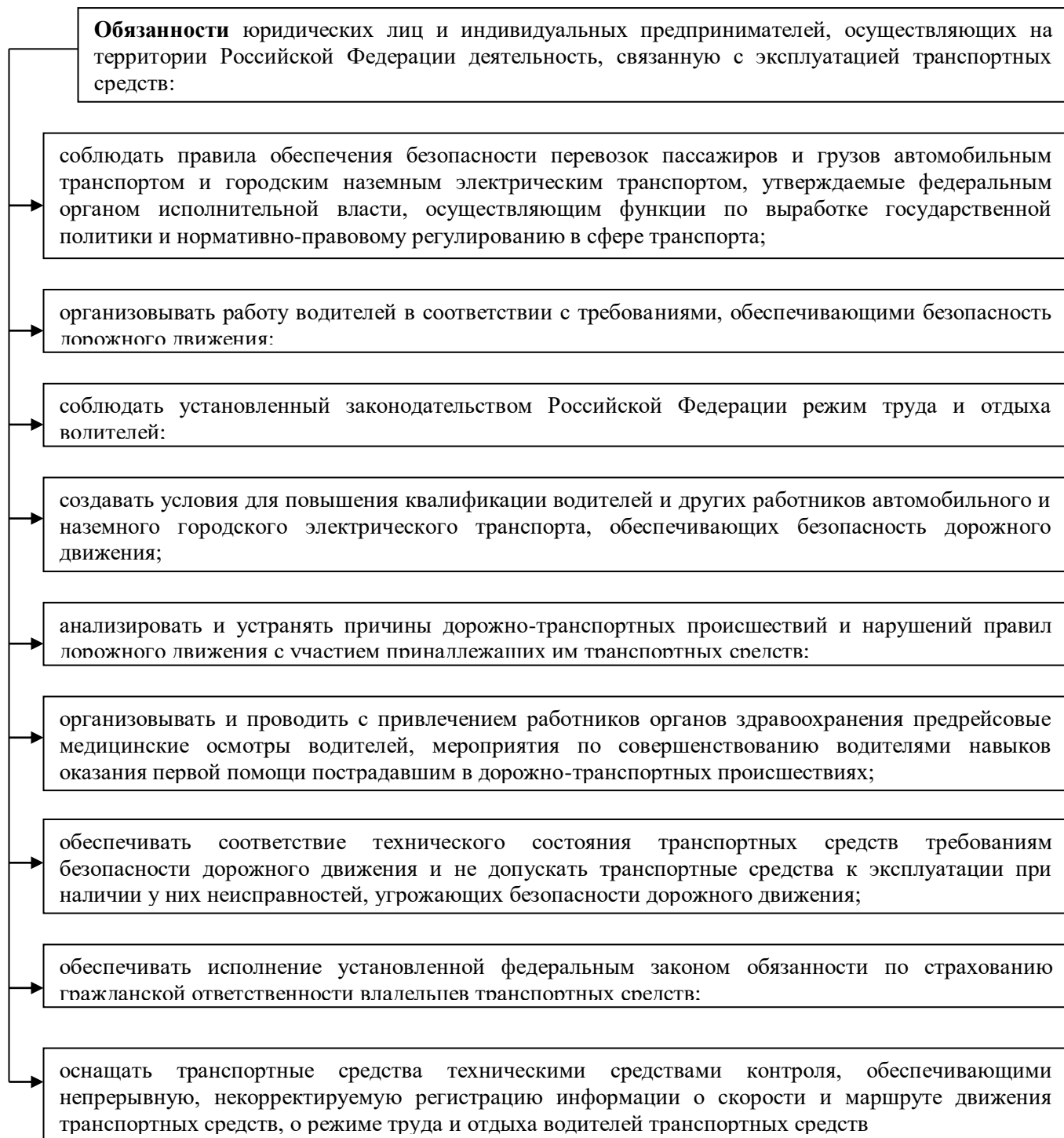
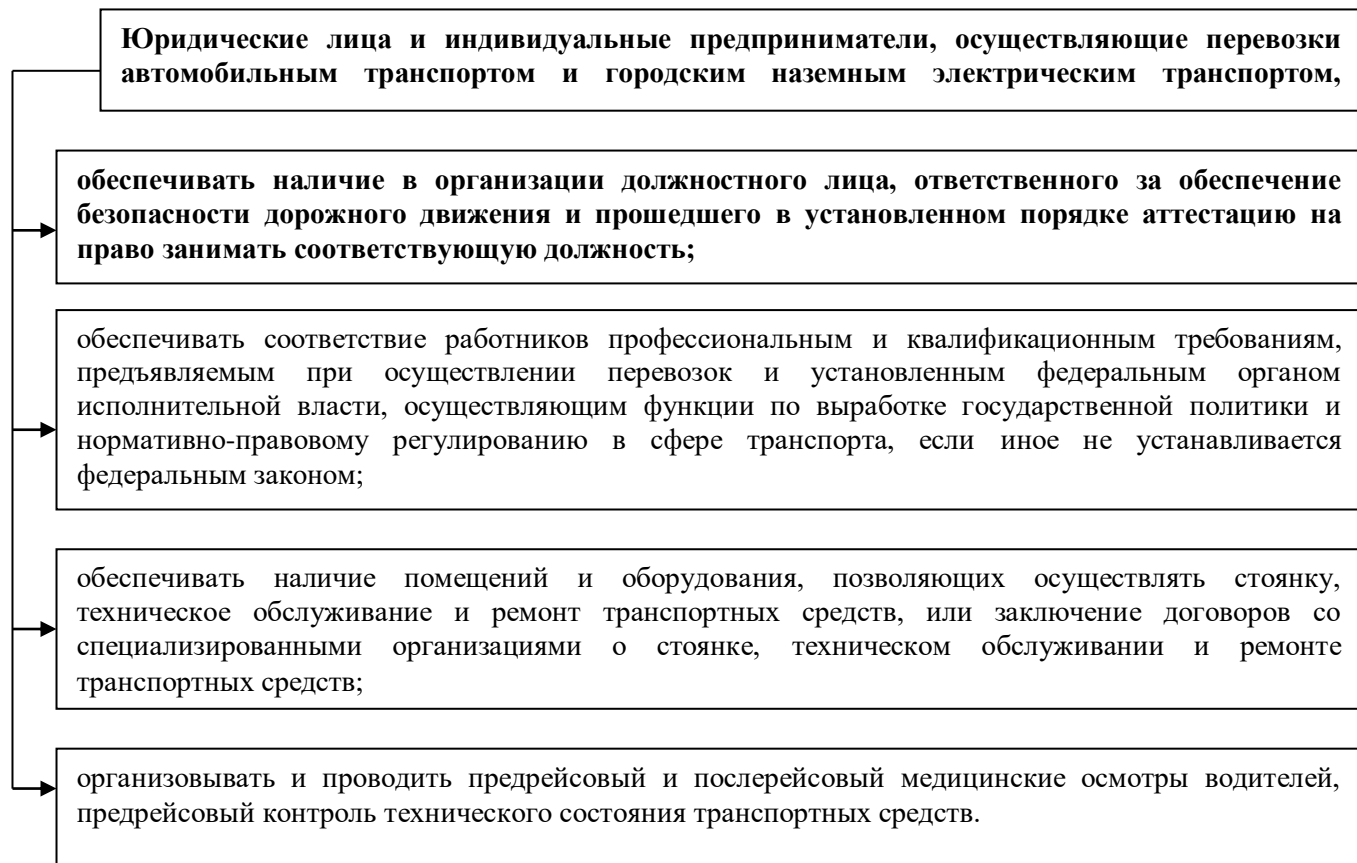


Рис. Обязанности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств



Юридические лица, осуществляющие перевозки автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, с учетом особенностей перевозок и в пределах действующего законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения **могут** устанавливать специальные правила и предъявлять к водителям транспортных средств дополнительные требования для обеспечения безопасности дорожного движения.



ВОПРОС 2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ РАБОТНИКОВ К БЕЗОПАСНОЙ РАБОТЕ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Перечень мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации.

Такой Перечень утвержден Приказом Минтранса РФ от 15 января 2014 года N 7.

Указанным Перечнем установлены два блока соответствующих мероприятий:

- мероприятия по подготовке работников, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе;
- мероприятия по подготовке транспортных средств к безопасной эксплуатации, контроль соблюдения указанных мероприятий.

Выполнение мероприятий по подготовке работников, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе, а транспортных средств - к безопасной эксплуатации осуществляется руководителем или уполномоченным должностным лицом юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

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

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

Примечание:

ПЕРЕЧЕНЬ

РАБОТ, ПРОФЕССИЙ, ДОЛЖНОСТЕЙ, НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАННЫХ С УПРАВЛЕНИЕМ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ ИЛИ УПРАВЛЕНИЕМ ДВИЖЕНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

I. Автомобильный, городской наземный электрический транспорт, промышленный транспорт, дорожное хозяйство

Работы

Работы, выполняемые по профессиям и должностям, указанным в настоящем разделе
Профессии

Водитель автомобиля

Водитель аэросаней

Водитель вездехода

Водитель-испытатель

Водитель мототранспортных средств

Водитель трамвая

Водитель транспортно-уборочной машины

Водитель троллейбуса

Водитель погрузчика

Водитель электро- или автотележки

Машинист автобетононасоса

Машинист автогудронатора

Машинист автокомпрессора

Машинист бетоносмесителя передвижного

Машинист битумировочной машины

Машинист бурильно-крановой самоходной машины

Машинист дорожно-транспортной машины
Машинист катка самоходного и полуприцепного на пневматических шинах
Машинист катка самоходного с гладкими вальцами
Машинист крана автомобильного
Машинист маркировочной машины для разметки автомобильных дорог
Машинист машины для нанесения пленкообразующей жидкости
Машинист машины для устройства укрепительных полос
Машинист машины для устройства швов в свежесуложенном бетоне при выполнении дорожных работ
Машинист смесителя асфальтобетона передвижного
Машинист укладчика асфальтобетона
Машинист установки передвижной автоматизированной непрерывного действия для приготовления бетонных смесей
Тракторист

Должности

Диспетчер автомобильного транспорта
Диспетчер службы движения
Диспетчер станционный

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

Примечание:

Квалификационные требования к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям установлены приказом Минтранса России от 22.06.1998 г. № 75. Порядок проведения аттестации лиц, ответственных за обеспечение БДД, установлен совместным приказом Минтранса России и Минтруда России от 11.03.1994 г. № 13/11.

В соответствии с указанными выше документами работники должны проходить повышение квалификации, в том числе и перед проведением аттестации на право занимать должность ответственного за обеспечение БДД, с периодичностью не реже 1 раза в 5 лет.

Квалификация специалиста юридического лица или индивидуального предпринимателя определяется знаниями и опытом, необходимыми для организации и осуществления грузовых или пассажирских автомобильных перевозок в соответствующем виде сообщения, обеспечения требуемого уровня технического состояния подвижного состава, безопасности движения, соблюдения природоохранных норм, техники безопасности и охраны труда на автомобильном транспорте.

Профессиональная компетентность специалистов юридического лица и индивидуальных предпринимателей в организации и осуществлении перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации подтверждается наличием диплома о высшем или среднем специальном образовании автомобильного профиля по указанным ниже специальностям <> (аналогичным специальностям, ранее внесенным в квалификационный реестр) или удостоверением о прохождении курса обучения и сдаче квалификационного экзамена по дополнительной образовательной программе: "Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации".*

<*> Наименование специальностей по диплому об образовании

Высшее образование:

Автомобили и автомобильное хозяйство;

Автомобиле- и тракторостроение;

Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильном);

Организация дорожного движения;

Сервис и техническая эксплуатация транспортных и технологических машин и оборудования (автомобильный транспорт);

Сельскохозяйственные машины и оборудование;

Электрооборудование автомобилей и тракторов;

Экономика и управление на предприятиях транспорта (автомобильный транспорт).

Среднее специальное образование:

Техническое обслуживание и ремонт автомобилей и двигателей;

Организация перевозок и управление на транспорте;

Экономика, бухгалтерский учет и контроль на транспорте (автомобильный транспорт).

Специалисты юридических лиц и индивидуальные предприниматели в течение всей трудовой деятельности проходят повышение квалификации по организации и осуществлению перевозок автомобильным транспортом на соответствующих курсах по утвержденным программам. Периодичность повышения квалификации регулируется работодателем и определяется по мере необходимости, но не реже одного раза в пять лет.

Лица, занимающие должности, связанные с обеспечением безопасности движения, проходят периодическую аттестацию на право занятия этих должностей в установленном порядке.

Положение о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов организаций и их подразделений, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, утверждено совместным Приказом Министерства транспорта РФ и Министерства труда РФ от 11 марта 1994 г. № 13/11.

Данным Положением установлено, что аттестация лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов, связанных с обеспечением безопасности движения наземных транспортных средств, проводится в целях определения пригодности их к работе по обеспечению безопасной эксплуатации транспортных средств.

Основными задачами аттестации являются:

- проверка уровня знаний нормативных правовых актов и других документов, регламентирующих безопасность движения автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта и умения применять их в работе;

- формирование высокопрофессионального кадрового состава исполнительных руководителей и специалистов, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортных средств.

Аттестация исполнительных руководителей и специалистов проводится во всех организациях и (или) их подразделениях, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, согласно перечню должностей исполнительных руководителей и специалистов, подлежащих аттестации.

***Аттестация исполнительных руководителей и специалистов организаций проводится один раз в пять лет.** Аттестация проводится после повышения квалификации аттестуемого. Досрочно аттестация производится в случаях, когда в организациях выявлены грубые нарушения норм и правил, регулирующих безопасную эксплуатацию транспортных средств, или совершаются транспортные происшествия с тяжелыми последствиями.*

По результатам аттестации аттестационная комиссия дает одну из следующих оценок:

- аттестуемый соответствует назначаемой (занимаемой) должности;***
- аттестуемый не соответствует назначаемой (занимаемой) должности.***

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

Проведение стажировок водителей транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта регламентируется статьей 20 ФЗ- N 196-

"О безопасности дорожного движения" и РД-200-РСФСР-12-0071-86-12 «Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей».

Основной задачей проведения стажировки является обеспечение профессиональной надёжности водительского состава и повышение мастерства путём адаптации водителя к условиям работы на конкретном маршруте и конкретной марке автомобиля, а также закрепление и совершенствование их знаний, умений и навыков, обеспечивающих безопасное управление транспортным средством при перевозке грузов и обслуживании пассажиров.

Стажировка должна быть проведена в следующих случаях:

при приеме на работу после окончания обучения;

при приеме на работу на новое предприятие (независимо от имеющихся категорий, стажа на предыдущем месте работы и т.п.);

при перерыве в работе в качестве водителя более 12 месяцев;

при переводе на новый тип ТС или новый маршрут движения;

при переводе для работы на горных маршрутах движения.

Водители, совершившие по своей вине дорожно-транспортное происшествие, направляются на стажировку в течение 8 часов и последующую сдачу тестовых экзаменов. При повторном ДТП водитель направляется на дополнительные занятия по 40-часовой программе и последующую стажировку в течение 20 часов на маршрутах.

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

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

Стажирование должно осуществляться под руководством опытных водителей-наставников.

Водитель-стажёр закрепляется за водителем-наставником на весь срок стажировки.

Водитель-наставник подбирается из числа наиболее опытных и дисциплинированных водителей транспортных средств, имеющих стаж работы на автобусах не менее пяти лет, шасси грузовых автомобилей не менее трёх лет, не допустивших за указанный период нарушений Правил дорожного движения, дорожно-транспортных происшествий по своей вине.

Водители-наставники назначаются приказом по предприятию.

Этапы стажировки

1. Проверка знаний Правил дорожного движения.

Данный этап стажировки включает в себя решение экзаменационных билетов. Контроль знаний ПДД проводится у вновь принимаемых водителей, после окончания автошколы, при переводе с другого предприятия, при перерыве в водительской деятельности более одного года.

Водители, прошедшие проверку знаний по ПДД с неудовлетворительной оценкой (при наличии более двух ошибок из двадцати экзаменационных вопросов) к стажировке не допускаются. После чего, в течение двух дней водители производят самостоятельную подготовку к проверке знаний ПДД. После повторной проверки знаний по ПДД водители, не сдавшие экзамен, отстраняются от работы и в течение пяти дней осуществляют самостоятельную подготовку к проверке знаний ПДД. После третьей попытки водители, не сдавшие экзамен, к работе не допускаются.

Водители, прошедшие проверку знаний ПДД с удовлетворительной оценкой (при наличии двух и менее ошибок) допускаются к дальнейшему прохождению стажировки. При этом оформляется стажировочный лист, в котором отражаются результаты проверки знаний по ПДД за подписью начальника службы БД. Выписанный стажировочный лист регистрируется в Журнале учета выдачи стажировочных листов (также возможно ведение данного учета в компьютерной программе, например типа 1С: Управление АТП).

Листок прохождения стажировки водителем

1. Водитель _____ приказом
по _____ АТП N _____ от

"__" _____ 19 __ г. принят водителем _____
класса на транспортное средство _____.
Водительское удостоверение серии _____ N _____
категории _____.
Стаж работы водителем с _____ года.
Направляется для прохождения стажировки в АТП в объеме
_____ часов, предмаршрутной стажировки _____ часов,
маршрутной стажировки _____ часов.

М.П.

Нач. отдела кадров

"__" _____ 19 __ г. (подпись)
2. Водитель _____ прошел с _____ 19 __ г.
по _____ 19 __ г. стажировку в объеме _____ часов.

Отметки о полученных зачетах:

Зачет по теоретической подготовке _____
(не) получен

"__" _____ 19 __ г.

Подпись водителя-наставника

Зачет по практической подготовке _____
(не) получен

"__" _____ 19 __ г.

Подпись водителя-наставника

Контрольная проверка стажера проведена и нормативы итогового
тестирования _____

(не) выполнены

"__" _____ 19 __ г.

ЗАМЕЧАНИЯ ПО РАБОТЕ СТАЖЕРА

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Допустить (не допустить) к самостоятельной работе на

_____ (марка транспортного средства, маршрута)

Главный инженер

предприятия

(подпись)

"__" _____ 19 __ г.

Заместитель директора

(инженер) по БД

(подпись)

"__" _____ 19 __ г.

ОЗНАКОМЛЕН

Начальник колонны

(отряда)

(подпись)

"__" _____ 19 __ г.

М.П.

2. Работа на внутриварковом зонах.

Данный этап стажировки включает в себя:

- осмотр транспортного средства;
- проверка наличия принадлежностей, инструмента и состояния шин;
- заправка топливом, маслом, охлаждающей жидкостью;
- проверка исправности тормозной системы, рулевого управления, осветительных приборов;
- запуск двигателя, трогание автомобиля с места на горизонтальном участке и на подъеме;
- движение задним ходом и разворот;
- торможение и остановка на различных скоростных режимах движения;
- изучение порядка движения транспортных средств по территории предприятия;
- соблюдение требований безопасности при ремонте и техническом обслуживании транспортного средства;
- соблюдение требований пожарной безопасности;
- изучение плана эвакуации с территории предприятия.

3. Работа на линии.

Данный этап стажировки включает в себя следующие элементы:

- диагональная парковка автомобиля на подъеме и уклоне, разворот на ограниченном пространстве проезжей части дороги;
- правильное расположение автомобиля на проезжей части, прохождение поворотов, изменение полосы движения, действия на перекрестках;
- соблюдение безопасного скоростного режима движения в различных дорожных условиях;
- пользование зеркалами заднего вида и световыми приборами, подача звуковых и световых сигналов;
- движение в местах возможного появления пешеходов, действия по сигналам регулировщика, выполнение требований дорожных знаков;
- соблюдение интервала и дистанции, обгон транспортных средств;
- встречный разезд в темное время суток, действия водителя при ослеплении;
- оформление товарно-транспортной и путевой документации;
- особенности управления груженого автомобиля;
- погрузка и разгрузка автомобиля;
- крепление груза;
- последствия перегрузки автомобиля и неравномерное распределение груза на автомобиле;
- маневрирование на площадках погрузочно-разгрузочных работ.

4. Контрольная поездка.

Контрольная поездка выполняется с грузом или пассажирами. Во время контрольной поездки проверяется соблюдение стажером Правил дорожного движения, правил технической эксплуатации транспортных средств, приёмов безаварийного управления транспортным средством, соблюдение графиков работы.

Оформление результатов стажировки

Стажировка водителей заканчивается контрольной поездкой и собеседованием водителя-наставника с водителем-стажёром, после чего в стажировочном листе водитель-наставник отражает замечания, выявленные в ходе стажировки, если таковые имеются. В стажировочном листе ставятся подписи водителя-наставника и водителя-стажера. После чего стажировочный лист передается в службу БД, где выносится заключение о допуске стажера к самостоятельной работе. После чего стажировочный лист подписывается начальником (инженером) службы БД и руководителем транспортного подразделения.

В случае, если водитель-стажер по результатам стажировки и по итогам проверки знаний ПДД получил неудовлетворительную оценку, материалы направляются начальнику транспортного подразделения для принятия решения (либо о продлении стажировки, либо об отстранении от управления автомобилем, на котором работал водитель, либо о переводе на другую работу и т.п.)

Оформленный стажировочный лист направляется в отдел кадров предприятия для издания приказа о допуске водителя к самостоятельной работе.

Ответственность лиц за проведение стажировки.

Ответственность за организацию стажировки всех категорий лиц возлагается на лицо, ответственное за безопасность движения на предприятии.

Начальник службы БД обязан периодически осуществлять контроль за прохождением стажировки, принимать меры по устранению замеченных недостатков и контролировать работу водителей-наставников.

Общую ответственность за прохождение этапов стажировки водителем-стажером несёт водитель-наставник, закреплённый за ним.

Водитель-наставник обязан контролировать работу закреплённого за ним стажёра на всех этапах стажировки. При этом он должен постоянно находиться вместе со стажёром, как при управлении автомобилем, так и при его обслуживании. Водитель-наставник должен контролировать прохождение стажёром предрейсового и послерейсового медосмотра и вместе с ним получать у диспетчера путевую документацию.

Руководители автоколонн несут персональную ответственность за правильность и полноту проведения стажировок.

1.4. Обеспечение водителей информацией при поступлении на работу и в случае изменения условий работы:

об условиях движения и наличии опасных участков, мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на маршруте;

о режимах движения, организации отдыха и приема пищи;

о порядке стоянки, охраны транспортных средств;

о расположении пунктов медицинской и технической помощи, диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций, мест скопления людей;

об изменениях в организации перевозок пассажиров и грузов, о порядке проезда железнодорожных переездов и путепроводов;

об особенностях перевозки детей;

об особенностях обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий;

об особенностях перевозок опасных, тяжеловесных, крупногабаритных грузов (в соответствии с требованиями специальных нормативных документов);

об изменениях в нормативных правовых документах, регулирующих права, обязанности, ответственность водителей по обеспечению безопасности дорожного движения.

Субъект транспортной деятельности осуществляет учет сведений о проведении указанных инструктажей.

Примечание:

Учет сведений о проведении указанных инструктажей целесообразно вести в Журнале учета инструктажей с водительским составом (рекомендуемая форма приведена ниже).

1.5. Обеспечение водителей оперативной информацией:

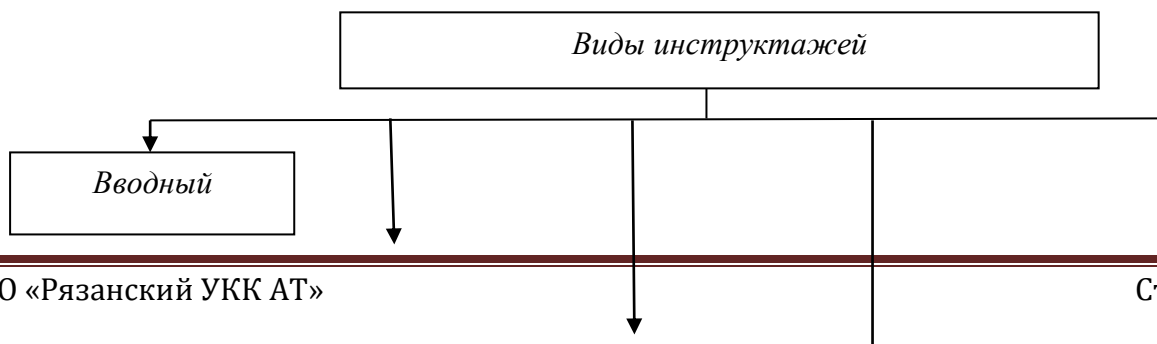
о состоянии погодных условий (температура воздуха, осадки, условия, затрудняющие движение транспортных средств);

о введении сезонных ограничений движения транспортных средств;

о временных ограничениях движения транспортных средств, связанных с дорожными условиями и (или) изменениями маршрута.

Примечание:

Доведение до водителей информации, указанных в п.п.1.4 и 1.5. может осуществляться в форме инструктажей с водительским составом.



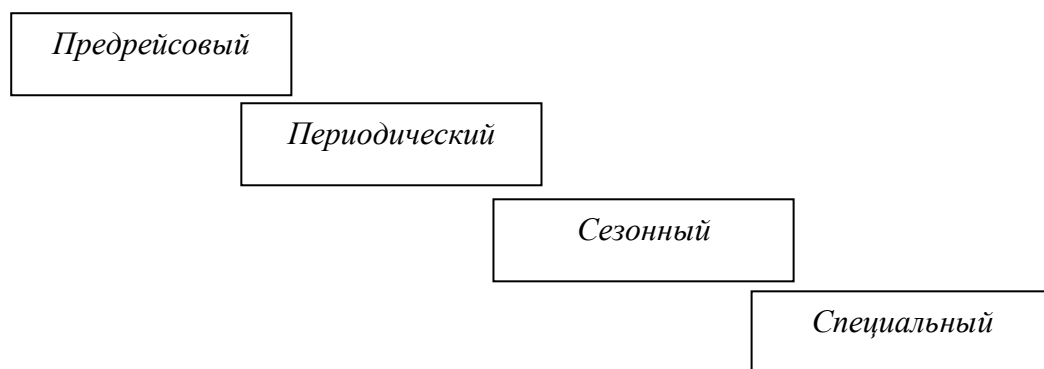


Рис. Виды инструктажей

Таблица. Рекомендуемое содержание инструктажей

<i>Вид инструктажа</i>	<i>Содержание инструктажа</i>
Вводный	<i>особенности условий работы предприятия, установленные маршруты перевозок, особенности погрузки-разгрузки перевозимых грузов, вопросы организации и осуществления мероприятий по безопасности движения с водительским составом</i>
Предрейсовый	<ul style="list-style-type: none"> - состояние погодных условий (температура воздуха, осадки, условия, затрудняющие движение транспортных средств); - изменения в организации перевозок пассажиров и грузов, о порядке проезда железнодорожных переездов и путепроводов; - об особенностях перевозки детей; - расположение пунктов медицинской и технической помощи, диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций, мест скопления людей; - условия движения и наличие опасных участков на маршрутах движения; - режим движения, организация отдыха и приема пищи, порядок стоянки и охраны транспортных средств, режим труда и отдыха водителей (для водителей маршрутов большой протяженности); - особенности перевозок опасных, тяжеловесных, крупногабаритных грузов (в соответствии с требованиями специальных нормативных документов);
Периодический	<ul style="list-style-type: none"> - изменения в нормативных правовых документах, регулирующих права, обязанности, ответственность водителей по обеспечению безопасности дорожного движения; - действия водителя при возникновении критических ситуаций, в том числе при различных отказах систем автомобиля (тормозная система, рулевое управление, ходовая часть, шины и т.п.); - действия водителя по снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий; - осуществление противоугонных и противопожарных мер;
Сезонный (проводится два	- <i>особенности обеспечения безопасности движения и</i>

<p><i>раза в год перед наступлением осенне-зимнего и весенне-летнего периодов)</i></p>	<p><i>эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>особенности безопасного управления автомобилем в условиях гололеда, снегопада, дождя, тумана, в условиях недостаточной видимости и т.п.;</i> - <i>введение сезонных ограничений движения транспортных средств;</i> - <i>увеличение транспортных и пешеходных потоков;</i> - <i>меры по безопасности движения в период школьных каникул;</i> - <i>меры предосторожности при преодолении затяжных спусков и подъемов в сложных дорожно-климатических условиях;</i> - <i>анализ типичных дорожно-транспортных происшествий, допущенных в сложных метеорологических условиях</i>
<p>Специальный</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>внезапное изменение маршрута перевозок;</i> - <i>изменение характера перевозимого груза;</i> - <i>поступление оперативной информации о стихийных бедствиях, экологических катастрофах, авариях в зоне действия маршрутов перевозки организации;</i> - <i>о временных ограничениях движения транспортных средств, связанных с дорожными условиями и (или) изменениями маршрута</i>

1.6. Прохождение периодического медицинского освидетельствования водителей.

1.7. Прохождение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей.

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

2. Мероприятия по подготовке транспортных средств к безопасной эксплуатации, контроль соблюдения указанных мероприятий

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

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

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

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

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

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

ВОПРОС 3. ДОПУСК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории

Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения.

Основные положения по допуску транспортных средств в эксплуатацию утверждены Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

Механические транспортные средства (кроме мопедов) и прицепы должны быть зарегистрированы в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации или иных органах, определяемых Правительством Российской Федерации, в течение срока действия регистрационного знака "Транзит" или 10 суток после их приобретения или таможенного оформления.

На механических транспортных средствах (кроме мопедов, трамваев и троллейбусов) и прицепах должны быть установлены на предусмотренных для этого местах регистрационные знаки соответствующего образца, **а на автомобилях и автобусах, кроме того, размещается в правом нижнем углу ветрового стекла в установленных случаях лицензионная карточка.**

На трамваях и троллейбусах наносятся регистрационные номера, присваиваемые соответствующими ведомствами.

Техническое состояние и оборудование участвующих в дорожном движении транспортных средств в части, относящейся к безопасности дорожного движения и охране окружающей среды, должно отвечать требованиям соответствующих стандартов, правил и руководств по их технической эксплуатации.

Грузовой автомобиль с бортовой платформой, используемый для перевозки людей, должен быть оборудован сиденьями, закрепленными на высоте 0,3 - 0,5 м от пола и не менее 0,3 м от верхнего края борта.

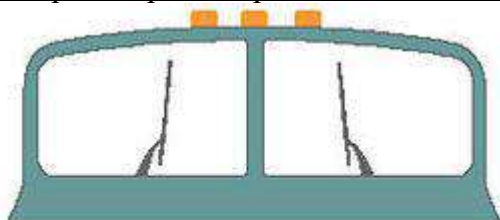
Сиденья, расположенные вдоль заднего или бокового борта, должны иметь прочные спинки.

В автобусах, используемых для перевозки пассажиров в междугородном сообщении, места для сидения должны быть оборудованы ремнями безопасности.

5. Механическое транспортное средство, используемое для обучения вождению, должно быть оборудовано дополнительными педалями привода сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза, зеркалом заднего вида для обучающего и опознавательным знаком "Учебное транспортное средство".

Транспортное средство, используемое в качестве легкового такси, должно быть оборудовано таксометром, иметь на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке, и на крыше - опознавательный фонарь оранжевого цвета.

На транспортных средствах должны быть установлены опознавательные знаки:



Автопоезд

"Автопоезд" - в виде трех фонарей оранжевого цвета, расположенных горизонтально на крыше кабины с промежутками между ними от 150 до 300 мм - на грузовых автомобилях и колесных тракторах (класса 1,4 т и выше) с прицепами, а также на сочлененных автобусах и троллейбусах;



"Шипы" - в виде равностороннего треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета, в который вписана буква "Ш" черного цвета (сторона треугольника не менее 200 мм, ширина каймы - 1/10 стороны) - сзади механических транспортных средств, имеющих ошипованные шины;



"Перевозка детей" - в виде квадрата желтого цвета с каймой красного цвета (ширина каймы - 1/10 стороны), с черным изображением символа дорожного знака 1.23 (сторона квадрата опознавательного знака, расположенного спереди транспортного средства, должна быть не менее 250 мм, сзади - 400 мм);



"Глухой водитель" - в виде желтого круга диаметром 160 мм с нанесенными внутри тремя черными кружками диаметром 40 мм, расположенными по углам воображаемого равностороннего треугольника, вершина которого обращена вниз, - спереди и сзади механических транспортных средств, управляемых глухонемыми или глухими водителями;

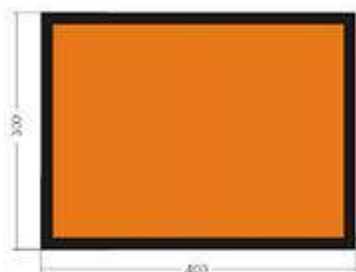


"Учебное транспортное средство" - в виде равностороннего треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета, в который вписана буква "У" черного цвета (сторона не менее 200 мм, ширина каймы - 1/10 стороны), - спереди и сзади механических транспортных средств, используемых для обучения вождению (допускается установка двустороннего знака на крыше легкового автомобиля);



"Ограничение скорости" - в виде уменьшенного цветного изображения дорожного знака 3.24 с указанием разрешенной скорости (диаметр знака - не менее 160 мм, ширина каймы - 1/10 диаметра) - на задней стороне кузова слева у механических транспортных средств, осуществляющих организованные перевозки групп детей, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы, а также в случаях, когда максимальная скорость транспортного средства по технической характеристике ниже определенной пунктами 10.3 и 10.4 Правил дорожного движения Российской Федерации;

"Опасный груз":



при осуществлении международных перевозок опасных грузов - в виде прямоугольника размером 400 x 300 мм, имеющего световозвращающее покрытие оранжевого цвета с каймой черного цвета шириной не более 15 мм, - спереди и сзади транспортных средств, на боковых сторонах цистерн, а также в установленных случаях - на боковых сторонах транспортных средств и контейнеров;



при осуществлении иных перевозок опасных грузов - в виде прямоугольника размером 690 x 300 мм, правая часть которого размером 400 x 300 мм окрашена в оранжевый, а левая - в белый цвет с каймой черного цвета шириной 15 мм, - спереди и сзади транспортных средств.

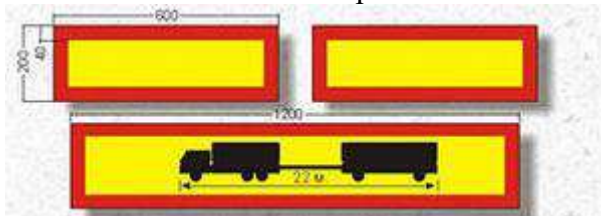
На опознавательный знак наносятся обозначения, характеризующие опасные свойства перевозимого груза;



"Крупногабаритный груз" - в виде щитка размером 400 x 400 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм со световозвращающей поверхностью;



"Тихоходное транспортное средство" - в виде равностороннего треугольника с флюоресцирующим покрытием красного цвета и со световозвращающей каймой желтого или красного цвета (длина стороны треугольника от 350 до 365 мм, ширина каймы от 45 до 48 мм) - сзади механических транспортных средств, для которых предприятием-изготовителем установлена максимальная скорость не более 30 км/ч;



"Длинномерное транспортное средство" - в виде прямоугольника размером не менее 1200 x 200 мм желтого цвета с каймой красного цвета (ширина 40 мм), имеющего световозвращающую поверхность, - сзади транспортных средств, длина которых с грузом или без груза более 20 м, и автопоездов с двумя и более прицепами. При невозможности размещения знака указанного размера допускается установка двух одинаковых знаков размером не менее 600 x 200 мм симметрично оси транспортного средства.



"Начинающий водитель" - в виде квадрата желтого цвета (сторона 150 мм) с изображением восклицательного знака черного цвета высотой 110 мм - сзади механических транспортных средств (за исключением тракторов, самоходных машин и мотоциклов), управляемых водителями, имеющими право на управление указанными транспортными средствами менее 2 лет.

По желанию водителя могут быть установлены опознавательные знаки:



"Врач" - в виде квадрата синего цвета (сторона 140 мм) с вписанным белым кругом (диаметр 125 мм), на который нанесен красный крест (высота 90 мм, ширина штриха 25 мм), - спереди и сзади автомобилей, управляемых водителями-врачами;



"Инвалид" - в виде квадрата желтого цвета со стороной 150 мм и изображением символа дорожного знака 8.17 черного цвета - спереди и сзади механических транспортных средств, управляемых инвалидами I и II групп, перевозящих таких инвалидов или детей-инвалидов.

Буксировка на гибкой сцепке



Предупредительные устройства для обозначения гибких связующих звеньев при буксировке механических транспортных средств должны выполняться в виде флажков или щитков размером 200 x 200 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм со световозвращающей поверхностью.

На гибкое связующее звено должно устанавливаться не менее двух предупредительных устройств.

Конструкция жесткого буксирующего устройства должна соответствовать требованиям ГОСТа 25907-89.

Запрещается эксплуатация:

автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов и других самоходных машин, если их техническое состояние и оборудование не отвечают требованиям Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств;

троллейбусов и трамваев при наличии хотя бы одной неисправности по соответствующим Правилам технической эксплуатации;

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

транспортных средств без укрепленных на установленных местах регистрационных знаков, имеющих скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов или регистрационные знаки;

транспортных средств, владельцы которых не застраховали свою гражданскую ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации;

транспортных средств, имеющих на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему легкового такси и (или) на крыше - опознавательный фонарь легкового такси, в случае отсутствия у водителя такого транспортного средства выданного в установленном порядке разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Проблесковые маячки желтого или оранжевого цвета устанавливаются на транспортных средствах:

выполняющих работы по строительству, ремонту или содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств;

осуществляющих перевозку крупногабаритных грузов, взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности;

осуществляющих сопровождение транспортных средств, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы;

осуществляющих сопровождение организованных групп велосипедистов при проведении тренировочных мероприятий на автомобильных дорогах общего пользования.

ВОПРОС 4. ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения установлены Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

Примечание: ниже по тексту использована специальная терминология, установленная Правилами дорожного движения Российской Федерации.

Должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается:

✓ выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения, или не зарегистрированные в установленном порядке, или не прошедшие государственный технический осмотр или технический осмотр;

✓ допускать к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения, не имеющих страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом, или лиц, не имеющих права управления транспортным средством данной категории;

✓ направлять для движения по дорогам с асфальто- и цементно-бетонным покрытием тракторы и другие самоходные машины на гусеничном ходу.

Должностные и иные лица, ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, обязаны:

- содержать дороги, железнодорожные переезды и другие дорожные сооружения в безопасном для движения состоянии в соответствии с требованиями стандартов, норм и правил;

- информировать участников дорожного движения о вводимых ограничениях и об изменениях в организации дорожного движения с помощью соответствующих технических средств, информационных щитов и средств массовой информации;

- принимать меры к своевременному устранению помех для движения, запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения.

Должностные и иные лица, ответственные за производство работ на дорогах, обязаны обеспечивать безопасность движения в местах проведения работ. Эти места, а также неработающие дорожные машины, строительные материалы, конструкции и тому подобное, которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими устройствами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - дополнительно красными или желтыми сигнальными огнями.

По окончании работ на дороге должно быть обеспечено безопасное передвижение транспортных средств и пешеходов.

Соответствующие должностные и иные лица в случаях, предусмотренных действующим законодательством, в установленном порядке согласовывают:

- проекты организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах, оборудование дорог техническими средствами организации движения;
- проекты строительства, реконструкции и ремонта дорог, дорожных сооружений;
- установку в непосредственной близости от дороги киосков, транспарантов, плакатов, рекламных щитов и тому подобного, ухудшающих видимость или затрудняющих движение пешеходов;
- маршруты движения и расположение мест остановки маршрутных транспортных средств;
- проведение на дорогах массовых, спортивных и иных мероприятий;
- внесение изменений в конструкцию зарегистрированных транспортных средств, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения;
- перевозку тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов;
- движение автопоездов общей длиной более 20 м или автопоездов с двумя и более прицепами;
- программы подготовки специалистов по безопасности дорожного движения, инструкторов по вождению и водителей;
- перечень дорог, на которых запрещается учебная езда;
- производство любых работ на дороге, создающих помехи движению транспортных средств или пешеходов.

ВОПРОС 5. ОСНАЩЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ТАХОГРАФАМИ

Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны оснащать транспортные средства техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств.

Порядок оснащения транспортных средств тахографами утвержден приказом Минтранса России от 21 августа 2013 г. № 273 (зарегистрировано в Минюсте России 24 февраля 2014 г. № 31407).

Порядок применяется к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств при перевозках пассажиров и грузов, независимо от того, являются ли они собственниками транспортных средств или используют их на ином законном основании (далее - владельцы транспортных средств) в целях повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, защиты жизни и здоровья граждан, усиления контроля за соблюдением водителями установленных режимов труда и отдыха.

В соответствии с Порядком оснащение тахографами транспортных средств, производится:

автобусов категорий M_2 и M_3 , используемых для перевозки пассажиров, - до 1 июля 2014 г.;

(Примечание:

Категория M_2 - Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5 тонн.

Категория M_3 - Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 тонн).

транспортных средств категорий N_2 , N_3 , используемых для перевозки опасных грузов, - до 1 апреля 2014 г.;

(Примечание:

Категория N_2 - Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу свыше 3,5 тонн, но не более 12 тонн.

Категория N_3 - Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу более 12 тонн).

транспортных средств категории N_3 с полной массой свыше 15 тонн (за исключением транспортных средств, используемых для перевозки опасных грузов), предназначенных для междугородных перевозок, - до 1 июля 2014 г.;

транспортных средств категории N_3 (за исключением транспортных средств с полной массой свыше 15 тонн, предназначенных для междугородных перевозок), используемых для перевозки грузов, не относящихся к опасным, - до 1 сентября 2014 г.;

транспортных средств категории N_2 , используемых для перевозки грузов, не относящихся к опасным, - до 1 апреля 2015 г.;

транспортных средств категорий N_2 , N_3 , M_2 и M_3 , оснащенных организациями - изготовителями транспортных средств до 1 апреля 2014 г. техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха, соответствующими требованиям Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР <1>, Женева, 1 июля 1970 г.), - до 1 января 2018 г.;

<1> Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 1 июля 1970 г.), Добавление 1В к ЕСТР. - Бюллетень международных договоров, 2009, N 3, с. 3 - 76 (СССР присоединился к Соглашению 31 июля 1978 г. с оговоркой и заявлением. Соглашение вступило в силу для СССР 27 января 1979 г.).

транспортных средств категорий N₂, N₃, M₂ и M₃, оснащенных мастерскими до вступления в силу Порядка техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха, отвечающими требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720, - до 1 января 2018 г.

Оснащение транспортного средства тахографом обеспечивается владельцем транспортного средства и осуществляется мастерской, сведения о которой, включены федеральным бюджетным учреждением "Агентство автомобильного транспорта" (далее - ФБУ "Росавтотранс") в перечень сведений о мастерских.

В ходе оснащения транспортного средства тахографом производится:

- 1) установка тахографа, модель которого включена ФБУ "Росавтотранс" в перечень моделей тахографов, или модернизация контрольного устройства;
- 2) активизация тахографа и блока СКЗИ тахографа; (СКЗИ- программно-аппаратное шифровальное (криптографическое) средство)
- 3) калибровка тахографа;
- 4) опломбирование тахографа.

Установка тахографа на новое транспортное средство отечественного производства, выпускаемое в обращение, подлежащее оснащению тахографом, осуществляется организацией - изготовителем транспортного средства.

Установка тахографа на транспортное средство, находящееся в эксплуатации и/или ввезенное и выпущенное в обращение на территории Российской Федерации, или модернизация контрольного устройства, установленного на транспортное средство, осуществляется мастерской.

Тахограф устанавливается на транспортное средство таким образом, чтобы водитель имел доступ к функциям тахографа со своего рабочего места.

Активизация тахографа и блока СКЗИ тахографа, калибровка тахографа, установленного на транспортное средство, осуществляется мастерской.

После активизации тахографа и блока СКЗИ тахографа осуществляется калибровка тахографа, при которой в память тахографа вводятся характеристические параметры транспортного средства, определяющие показания тахографа, идентификационный (VIN) и государственный регистрационный (VRN) номера транспортного средства.

В результате калибровки тахограф должен обеспечивать возможность распечатки контрольного чека с указанием следующих данных:

- наименование мастерской, производившей калибровку тахографа;
- номер мастерской в перечне сведений о мастерских, формируемом ФБУ "Росавтотранс";
- номер тахографа в перечне сведений о моделях тахографов, формируемом ФБУ "Росавтотранс";
- номер блока СКЗИ тахографа в перечне сведений о моделях блоков СКЗИ тахографа, формируемом ФБУ "Росавтотранс";
- параметры транспортного средства и дата их определения.

Оснащение транспортного средства завершается опломбированием тахографа. Оттиск на пломбе мастерской должен соответствовать номеру мастерской в перечне сведений о мастерских, формируемом ФБУ "Росавтотранс". Пломбы устанавливаются мастерской в соответствии с требованиями технической документации организации - изготовителя модели тахографа.

Повторная калибровка тахографа, установленного на транспортное средство, производится мастерской не реже чем один раз в три года. По окончании повторной калибровки производится опломбирование тахографа.

Правила использования тахографов, установленных на транспортные средства, а также Правила контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства, утверждены приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 (зарегистрировано в Минюсте России 7 марта 2013 г. N 27574).

Использование тахографов осуществляется:

- 1) водителями - в целях регистрации и учета режимов труда и отдыха;
- 2) транспортными предприятиями - в целях контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха;
- 3) контролерами - в целях контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха.

На транспортном средстве устанавливается, активизируется и используется один тахограф, сведения о котором включены Федеральным бюджетным учреждением "Агентство автомобильного транспорта" (далее - ФБУ "Росавтотранс") в перечне сведений о моделях тахографов.

Водителю передается одна карта водителя.

Водители транспортных средств обязаны:

1) перед началом движения транспортного средства (в начале смены, рабочего дня) вставить карту водителя в левый слот тахографа и ввести PIN-код карты (при экипаже второй водитель вставляет карту водителя в правый слот тахографа и вводит PIN-код своей карты после идентификации карты первого водителя);

2) осуществить по запросу тахографа ручной ввод данных о своей деятельности с указанием названия места, в котором начинается ежедневный период работы, или проигнорировать данный запрос тахографа (при игнорировании указанного запроса тахографа вид деятельности водителя (второго водителя - в случае экипажа) и место, в котором начинается ежедневный период работы, определяются и регистрируются автоматически);

3) изъять карту водителя из слота тахографа при завершении ежедневного периода работы (окончание смены, рабочего дня) после запроса тахографа о завершении соответствующего периода работы и о подтверждении или вводе названия места, в котором завершился ежедневный период работы;

4) по требованию представителей контрольных органов предоставлять доступ к тахографу и карте водителя, а также осуществлять по их требованию вывод на печать информации в виде соответствующих распечаток;

5) осуществлять вывод на печать информации;

6) не использовать загрязненную либо поврежденную карту водителя;

7) не извлекать карту во время движения транспортного средства;

8) не использовать карту водителя по истечении срока ее действия;

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

Водителям запрещается:

1) осуществление перевозки с неработающим (блокированным, подвергшимся модификации или неисправным) или с не соответствующим установленным требованиям тахографом в случае, если его установка на транспортном средстве предусмотрена законодательством Российской Федерации;

2) использование тахографа, срок эксплуатации которого закончился;

3) использование тахографа с блоком СКЗИ тахографа, у которого закончился срок эксплуатации;

- 4) использование тахографа, не включенного в перечень моделей тахографов;
- 5) блокирование, корректировка, модификация или фальсификация регистрируемой тахографом информации;
- 6) уничтожение данных, хранящихся в тахографе и на карте водителя, а также распечаток тахографа.

В случае повреждения карты водителя, неправильного ее функционирования, а также в случае ее потери или кражи водитель должен обратиться в течение семи календарных дней к организации, выдающей карты, с заявлением о выдаче новой карты.

В распечатку тахографа водитель может вносить сведения, заверенные подписью.

Транспортные предприятия:

- 1) осуществляют работы по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту устанавливаемых на транспортные средства тахографов в мастерских, сведения о которых учтены ФБУ "Росавтотранс" в перечне мастерских;
- 2) обеспечивают эксплуатацию тахографа в соответствии с требованиями руководства по эксплуатации тахографа, утвержденного организацией - изготовителем тахографа;
- 3) обеспечивают своевременное техническое обслуживание тахографа и проверку его функционирования;
- 4) обеспечивают водителя необходимыми расходными материалами (бумага для принтера);
- 5) выгружают данные с карты водителя каждые 28 дней;
- 6) хранят данные, выгруженные с карты водителя, в базах данных предприятия в течение одного года и обеспечивать их доступность для проверки;
- 7) при выводе тахографа из эксплуатации обеспечивают хранение снятого блока СКЗИ тахографа в течение года;
- 8) направляют неисправный или функционирующий со сбоями тахограф на ремонт в мастерскую, сведения о которой учтены ФБУ "Росавтотранс" в перечне мастерских;
- 9) направляют в ФБУ "Росавтотранс" данные об утилизированных тахографах и блоках СКЗИ тахографов;
- 10) обеспечивают перед утилизацией тахографа запись в базу данных транспортного предприятия сохраненной в тахографе информации и ее хранение в течение одного года;
- 11) обеспечивают наличие в транспортном средстве руководства по эксплуатации тахографа.

Контроль работы тахографов, установленных на транспортные средства, осуществляется мастерскими, транспортными предприятиями в целях исключения нарушения водителем, управляющим транспортным средством для перевозки грузов или пассажиров, установленного режима труда и отдыха.

При контроле осуществляется проверка соблюдения следующих требований:

- 1) на транспортное средство для перевозки грузов и/или пассажиров установлен тахограф в случае, если его установка предусмотрена законодательством Российской Федерации;
- 2) установленный на транспортное средство тахограф имеет документы, подтверждающие, что сведения о нем внесены в перечень моделей тахографов;
- 3) установленный на транспортное средство тахограф активизирован в установленном порядке (осуществляется взаимная аутентификация карт и блока СКЗИ тахографа);
- 4) тахограф работает исправно, не заблокирован и не подвергнут модификации;
- 5) регистрируемая тахографом информация не блокируется и не корректируется.

После выпуска транспортного средства на линию водитель контролирует работоспособность тахографа в соответствии с руководством по эксплуатации.

При осуществлении контроля производится:

- 1) визуальное исследование элементов тахографа, мест и правильности их установки на транспортном средстве в соответствии с требованиями организации - изготовителя тахографа, включая проверку наличия пломб с номером мастерской, производившей установку тахографа;
- 2) проверка документов и распечаток тахографа;
- 3) проверка распечатки данных из тахографа и с карт водителей;

- 4) проверка выгрузки данных из тахографа и с карт водителей;
- 5) сравнение данных из распечаток с данными, зарегистрированными в некорректируемом виде в тахографе и на картах водителей;
- 6) проверка вывода информации на дисплей;
- 7) проверка ручного ввода информации о местоположении транспортного средства, в момент начала и окончания ежедневных работ;
- 8) проверка автоматического определения местоположения транспортного средства;
- 9) проверка соответствия фактического местоположения транспортного средства и данных, содержащихся в памяти бортового устройства, в состав которых блоком СКЗИ тахографа автоматически включается текущее время, дата, координаты местонахождения транспортного средства и заводской номер блока СКЗИ тахографа, подписанные квалифицированной электронной подписью.

ВОПРОС 6. ТИПОВЫЕ (РЕКОМЕНДУЕМЫЕ) ФОРМЫ ДОКУМЕНТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИХ ВЕДЕНИЮ И ЗАПОЛНЕНИЮ

В соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными Постановлением Правительства РФ № 647 от 29.06.95 и Приказом Министерства транспорта РФ № 22 от 02.04.96 владельцы транспортных средств обязаны вести учет дорожно-транспортных происшествий с участием принадлежащих им транспортных средств, независимо от места совершения, их последствий и вины водителя, по утвержденным формам. Полный и детальный анализ данных учета и результатов служебного расследования способствует выявлению причин и условий дорожно-транспортных происшествий, позволяет разрабатывать комплекс наиболее эффективных мероприятий, направленных на их предупреждение. Учет сведений о дорожно-транспортных происшествиях ведется в специальном журнале. Информация о происшедшем ДТП хранится в течение 3-х лет с момента его совершения.

Журнал учета дорожно-транспортных происшествий включает два раздела:

1 раздел - Сведения о дорожно-транспортных происшествиях, подлежащие сверке с территориальными органами внутренних дел.

2 раздел - Сведения о дорожно-транспортных происшествиях, подлежащие выявлению в процессе проведения служебного расследования.

Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий осуществляется специалистом, ответственным за обеспечение безопасности движения в автотранспортной организации.

Владельцы транспортных средств ежемесячно сверяют с территориальными органами внутренних дел (ГИБДД) сведения о дорожно-транспортных происшествиях с участием принадлежащих им транспортных средств (раздел 1).

ФОРМА УЧЕТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ВЛАДЕЛЬЦАМИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Раздел 1. Сведения, подлежащие сверке с территориальными органами внутренних дел

Владелец транспортных средств

Адрес владельца транспортных средств

N п/п	Учетный номер карточ- ки (МВД)	Дата дорожно- транспорт ного проис- шествия	Время дорожно- транспорт ного происшест- вия	Место дорожно- транспорт- ного происшеств- ия	Вид дорожно- транспорт ного проис- шествия	Модель, номерной знак транс- портного средства	Фамилия, имя, отчество водителя	Условия и обстоятельства, способствовавшие возникновению ДТП (погодные, дорожные условия, состав и действия участников ДТП)	Выявленные причины дорож- но-транспорт- ного происшествия	Последствия дорожно- транспортного происшествия		Приме- чание
										погибло человек	ранено человек	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Раздел 2. Сведения внутреннего характера, подлежащие выяснению в процессе проведения служебного расследования

N п/п	Данные о водителе: а) фамилия, имя, отчество; б) квалификация, стаж работы (всего лет, в т.ч. в организации на данном автомобиле) в) на каком часу работы произошло ДТП; г) состояние здоровья	Данные о транспортном средстве: срок эксплуатации, пробег, время проведения последних "ТО-1" и "ТО-2"	Условия организации и осуществления перевозок, приведших к ДТП: а) вид груза, вес груза, правильность загрузки транспортного средства, число пассажиров, маршрут, отклонение от маршрута, вид перевозки; б) нарушение правил: перевозки, эксплуатации, ремонта, режима труда и отдыха водителя и др.	Последствия дорожно-транспортного происшествия			Принятые меры	Примеча- ние	
				сведения о постра- давших в ДТП по вине работников организации: а) категория (пассажир, водитель, пешеход, иное лицо); б) тяжесть последствий (погиб, ранен); в) Ф.И.О., возраст	материальный ущерб от повреждения (млн. руб)	транс- портных средств			груза
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ФОРМЫ УЧЕТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ВЛАДЕЛЬЦАМИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общие положения

Под владельцами транспортных средств согласно Правилам учета дорожно-транспортных происшествий понимаются юридические лица независимо от форм собственности, являющиеся собственниками транспортных средств либо пользующиеся или распоряжающиеся транспортными средствами в установленном порядке.

Сведения о дорожно-транспортных происшествиях, подлежащие учету владельцами транспортных средств, разделены на две составные части, представленные соответственно в разделах 1 и 2. Сведения, учитываемые органами внутренних дел и выявляемые в результате сверок (в соответствии с пунктом 2.4 настоящего Положения и пунктами 14 и 18 Правил учета дорожно-транспортных происшествий), выделены в разделе 1, а сведения внутреннего характера, подлежащие выяснению в процессе проведения в организации служебного расследования, - в разделе 2.

Заполнение граф разделов 1 и 2 производится текстом и цифровыми обозначениями.

Раздел 1

В разделе 1 указывается название организации - владельца транспортных средств и юридический адрес.

2.1. В графе 1 проставляется порядковый номер каждого происшествия, совершенного в течение года с участием транспортного средства организации, независимо от виновности и тяжести последствий (наличия пострадавших).

2.2. В графе 2 проставляется номер карточки учета дорожно-транспортного происшествия, присваиваемый в территориальных органах внутренних дел (городов, районов, районов в городах).

2.3. В графе 3 указывается дата (число, месяц, год) дорожно-транспортного происшествия.

2.4. В графе 4 указывается время совершения дорожно-транспортного происшествия в часах и минутах (местное время).

2.5. В графе 5 указываются координаты места совершения дорожно-транспортного происшествия (республика, край, область; название дороги, города или населенного пункта; точное место на дороге (с точностью до километра и метра) или в населенном пункте (улица, номер дома, подъезд к магазину, двору, иной ориентир)). Если происшествие имело место не на дороге и вне населенного пункта (карьер и т.п.), указывается данное место и его координаты.

2.6. В графе 6 проставляется вид дорожно-транспортного происшествия со следующим перечнем видов и их определениями.

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

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

2.6.2. опрокидывание - происшествие, при котором движущееся транспортное средство повалилось на бок, крышу или перевернулось. К этому виду происшествий не относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды происшествий.

2.6.3. Наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп <1>.

<1> *Наезд на внезапно остановившееся транспортное средство относится к столкновению.*

2.6.4. Наезд на препятствие - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, мачта, строительные материалы, ограждение и т.д.).

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

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

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

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

2.6.8. Падение пассажира - происшествие, при котором пассажир (любое лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве или на нем) упал с движущегося транспортного средства. К этому виду происшествий относятся падения, происшедшие при столкновении, опрокидывании или наезде на неподвижные предметы.

2.6.9. Прочие происшествия - происшествия, не относящиеся к перечисленным выше видам. К этим видам происшествий относятся сходы трамвая с рельсов (не вызвавшие столкновения или опрокидывания), падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо).

2.7. В графе 7 указываются сведения о транспортном средстве, принадлежащем организации (тип транспортного средства - грузовой бортовой, грузовой специальный, грузовой со специализированным кузовом, грузовой, оборудованный для перевозки людей, автобус, легковой автомобиль и т.д.), модель и номерной знак транспортного средства.

2.8. В графе 8 указывается фамилия, имя, отчество водителя, управлявшего транспортным средством, указанным в графе 7.

2.9. В графе 9 указываются условия и обстоятельства, способствовавшие возникновению дорожно-транспортного происшествия.

2.9.1. Дорожные условия, повлиявшие на возникновение дорожно-транспортного происшествия и (или) его последствия:

- элементы плана и профиля дороги (кривая в плане, уклон, конец спуска, начало подъема, вершина подъема);

- другие элементы дороги (мост, тоннель, регулируемый или нерегулируемый перекресток, пешеходный переход, остановка общественного транспорта, железнодорожный переезд со шлагбаумом, без шлагбаума, оборудованный или не оборудованный автоматической системой сигнализации);

- ширина проезжей части, м;

- ширина обочины, м;

- ширина разделительной полосы, м;

- вид покрытия;

- состояние проезжей части (мокрое, загрязненное, свежеложенная поверхностная обработка, заснеженное, гололедица, посыпанная при гололедице);

- освещение (темное время суток, выключено или отсутствует освещение);

- состояние погоды.

2.9.2. Характеристики транспортного средства, повлиявшие на возникновение дорожно-транспортного происшествия и (или) его последствия (наличие и количество прицепов, направление первичного удара и др.).

2.9.3. Состав (другие транспортные средства (кроме указанных в графе 7)), включая гужевые повозки, их принадлежность, пешеходы, велосипедисты; действия участников дорожно-транспортного происшествия, повлиявшие на возникновение дорожно-транспортного происшествия и (или) его последствия.

2.10. В графе 10 указываются выявленные причины дорожно-транспортного происшествия:

- неудовлетворительные дорожные условия (скользкое покрытие, неровное покрытие, обочина занижена по отношению к проезжей части, несоответствие габарита моста ширине проезжей части, несоответствие железнодорожного переезда предъявляемым требованиям, деревья (опоры) на обочине, отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек), отсутствие ограждений на опасных участках дорог, недостаточное освещение проезжей части, отсутствие ограждений, сигнализации в местах производства дорожных работ, отсутствие дорожных знаков, неправильное их применение, неисправность светофора, плохая его видимость, отсутствие горизонтальной разметки проезжей части, ограниченная видимость на кривой в профиле, плане, перекрестке и других местах, иные факторы);

- техническая неисправность транспортного средства (рабочей тормозной системы, тормозной системы прицепа, рулевого управления, отсоединение колеса, износ рисунка протектора, несоответствие шин модели транспортного средства, неисправность осветительных приборов, сцепного устройства, иные);

- виды нарушений Правил дорожного движения водителями;

- виды нарушений Правил дорожного движения пешеходами.

2.11. В графе 11 указывается количество погибших <1> в дорожно-транспортном происшествии.

<1> "Погибший" - лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия или умершее от его последствий в течение 7 последующих суток (Правила учета дорожно-транспортных происшествий).

2.12. В графе 12 указывается количество раненых <2> в дорожно-транспортном происшествии.

<2> "Раненый" - лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения (Правила учета дорожно-транспортных происшествий) нетрезвое состояние (по заключению врача), сроки прохождения медицинского освидетельствования, наличие и данные медосмотра.

2.13. В примечании (графа 13) делаются отметки о виновности работников предприятия в совершении дорожно-транспортного происшествия, включении (или не включении) сведений о происшествии в государственную статистическую отчетность в соответствии с пунктом 5 и 6 Правил учета дорожно-транспортных происшествий.

Раздел 2

3.1. В графе 1 раздела 2 указывается тот же номер, что и в графе 1 раздела 1.

3.2. В графе 2 уточняются (дополняются) сведения о водителе (стаж работы, на каком часу работы произошло дорожно-транспортное происшествие, состояние здоровья (здоров, трезв, утомлен или иное)).

3.3. В графе 3 уточняются в дополнение к сведениям графы 7 раздела 1 данные о транспортном средстве организации, участвовавшем в дорожно-транспортном происшествии (срок эксплуатации, пробег, время проведения последних "ТО-1" и "ТО-2").

3.4. В графе 4 указываются вид и характер груза (груз общего назначения, опасный, крупногабаритный, длинномерный и др.), нормативная и фактическая загрузка, нормативная и фактическая пассажироместимость, маршрут перевозки (городской, пригородный, междугородный, международный, начальный и конечный пункт маршрута), вид перевозки (регулярные, заказные, вахтовые, перевозка детей и др.), отклонение от маршрута перевозки ("левые" рейсы); нарушения правил перевозок пассажиров и багажа, организации перевозок (завышенный нормативный скоростной режим движения); нарушение режимов труда и отдыха водителя (отсутствие или недостаточная продолжительность межсменного отдыха, сверхнормативная продолжительность рабочего дня, невыполнение требований по проведению стажировки, инструктажей, контроля состояния здоровья водителей), нарушение правил ремонта и эксплуатации автотранспортных средств.

3.5. В графе 5 указываются сведения о каждой категории пострадавших (водитель, пассажир, пешеход, иное лицо), фамилия, имя, отчество, возраст и тяжесть последствий для пострадавшего (погиб, ранен).

3.6. В графе 6 указывается размер материального ущерба от повреждения транспортных средств в происшествиях по вине работников организации (если вина не усматривается, указывается ущерб от повреждения транспортного средства, принадлежащего организации).

3.7. В графе 7 указываются сведения об ущербе от повреждения груза в происшествиях по вине работников организации (в происшествиях с участием транспортного средства организации может быть указан материальный ущерб от повреждения груза, перевозимого организацией).

3.8. В графе 8 указываются сведения об ущербе от повреждения дорог, иных сооружений в происшествиях по вине работников организации.

3.9. В графе 9 указываются принятые по данному дорожно-транспортному происшествию меры (когда и кому сообщены сведения о ДТП, возбуждено ли уголовное дело, административные и дисциплинарные меры, иные реализуемые меры по предупреждению возникновения выявленных причин происшествия).

3.10. В примечании могут быть указаны любые служебные отметки по факту данного дорожно-транспортного происшествия.

АКТ

СЛУЖЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Служебное расследование ДТП осуществляется в соответствии с "Положением о порядке проведения служебного расследования дорожно-транспортных происшествий" (утверждено Приказом Минтранса РФ N 49 от 26 апреля 1990 г.).

При проведении служебного расследования следует установить:

1. Дату и точное время (местное) происшествия;
2. Место происшествия:
в городе, населенном пункте - район, улица, номер дома, иной ориентир;
на дороге:
- категорию дороги и в случаях, когда происшествие связано с неудовлетворительными дорожными условиями, - наименование организации, в ведении которой находится дорога;
- километр дороги или расстояние до ближайшего населенного пункта;
3. Тип, марку, модель и номерной знак транспортного средства (других транспортных средств, участвовавших в происшествии);
4. Техническое состояние транспортного средства до происшествия;
5. Характер и степень повреждения транспортного средства и груза;
6. Кто управлял транспортным средством: фамилия, имя, отчество, класс, год присвоения квалификации, разрешающие отметки, стаж работы (общий водительский стаж, стаж работы в данной организации, на данном транспортном средстве, по возможности - те же сведения о других водителях - участниках происшествия);
7. Состояние водителя: здоров, трезв, утомлен (только по заключению врача);
8. На каком часу работы водителя произошло происшествие, время в наряде, продолжительность межсменного отдыха, наличие и продолжительность перерыва на обед (отдых) в течение рабочей смены, продолжительность непрерывного вождения после перерыва;
9. Цель поездки;
10. Вид перевозок: международные, междугородные, городские, пригородные; конкретный маршрут перевозки (начальный и конечный пункт или номер маршрута);
11. По назначению ли использовалось транспортное средство, нет ли отклонений от маршрута;
12. Вид дорожно-транспортного происшествия;
13. Погодные условия (дождь, снег, туман и т.д.);
14. Условия видимости (на каком расстоянии просматривается дорога);
15. Освещенность: темное, светлое время суток, сумерки, наличие искусственного освещения;
16. Дорожные условия (вид покрытия, ширина и состояние проезжей части, обочин; подъем, кривая, наличие дорожных знаков, технических средств регулирования; наличие дефектов в обустройстве дороги; несоответствие дорожных элементов требованиям действующих нормативных документов);
17. Вид и характер груза (опасный, крупногабаритный, длинномерный и др.);
18. Фактическая загрузка, фактическая пассажироместимость;
19. Число погибших, раненых (в том числе водителей, пешеходов, пассажиров; по возможности - их фамилии, характер травм);
20. Материальный ущерб от повреждения транспортного средства, груза, дорожных и иных сооружений;
21. Имеется ли причинная связь между возникновением дорожно-транспортного происшествия и нарушениями требований безопасности движения в организации.

После выяснения обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, комиссия, проводившая служебное расследование, составляет акт по представленной ниже форме, который хранится у владельца транспортного средства и может способствовать объективному разбирательству в суде.

"УТВЕРЖДАЮ"
Руководитель предприятия (организации)

(подпись)
"__" _____ 20__ г.

АКТ
СЛУЖЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

(название организации)

Дата составления акта _____
(число, месяц, год)

Комиссия в составе:

Председателя _____
(Ф.И.О., должность)

Членов комиссии _____
(Ф.И.О., должность)

Комиссия, назначенная приказом по предприятию (организации) от "__" _____ 20__ г., N _____, обследовав место происшествия, ознакомившись с документами, осмотрев автомобиль, опросив участников ДТП и свидетелей, установила:

1. Происшествие произошло _____
(дата, время, на каком часу работы водителя)
2. Место происшествия _____
(город, улица, дорога федерального, местного значения)
3. Марка, год выпуска, номерной знак автомобиля, принадлежащего организации _____
4. Вид происшествия _____
5. Другие участники происшествия (транспорт) _____

Марка	Государственный номер	Ф.И.О. водителя	Принадлежность транспортного средства
-------	-----------------------	-----------------	---------------------------------------

6. Пострадавшие

Всего: погибло _____, ранено _____

N п/п	Ф.И.О.	Возраст	Погиб, ранен (характер, степень тяжести травмы)	Водитель, пешеход, пассажир
-------	--------	---------	---	-----------------------------

7. Материальный ущерб от повреждения транспортного средства составляет _____ рублей.

8. Ф.И.О. водителя, управлявшего транспортным средством _____
Год рождения _____

Общий стаж работы водителем _____,
в т.ч. на данном предприятии _____,
на данном автомобиле _____

9. Состояние водителя (по заключению врача) _____
(здоров, трезв, утомлен)

10. Дата проведения предрейсового медицинского осмотра, дата медицинского обязательного периодического освидетельствования _____

11. Состоит ли водитель в списках лиц, склонных к злоупотреблению спиртными напитками _____ (да, нет)

12. Сколько имелось случаев совершения ДТП _____, нарушений Правил дорожного движения, нарушений трудовой дисциплины (из личной карточки водителя) _____

13. Лишался ли ранее водительских прав _____
(когда, за что)

14. На автомобиле перевозился (лись) _____
(какой груз, пассажиры)

по путевому листу N _____ от _____
по маршруту _____
использование в личных целях _____ (да, нет)

Самовольный выезд _____ (да, нет)

15. Техническое состояние транспортного средства перед выездом на линию, кто проводил технический осмотр _____

16. Дата проведения последнего ТО или ремонта _____, обнаруженные дефекты _____.

17. Дата проведения последнего инструктажа по безопасности дорожного движения _____

18. Описание обстоятельств происшествия _____

19. Нарушения, в результате которых произошло ДТП: _____

20. Виновные в ДТП: _____

21. Выводы комиссии: _____

Предложения комиссии: _____

**АКТ
О НЕСЧАСТНОМ СЛУЧАЕ НА АВТОБУСНОМ ТРАНСПОРТЕ**

1. Гр. _____
(Ф.И.О. застрахованного пассажира)
являясь пассажиром автобуса, принадлежащего _____
(полное наименование предприятия, автовокзала, автостанции)
перевозился (ась) по билету серии _____ N _____ рейсом N _____ из _____ в _____
и при посадке во время поездки автобусом (время отправления по расписанию _____ час. _____ мин.)
получил (а) травму _____

(в автовокзале, на перроне и т.п.)

2. Место, дата и время несчастного случая _____
(число, месяц, год, пункт, город, область)

3. Краткое описание обстоятельств несчастного случая _____

4. Расследование обстоятельств несчастного случая велось _____
(наименование органа)

5. Какая оказана первая медицинская помощь и куда отправлен пострадавший _____

(наименование медицинского учреждения и его месторасположение)

Акт составлен в _____ час. _____ числа _____ месяца 20__ года

Руководитель предприятия,
автовокзала, автостанции,
автопредприятия

(подпись, Ф.И.О.)

**ЖУРНАЛ УЧЕТА
ПРЕДРЕЙСОВОГО, ПЕРИОДИЧЕСКОГО, СЕЗОННОГО И СПЕЦИАЛЬНОГО ИНСТРУКТАЖЕЙ, ПРОВОДИМЫХ С
ВОДИТЕЛЬСКИМ СОСТАВОМ ПРЕДПРИЯТИЯ, ОРГАНИЗАЦИИ**

(название, регистрационный номер лицензии)

№ п/п	Дата проведения инструктажа	Вид инструктажа	Марка, государственный номер транспортного средства	Маршрут движения, вид перевозок	Краткое содержание инструктажа	Ф.И.О., должность и подпись лица, проводившего инструктаж	Ф.И.О., подпись водителя
1	2	3	4	5	6	7	8

**ЖУРНАЛ РЕГИСТРАЦИИ
ВВОДНОГО ИНСТРУКТАЖА ВОДИТЕЛЬСКОГО СОСТАВА**

Дата	Фамилия, имя, отчество инструктируемого	Профессия, должность инструктируемого	Наименование производственного подразделения, в которое направляется инструктируемый	Фамилия, инициалы, должность инструктирующего	Подпись инструктирующего	Подпись инструктируемого
1	2	3	4	5	6	7

ЛИЧНАЯ КАРТОЧКА ВОДИТЕЛЯ

Табель N _____
 Работает водителем с _____ 20__ г., в организации с _____ 20__ г.
 Фамилия _____ Имя _____ Отчество _____
 Год рождения _____ Образование _____
 Общий стаж водительской деятельности _____
 Категорийность _____
 Класс III с _____ 20__ г. Класс II с _____ 20__ г. Класс I с _____ 20__ г.
 Удостоверение N _____ Выдано _____

Год	Медицинское освидетельствование			Закрепление за автомобилем		
	Дата	Результаты	Примечание	Дата	Номерной знак	Модель

Предупредительная работа
 (стажировка, обучение со сдачей зачетов по безопасности движения, инструктажи (кроме предрейсовых), индивидуальные беседы и т.п.)

Дата	Кто проводил	Наименование мероприятия

Дорожно-транспортные происшествия

Дата ДТП	Модель, номерной знак автомобиля	Вид и место происшествия	Последствия ДТП			Мера взыскания	Номер записи в журнале учета ДТП
			Погибло	Ранено	Материальный ущерб, руб.		

Нарушения Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации автотранспортных средств, Правил перевозки грузов и пассажиров

Дата	Характер нарушения	Кем выявлено	Принятые меры

Организация с целью подготовки водителей к самостоятельной работе обязана обеспечить проведение стажировки лиц, впервые нанимаемых на работу в качестве водителя после окончания учебы, а также водителям: 1) имевшим перерыв в водительской деятельности более одного года; 2) назначаемым для работы на горных маршрутах; 3) переведенным на новый тип транспортного средства; 4) переведенным на новый маршрут перевозки пассажиров.

ЛИСТОК ПРОХОЖДЕНИЯ СТАЖИРОВКИ ВОДИТЕЛЕМ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

1. Водитель _____ приказом по _____ АТП _____ от _____ 20__ г. N _____ принят водителем _____ класса на транспортное средство _____
Водительское удостоверение серии _____ N _____ категории _____
Стаж работы водителем с _____ г.
Причина направления на стажировку _____
Направляется для прохождения стажировки в объеме _____ часов:
предмаршрутной стажировки _____ час., маршрутной _____ час.

М.П.

"__" _____ 20__ г. _____
Начальник отдела кадров
(подпись)

2. Водитель _____ прошел с _____ 20__ г. по _____ 20__ г.
стажировку в объеме _____ час.

Отметки о полученных зачетах: _____
Зачет по теоретической подготовке _____
(получен, не получен)

"__" _____ 20__ г. _____
Водитель-инструктор
(подпись)

Зачет по практической подготовке _____
(получен, не получен)

"__" _____ 20__ г. _____
Водитель-наставник
(подпись)

Контрольная проверка стажера проведена и нормативы итогового тестирования _____
(не) выполнены.

"__" _____ 20__ г. _____
Водитель-инструктор
(подпись)

Замечания о работе стажера

Заключение

Допустить (не допустить) к самостоятельной работе на _____
(модель транспортного средства, маршрут)

Зам. начальника
по безопасности движения (инженер) _____
(подпись)

"__" _____ 20__ г.
Зам. начальника по эксплуатации _____
(подпись)

"__" _____ 20__ г.
Ознакомлен:
Начальник колонны (отряда) _____
(подпись)

"__" _____ 19__ г.
М.П.

В соответствии с Федеральным законом "О безопасности дорожного движения" (утв. 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ), ст. 20, юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны анализировать и устранять причины нарушений Правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств. Данные о нарушениях Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации и других правил фиксируются в журнале учета нарушений ПДД. Анализ данных учета совершенных нарушений позволяет выявить водителей группы повышенного риска, разрабатывать и осуществлять мероприятия по повышению надежности водительского состава.

**ЖУРНАЛ
УЧЕТА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ДРУГИХ
ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК, СВЯЗАННЫХ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ, КОТОРЫЕ ДОПУСТИЛИ ВОДИТЕЛИ
ПРЕДПРИЯТИЯ**

№ п/п	Данные о водителе: а) фамилия, имя, отчество б) класс и стаж работы	Модель и номерной знак автомобиля	Дата и время нарушения	Характер нарушения	Обстоятельства, при которых имело место нарушение	Кем установлено нарушение	Какое понес наказание виновник	Кем и когда наложено взыскание	Дополнительные меры (собрание, индивидуальная беседа и др.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

ЗАНЯТИЕ № 3.2. АНАЛИЗ, РАЗБОР И ОФОРМЛЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

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

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

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

ВОПРОС 1. ПОНЯТИЕ О ДТП

Согласно определению, данному в Правилах учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647, **дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.**

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

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

Вторым условием является наличие вредных последствий происшествия, к которым относятся гибель людей, причинение им телесных повреждений либо нанесение материального ущерба гражданам или организациям.

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

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

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

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

ВОПРОС 2. ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДТП. ПОНЯТИЕ О ПРИЧИНАХ, УСЛОВИЯХ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ ДТП

Согласно Приказу МВД России от 18.06.1996 N 328 "О мерах по реализации Постановления Правительства РФ от 29.06.95 N 647" (приложение N 6) ДТП делятся на:

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

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

Опрокидывание - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

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

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

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

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

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

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

К этому виду также относится наезд на животное.

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

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

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

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

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

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

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

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

В работах отдельных авторов и официальных документах часто не различаются понятия: виды нарушений и причины ДТП. Виды нарушений раскрывают "содержание неправильных,

противоречащих требованиям безопасности движения действий или бездействия водителя, пешехода или иного участника движения". Под причинами ДТП понимают явление (или их совокупность), которое порождает нарушение правил безопасности движения. Различные виды нарушений могут быть вызваны одной причиной и наоборот.

ВОПРОС 3. АНАЛИЗ ДТП И АВАРИЙНОСТИ

Основные цели анализа ДТП сводятся, во-первых, к систематическому поиску возможностей предупреждения происшествий и, во-вторых, к выявлению вины, определению меры наказания причастных к нему лиц.

Различают следующие виды анализа:

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

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

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

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

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

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

В качестве основного метода анализа аварийности применяется метод сопоставления, для использования которого надо четко представлять, какие объекты, процессы, факторы следует сопоставлять между собой, по каким характеристикам, свойствам, показателям должно проводиться сопоставление, какая конкретная расчетная процедура должна быть положена в основу сопоставления.

Объектами сопоставления являются:

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

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

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

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

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

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

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

Относительные показатели образуются делением одного абсолютного показателя на другой. Наиболее часто используются такие относительные показатели, как количество ДТП, погибших или раненых на 1 миллион километров пробега транспортных средств, на 10 тысяч транспортных средств, на 10 тысяч водителей, на 100 тысяч населения, на 100 километров автодорог и т.д.

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

- по отношению к предшествующему периоду времени (точка к точке);
- по отношению к базовому периоду времени;
- по отношению к среднему значению за несколько предшествующих лет (точка к среднему);
- по средним показателям, например, по средним за 2 пятилетки (средние к среднему).

Результаты анализа представляются в виде таблиц, графических зависимостей, диаграмм, карт.

Изучение и сопоставление динамики изменения показателей аварийности производится, как правило, для оценки результатов деятельности по обеспечению БДД, выявлению неблагоприятных тенденций, являющихся основанием для дальнейшего анализа, направленного на выяснение

причин этих неблагоприятных изменений, с целью принятия необходимых предупредительных мер.

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

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

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

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

ВОПРОС 4. ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА УЧЕТА И АНАЛИЗА ДТП. УЧЕТ И АНАЛИЗ ДТП В АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ

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

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

Государственная статистическая отчетность по ДТП ведется органами внутренних дел.

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

В соответствии с Приказом МВД РФ от 18 июня 1996 г. N 328 органы внутренних дел (подразделения ГАИ) на основании поступивших сообщений о пострадавших в ДТП либо транспортных средствах, водители которых пострадали в ДТП, информируют о случившемся родственников пострадавшего или владельцев транспортных средств в срок не более одних суток с момента получения такого сообщения.

Сведения о ДТП с материальным ущербом без пострадавших, а также ДТП, в которых люди получили легкие телесные повреждения и не подпадают под категорию "раненый", в соответствии с действующими правилами включения в государственную статистическую отчетность учитываются и анализируются на уровне отдельных городов и районов (в соответствующих отделах и подразделениях ДПС ГИБДД).

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

Различают 6 таких случаев:

- 1) происшествия, возникшие во время проведения мероприятий по автомобильному и мотоциклетному спорту (соревнования, тренировки и т.п.), когда пострадали зрители, участники и персонал, обслуживающий спортивные мероприятия;**
- 2) происшествия, возникшие при выполнении транспортными средствами**

технологических производственных операций, не связанных с перевозкой людей или грузов (прокладка траншей, производство сельскохозяйственных работ, лесозаготовка, погрузо-разгрузочные работы, установка мачт, опор и т.п.);

3) происшествия, возникшие в результате стихийных бедствий;

4) происшествия, возникшие вследствие нарушения Правил техники безопасности и эксплуатации транспортных средств (запуск двигателя при включенной передаче, при сцепке-расцепке транспортных средств, механизмов, приспособлений и т.п.);

5) происшествия, возникшие в связи с попыткой покончить жизнь самоубийством или действиями, совершенными в состоянии невменяемости;

6) происшествия, возникшие в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан или действий, направленных на причинение имущественного вреда.

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

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

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

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

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

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

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

Седьмой раздел посвящен дополнительным сведениям.

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

Данные госстатотчетности ДТП поступают в распоряжение федеральных органов управления. Кроме того, в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил государственного учета показателей безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации" от 6 августа 1998 г. N 894 организован учет:

- количества нарушителей Правил дорожного движения;

- количества административных правонарушений и преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта;

- количества граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами;

- количества автотранспортных средств, зарегистрированных в ГИБДД.

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

Учет ДТП в Российской Федерации в соответствии с Правилами учета ДТП должен осуществляться также (наряду с государственной системой учета) предприятиями и организациями, эксплуатирующими транспортные средства, государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомств и частных дорог. В медицинских учреждениях подлежат учету все лица, обратившиеся или доставленные для оказания медицинской помощи в связи с ДТП, а также погибшие вследствие дорожно-транспортного происшествия.

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

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

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

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

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

- виды ДТП;
- типы и марки транспортных средств;
- группы водителей с различным стажем (общим и в предприятии), возрастом, другими особенностями;
- регулярные маршруты, обслуживаемые предприятием;
- подразделения предприятия (колонны, отряды, бригады) и др. При этом сопоставление производится также со средними значениями соответствующих показателей по отрасли.

Для детализации причин аварийности проводится анализ по времени и месту совершения ДТП, виду и характеру перевозки, видам нарушений ПДД, часу работы на линии и т.д. Целью анализа является выявление "узких мест" - условий, характеризующихся повышенной частотой совершения ДТП или повышенной тяжестью последствий.

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

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

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

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

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

1. Обеспечение надежности водительского состава.

1.1. Аварийные показатели:

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

1.2. Неаварийные показатели:

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

- число водителей со стажем работы до 1 года.

2. Обеспечение технической исправности транспортных средств в эксплуатации.

2.1. Аварийные показатели:

- количество ДТП по причине технической неисправности транспортных средств;
- удельная тяжесть последствий, связанная с неисправностью автомобиля.

2.2. Неаварийные показатели:

- количество сходов с линии по технической неисправности;
- количество автомобилей, выявленных на линии с техническими неисправностями;
- количество автомобилей, не оснащенных необходимыми приборами и оборудованием и др.;
- количество автомобилей со сроками эксплуатации, превышающими нормативы.

3. Обеспечение безопасности при организации перевозочного процесса.

3.1. Аварийные показатели:

- количество ДТП, совершенных водителями после 8 часов работы водителя на линии;
- количество ДТП, совершенных водителями при использовании автомобиля в личных целях;
- количество ДТП, совершенных неопытными водителями (со стажем от 1 до 3 лет).

3.2. Неаварийные показатели:

- количество выявленных нарушений режимов труда и отдыха водителей и иных нарушений

Правил перевозки пассажиров и грузов;

- частота проведения линейного контроля;
- процент водителей, не охваченных предрейсовым медосмотром.

4. Обеспечение безопасных условий работы водителей на линии.

4.1. Аварийные показатели:

- количество ДТП по причине неудовлетворительных дорожных условий.

4.2. Неаварийные показатели:

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

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

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

ВОПРОС 5. МЕТОДЫ АНАЛИЗА АВАРИЙНОСТИ В МЕСТАХ КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП

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

Местом концентрации ДТП, очагом аварийности, топографическим очагом является однородный и ограниченный по длине участок улично-дорожной сети, представляющий повышенную опасность, обладающий статистически устойчивым и неслучайным уровнем совершения ДТП. По месту расположения, уровню аварийности, протяженности очаги ДТП

делятся на городские и внегородские.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ВОПРОС 6. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СЛУЖЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП

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

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

Оценка возможности предотвращения наезда на неподвижное препятствие

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

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

Эффективность торможения оценивается **величиной остановочного пути - S_o - пути автомобиля со времени обнаружения опасности до остановки:**

$$S_o = S_p + S_{cp} + S_n + S_m \quad (1)$$

где:

S_p , S_{cp} , S_n - путь, проходимый автомобилем соответственно за время реакции водителя, срабатывания тормозов, нарастания замедления;

S_m - путь торможения.

Значения слагаемых S_o определяются по формулам:

$$S_p = t_p \times U_a \quad (2);$$

$$S_{cp} = t_{cp} \times U_a \quad (3);$$

$$S_n = 0,5 \times t_n \times U_a \quad (4);$$

$$S_m = U^2 a / 2g \varphi \quad (5)$$

где:

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

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

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

U_a - скорость автомобиля, м/с;

g - ускорение свободного падения, 9,8 м/с²;

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

Значение коэффициента сцепления (φ) для асфальтобетонного покрытия

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

С учетом выше приведенных формул значение остановочного пути S_o на горизонтальном участке дороги определяется по формуле, м:

$$S_o = (t_p + t_{cp} + 0,5t_n) \times U_a + U^2 a / 2g \varphi \quad (6)$$

Если значение остановочного пути S_o меньше свободного расстояния до препятствия

$S_{св}$ в момент его обнаружения водителем ($S_0 < S_{св}$), то из этого следует сделать вывод, что у водителя была техническая возможность предотвратить наезд.

Если $S_0 > S_{св}$, то у водителя технической возможности предотвратить наезд не было.

В некоторых случаях для избежания наезда более эффективным чем торможение оказывается объезд препятствия.

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

$$S_{об} = S'p + S_{пу} + S_m \quad (7),$$

где:

$S'p$, $S_{пу}$ - путь, проходимый автомобилем соответственно за время реакции водителя и за время запаздывания рулевого управления;

S_m - путь маневра, например в соседний ряд, в процессе которого автомобиль движется с колесами, повернутыми, например, вправо; какое-то время автомобиль движется прямолинейно, затем водитель поворачивает колеса влево, выравнивая автомобиль.

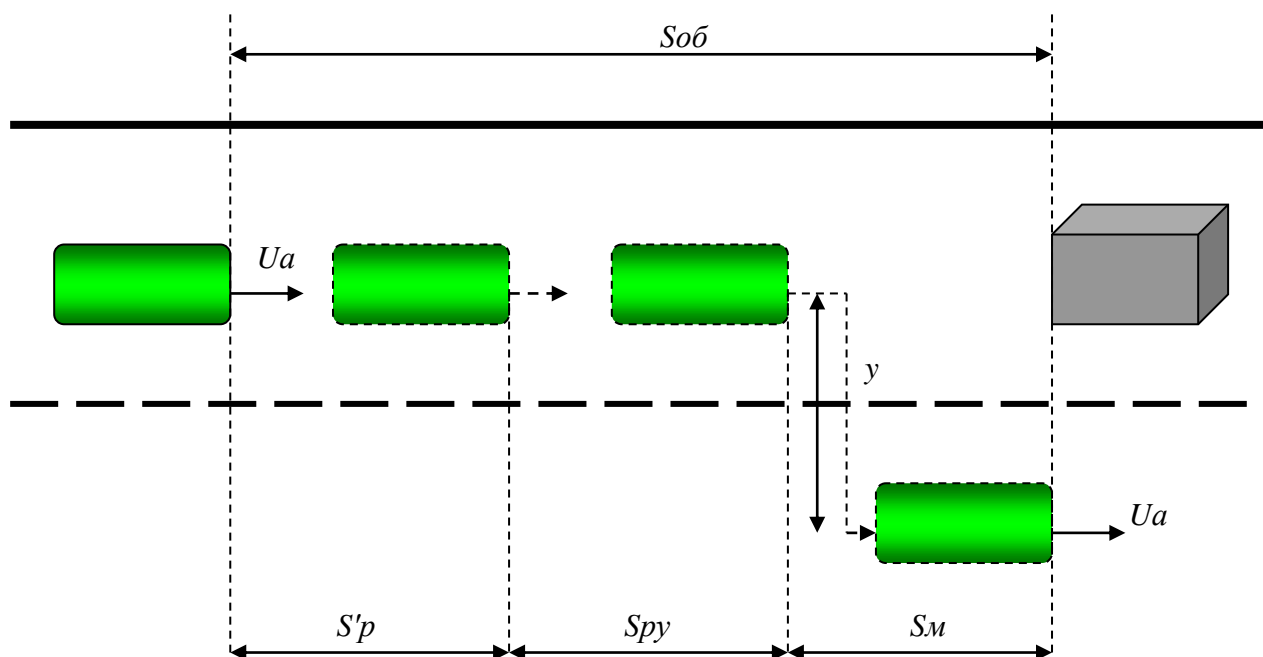


Схема объезда препятствия

Значения слагаемых $S'p$ и $S_{пу}$ определяются:

$$S'p = t'p \times U_a \quad (8);$$

$$S_{пу} = t_{пу} \times U_a \quad (9),$$

где $t'p$, $t_{пу}$ - соответственно время реакции водителя и время запаздывания рулевого управления.

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

$$S_m = \sqrt{(2U^2 a y) / g \varphi} \quad (10)$$

где y - расстояние смещения автомобиля при объезде препятствия.

Пример.

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

$$U_a = 72 \text{ км/ч} = 20 \text{ м/с}; \varphi = 0,5;$$

$$t_p = t'_p = 0,8 \text{ с}; t_{cp} - t_{py} = 0,2 \text{ с}; t_n = 0,4; y = 3 \text{ м.}$$

Значение остановочного пути, м:

$$S_o = (0,8 + 0,2 + 0,5 \times 0,4) \times 20 + (20^2 \times 1 / 2 \times 9,8 \times 0,5) = 24 + 40,8 = 64,8 \text{ м.}$$

Значение пути объезда, м:

$$S_{об} = (0,7 + 0,3) \times 20 + \sqrt{2} \times 20^2 \times 3 / 9,8 \times 0,5 = 42,1 \text{ м.}$$

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

Оценка возможности предотвращения наезда на пешехода

В случае наезда автомобиля на пешехода при пересечении им проезжей части, кроме длины остановочного пути автомобиля S_o , учитывают путь, пройденный по проезжей части пешеходом S_n , скорость пешехода U_n , удаление автомобиля от места наезда в момент обнаружения водителем опасности $S_{y\partial}$.

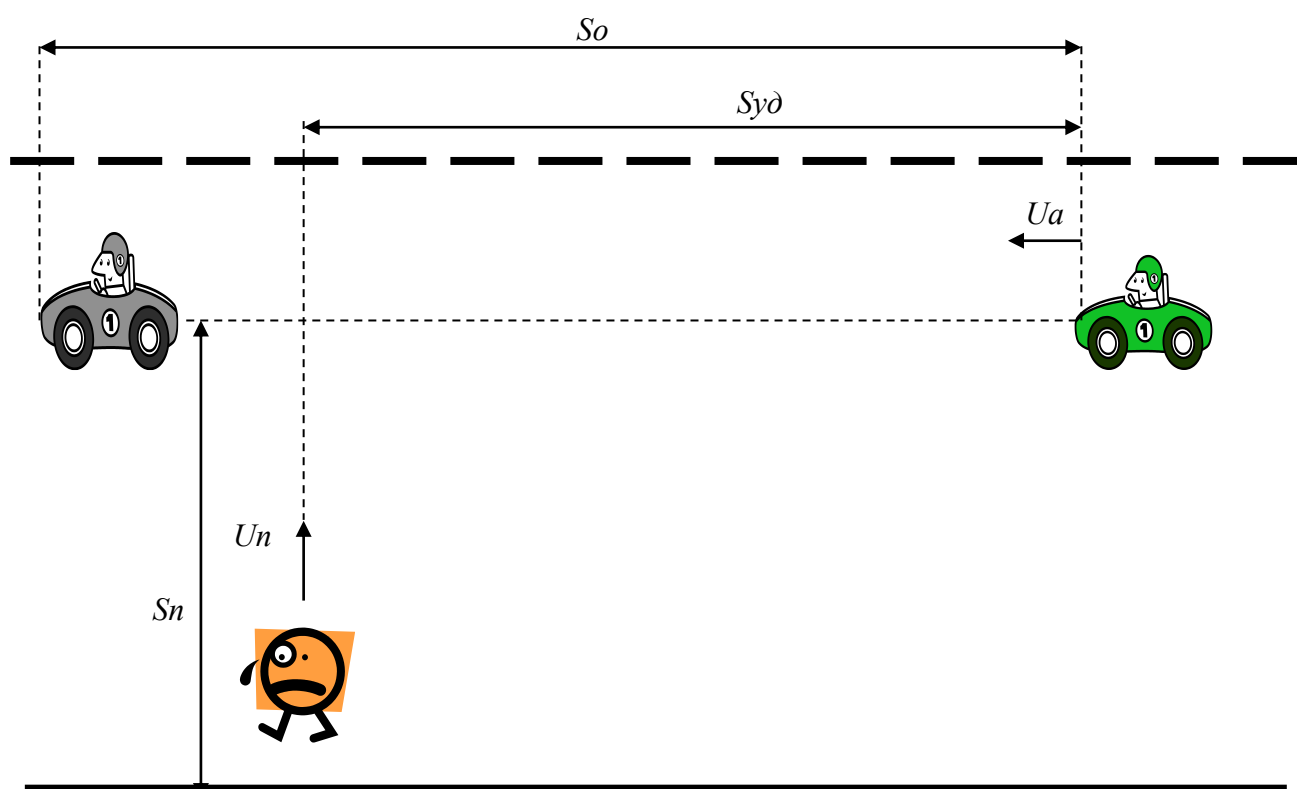


Схема наезда на пешехода

Оценка данного случая проводится в следующей последовательности:

1. Определяют длину остановочного пути S_o .
2. Определяют удаление автомобиля от места наезда в момент обнаружения водителем

опасности $S_{уд}$:

$$S_{уд} = U_a \times t_n = U_a \times S_n / U_n \quad (11).$$

3. Сравнивают длину остановочного пути S_o с расстоянием удаления автомобиля от места наезда $S_{уд}$. При $S_o < S_{уд}$ можно дать заключение о том, что автомобиль при своевременно принятом интенсивном торможении остановился бы до линии следования пешехода. Следовательно, у водителя имелась техническая возможность предотвратить наезд.

При $S_o > S_{уд}$ можно дать заключение, что у водителя такой возможности не было, хотя существуют методики более точной проверки последней версии.

Пример.

Водитель легкового автомобиля, двигаясь в населенном пункте, сбивает пешехода, переходившего проезжую часть.

Исходные данные:

$$U_a = 60 \text{ км/ч} = 16,6 \text{ м/с}; \varphi = 0,7;$$

$$t_p = 0,8; t_{cp} = 0,2; t_n = 0,4; U_n = 5 \text{ км/ч} = 1,4 \text{ м/с}; S_n = 4 \text{ м}.$$

Определить имелась ли у водителя техническая возможность предотвратить наезд.

1. Определяем значение остановочного пути S_o , м:

$$S_o = (0,8 + 0,2 + 0,5 \times 0,4) \times 16,6 + 16,6^2 / 2 \times 9,8 \times 0,7 = 19,9 + 20,1 = 40 \text{ м}.$$

2. Расстояние удаления автомобиля в момент обнаружения водителем опасности, м:

$$S_{уд} = 4 \times 16,6 / 1,4 = 47,4 \text{ м}.$$

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

Определение пути обгона автомобиля

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

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

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

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

Рассмотрим обгон с постоянной скоростью, схема которого представлена на рисунке. Автомобиль, движущийся со скоростью U_1 , настигает автомобиль, движущийся со скоростью U_2 , и совершает его обгон. Для того, чтобы начать обгон, водитель подъезжает к обгоняемому автомобилю на дистанцию безопасности $D_{б1}$, м, величину которой можно принять равной величине остановочного пути S_o , плюс какой-то запас S_z , принимаемый обычно 5 - 6 м. В этом случае, если впереди идущий автомобиль внезапно остановится, то у движущегося за ним водителя будет возможность остановить свой автомобиль.

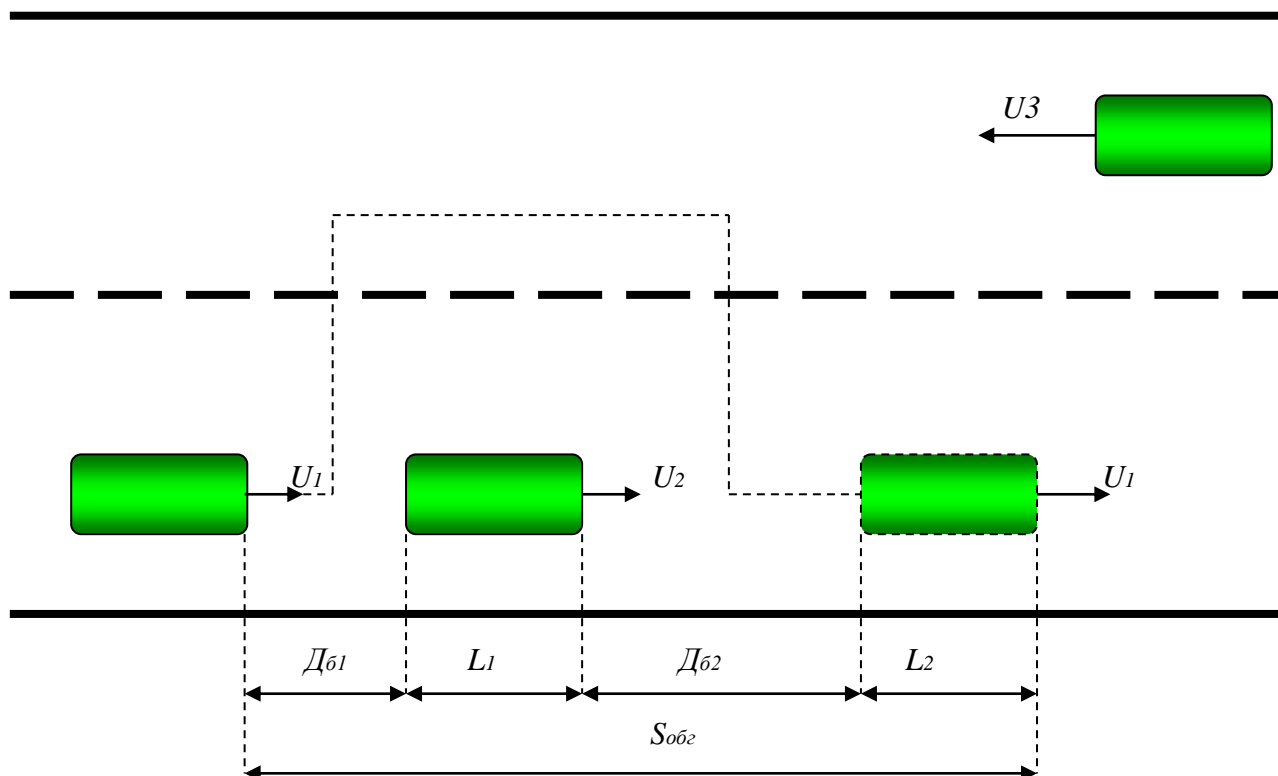


Схема обгона при движении с постоянной скоростью

1. Определим дистанцию безопасности $D_{б1}$:

$$D_{б1} = S_0 + S_3 = (t_p + t_{cp} + 0,5t_n) \times U_1 + U_1^2 / 2g \varphi + S_3 \quad (12).$$

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

$$D_{б2} = S_0 + S_3 = (t_p + t_{cp} + 0,5t_n) \times U_2 + U_2^2 / 2g \varphi + S_3 \quad (13).$$

3. Определим дистанцию обгона $D_{обг}$ - путь, который проходит обгоняющий автомобиль относительно обгоняемого, м:

$$D_{обг} = D_{б1} + D_{б2} + L_1 + L_2 \quad (14),$$

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

4. Затем определяем время обгона $t_{обг2}$, с:

$$t_{обг2} = D_{обг} / (U_1 - U_2) \quad (15),$$

5. Находим путь обгона $S_{обг}$, м:

$$S_{обг} = t_{обг2} \times U_1 \quad (16).$$

Пример.

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

$$U_1 = 20 \text{ м/с}; L_1 = 5 \text{ м}; U_2 = 15 \text{ м/с}; L_2 = 7 \text{ м};$$

$$\varphi = 0,5; t_p = 0,7 \text{ с}; t_{cp} = 0,3 \text{ с}; t_n = 0,4 \text{ с}.$$

1. Определим $D_{б1}$:

$$D_{б1} = (0,7 + 0,3 + 0,5 \times 0,4) \times 20 + 20^2 / 2 \times 9,8 \times 0,5 + 5 = 69,8 \text{ м}.$$

2. Определим $D_{б2}$:

$$D_{б2} = (0,7 + 0,3 + 0,5 \times 0,4) \times 15 + 15^2 / 2 \times 9,8 \times 0,5 + 5 = 52 \text{ м.}$$

3. Определим $D_{обг}$:

$$D_{обг} = 69,8 + 52 + 5 + 7 = 133,8 \text{ м.}$$

4. Определим $t_{обг2}$

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

5. Определим $S_{обг}$:

$$S_{обг} = 26,8 \times 20 = 536 \text{ м.}$$

При оценке безопасности обгона следует помнить, что за время, пока водитель совершает обгон (в нашем случае $t_{обг2} = 26,8 \text{ с}$), водитель, двигающийся навстречу, приблизится на расстояние $S_{np} = t_{обг} \times U_3$. Если скорость движения своего и обгоняемого автомобиля водитель определяет достаточно точно, то скорость автомобиля, двигающегося навстречу, U_3 , ему определить гораздо сложнее, и здесь могут быть значительные ошибки.

Так, приняв $U_3 = 20 \text{ м/с}$, определим, что встречный автомобиль приблизился на расстояние $S_{np} = 26,8 \times 20 = 536 \text{ м}$. Следовательно, безопасным в данной ситуации можно считать обгон при нахождении встречного автомобиля на расстоянии более 1 км от обгоняющего автомобиля.

Определение безопасной скорости ночью

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

$$S_v > S_0 + S_3 \quad (17),$$

то есть, скорость автомобиля должна быть такой, чтобы можно было остановить его на расстоянии меньшем, чем S_3 .

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

При ближнем свете фар S_v можно принять 50 - 60 м, при дальнем - 140 - 80 м.

Например, при движении легкового автомобиля с ближним светом фар со скоростью $U_a = 60 \text{ км/ч} = 16,6 \text{ м/с}$ при условии $\varphi = 0,5$; $t_p + t_{cp} + 0,5t_n = 1 \text{ с}$ - величина S_v , будет:

$$S_0 = 16,6 \times 1 + 16,6^2 / 2 \times 9,8 \times 0,5 = 44,7 \text{ м.}$$

Приняв $S_3 = 5 \text{ м}$, получим $S_v = (50 - 60) \text{ м} > S_0 + S_3 = 44,7 + 5 \text{ м}$.

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

Определение безопасной скорости на повороте

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

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

$$U_{опр} = K_{\delta} \sqrt{gBR_n / 2h_u} \quad (18)$$

$$U_{зан} = \sqrt{g\varphi R_n} \quad (19)$$

где:

K_{δ} - коэффициент, учитывающий поперечный крен кузова вследствие деформации подвески,

$$K\delta = 0,85 - 0,95;$$

B - колея автомобиля, м;

Rn - радиус поворота, м;

$h\eta$ - высота центра масс автомобиля, м.

Например, величины критических скоростей движения грузового автомобиля на повороте при условии $K\delta = 0,9$; $B = 2,2$ м; $Rn = 50$ м; $h\eta = 1,4$ м будут:

$$U_{onp} = 0,9 \times \sqrt{9,8 \times 2,2 \times 50 / 2 \times 1,4} = 17,6 \text{ м/с};$$

$$U_z = 9,8 \times \sqrt{0,5 \times 50} = 15,6 \text{ м/с}.$$

Следовательно, безопасной в этих условиях будет скорость меньше $(15,6 \times 3,6) = 56$ км/ч.

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

В ходе теоретических занятий изучаются причины возникновения критических ситуаций, проводятся расчеты движения автомобиля (оценка его скорости, пути, времени, траектории), проводится анализ дорожных ситуаций с выдачей рекомендаций по предотвращению ДТП.

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

Для того, чтобы водитель смог воспользоваться полученными знаниями, необходимы практические упражнения на специализированных тренажерах по их углублению и закреплению. В процессе упражнений у водителя вырабатывается так называемый "Динамический стереотип" - автоматизировано выполняемое действие в той или иной ситуации, представляющее собой элемент сознательной деятельности человека и обеспечивающее применение имеющихся знаний и умений без дополнительного обдумывания.

И последний этап - тренировочные занятия на автодроме, в процессе которых отрабатываются действия водителя в конкретных критических ситуациях. В настоящее время разработаны методики, позволяющие добиться прочных навыков управления автомобилем в сложных условиях, включая критические дорожные транспортные ситуации.

ЗАНЯТИЕ № 3.3. МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ВОПРОС № 1. ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ОСНОВЫ МЕДИЦИНСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Вопрос:

Какие виды медицинских осмотров обязаны проходить работники, связанные с движением автомобильного транспорта?

Вопрос:

Каким образом определяется необходимость прохождения внеочередных медицинских осмотров работниками, связанными с движением автомобильного транспорта?

Вопрос:

Перед началом смены с водителями проводится предрейсовый медицинский осмотр. Включается ли время такого осмотра в рабочее время водителей?

Вопрос:

С какой периодичностью должны проводиться психиатрические освидетельствования водителей автотранспортных средств и городского электротранспорта?

Вопрос:

За чей счет должны проводиться предварительные (при поступлении на работу) и периодические (для лиц в возрасте до 21 года - ежегодные) медицинские осмотры и психиатрические освидетельствования?

Работники, занятые на работах с вредными и (или) опасными условиями труда (в том числе на подземных работах), а также на работах, связанных с движением транспорта, **проходят обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (для лиц в возрасте до 21 года - ежегодные) медицинские осмотры** для определения пригодности этих работников для выполнения поручаемой работы и предупреждения профессиональных заболеваний. **В соответствии с медицинскими рекомендациями** указанные работники проходят внеочередные медицинские осмотры.

Работники организаций пищевой промышленности, общественного питания и торговли, водопроводных сооружений, медицинских организаций и детских учреждений, а также некоторых других работодателей проходят указанные медицинские осмотры в целях охраны здоровья населения, предупреждения возникновения и распространения заболеваний.

Настоящим Кодексом, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации для отдельных категорий работников могут устанавливаться обязательные медицинские осмотры в начале рабочего дня (смены), а также в течение и (или) в конце рабочего дня (смены). **Время прохождения указанных медицинских осмотров включается в рабочее время.**

Вредные и (или) опасные производственные факторы и работы, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры, порядок проведения таких осмотров определяются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

В случае необходимости по решению органов местного самоуправления у отдельных работодателей могут вводиться дополнительные условия и показания к проведению обязательных медицинских осмотров.

Работники, осуществляющие отдельные виды деятельности, в том числе связанной с источниками повышенной опасности (с влиянием вредных веществ и неблагоприятных производственных факторов), а также работающие в условиях повышенной опасности, проходят обязательное психиатрическое освидетельствование **не реже одного раза в пять лет** в порядке, устанавливаемом уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

Предусмотренные настоящей статьей медицинские осмотры и психиатрические освидетельствования осуществляются **за счет средств работодателя.**

Вопрос:

Вставьте требуемое слово в предложение: Прием работника на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, производится ... обязательного предварительного медицинского осмотра.

Работники, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, должны пройти профессиональный отбор и профессиональное обучение в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

Прием работника на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, производится **после** обязательного предварительного медицинского осмотра в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области здравоохранения, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

Трудовой кодекс РФ Статья 328. Прием на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств

Вопрос:

Какую процедуру с точки зрения медицинского обеспечения безопасности дорожного движения должен пройти кандидат в водители транспортного средства?

Вопрос:

Какую процедуру с точки зрения медицинского обеспечения безопасности дорожного движения должен пройти водитель транспортного средства в связи с заменой водительского удостоверения после истечения срока его действия?

Вопрос:

Какую процедуру с точки зрения медицинского обеспечения безопасности дорожного движения должен пройти водитель транспортного средства в связи с возвратом водительского удостоверения после отбытия наказания в виде лишения права на управление транспортными средствами?

Вопрос:

С какой периодичностью должны проводиться обязательные периодические медицинские осмотры?

Вопрос:

За чей счет проводятся обязательные медицинские освидетельствования?

Вопрос:

Для каких водителей проведение обязательных предрейсовых медицинских осмотров не являются обязательными?

Вопрос:

Для водителей каких транспортных средств проведение послерейсовых медицинских осмотров является обязательным?

Вопрос:

Закончите предложение: Обязательные послерейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства, если такая работа связана с перевозками

Вопрос:

Обязаны ли индивидуальные предприниматели проходить обязательные медицинские осмотры?

Вопрос:

В каких медицинских организациях могут проводиться обязательные медицинские освидетельствования водителей автотранспортных средств и городского электротранспорта?

Вопрос:

В каких медицинских организациях могут проводиться психиатрические освидетельствования водителей автотранспортных средств и городского электротранспорта?

Вопрос:

В каких медицинских организациях могут проводиться обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры водителей автотранспортных средств и городского электротранспорта?

Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения включает в себя:

обязательное медицинское освидетельствование кандидатов в водители транспортных средств;

обязательное медицинское освидетельствование водителей транспортных средств в связи с заменой водительского удостоверения после истечения срока его действия, либо в связи с возвратом водительского удостоверения после истечения срока лишения права на управление транспортными средствами в случае, если прохождение обязательного медицинского освидетельствования требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, либо в связи с возвратом водительского удостоверения после отбытия наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью (в случае лишения права на управление транспортными средствами);

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

обязательные предварительные, периодические (не реже одного раза в два года), предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры;

проведение санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения;

оказание медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и обучение участников дорожного движения, сотрудников экстренных оперативных служб, а также населения навыкам оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

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

Обязательные предварительные медицинские осмотры проводятся в отношении лиц, принимаемых на работу в качестве водителей транспортных средств.

Обязательные периодические медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства.

Обязательные предрейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства, за исключением водителей, управляющих транспортными средствами, выезжающими по вызову экстренных оперативных служб.

Обязательные послерейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства, если такая работа связана с перевозками пассажиров или опасных грузов.

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

Целью обязательного медицинского освидетельствования является определение наличия (отсутствия) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами.

Обязательное медицинское освидетельствование проводится в медицинских организациях государственной, муниципальной и частной систем здравоохранения, имеющих лицензию на медицинскую деятельность по оказанию соответствующих услуг (выполнению работ).

Обследование врачом-психиатром, врачом психиатром-наркологом осуществляется в специализированных медицинских организациях государственной и муниципальной систем здравоохранения по месту жительства либо месту пребывания водителя транспортного средства (кандидата в водители транспортного средства).

Обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры проводятся в медицинских организациях государственной, муниципальной и частной систем здравоохранения, имеющих лицензию на медицинскую деятельность по оказанию соответствующих услуг (выполнению работ).

Обязательные предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей транспортных средств проводятся либо привлекаемыми медицинскими работниками, либо в порядке и на условиях, предусмотренных частью 4 статьи 24 Федерального закона от 21 ноября 2011 года № 323-ФЗ "Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации".

По результатам обязательного медицинского освидетельствования медицинскими организациями выдается медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами.

Медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами изготавливается в двух экземплярах, один из которых остается в выдавшей его медицинской организации, а другой выдается водителю транспортного средства (кандидату в водители транспортного средства).

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

В случае выявления у водителя транспортного средства при проведении обязательного периодического медицинского осмотра признаков заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниями либо ранее не выявлявшимися медицинскими показаниями или медицинскими ограничениями к управлению транспортным средством, водитель транспортного средства направляется на необходимые обследование и лечение, а при подтверждении наличия заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниями, медицинскими показаниями или медицинскими ограничениями к управлению транспортным средством, - на внеочередное обязательное медицинское освидетельствование. На время проведения необходимого обследования, лечения и внеочередного обязательного медицинского освидетельствования действие ранее выданного водителю транспортного средства медицинского заключения приостанавливается, а в случае подтверждения наличия у водителя транспортного средства медицинских противопоказаний либо ранее не выявлявшихся медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортным средством указанное медицинское заключение аннулируется, о чем уведомляются

соответствующие подразделения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ О безопасности дорожного движения.

Статья 23. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения

ВОПРОС № 2. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ (ПРИ ПОСТУПЛЕНИИ НА РАБОТУ) И ПЕРИОДИЧЕСКИХ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ (ОБСЛЕДОВАНИЙ) ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Порядок проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров (обследований) работников установлен приложением № 3 к приказу Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 12 апреля 2011 г. № 302н.

Предварительные и периодические осмотры проводятся медицинскими организациями любой формы собственности, имеющими право на проведение предварительных и периодических осмотров, а также на экспертизу профессиональной пригодности в соответствии с действующими нормативными правовыми актами (далее - медицинские организации).

Для проведения предварительного или периодического осмотра медицинской организацией формируется постоянно действующая врачебная комиссия.

В состав врачебной комиссии включаются врач-профпатолог, а также врачи-специалисты, прошедшие в установленном порядке повышение квалификации по специальности "профпатология" или имеющие действующий сертификат по специальности "профпатология".

Возглавляет врачебную комиссию врач-профпатолог.

Состав врачебной комиссии утверждается приказом (распоряжением) руководителя медицинской организации.

Обязанности по организации проведения предварительных и периодических осмотров работников возлагаются на работодателя.

Ответственность за качество проведения предварительных и периодических осмотров работников возлагается на медицинскую организацию.

Основные положения Порядка приведен ниже.

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ ОСМОТРОВ

1. Предварительные осмотры проводятся при поступлении на работу на основании направления на медицинский осмотр (далее - направление), выданного лицу, поступающему на работу, работодателем.

2. Направление заполняется на основании утвержденного работодателем списка контингентов и в нем указывается:

наименование работодателя;

форма собственности и вид экономической деятельности работодателя по ОКВЭД;

наименование медицинской организации, фактический адрес ее местонахождения и код по ОГРН;

вид медицинского осмотра (предварительный или периодический);

фамилия, имя, отчество лица, поступающего на работу (работника);

дата рождения лица, поступающего на работу (работника);

наименование структурного подразделения работодателя (при наличии), в котором будет занято лицо, поступающее на работу (занят работник);

наименование должности (профессии) или вида работы;

вредные и (или) опасные производственные факторы, а также вид работы в соответствии с утвержденным работодателем контингентом работников, подлежащих предварительным (периодическим) осмотрам.

Направление подписывается уполномоченным представителем работодателя с указанием его должности, фамилии, инициалов.

Направление выдается лицу, поступающему на работу (работнику), под роспись.

Работодатель (его представитель) обязан организовать учет выданных направлений.

3. Для прохождения предварительного осмотра лицо, поступающее на работу, представляет в медицинскую организацию следующие документы:

направление;

паспорт (или другой документ установленного образца, удостоверяющий его личность);

паспорт здоровья работника (при наличии);
решение врачебной комиссии, проводившей обязательное психиатрическое освидетельствование (в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации).

4. На лицо, проходящее предварительный осмотр, в медицинской организации оформляются:

4.1. медицинская карта амбулаторного больного (учетная форма № 025/у-04, утвержденная приказом Минздравсоцразвития России от 22 ноября 2004 г. № 255) (зарегистрировано Минюстом России 14.12.2004 № 6188) (далее - медицинская карта), в которой отражаются заключения врачей-специалистов, результаты лабораторных и инструментальных исследований, заключение по результатам предварительного или периодического медицинского осмотра.

Медицинская карта хранится в установленном порядке в медицинской организации;

4.2. паспорт здоровья работника (далее - паспорт здоровья) - в случае если он ранее не оформлялся, в котором указывается:

наименование медицинской организации, фактический адрес ее местонахождения и код по ОГРН;

фамилия, имя, отчество, дата рождения, пол, паспортные данные (серия, номер, кем выдан, дата выдачи), адрес регистрации по месту жительства (пребывания), телефон, номер страхового полиса ОМС лица, поступающего на работу (работника);

наименование работодателя;

форма собственности и вид экономической деятельности работодателя по ОКВЭД;

наименование структурного подразделения работодателя (при наличии), в котором будет занято лицо, поступающее на работу (занят работник), наименование должности (профессии) или вида работы;

наименование вредного производственного фактора и (или) вида работы (с указанием класса и подкласса условий труда) и стаж контакта с ними;

наименование медицинской организации, к которой прикреплен работник для постоянного наблюдения (наименование, фактический адрес местонахождения);

заключения врачей-специалистов, принимавших участие в проведении предварительного или периодического медицинского осмотра работника, результаты лабораторных и инструментальных исследований, заключение по результатам предварительного или периодического медицинского осмотра.

Каждому паспорту здоровья присваивается номер и указывается дата его заполнения.

На каждого работника ведется один паспорт здоровья.

Для лиц, прикрепленных на медицинское обслуживание к ФМБА России, паспорт здоровья работника не оформляется.

В период проведения осмотра паспорт здоровья хранится в медицинской организации. По окончании осмотра паспорт здоровья выдается работнику на руки.

В случае утери работником паспорта здоровья медицинская организация по заявлению работника выдает ему дубликат паспорта здоровья.

5. Предварительный осмотр является завершенным в случае осмотра лица, поступающего на работу, всеми врачами-специалистами, а также выполнения полного объема лабораторных и функциональных исследований, предусмотренных Перечнем вредных и (или) опасных производственных факторов, при наличии которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования) факторов (приложение № 1 к Приказу) (далее - Перечень факторов) и Перечнем работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования) работников (приложение № 2 к Приказу) (далее - Перечень работ).

6. По окончании прохождения лицом, поступающим на работу, предварительного осмотра медицинской организацией оформляются заключение по результатам предварительного (периодического) медицинского осмотра (далее - Заключение).

7. В Заключении указывается:

дата выдачи Заключения;

фамилия, имя, отчество, дата рождения, пол лица, поступающего на работу (работника);

наименование работодателя;
наименование структурного подразделения работодателя (при наличии), должности (профессии) или вида работы;

наименование вредного производственного фактора(-ов) и (или) вида работы;
результат медицинского осмотра (медицинские противопоказания выявлены, не выявлены).

Заключение подписывается председателем медицинской комиссии с указанием фамилии и инициалов и заверяется печатью медицинской организации, проводившей медицинский осмотр.

8. Заключение составляется в двух экземплярах, один из которых по результатам проведения медицинского осмотра незамедлительно после завершения осмотра выдается лицу, поступающему на работу, или завершившему прохождение периодического медицинского осмотра, на руки, а второй приобщается к медицинской карте амбулаторного больного.

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ОСМОТРОВ

9. Частота проведения периодических осмотров определяется типами вредных и (или) опасных производственных факторов, воздействующих на работника, или видами выполняемых работ.

10. Периодические осмотры проводятся не реже чем в сроки, указанные в Перечне факторов и Перечне работ.

11. Работники в возрасте до 21 года проходят периодические осмотры ежегодно.

18. Внеочередные медицинские осмотры (обследования) проводятся на основании медицинских рекомендаций, указанных в заключительном акте, оформленном в соответствии с пунктом 43 настоящего Порядка.

12. Периодические осмотры проводятся на основании поименных списков, разработанных на основании контингентов работников, подлежащих периодическим и (или) предварительным осмотрам (далее - поименные списки), с указанием вредных (опасных) производственных факторов, а также вида работы в соответствии с Перечнем факторов и Перечнем работ.

Включению в списки контингента и поименные списки подлежат работники:

подвергающиеся воздействию вредных производственных факторов, указанных в Перечне факторов, а также вредных производственных факторов, наличие которых установлено по результатам аттестации рабочих мест по условиям труда, проведенной в установленном порядке. В качестве источника информации о наличии на рабочих местах вредных производственных факторов, помимо результатов аттестации рабочих мест по условиям труда, могут использоваться результаты лабораторных исследований и испытаний, полученные в рамках контрольно-надзорной деятельности, производственного лабораторного контроля, а также использоваться эксплуатационная, технологическая и иная документация на машины, механизмы, оборудование, сырье и материалы, применяемые работодателем при осуществлении производственной деятельности;

выполняющие работы, предусмотренные Перечнем работ.

13. В списке контингента работников, подлежащих прохождению предварительного и периодического медицинского осмотра, указывается:

наименование профессии (должности) работника согласно штатному расписанию;

наименование вредного производственного фактора согласно Перечню факторов, а также вредных производственных факторов, установленных в результате аттестации рабочих мест по условиям труда, в результате лабораторных исследований и испытаний, полученных в рамках контрольно-надзорной деятельности, производственного лабораторного контроля, а также используя эксплуатационную, технологическую и иную документацию на машины, механизмы, оборудование, сырье и материалы, применяемые работодателем при осуществлении производственной деятельности.

14. Список контингента, разработанный и утвержденный работодателем, в 10-дневный срок направляется в территориальный орган федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на осуществление федерального государственного санитарно-эпидемиологического надзора по фактическому месту нахождения работодателя.

15. Поименные списки составляются на основании утвержденного списка контингента

работников, подлежащих прохождению предварительного и периодического медицинского осмотра, в котором указываются:

фамилия, имя, отчество, профессия (должность) работника, подлежащего периодическому медицинскому осмотру;

наименование вредного производственного фактора или вида работы;

наименование структурного подразделения работодателя (при наличии).

16. Поименные списки составляются и утверждаются работодателем (его уполномоченным представителем) и не позднее чем за 2 месяца до согласованной с медицинской организацией датой начала проведения периодического осмотра направляются работодателем в указанную медицинскую организацию.

17. Перед проведением периодического осмотра работодатель (его уполномоченный представитель) обязан вручить лицу, направляемому на периодический осмотр, направление на периодический медицинский осмотр.

18. Медицинская организация в 10-дневный срок с момента получения от работодателя поименного списка (но не позднее чем за 14 дней до согласованной с работодателем даты начала проведения периодического осмотра) на основании указанного поименного списка составляет календарный план проведения периодического осмотра (далее - календарный план).

Календарный план согласовывается медицинской организацией с работодателем (его представителем) и утверждается руководителем медицинской организации.

19. Работодатель не позднее чем за 10 дней до согласованной с медицинской организацией даты начала проведения периодического осмотра обязан ознакомить работников, подлежащих периодическому осмотру, с календарным планом.

20. Врачебная комиссия медицинской организации на основании указанных в поименном списке вредных производственных факторов или работ определяет необходимость участия в предварительных и периодических осмотрах соответствующих врачей-специалистов, а также виды и объемы необходимых лабораторных и функциональных исследований.

21. Для прохождения периодического осмотра работник обязан прибыть в медицинскую организацию в день, установленный календарным планом, и предъявить в медицинской организации необходимые документы.

22. Периодический осмотр является завершенным в случае осмотра работника всеми врачами-специалистами, а также выполнения полного объема лабораторных и функциональных исследований, предусмотренных в Перечне факторов или Перечне работ.

23. По окончании прохождения работником периодического осмотра медицинской организацией оформляется медицинское заключение.

24. На основании результатов периодического осмотра в установленном порядке <1> определяется принадлежность работника к одной из диспансерных групп в соответствии с действующими нормативными правовыми актами, с последующим оформлением в медицинской карте и паспорте здоровья рекомендаций по профилактике заболеваний, в том числе профессиональных заболеваний, а при наличии медицинских показаний - по дальнейшему наблюдению, лечению и реабилитации.

<1> Приказ Минздравсоцразвития России от 04.02.2010 N 55н (ред. от 03.03.2011) "О порядке проведения дополнительной диспансеризации работающих граждан" (вместе с "Порядком и объемом проведения дополнительной диспансеризации работающих граждан") (зарегистрировано Минюстом России 04.03.2010 N 16550).

25. Данные о прохождении медицинских осмотров подлежат внесению в личные медицинские книжки и учету лечебно-профилактическими организациями государственной и муниципальной систем здравоохранения, а также органами, осуществляющими федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор.

26. В случае ликвидации или смены медицинской организации, осуществляющей предварительные или периодические осмотры, медицинская карта передается в центр

профпатологии субъекта Российской Федерации, на территории которого она расположена, где хранится в течение 50 лет.

27. Центр профпатологии на основании письменного запроса медицинской организации, с которой работодателем заключен договор на проведение предварительных и (или) периодических осмотров, передает в 10-дневный срок со дня поступления запроса указанной медицинской организации медицинские карты работников. К запросу в обязательном порядке прилагается копия договора на проведение предварительных и (или) периодических осмотров.

28. Медицинская организация, с которой работодатель не пролонгировал договор на проведение предварительных и (или) периодических осмотров работников, по письменному запросу работодателя должна передать по описи медицинские карты работников в медицинскую организацию, с которой работодатель в настоящий момент заключил соответствующий договор.

29. В случае выявления врачом-психиатром и (или) наркологом лиц с подозрением на наличие медицинских противопоказаний, соответствующих профилю данных специалистов, к допуску на работы с вредными и (или) опасными производственными факторами, а также к работам, при выполнении которых обязательно проведение предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, указанные лица в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, направляются для освидетельствования во врачебной комиссии, уполномоченной на то органом здравоохранения.

30. Центры профпатологии и другие медицинские организации, имеющие право на проведение периодических осмотров, на проведение экспертизы профессиональной пригодности и экспертизы связи заболевания с профессией, при проведении периодического осмотра могут привлекать медицинские организации, которые имеют право в соответствии с действующими нормативными правовыми актами на проведение предварительных и периодических осмотров и экспертизы профессиональной пригодности.

31. В случае подозрения о наличии у работника профессионального заболевания при проведении периодического осмотра медицинская организация выдает работнику направление в центр профпатологии или специализированную медицинскую организацию, имеющую право на проведение экспертизы связи заболевания с профессией, а также оформляет и направляет в установленном порядке извещение об установлении предварительного диагноза профессионального заболевания в территориальный орган федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных на осуществление государственного контроля и надзора в сфере обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия.

32. В случаях затруднения определения профессиональной пригодности работника в связи с имеющимся у него заболеванием и с целью экспертизы профессиональной пригодности медицинская организация направляет работника в центр профпатологии или специализированную медицинскую организацию, имеющую право на проведение экспертизы связи заболевания с профессией и профессиональной пригодности в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

33. По итогам проведения осмотров медицинская организация не позднее чем через 30 дней после завершения периодического медицинского осмотра обобщает результаты проведенных периодических осмотров работников и совместно с территориальными органами федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на осуществление государственного контроля и надзора в сфере обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения и представителями работодателя, составляет заключительный акт.

34. Заключительный акт утверждается председателем врачебной комиссии и заверяется печатью медицинской организации.

35. Заключительный акт составляется в четырех экземплярах, которые направляются медицинской организацией в течение 5 рабочих дней с даты утверждения акта работодателю, в центр профпатологии субъекта Российской Федерации, территориальный орган федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на осуществление государственного контроля и надзора в сфере обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

Один экземпляр заключительного акта хранится в медицинской организации, проводившей

периодические осмотры, в течение 50 лет.

**ПЕРЕЧЕНЬ
РАБОТ, ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ КОТОРЫХ ПРОВОДЯТСЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ
ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ И ПЕРИОДИЧЕСКИЕ МЕДИЦИНСКИЕ ОСМОТРЫ
(ОБСЛЕДОВАНИЯ) РАБОТНИКОВ
(выдержка)**

КонсультантПлюс: примечание.

В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка в графе 5: подпункт 28.1 в Приложении N 2 к данному документу отсутствует.

Наименование работ и профессий	Периодичность осмотров	Участие врачей-специалистов <1>, <2>, <3>	Лабораторные и функциональные исследования <1>, <2>	Дополнительные медицинские противопоказания <4>
27. Управление наземными транспортными средствами:	1 раз в 2 года	Невролог Офтальмолог Оториноларинголог Хирург Дерматовенеролог *Эндокринолог	Рост, вес, определение группы крови и резус-фактора (при прохождении предварительного медицинского осмотра) Аудиометрия Исследование вестибулярного анализатора Острота зрения Цветощущение Определение полей зрения Биомикроскопия сред глаза Офтальмоскопия глазного дна	
27.1. категории "А"				1) Острота зрения с коррекцией ниже

0,6 на лучшем глазу, ниже 0,2 - на худшем.

Допустимая коррекция при близорукости и дальнозоркости 8,0 D, в том числе контактными линзами, астигматизме - 3,0 D (сумма сферы и цилиндра не должна превышать 8,0 D). Разница в силе линз двух глаз не должна превышать 3,0 D.

- 2) Отсутствие зрения на одном глазу при остроте зрения ниже 0,8 (без коррекции) на другом.
- 3) Центральная скотома абсолютная или относительная (при скотоме и наличии изменений зрительной функции не ниже значений, указанных в п. 1 настоящей графы подпункта - допуск без ограничений).
- 4) Состояние после рефракционных операций на роговой оболочке (кератотомия, кератомилез, кератокоагуляция, рефракционная кератопластика). Допускаются к вождению лица через 3 месяца после операции при остроте зрения с коррекцией не ниже 0,6 на лучшем глазу, не ниже 0,2 - на худшем.
- 5) Допустимая коррекция при близорукости и дальнозоркости 8,0 D, в том числе контактными линзами, астигматизме - 3,0 D (сумма сферы и цилиндра не должна превышать 8,0 D). Разница в силе линз двух глаз не должна превышать 3,0 D, при отсутствии осложнений и исходной (до операции) рефракции - от +8,0 до -8,0 D.
При невозможности установить дооперационную рефракцию вопросы профессиональной пригодности решаются положительно при длине оси глаза от 21,5 до 27,0 мм.
- 6) Искусственный хрусталик, хотя бы на одном глазу. Допускаются стажированные водители при

- остроте зрения с коррекцией не ниже 0,6 на лучшем глазу, не ниже 0,2 - на худшем. Допустимая коррекция при близорукости и дальнозоркости 8,0 D, в том числе контактными линзами, астигматизме - 3,0 D (сумма сферы и цилиндра не должна превышать 8,0 D). Разница в силе линз двух глаз не должна превышать 3,0 D, нормальное поле зрения и отсутствие осложнений в течение полугода после операции.
- 7) Хронические заболевания оболочек глаза, сопровождающиеся значительным нарушением функции зрения, стойкие изменения век, в том числе и их слизистых оболочек, парезы мышц век, препятствующие зрению или ограничивающие движение глазного яблока (после оперативного лечения с положительным результатом допуск осуществляется индивидуально).
 - 8) Хроническое, не поддающееся консервативному лечению воспаление слезного мешка, а также упорное, не поддающееся лечению слезотечение.
 - 9) Паралитическое косоглазие и другие нарушения содружественного движения глаз.
 - 10) Стойкая диплопия вследствие косоглазия любой этиологии.
 - 11) Спонтанный нистагм при отклонении зрачков на 70° от среднего положения.
 - 12) Ограничение поля зрения более чем на 20° в любом из меридианов.
 - 13) Нарушение цветоощущения.
 - 14) Заболевания сетчатки и зрительного нерва (пигментный ретинит, атрофия зрительного нерва, отслойка сетчатки и др.).
 - 15) Глаукома.
 - 16) Отсутствие одной верхней или нижней конечности, кисти или стопы, а также деформация кисти

- или стопы, значительно затрудняющая их движение. В порядке исключения могут допускаться лица с одной ампутированной голенью, если ампутационная культя не менее 1/3 голени и подвижность в коленном суставе ампутированной конечности полностью сохранена.
- 17) Отсутствие пальцев или фаланг, а также неподвижность в межфаланговых суставах:
отсутствие двух фаланг большого пальца на правой или левой руке;
отсутствие или неподвижность двух или более пальцев на правой руке или полное сведение хотя бы одного пальца;
отсутствие или неподвижность трех или более пальцев на левой руке или полное сведение хотя бы одного пальца (при сохранении хватательной функции и силы кисти вопрос о допуске к управлению решается индивидуально).
- 18) Укорочение нижней конечности более чем на 6 см - освидетельствуемые могут быть признаны годными, если конечность не имеет дефектов со стороны костей, мягких тканей и суставов, объем движений сохранен, длина конечности более 75 см (от пяточной кости до середины большого вертела бедра).
- 19) Отсутствие верхней конечности или кисти, отсутствие нижней конечности на любом уровне бедра или голени при нарушении подвижности в коленном суставе.
- 20) Травматические деформации и дефекты костей черепа с наличием выраженной неврологической симптоматики, препятствующей управлению транспортными средствами. При наличии незначительной неврологической симптоматики допуск осуществляется индивидуально с

переосвидетельствованием через один год.

- 21) Полная глухота на одно ухо при восприятии разговорной речи на другое на расстоянии менее 3 м, шепотной речи – на расстоянии 1 м или восприятии разговорной речи на каждое ухо менее 2 м (при полной глухоте, глухонемоте допуск осуществляется индивидуально с переосвидетельствованием не реже чем через 2 года).
- 22) Хроническое одностороннее или двустороннее гнойное воспаление среднего уха, осложненное холестеатомой, грануляциями или полипом (эпитимпанит). Наличие фистульного симптома (после оперативного лечения с хорошим результатом вопрос решается индивидуально).
- 23) Хронический гнойный мастоидит, осложнения вследствие мастоидэктомии (киста, свищ).
- 24) Заболевания любой этиологии, вызывающие нарушения функции вестибулярного анализатора, синдромы головокружения, нистагм (болезнь Меньера, лабиринтиты, вестибулярные кризы любой этиологии и др.).
- 25) Болезни эндокринной системы прогрессирующего течения со стойкими выраженными нарушениями функций других органов и систем (допуск к вождению решается индивидуально при условии ежегодного переосвидетельствования после обследования и лечения у эндокринолога).
- 26) Ишемическая болезнь сердца: стенокардия нестабильная, стенокардия напряжения, ФК III ст., нарушения сердечного ритма высокой градации либо сочетание указанных состояний (допуск к вождению решается индивидуально при условии ежегодного

				<p>переосвидетельствования после обследования и лечения у кардиолога).</p> <p>27) Гипертоническая болезнь III стадии, 3 степени, риск IV (допуск к вождению решается индивидуально при условии ежегодного переосвидетельствования по результатам лечения и рекомендаций кардиолога).</p> <p>28) Болезни бронхолегочной системы с явлениями дыхательной недостаточности или легочно-сердечной недостаточностью 2 - 3 ст. (допуск к вождению решается индивидуально после обследования и лечения у пульмонолога).</p> <p>29) Выпадение матки и влагалища, ретроагинальные и пузырно-влагалищные свищи, разрывы промежности с нарушением целостности сфинктеров прямой кишки, водянка яичка или семенного канатика, грыжи и другие заболевания, вызывающие ограничения и болезненность движений, препятствующих управлению транспортными средствами.</p>
27.2. категории "A1"				<p>1) Острота зрения ниже 0,5 на лучшем глазу и ниже 0,2 - на худшем глазу (с коррекцией); отсутствие зрения на одном глазу при остроте зрения ниже 0,8 (без коррекции) на другом.</p> <p>2) Полная глухота (при глухоте, глухонемоте допуск осуществляется индивидуально с переосвидетельствованием через один год).</p> <p>3) Отсутствие верхней конечности или кисти, отсутствие нижней конечности на любом уровне бедра или голени при нарушении подвижности в коленном суставе.</p> <p>4) Заболевания любой этиологии, вызывающие нарушения функции вестибулярного анализатора,</p>

				<p>синдромы головокружения, нистагм (болезнь Меньера, лабиринтиты, вестибулярные кризы любой этиологии и др.).</p> <p>5) Выпадение матки и влагалища, ретровагинальные и пузырно-влагалищные свищи, разрывы промежности с нарушением целостности сфинктеров прямой кишки, водянка яичка или семенного канатика, грыжи и другие заболевания, вызывающие ограничения и болезненность движений, препятствующих управлению транспортными средствами.</p>
27.3. категории "B"				<p>1) Медицинские противопоказания, изложенные в п. 3 - 25 настоящей графы подпункта 28.1.</p> <p>2) Понижение остроты зрения ниже 0,5 на лучшем глазу и ниже 0,2 - на худшем глазу (с коррекцией).</p> <p>3) Отсутствие зрения на одном глазу при остроте зрения ниже 0,8 (без коррекции) на другом.</p> <p>4) Для водителей такси и водителей транспортных средств оперативных служб (скорая медицинская помощь, противопожарная служба, милиция, аварийно-спасательная служба, военная автомобильная инспекция) - острота зрения с коррекцией ниже 0,8 на одном глазу, ниже 0,4 - на другом. Допустимая коррекция при близорукости и гиперметропии 8,0 D, в том числе контактными линзами, астигматизме - 3,0 D (сумма сферы и цилиндра не должна превышать 8,0 D). Разница в силе линз двух глаз не должна превышать 3,0 D.</p>
27.4. категории "B1"				<p>1) Медицинские противопоказания, изложенные в подпункте 28.1 настоящей графы.</p> <p>2) Состояние после рефракционных операций на роговой оболочке - допускаются к вождению лица</p>

				через 3 месяца после операции при остроте зрения с коррекцией не ниже 0,6 на лучшем глазу, не ниже 0,2 - на худшем.
27.5. категории "BE"				Медицинские противопоказания, изложенные в подпункте 28.4 настоящей графы.
27.6. категории "С"				<ol style="list-style-type: none"> 1) Медицинские противопоказания, изложенные в п. 3 - 25 настоящей графы подпункта 28.1. 2) Острота зрения с коррекцией ниже 0,8 на одном глазу, ниже 0,4 - на другом. Допустимая коррекция при близорукости и гиперметропии 8,0 D, в том числе контактными линзами, астигматизме - 3,0 D (сумма сферы и цилиндра не должна превышать 8,0 D). Разница в силе линз двух глаз не должна превышать 3,0 D. 3) Отсутствие зрения на одном глазу при остроте зрения ниже 0,8 (без коррекции) на другом. Искусственный хрусталик, хотя бы на одном глазу. 4) Восприятие разговорной речи на одно или оба уха на расстоянии менее 3 м, шепотной речи - на расстоянии 1 м (при полной глухоте на одно ухо и восприятии разговорной речи на расстоянии менее 3 м на другое ухо или восприятии разговорной речи не менее 2 м на каждое ухо, вопрос о допуске стажированных водителей решается индивидуально при ежегодном переосвидетельствовании). 5) Отсутствие одной верхней или нижней конечности, кисти или стопы, а также деформация кисти или стопы, значительно затрудняющая их движение, - не допускаются во всех случаях. 6) Отсутствие пальцев или фаланг, а также неподвижность в межфаланговых суставах рук - не допускаются даже при сохранной

				<p>хватательной функции.</p> <p>7) Травматические деформации и дефекты костей черепа с наличием выраженной неврологической симптоматики.</p> <p>8) Ишемическая болезнь сердца: стенокардия нестабильная, стенокардия напряжения, ФК III, нарушения сердечного ритма высокой градации либо сочетание указанных состояний.</p> <p>9) Гипертоническая болезнь II - III ст. При гипертонической болезни I ст. допуск осуществляется индивидуально при условии ежегодного освидетельствования.</p> <p>10) Диабет (все виды и формы).</p> <p>11) Рост ниже 150 см (вопрос решается индивидуально), резкое отставание физического развития.</p> <p>12) Беременность и период лактации</p>
27.7. категории "C1"	1 раз в 2 года			Медицинские противопоказания, изложенные в подпункте 28.6 настоящей графы.
27.8. категории "CE"	1 раз в 2 года			Медицинские противопоказания, изложенные в подпункте 28.6 настоящей графы.
27.9. категории "D"	1 раз в 2 года			<p>1) Медицинские противопоказания, изложенные в подпункте 28.6 настоящей графы.</p> <p>2) При дефектах речи и логоневрозе (заикание) в тяжелых формах - для водителей пассажирского транспорта допуск осуществляется индивидуально.</p>
27.10. категории "D1"	1 раз в 2 года			<p>1) Медицинские противопоказания, изложенные в подпункте 28.6 настоящей графы.</p> <p>2) При дефектах речи и логоневрозе (заикание) в тяжелых формах - для водителей пассажирского транспорта допуск осуществляется индивидуально.</p>
27.11. категории "D1E"	1 раз в 2 года			Медицинские противопоказания, изложенные в подпункте 28.6 настоящей графы.

				графы.
27.12. Трамвай, троллейбус	1 раз в 2 года			1) Медицинские противопоказания, изложенные в подпункте 28.6 настоящей графы. 2) Водители трамвая и троллейбуса с имплантированными искусственными водителями ритма к работе не допускаются.
27.13. Трактора и другие самоходные машины	1 раз в 2 года			Медицинские противопоказания, изложенные в подпункте 28.4 настоящей графы.
27.14. Мини-трактора, мотоблоки, автопогрузчики, электрокары, регулировщики и т.п.	1 раз в 2 года			Медицинские противопоказания, изложенные в подпункте 28.4 настоящей графы.

<1> При проведении предварительных и периодических медицинских осмотров всем обследуемым в обязательном порядке проводятся: клинический анализ крови (гемоглобин, цветной показатель, эритроциты, тромбоциты, лейкоциты, лейкоцитарная формула, СОЭ); клинический анализ мочи (удельный вес, белок, сахар, микроскопия осадка); электрокардиография; цифровая флюорография или рентгенография в 2-х проекциях (прямая и правая боковая) легких; биохимический скрининг: содержание в сыворотке крови глюкозы, холестерина. Все женщины осматриваются акушером-гинекологом с проведением бактериологического (на флору) и цитологического (на атипичные клетки) исследования не реже 1 раза в год; женщины в возрасте старше 40 лет проходят 1 раз в 2 года маммографию или УЗИ молочных желез.

<2> Участие специалистов, объем исследования, помеченных "звездочкой" (*), - проводится по рекомендации врачей-специалистов, участвующих в предварительных и периодических медицинских осмотрах.

<3> Участие врача-терапевта, врача-психиатра и врача-нарколога при прохождении предварительного и периодического медицинского осмотра является обязательным для всех категорий обследуемых.

<4> Дополнительные медицинские противопоказания являются дополнением к общим медицинским противопоказаниям.

<5> Верхолазными считаются все работы, когда основным средством предохранения работников от падения с высоты во все моменты работы и передвижения является страховочная привязь.

ВОПРОС № 3. ПРЕДРЕЙСОВЫЕ МЕДИЦИНСКИЕ ОСМОТРЫ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Методические рекомендации по организации и порядка проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств изложены в письме от 21 августа 2003 г. N 2510/9468-03-32

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

Одним из основополагающих факторов обеспечения безопасности дорожного движения является состояние здоровья водителя. Высокая интенсивность дорожного движения за счет значительного роста количества автотранспортных средств предъявляет к водителям повышенные требования в плане состояния здоровья. Своевременно определить нарушения и отклонения в состоянии здоровья водителей возможно лишь при регулярном прохождении ими медицинских осмотров. Правильная организация проведения предрейсовых медицинских осмотров является одним из ключевых звеньев профилактики дорожно-транспортных происшествий.

Управление автотранспортом в состоянии алкогольного опьянения является одной из основных причин дорожно-транспортных происшествий. Ежегодно около 20% происшествий происходят из-за нарушений правил дорожного движения водителями в состоянии опьянения. Особую тревогу вызывает тот факт, что за последние годы в 3 - 4 раза возросло количество водителей, управляющих автотранспортными средствами в состоянии наркотического опьянения и под действием иных психоактивных веществ. Своевременное выявление у водителей автотранспортных средств физиологических и функциональных отклонений, возникающих при потреблении различных алкогольных и психоактивных веществ, является одной из важнейших задач в обеспечении безопасности дорожного движения.

С этой целью в каждой организации, имеющей автотранспорт, необходимо организовать и в обязательном порядке проводить предрейсовые медицинские осмотры водителей автотранспортных средств. Предрейсовые медицинские осмотры проводятся прошедшими специальное обучение медицинскими работниками (врачами, фельдшерами, медицинскими сестрами).

Основной задачей предрейсовых медицинских осмотров является выявление у водителей признаков различных заболеваний, признаков употребления алкоголя, наркотиков, запрещенных лекарственных препаратов, остаточных явлений алкогольной интоксикации (похмельного синдрома), утомления. В случае выявления указанных признаков водители не допускаются к управлению транспортными средствами.

Медицинские работники также осуществляют контроль за состоянием здоровья водителей, анализируют причины отстранения водителей от работы, ведут учет результатов осмотров, участвуют в служебном расследовании ДТП с целью выявления причин, зависящих от состояния здоровья водителя, совершившего ДТП. Они работают в тесном контакте с руководителем организации и другими специалистами, работа которых связана с обеспечением безопасности движения.

На основе анализа причин отстранения водителей от работы по состоянию здоровья медработники формируют так называемые "группы риска", куда включаются водители, склонные к злоупотреблению алкоголем и психоактивными веществами, а также длительно и часто болеющие (страдающие хроническими заболеваниями) и водители старше 55 лет.

Водители, вошедшие в группы риска, должны подвергаться текущим и послерейсовым медицинским осмотрам и находиться под особым вниманием медицинских работников. Порядок проведения текущих и послерейсовых медицинских осмотров устанавливается руководителями организаций.

В Федеральном законе "О безопасности дорожного движения" (статья 20) установлено, что все юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны организовать проведение предрейсовых медицинских осмотров водителей.

В статье 54 Федерального закона "О наркотических средствах и психотропных веществах" установлено, что наркологическая помощь больным наркоманией оказывается по их просьбе или с их согласия, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Следовательно, для проведения обследования водителя на предмет содержания в организме наркотических веществ необходимо его согласие, которое должно быть оформлено в письменной форме. Согласие на это обследование может быть предусмотрено в трудовом договоре или в отдельном документе.

Организация проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств

Предрейсовый медицинский осмотр производится перед началом рабочей смены водителей. Для их осуществления администрацией организации должно быть выделено специальное оборудованное помещение. Организация предрейсового медицинского осмотра водителей находится под контролем администрации организации и методическим руководством территориального или ведомственного лечебно-профилактического учреждения.

Водители автотранспортных средств должны явиться на предрейсовый медицинский осмотр с путевым листом. Приглашая на осмотр индивидуально каждого водителя, медицинский работник должен обратить внимание на: как обследуемый заходит в кабинет, на его походку, внешний вид и поведение. Осмотр начинается с опроса водителя. При опросе выясняется субъективное самочувствие водителя, настроение, продолжительность сна, наличие или отсутствие жалоб на состояние здоровья. При высказывании водителем каких-либо жалоб медицинский работник обязан при осмотре выявить и подтвердить (или опровергнуть) их объективность.

Медицинские осмотры должны проводиться при достаточном освещении. Медицинский работник обязан внимательно ознакомиться с состоянием кожных покровов водителя, обращая внимание на наличие расчесов, ссадин, следов от инъекций на тыльной части кистей и кубитальных ямок, бледность или покраснение кожи. Определяется состояние слизистых глаз и склер (гиперемия, желтушность). Особую значимость при осмотре приобретает состояние зрачков (сужены или расширены) и их реакция на свет (живая, вялая или отсутствует). Температура тела измеряется при наличии объективных показателей. При осмотре в обязательном порядке измеряется артериальное давление и частота сердечных сокращений.

Основаниями для отстранения от работы водителей автотранспортных средств являются следующие отклонения в состоянии здоровья:

- наличие симптомов острого заболевания или обострения хронического заболевания (повышение температуры тела свыше 37 град. С, жалобы на плохое самочувствие, общую слабость, головную боль и зубную боль, острые заболевания глаз, боли в области уха, грудной или брюшной полости и т.п.);

- повышение или урежение частоты сердечных сокращений и изменения артериального давления выше или ниже уровней, характерных для осматриваемого водителя;

- нахождение под действием спиртных напитков или других средств (наркотических и психотропных препаратов или токсикантов), нарушающих функциональное состояние. В этом случае медицинский работник, проводящий предрейсовый медицинский осмотр, обязан провести контроль трезвости водителя.

Результаты проведенного предрейсового медицинского осмотра в обязательном порядке заносятся в журнал. Журнал должен быть пронумерован, прошнурован, скреплен печатью организации или учреждения здравоохранения. В журнале записываются фамилия, имя,

отчество, возраст, место работы водителя, дата и время проведения осмотра, заключение, принятые меры, фамилия и инициалы медицинского работника. Рекомендуемая форма журнала приведена в приложении 1.

При отсутствии жалоб, объективных признаков заболеваний, нарушений функционального состояния организма, признаков употребления спиртных напитков, наркотических и других психоактивных веществ, нарушений режима труда и отдыха водитель допускается к работе. В этом случае медицинский работник ставит штамп в путевом листе. В штампе должны быть указаны дата и точное время прохождения медицинского осмотра, фамилия, инициалы и подпись медицинского работника, проводившего обследование.

Отстраненные от работы по состоянию здоровья водители направляются в дневное время к дежурному врачу поликлиники. В том случае, если отстранение водителя от работы связано с временной утратой трудоспособности и произошло в вечернее или ночное время, когда в поликлинике нет приема, медицинский работник, оказав первую помощь, предлагает работнику явиться на следующий день в поликлинику, а в случае надобности - вызвать врача на дом. При этом он выдает водителю справку за своей подписью. В справке указывается час освобождения от работы, приводятся краткие данные о характере заболевания или травмы, о температуре тела и т.д. Справка составляется в произвольной форме.

Врач поликлиники, признав отстраненного от работы водителя временно нетрудоспособным, выдает ему больничный лист в установленном порядке. Если же врач признает его трудоспособным, то выдает справку об отсутствии противопоказаний для допуска к работе. Допуск к работе лиц, страдающих гипертонической болезнью или явной гипотонией, осуществляется строго индивидуально по рекомендациям лечащего врача. Эти рекомендации заносятся в карту состояния здоровья водителя. Карта заполняется медицинским работником на водителей, имеющих хронические заболевания.

Медицинский работник один раз в год, а также при первичном выявлении больных составляет списки лиц, состоящих на диспансерном учете, с указанием диагноза и кратких рекомендаций по допуску к работе. Медицинский работник ежемесячно подводит итоги предрейсовых медицинских осмотров с анализом причин отстранения от работы водителей и результаты доводит до сведения руководителя организации (рекомендуемая форма - в приложении 6).

Руководители организаций ежемесячно проверяют результаты предрейсовых медицинских осмотров, обращая особое внимание на случаи отстранения от работы водителей, употребляющих алкоголь и наркотики.

Медицинский работник несет дисциплинарную, а в случаях, предусмотренных законодательством, и другую ответственность за качество проведенного предрейсового медицинского осмотра и выдачу заключения о допуске водителей к управлению транспортным средством.

Организация и порядок контроля трезвости водителей автотранспортных средств при проведении предрейсовых медицинских осмотров

Контроль трезвости водителя автотранспортных средств проводится при выявлении во время предрейсового медицинского осмотра признаков употребления водителем алкоголя, наркотических средств и других психоактивных веществ.

Если во время проведения предрейсового медицинского осмотра (при отсутствии воспалительных заболеваний, а также данных о предыдущем повышении или понижении артериального давления) у водителя выявляются отклонения в работе сердечно-сосудистой системы (артериальное давление и иные), характерные изменения окраски кожных покровов, слизистых глаз, склер, узкие или широкие зрачки (неадекватные освещению), слабая или отсутствующая реакция зрачков на свет, а также отклонения в поведении, нарушение походки и речи, тремор пальцев рук, век, запах алкоголя изо рта, то медицинский работник обязан провести

такому водителю контроль трезвости.

При проведении контроля трезвости для определения состояния здоровья осматриваемый водитель в обязательном порядке должен быть подвергнут клиническому обследованию и должна быть проведена лабораторная диагностика биологических сред водителя (выдыхаемый воздух и моча). Забор крови категорически запрещен.

Наличие или отсутствие факта употребления различных психоактивных веществ и состояние опьянения определяются по комплексу поведенческих, вегетативно-сосудистых, соматических, двигательных и неврологических расстройств в сочетании с обнаружением в биологических средах этанола, наркотического средства или токсиканта.

Медицинский работник, проводящий контроль трезвости, в обязательном порядке составляет протокол контроля трезвости установленной формы (приложение № 2) в двух экземплярах, четко и конкретно заполняя каждый пункт документа. Один экземпляр протокола оставляется у медработника. Второй экземпляр протокола выдается руководителю организации.

В протоколе медицинский работник подробно описывает особенности поведения водителя, его реакцию на проводимое обследование, предъявляемые жалобы. Важное диагностическое значение имеют состояние вегетососудистой сферы: окраска кожных покровов и видимых слизистых; частота сердечных сокращений и дыхательных движений; артериальное давление. Прием различных психоактивных веществ, как правило, вызывает нарушение со стороны опорно-двигательного аппарата. Нарушаются походка, ориентировка в пространстве (пальценосовая проба), координация (проба Ромберга), зрачки сужены или расширены и слабо реагируют на свет или фотореакция вовсе отсутствует. Часто наблюдается тремор пальцев рук и век. Немаловажное значение имеет наличие или отсутствие запаха алкоголя, перегара изо рта. Отсутствие такого запаха при наличии явных клинических отклонений в состоянии испытуемого указывает на употребление наркотических средств или токсикантов. В этом случае следует более внимательно осмотреть кожные покровы в кубитальных ямках, тыльной части кистей, стоп, внутреннюю область бедер.

Поведение обследуемого в состоянии опьянения может иметь и другие проявления. Нередки суетливость, подозрительность, реакции рассеяния. Довольно часто со стороны обследуемого водителя обнаруживается тенденция к диссимилиации. Обычно это проявляется в отказе или неправильной даче биосред для анализа на алкоголь (неправильное продувание выдыхаемого воздуха, попытки подменить анализы и т.д.). Отмечаются также случаи "непонимания" инструкций, невыполнения отдельных функциональных проб, попытки затруднить освидетельствование, уйти от контакта с медработником. Регистрация указанных феноменов имеет существенное диагностическое значение, поскольку косвенно свидетельствует о возможности предшествующего потребления алкоголя, наркотиков и других психотропных средств.

При оценке психического состояния необходимо обращать внимание на преобладающий фон настроения осматриваемого водителя, указывать, если это имеется, на значительную выраженность эмоциональных реакций (эйфоричность, апатия, напряженность, тревога, раздражительность, неустойчивость настроения). Важно также описывать особенности протекания интеллектуальной деятельности, указывать в соответствующих случаях на затруднения при концентрации внимания, рассеянность, повышенную отвлекаемость, излишнюю обстоятельность. Полезно предъявлять интеллектуальные задачи (например, вычитать по семь из ста, запоминание ряда чисел, ассоциативный тест, называние предметов на какую-либо букву и т.д.). Важную информацию дают также наблюдения за характером речи обследуемого, выговариванием отдельных звуков, словосочетаний, эмоциональными модуляциями голоса. В состоянии опьянения часто выявляются "смазанность" произношения, иногда речь приобретает скандированный оттенок, появляется монотонность. Указанные особенности обычно обнаруживаются при произнесении скороговорок, чтении вслух, счете.

Весьма характерным признаком воздействия алкоголя является нарушение походки. Этот показатель, как свидетельствует опыт, является высокочувствительным и довольно надежным. Неустойчивая походка, разбрасывание ног при ходьбе постоянно встречается у лиц с выраженным состоянием опьянения. Следует подчеркнуть, что аналогичные расстройства, хотя и в меньшей степени, обнаруживаются также и при легкой алкогольной интоксикации. Для их выявления в этом случае следует прибегать к весьма надежной и простой функциональной пробе: ходьбе с быстрыми поворотами.

При проведении пробы "ходьба с быстрыми поворотами" обследуемому лицу предлагают сделать 5 - 6 шагов в одном направлении, быстро развернуться вокруг своей оси и сделать столько же шагов в обратном направлении. Установить тонкие нарушения координации при легком алкогольном опьянении можно также при задании поднять мелкий предмет с пола, при закрытых глазах коснуться пальцем кончика носа, свести при закрытых глазах кончики указательных пальцев.

Специальные исследования показали, что в совокупности с другими признаками интоксикации диагностической ценностью при легкой степени опьянения является такой симптом, как покраснение склер глаз. Характерно также увеличение частоты сокращений сердца свыше 100 в минуту. Известно, что во многих случаях при проведении освидетельствования у обследуемых лиц отмечается гиперемия кожных покровов, изменения артериального давления, частоты дыхания и температуры тела. Однако перечисленные симптомы в большой степени подвержены колебаниям и могут отражать неспецифическую реакцию обследуемого лица. Регистрация комплекса негативных проявлений в полном объеме, тем не менее, имеет немаловажное значение, поскольку на основании правильно выявленных расстройств можно сделать заключение о стойком изменении функциональной активности организма болезненной или интоксикационной природы.

После завершения клинического обследования и выявления при этом признаков употребления алкоголя или других психоактивных веществ медицинский работник проводит исследование биологических сред на наличие в них различных групп психоактивных веществ. Для этого могут быть использованы разрешенные Минздравом России газовые анализаторы выдыхаемого воздуха (качественные и количественные алкометры) и различные варианты экспресс-тестов мочи. Некоторые из них описаны в методической рекомендации.

Полученные данные клинического обследования и результаты лабораторных исследований биологических сред должны быть объективно оценены и служат основанием для вынесения одного из нижеперечисленных заключений:

- установлен факт потребления алкоголя (единичные клинические отклонения, запах алкоголя или перегара изо рта, положительный результат при качественном или количественном (до 0,09 промилле) исследовании выдыхаемого воздуха алкометром или экспресс-тестом мочи);
- алкогольное опьянение (полный комплекс клинических изменений и лабораторное подтверждение);
- состояние одурманивания (явные клинические отклонения в состоянии обследуемого водителя при сомнительности или отсутствии лабораторного подтверждения);
- наркотическое опьянение (наличие клинических признаков опьянения и обнаружение в биологической среде наркотического вещества);
- трезв, признаков употребления психоактивных веществ не выявлено.

Каждый случай контроля трезвости должен быть зарегистрирован в специальном пронумерованном, прошнурованном журнале, скрепленном печатью организации или учреждения здравоохранения. В журнале записываются фамилия, имя, отчество, возраст, место работы и должность, причина направления на обследование, кем направлен, дата и время проведения контроля трезвости, заключение, принятые меры, фамилия и инициалы медицинского работника.

При неясной или неполной клинической картине опьянения, сомнительных результатах лабораторного исследования, противоречивости данных клинического и лабораторного обследования, а также несогласии испытуемого с заключением проведенного контроля трезвости медицинский работник обязан подготовить руководителю организации представление для направления его в территориальное лечебно-профилактическое учреждение для проведения врачебного медицинского освидетельствования и установления факта употребления алкоголя или других психоактивных веществ с приложением протокола контроля трезвости.

Лица, подлежащие врачебному освидетельствованию в медицинских учреждениях, должны быть доставлены к месту его проведения как можно быстрее, но не позднее 2-х часов с момента выявления состояния опьянения. Для направления на врачебное освидетельствование составляется документ по установленной форме (приложение № 3).

При наличии резко выраженных признаков опьянения, а также отказа обследуемого лица от освидетельствования, аппаратного либо тестового исследования администрацией организации составляется акт о появлении работника на рабочем месте в нетрезвом состоянии.

Способы обнаружения психоактивных веществ в биологических средах
у водителей автотранспортных средств при проведении предрейсовых медицинских осмотров

Внешние признаки, проявляющиеся у человека, употребляющего наркотические и психотропные вещества, не всегда являются абсолютными показателями. Они могут свидетельствовать о совершенно иных расстройствах. Для прямой диагностики употребления наркотических средств, психотропных или токсических веществ применяют лабораторные исследования. Использование для этих целей диагностических тест-систем принципиально меняет систему лабораторных исследований, значительно расширяет возможности в области профилактики заболеваний, позволяет проводить экспресс-исследования в полевых условиях, а также скрининговые исследования в случаях неблагоприятной эпидемиологической обстановки.

Тест-системы основаны на методе иммунохроматографического анализа и позволяют в полевых условиях, в отсутствие возможности лабораторной диагностики, в течение нескольких минут опровергнуть или подтвердить даже однократный прием наркотических средств или психотропных веществ.

Высокая чувствительность тестов делает возможным определение биологических веществ и маркеров различных заболеваний в ничтожно малых концентрациях. Надежность тестов многократно подтверждена испытаниями, проводившимися в ведущих научно-исследовательских институтах. Достоверность тестов, при соблюдении инструкций, достигает 100%.

С помощью тестов определяется почти вся гамма наркотических средств и психотропных веществ, употребляемых в настоящее время в России.

В настоящее время Минздравом России разрешены следующие иммунохроматографические экспресс-тесты (полоски, наборы полосок, плашка) для выявления содержания наркотических веществ в моче у лиц, употребляющих наркотические вещества.

Тесты КвикСкрин (QuickScreen™) для выявления следующих наркотиков в моче (регистрационное удостоверение МЗ N 2001/116 от 22.02.2001):

1. Амфетамин;
 2. Каннабиноиды (марихуана);
 3. Опиаты;
 4. Метамфетамин;
 5. Кокаин;
 6. Бензодиазепины;
 7. Барбитураты;
 8. Фенциклидин;
-

9. Метадон.

Для одновременного выявления в моче:

1. Опиатов, каннабиноидов (марихуаны) - ОПІ-ТНС мультитест;
2. Опиатов, каннабиноидов (марихуаны), амфетамина - ОПІ-ТНС-АМР мультитест;
3. Опиатов, каннабиноидов (марихуаны), амфетамина, кокаина, бензодиазепинов - ОПІ-ТНС-АМР-СОС-ВЗD мультитест.

Институтом Биохимии им. А.Н. Баха Российской академии наук разработаны и производятся отечественные экспресс-тесты для определения следующих типов наркотических веществ в моче: опиатов (ИНБИ-опиаты) и марихуаны (ИНБИ-марихуана).

Экспресс-тесты прошли клинические испытания в клинике психиатрии Военно-медицинской академии и 6-м Центральном военном клиническом госпитале Министерства обороны Российской Федерации и рекомендованы для практического применения.

Принцип метода: Исследуемая моча за счет капиллярных сил мигрирует вдоль тест-полоски. Проходя через абсорбирующее устройство, при наличии в пробе искомого вещества или его метаболитов, происходит реакция со специфическими моноклональными антителами, мечеными коллоидным золотом, сопровождающаяся образованием комплекса антиген-антитело. В свою очередь этот комплекс вступает в реакцию конкурентного связывания с антигеном, иммобилизованным в тест-зоне стрип-полоски. При этом розовая полоска, соответствующая образованию комплекса, не выявляется, если концентрация наркотика в образце превышает пороговый уровень. При отсутствии наркотического вещества или в случае, если его концентрация меньше порогового уровня, антиген, находящийся в тест-зоне полоски, вступает в реакцию с мигрирующими специфическими моноклональными антителами, в результате чего проявляется розовая полоска в этой области. Не прореагировавшие компоненты теста связываются в контрольной зоне тест-полоски с т.н. антивидовыми антителами, образуя розовую полоску. Появление розовой полоски в контрольной зоне указывает на правильность проведения процедуры тестирования и диагностическую активность его компонентов. При отсутствии контрольной полосы тестирование следует повторить. Отрицательный результат тестирования приводит к появлению двух полос (в тест-зоне и контрольной зоне), т.е. указывает на отсутствие наркотических (искомых) веществ в исследуемом образце мочи или свидетельствует о том, что их концентрация ниже порогового уровня. Положительный результат тестирования приводит к появлению только одной розовой полосы в контрольной зоне, что свидетельствует о наличии наркотического (искомого) вещества. Тест-полоски не предназначены для определения количественного уровня наркотических веществ в моче или определения тяжести наркотического опьянения.

Порядок исследования: Забор мочи объемом 30 - 50 мл производят в сухой флакон. Анализ проводят сразу же после забора мочи. С этой целью стрип-полоска или мультитест погружаются вертикально в мочу не выше обозначенной отметки. Результат считывается не ранее чем через 10 минут и не позднее чем через 15 минут после начала анализа.

Результаты тестирования оформляются протоколом (их следует рассматривать как предварительные).

Для организации работы по проведению предрейсового осмотра водителей автотранспортных средств к методическим рекомендациям прилагается Типовое положение об организации предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств (приложение № 5).

ПРОТОКОЛ
КОНТРОЛЯ ТРЕЗВОСТИ ВОДИТЕЛЯ
АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

1. Фамилия, имя и отчество _____
 где и кем работает _____
 кем и когда (точное время) направлен на обследование _____

2. Особенности поведения обследуемого: возбужден, раздражен, агрессивен, эйфоричен, болтлив, замкнут, сонлив и т.п. _____

3. Жалобы _____

4. Кожный покров:
 а) окраска _____
 б) наличие повреждений, расчесов, следов от инъекций, "дорожек" по ходу поверхности вен _____

5. Состояние слизистых глаз и склер _____

6. Зрачки: расширены, сужены, как реагируют на свет _____

7. Частота дыхательных движений _____
 пульс _____ артериальное давление _____

8. Особенности походки (шаткая, разбрасывание ног при ходьбе) _____

Точность движения (пальценосовая проба) _____

Дрожание пальцев рук, век _____

9. Наличие запаха алкоголя или другого вещества изо рта _____

10. Данные лабораторного исследования:
 а) на алкоголь:
 - выдыхаемый воздух (алкометр) _____
 - экспресс-тест мочи _____
 б) на наркотические средства:
 - экспресс-тесты мочи _____

11. Заключение _____

Подпись медицинского работника _____

ФОРМА
ДЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ ВОДИТЕЛЯ В МЕДИЦИНСКОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
НА УСТАНОВЛЕНИЕ ФАКТА УПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ
ИЛИ НАРКОТИЧЕСКИХ ВЕЩЕСТВ

1. Фамилия, имя и отчество лица, направляемого на освидетельствование _____

2. Место работы, должность _____

3. Причина направления на освидетельствование _____

4. Дата и время выдачи направления _____

5. Должность лица, выдавшего направление _____

Приложение: протокол контроля трезвости N ____

Подпись должностного лица, выдавшего направление _____

М.П.

Приложение № 4

ПРОТОКОЛ
ТЕСТИРОВАНИЯ ИММУНОХРОМАТОГРАФИЧЕСКИМ
ЭКСПРЕСС-ТЕСТОМ СОДЕРЖАНИЯ НАРКОТИЧЕСКИХ
ВЕЩЕСТВ В МОЧЕ
"__" _____ 200__ г.

1. Фамилия, имя, отчество _____
Год рождения _____
Наименование организации _____
Дата и время тестирования _____
Кто проводил тестирование _____
2. Сведения об экспресс-тесте:
а) фирма-изготовитель и продавец: _____
б) срок годности экспресс-теста до _____
в) серия и номер экспресс-теста _____
3. Причина тестирования: подозрение на наркотическое опьянение, наличие свежих следов инъекций и др. (указать причину)
-
4. Результат тестирования на наличие наркотического вещества в моче:
положительный (ненужное зачеркнуть) отрицательный
- Результат подтверждаю:
Медицинский работник _____
5. Запись тестируемого об ознакомлении с результатами тестирования:
-
- (исследование моей мочи произведено в моем присутствии, с результатами ознакомлен)
- (дата) (время) (подпись обследуемого)

Приложение № 5

**ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДРЕЙСОВЫХ МЕДИЦИНСКИХ
ОСМОТРОВ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

1. Общие положения

1.1. Федеральным законом "О безопасности дорожного движения" предусмотрено проведение обязательных предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств.

1.2. Предрейсовые медицинские осмотры водителей автотранспортных средств проводятся медицинским работником организаций, а также медицинскими работниками учреждений здравоохранения на основании заключаемых договоров между организациями и учреждениями здравоохранения.

1.3. Целью предрейсовых медицинских осмотров водителей является выявление лиц, которые по медицинским показаниям не могут быть допущены к управлению автомобилем как с позиции обеспечения безопасности дорожного движения, так и охраны здоровья водителя и пассажиров.

1.4. Предрейсовые медицинские осмотры проводятся только медицинским персоналом, имеющим соответствующий сертификат, а медицинское учреждение - лицензию.

1.5. Предрейсовые медицинские осмотры водителей проводятся в организациях всех форм собственности, имеющих автомобильный транспорт.

1.6. Предрейсовые медицинские осмотры проводятся медицинским работником как на базе организации, так и в условиях медицинского учреждения.

2. Организация проведения предрейсовых медицинских осмотров

2.1. При предрейсовом медицинском осмотре проводится:

- сбор анамнеза;
- определение артериального давления и пульса;
- определение наличия алкоголя и других психотропных веществ в выдыхаемом воздухе или биологических субстратах одним из официально признанных методов;
- при наличии показаний - любые другие разрешенные медицинские исследования, необходимые для решения вопроса о допуске к работе.

2.2. Для водителей, больных гипертонической болезнью, определяется индивидуальная норма артериального давления по результатам замеров не менее чем десяти предрейсовых медицинских осмотров.

2.3. При решении вопроса о возможности допуска водителя к управлению автомобилем медицинский работник, проводящий предрейсовый медицинский осмотр, учитывает принадлежность водителя к одной из групп риска, возраст, стаж работы в профессии, условия работы и характер производственных факторов.

2.4. Водители не допускаются к управлению автомобилем в следующих случаях:

- при выявлении признаков временной нетрудоспособности;
- при положительной пробе на алкоголь, на другие психотропные вещества и наркотики в выдыхаемом воздухе или биологических субстратах;
- при выявлении признаков воздействия наркотических веществ;
- при выявлении признаков воздействия лекарственных или иных веществ, отрицательно влияющих на работоспособность водителя.

2.5. При допуске к рейсу на путевых листах ставится штамп "прошел предрейсовый медицинский осмотр" и подпись медицинского работника, проводившего осмотр.

2.6. По результатам предрейсового медицинского осмотра ведется полицейской учет отстраненных от работы водителей, для чего используются бланки карт амбулаторного больного (форма 25). В карту заносятся результаты освидетельствования (анамнез, объективные данные осмотра, причина отстранения).

3. Руководители лечебно-профилактических учреждений, осуществляющих проведение предрейсовых медицинских осмотров, обязаны:

3.1. Обеспечить методическое руководство и контроль за деятельностью медицинских работников, осуществляющих предрейсовые медицинские осмотры.

3.2. Утвердить по согласованию с руководителем организации режим работы медицинского работника.

3.3. Организовать повышение квалификации специалистов по вопросам организации проведения предрейсовых медицинских осмотров.

3.4. Обеспечить бланками учетно-отчетной документации.

3.5. Представлять в установленном порядке отчеты по результатам проводимых предрейсовых медицинских осмотров.

4. Для проведения предрейсовых медицинских осмотров и медицинских освидетельствований необходимо иметь помещение, состоящее не менее чем из двух комнат: комнаты для проведения осмотров и комнаты для отбора биологических сред. Помещение должно быть оснащено следующими медицинскими приборами, оборудованием и мебелью (минимальное):

- кушетка медицинская;
 - письменный стол, стулья, настольная лампа, шкаф для одежды, вешалка для верхней одежды, напольный коврик, сейф;
-

-
- прибор для определения артериального давления - 2 шт., термометр - 3 шт., стетофонендоскоп - 2 шт.;
 - прибор для определения паров спирта в выдыхаемом воздухе - 2 шт.;
 - алкометр, экспресс-тесты на алкоголь и наркотики. Постоянный запас в количестве: алкометры - 2 шт., экспресс-тесты на наркотики - 10 шт.;
 - столик для медицинского оборудования - 1 шт.;
 - шпатели медицинские - 10 шт.;
 - сумка с набором медикаментов для оказания неотложной медицинской помощи - 1 шт.;
 - оборудованная комната для отбора биологических сред.
4. Помещение должно быть оборудовано средствами связи.
-

ФОРМА
ДЛЯ АНАЛИЗА РЕЗУЛЬТАТОВ ПРЕДРЕЙСОВЫХ МЕДОСМОТРОВ

	Январь	Февраль	Март	I кв.	Апрель
<p>1. Количество водителей за отчетный период занаряжено на работу</p> <p>2. Охват водителей:</p> <p>а) предрейсовыми осмотрами</p> <p>б) послерейсовыми осмотрами</p> <p>в) межрейсовыми осмотрами</p> <p>3. Количество отстраненных от работы на линии:</p> <p>всего:</p> <p>в т.ч.:</p> <p>а) по причине недостаточного отдыха перед работой:</p> <p>впервые</p> <p>повторно</p> <p>более двух раз</p> <p>б) повышение артериального давления:</p> <p>впервые</p> <p>повторно</p> <p>более 2-х раз</p> <p>в) с наличием алкоголя в выдыхаемом воздухе:</p> <p>впервые</p> <p>повторно</p> <p>более 2-х раз</p> <p>г) прочие заболевания</p> <p>4. Из отстраненных по состоянию здоровья от рейса водителей:</p> <p>а) получили листки временной нетрудоспособности</p> <p>б) направлено на медицинскую водительскую комиссию на досрочное переосвидетельствование</p> <p>в) взято на диспансерный учет в лечебно-профилактическом учреждении в установленном порядке</p> <p>г) направлено на лечение к наркологу</p> <p>д) переведено на работу, не связанную с вождением автомобиля</p> <p>5. Приняты административные меры к водителям, отстраненным от работы из-за обнаружения алкоголя в выдыхаемом воздухе</p>					

МИНИСТЕРСТВО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

от 15 декабря 2014 г. N 835н

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ПРОВЕДЕНИЯ ПРЕДСМЕННЫХ, ПРЕДРЕЙСОВЫХ И ПОСЛЕСМЕННЫХ, ПОСЛЕРЕЙСОВЫХ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ

В соответствии с частью 7 статьи 46 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. N 323-ФЗ "Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 48, ст. 6724; 2013, N 48, ст. 6165) и пунктом 5.2.54 Положения о Министерстве здравоохранения Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 июня 2012 г. N 608 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, N 26, ст. 3526), приказываю:

Утвердить Порядок проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров согласно приложению.

Министр

В.И. СКВОРЦОВА

Приложение

к приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации

от 15 декабря 2014 г. N 835н

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ПРЕДСМЕННЫХ, ПРЕДРЕЙСОВЫХ И ПОСЛЕСМЕННЫХ, ПОСЛЕРЕЙСОВЫХ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ

1. Настоящий Порядок определяет правила проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров.

2. Предсменные, предрейсовые и послесменные, послерейсовые медицинские осмотры проводятся в отношении отдельных категорий работников в случаях, установленных Трудовым кодексом Российской Федерации, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации <1>.

<1> Статья 213 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 49, ст. 7031; 2013, N 48, ст. 6165; N 52, ст. 6986) (далее - ТК РФ), статья 23 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 50, ст. 4873; 2013, N 52, ст. 7002) (далее - Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ).

3. Требование о прохождении обязательных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров распространяется на индивидуальных предпринимателей в случае самостоятельного управления ими транспортными средствами.

4. Предсменные, предрейсовые медицинские осмотры проводятся перед началом рабочего дня (смены, рейса) в целях выявления признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения.

5. Послесменные, послерейсовые медицинские осмотры проводятся по окончании рабочего дня (смены, рейса) в целях выявления признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов рабочей среды и трудового процесса на состояние здоровья работников, острого профессионального заболевания или отравления, признаков алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

6. Обязательные предрейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства, за исключением водителей, управляющих транспортными средствами, выезжающими по вызову экстренных оперативных служб.

Обязательные послерейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства, если такая работа связана с перевозками пассажиров или опасных грузов.

7. Проведение предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров осуществляется за счет средств работодателя.

8. Предсменные, предрейсовые и послесменные, послерейсовые медицинские осмотры проводятся медицинскими работниками, имеющими высшее и (или) среднее профессиональное образование, медицинской организацией или иной организацией, осуществляющей медицинскую деятельность (в том числе медицинским работником, состоящим в штате работодателя) (далее - медицинская организация) при наличии лицензии на осуществление медицинской деятельности, предусматривающей выполнение работ (услуг) по медицинским осмотрам (предрейсовым, послерейсовым), медицинским осмотрам (предсменным, послесменным).

9. Организация проведения обязательных предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров возлагается на работодателя.

10. Предсменные, предрейсовые и послесменные, послерейсовые медицинские осмотры проводятся в следующем объеме:

1) сбор жалоб, визуальный осмотр, осмотр видимых слизистых и кожных покровов, общая термометрия, **измерение артериального давления на периферических артериях, исследование пульса;**

2) выявление признаков опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), остаточных явлений опьянений, включая проведение лабораторных и инструментальных исследований:

количественного определения алкоголя в выдыхаемом воздухе;

определения наличия психоактивных веществ в моче при наличии признаков опьянения и отрицательных результатах исследования выдыхаемого воздуха на алкоголь.

При наличии признаков опьянения и отрицательных результатах исследования выдыхаемого воздуха на алкоголь проводится отбор мочи в соответствии с приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 27 января 2006 г. N 40 "Об организации проведения химико-токсикологических исследований при аналитической диагностике наличия в организме человека алкоголя, наркотических средств, психотропных и других токсических веществ" (зарегистрирован Министерством юстиции

Российской Федерации 26 февраля 2006 г., регистрационный N 7544) для определения в ней наличия психоактивных веществ.

11. В случае регистрации у работника отклонения величины артериального давления или частоты пульса проводится повторное исследование (не более двух раз с интервалом не менее 20 минут).

12. По результатам прохождения предсменного, предрейсового и послесменного, послерейсового медицинского осмотра медицинским работником выносится заключение о:

1) наличии признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения (с указанием этих признаков);

2) отсутствию признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения.

13. В случае проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров медицинским работником, имеющим среднее профессиональное образование, при выявлении по результатам исследований, указанных в пункте 10 настоящего Порядка, нарушений в состоянии здоровья работника для вынесения заключений, указанных в подпунктах 1 пункта 12 настоящего Порядка, а также решения вопроса о наличии у работника признаков временной нетрудоспособности и нуждаемости в оказании медицинской помощи работник направляется в медицинскую организацию или иную организацию, осуществляющую медицинскую деятельность, в которой работнику оказывается первичная медико-санитарная помощь.

14. Результаты проведенных предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров вносятся в Журнал регистрации предрейсовых, предсменных медицинских осмотров и Журнал регистрации послерейсовых, послесменных медицинских осмотров соответственно (далее - Журналы), в которых указывается следующая информация о работнике:

- 1) дата и время проведения медицинского осмотра;
- 2) фамилия, имя, отчество работника;
- 3) пол работника;
- 4) дата рождения работника;
- 5) результаты исследований, указанных в пункте 10 настоящего Порядка;
- 6) заключение о результатах медицинских осмотров в соответствии с пунктами 12 настоящего Порядка;
- 7) подпись медицинского работника с расшифровкой подписи;
- 8) подпись работника.

15. Журналы ведутся на бумажном носителе, страницы которого должны быть прошнурованы, пронумерованы, скреплены печатью организации, и (или) на электронном носителе с учетом требований законодательства о персональных данных и обязательной возможностью распечатки страницы. В случае ведения Журналов в электронном виде внесенные в них сведения заверяются усиленной квалифицированной электронной подписью.

16. По результатам прохождения предрейсового медицинского осмотра при вынесении заключения, указанного в подпункте 1 пункта 12 настоящего Порядка, на путевых листах ставится штамп "прошел предрейсовый медицинский осмотр, к исполнению трудовых обязанностей допущен" и подпись медицинского работника, проводившего медицинский осмотр.

17. По результатам прохождения послерейсового медицинского осмотра при вынесении заключения, указанного в подпункте 1 пункта 12 настоящего Порядка, на путевых листах ставится штамп "прошел послерейсовый медицинский осмотр" и подпись медицинского работника, проводившего медицинский осмотр.

18. О результатах проведенных предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров медицинский работник сообщает работодателю (уполномоченному представителю работодателя).

19. В случае выявления медицинским работником по результатам прохождения предрейсового, предсменного и послерейсового, послесменного медицинского осмотра признаков, состояний и заболеваний, указанных в подпункте 1 пункта 12 настоящего Порядка, работнику выдается справка для предъявления в соответствующую медицинскую организацию.

В справке указывается порядковый номер, дата (число, месяц, год) и время (часы, минуты) проведения предрейсового, предсменного или послерейсового, послесменного медицинского осмотра, цель направления, предварительный диагноз, объем оказанной медицинской помощи, подпись медицинского работника, выдавшего справку, с расшифровкой подписи.

Медицинская организация обеспечивает учет всех выданных справок.

ЗАНЯТИЕ № 3.4. РЕЖИМ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общие требования к режиму рабочему времени и времени отдыха водителей автотранспортных средств (АТС) установлены разделом IV Рабочее время и разделом V Время отдыха Трудового кодекса РФ.

Эксплуатация АТС, как средства повышенной опасности, имеет свои особенности. В этой связи приказом Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15 утверждено Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей.

Вопрос:

На какие категории водителей не распространяется требование Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15?

Настоящее Положение устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей (за исключением водителей, занятых на международных перевозках, а также работающих в составе вахтовых бригад при вахтовом методе организации работ), работающих по трудовому договору на автомобилях, принадлежащих зарегистрированным на территории Российской Федерации организациям независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, ведомственной принадлежности, индивидуальным предпринимателям и иным лицам, осуществляющим перевозочную деятельность на территории Российской Федерации (далее - водители).

Все вопросы рабочего времени и времени отдыха, не предусмотренные Положением, регулируются законодательством Российской Федерации о труде.

В случаях, предусмотренных Положением, работодатель устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей с учетом мнения представительного органа работников, а в случаях, предусмотренных коллективным договором, соглашениями, - по согласованию с представительным органом работников.

п. 2. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей

Вопрос:

Вставьте требуемое слово в предложение: Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, предусмотренные Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, являются ... при составлении графиков работы (сменности) водителей.

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, предусмотренные Положением, являются **обязательными** при составлении графиков работы (сменности) водителей. Расписания и графики движения автомобилей во всех видах сообщений должны разрабатываться с учетом норм Положения.

п. 3. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

На какой период времени работодатель должен составлять графики работы (сменности) на линии для водителей?

Вопрос:

Каким образом в графике работы (сменности) на линии должен вестись учет рабочего времени водителей?

Вопрос:

Когда до водителей должен быть доведен график работы (сменности) на линии?

Вопрос:

Что должно отражаться в графике работы (сменности) на линии?

Графики работы (сменности) на линии составляются работодателем для всех водителей ежемесячно на каждый день (смену) с ежедневным или суммированным учетом рабочего времени и доводятся до сведения водителей не позднее чем за один месяц до введения их в действие.

Графиками работы (сменности) устанавливается время начала, окончания и продолжительность ежедневной работы (смены), время перерывов для отдыха и питания, время ежедневного (междусменного) и еженедельного отдыха.

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

п. 4. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

В каком случае работодатель обязан установить водителю задание по времени на движение и стоянку автомобиля?

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

п. 5. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Какова нормальная продолжительность рабочего времени водителей?

Вопрос: Какова максимальная нормальная продолжительность ежедневной работы (смены) водителей, работающих по календарю пятидневной рабочей недели с двумя выходными днями?

Вопрос: Какова максимальная нормальная продолжительность ежедневной работы (смены) водителей, работающих по календарю шестидневной рабочей недели с одним выходным днем?

Нормальная продолжительность рабочего времени водителей **не может превышать 40 часов в неделю.**

Для водителей, работающих по календарю пятидневной рабочей недели с двумя выходными днями, нормальная продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать **8 часов**, а для работающих по календарю шестидневной рабочей недели с одним выходным днем - **7 часов.**

п. 7. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

При каких обстоятельствах водителям устанавливается суммированный учет рабочего времени?

Вопрос:

Какой продолжительности устанавливается учетный период при суммированном учете рабочего времени водителей?

Вопрос:

Может ли учетный период при суммированном учете рабочего времени водителей составлять шесть месяцев?

В тех случаях, когда по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная нормальная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, водителям устанавливается суммированный учет рабочего времени с продолжительностью учетного периода один месяц.

На перевозках пассажиров в курортной местности в летне-осенний период и на других перевозках, связанных с обслуживанием сезонных работ, учетный период может устанавливаться продолжительностью до 6 месяцев.

Продолжительность рабочего времени за учетный период не должна превышать нормального числа рабочих часов.

Суммированный учет рабочего времени вводится работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

п. 8. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Водитель осуществляет перевозку строительных материалов. Какова максимально допустимая продолжительность ежедневной работы (смены) при суммированном учете рабочего времени?

При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителей **не может превышать 10 часов**, за исключением случаев:

когда при осуществлении междугородной перевозки водителю необходимо дать возможность доехать до соответствующего места отдыха;

работы на регулярных городских и пригородных автобусных маршрутах;

перевозки для учреждений здравоохранения, организаций коммунальных служб,

телеграфной, телефонной и почтовой связи, аварийных служб, технологические (внутриобъектные, внутризаводские и внутрикарьерные) перевозки без выхода на автомобильные дороги общего пользования, улицы городов и других населенных пунктов, перевозки на служебных легковых автомобилях при обслуживании органов государственной власти и органов местного самоуправления, руководителей организаций.

п. 9. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Водителю, осуществляющему междугороднюю перевозку, необходимо предоставить возможность доехать до оборудованного места отдыха. Какой допускается максимальная продолжительность ежедневной работы (смены)?

Вопрос:

При выполнении междугородней перевозки пребывание водителя в автомобиле предусматривается 14 часов. Сколько водителей должно быть направлено в рейс?

Вопрос:

При каком предполагаемом времени пребывания водителя в автомобиле в рейс должно быть направлено два водителя?

Вопрос:

При выполнении междугородней перевозки пребывание водителя в автомобиле предусматривается 14 часов. В этой связи в рейс направляется два водителя. Должен ли автомобиль быть оборудован спальным местом для отдыха водителя?

В случае, когда при осуществлении междугородней перевозки водителю необходимо дать возможность доехать до соответствующего места отдыха, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до **12 часов**.

Если пребывание водителя в автомобиле предусматривается продолжительностью **более 12 часов, в рейс направляются два водителя**. При этом автомобиль должен быть оборудован спальным местом для отдыха водителя.

п. 10. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Какой может быть максимальная продолжительность ежедневной работы (смены) у водителей, работающих на регулярных городских и пригородных маршрутах?

При суммированном учете рабочего времени водителям, работающим на регулярных городских и пригородных автобусных маршрутах, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена работодателем до **12 часов по согласованию с представительным органом работников**.

п. 11. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Какой может быть максимальная продолжительность ежедневной работы (смены) у водителей, осуществляющих перевозки для учреждений здравоохранения?

Вопрос:

Какой может быть максимальная продолжительность ежедневной работы (смены) у водителей, осуществляющих перевозки для организаций коммунальных служб?

Вопрос:

Какой может быть максимальная продолжительность ежедневной работы (смены) у

водителей, осуществляющих перевозки для организаций телеграфной, телефонной и почтовой связи?

Вопрос:

Какой может быть максимальная продолжительность ежедневной работы (смены) у водителей, осуществляющих перевозки для организаций аварийных служб?

Вопрос:

Какой может быть максимальная продолжительность ежедневной работы (смены) у водителей, осуществляющих внутриобъектные, внутризаводские и внутрикарьерные перевозки без выхода на автомобильные дороги общего пользования, улицы городов и других населенных пунктов?

Вопрос:

Какой может быть максимальная продолжительность ежедневной работы (смены) у водителей, осуществляющих перевозки на служебных легковых автомобилях при обслуживании органов государственной власти и органов местного самоуправления?

Вопрос:

Какой может быть максимальная продолжительность ежедневной работы (смены) у водителей, осуществляющих перевозки на служебных легковых автомобилях руководителей организаций?

Водителям, осуществляющим перевозки для учреждений здравоохранения, организаций коммунальных служб, телеграфной, телефонной и почтовой связи, аварийных служб, технологические (внутриобъектные, внутризаводские и внутрикарьерные) перевозки без выхода на автомобильные дороги общего пользования, улицы городов и других населенных пунктов, перевозки на служебных легковых автомобилях при обслуживании органов государственной власти и органов местного самоуправления, руководителей организаций, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до **12 часов в случае, если общая продолжительность управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены) не превышает 9 часов.**

п. 12. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Вправе ли работодатель разделить рабочий день водителей, работающих на регулярных городских, пригородных и междугородных автобусных маршрутах, на две части?

Вопрос:

Рабочий день водителя, осуществляющего регулярный городской автобусный маршрут, с его согласия разделен на две части. Начало работы установлено правилами внутреннего трудового распорядка в 06.00. В котором часу для такого водителя должен начинаться перерыв между двумя частями рабочего дня?

Вопрос:

Рабочий день водителя, осуществляющего регулярный пригородный автобусный маршрут, с его согласия разделен на две части. Какова максимальная продолжительность перерыва между двумя частями рабочего дня?

Вопрос:

Закончите предложение: Время перерыва между двумя частями смены в рабочее время водителя, осуществляющего регулярный междугородный автобусный маршрут,

Водителям автобусов, работающим на регулярных городских, пригородных и междугородных автобусных маршрутах, с их согласия рабочий день может быть разделен на

две части. Разделение производится работодателем на основании локального нормативного акта, принятого с учетом мнения представительного органа работников.

Перерыв между двумя частями рабочего дня устанавливается не позже чем через 4 часа после начала работы.

Продолжительность перерыва между двумя частями рабочего дня должна быть не более двух часов без учета времени для отдыха и питания, а общая продолжительность ежедневной работы (смены) не должна превышать:

для водителей, работающих по календарю пятидневной рабочей недели с двумя выходными днями - 8 часов, а для работающих по календарю шестидневной рабочей недели с одним выходным днем - 7 часов;

при суммированном учете рабочего времени - 10 часов;

в случае, когда при осуществлении междугородной перевозки водителю необходимо дать возможность доехать до соответствующего места отдыха - 12 часов;

при суммированном учете рабочего времени для водителей, работающих на регулярных городских и пригородных автобусных маршрутах - 12 часов (по согласованию с представительным органом работников).

Перерыв между двумя частями смены предоставляется в месте дислокации или месте, определенном для отстоя автобусов и оборудованном для отдыха водителей.

Время перерыва между двумя частями смены в рабочее время не включается.

п. 13. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Укажите категории водителей, которым может устанавливаться ненормированный рабочий день?

Водителям легковых автомобилей (кроме автомобилей-такси), а также водителям автомобилей экспедиций и изыскательских партий, занятым на геологоразведочных, топографо-геодезических и изыскательских работах в полевых условиях, может устанавливаться ненормированный рабочий день.

Решение об установлении ненормированного рабочего дня принимается работодателем с учетом мнения представительного органа работников организации.

Количество и продолжительность рабочих смен по графикам работы (сменности) при ненормированном рабочем дне устанавливаются исходя из нормальной продолжительности рабочей недели, а дни еженедельного отдыха предоставляются на общих основаниях.

п. 14. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Включается ли в рабочее время водителя время специальных перерывов для отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах?

Вопрос:

Включается ли в рабочее время водителя время проведения медицинского осмотра водителя перед выездом на линию и после возвращения с линии?

Вопрос:

Включается ли в рабочее время водителя время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки грузов?

Вопрос:

Включается ли в рабочее время водителя время стоянки в местах посадки и высадки пассажиров?

Вопрос:

Включается ли в рабочее время водителя время проведения работ по устранению возникших в течение работы на линии эксплуатационных неисправностей обслуживаемого автомобиля?

Вопрос:

Включается ли в рабочее время водителя время охраны груза и автомобиля во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах при осуществлении междугородных перевозок?

Вопрос:

Включается ли в рабочее время водителя время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем, при направлении в рейс двух водителей?

Рабочее время водителя состоит из следующих периодов:

а) время управления автомобилем;

б) время специальных перерывов для отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах;

в) подготовительно-заключительное время 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;

г) время проведения медицинского осмотра водителя перед выездом на линию и после возвращения с линии;

д) время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки грузов, в местах посадки и высадки пассажиров, в местах использования специальных автомобилей;

е) время простоев не по вине водителя;

ж) время 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;

з) время охраны груза и автомобиля во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах при осуществлении междугородных перевозок в случае, если такие обязанности предусмотрены трудовым договором (контрактом), заключенным с водителем;

и) время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем, при направлении в рейс двух водителей;

к) время в других случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

п. 15. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Каким должно быть время управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены)?

Вопрос:

Каким должно быть время управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены) при перевозке тяжеловесных, длинномерных и крупногабаритных грузов?

Время управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены) не может превышать 9 часов.

Исключением является:

при суммированном учете рабочего времени время управления автомобилем может быть увеличено до 10 часов, но не более двух раз в неделю. При этом суммарная продолжительность управления автомобилем за две недели подряд не может превышать 90 часов.

при суммированном учете рабочего времени для водителей автобусов, работающих на

регулярных городских и пригородных пассажирских маршрутах, может вводиться суммированный учет времени управления автомобилем. При этом суммарная продолжительность времени управления автомобилем за две недели подряд с учетом времени управления автомобилем в период работы сверх нормальной продолжительности рабочего времени (сверхурочной работы) не может превышать 90 часов.

В условиях горной местности при перевозке пассажиров автобусами габаритной длиной свыше 9,5 метра и при перевозке тяжеловесных, длинномерных и крупногабаритных грузов не может превышать 8 часов.

п. 16. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Заполните условное задание водителю по времени на движение и стоянку автомобиля, направляемого в дальний рейс?

Отправление	Перерыв для отдыха водителя от управления автомобилем	Прибытие
09.00	????	14.00

Вопрос:

Заполните условное задание водителю по времени на движение и стоянку автомобиля, направляемого в дальний рейс?

Отправление	Перерыв для отдыха водителя от управления автомобилем	Прибытие
09.00	????	13.00

Вопрос:

Заполните условное задание водителю по времени на движение и стоянку автомобиля, направляемого в дальний рейс?

Отправление	Перерыв для отдыха водителя от управления автомобилем	Прибытие
09.00	????	12.00

На междугородных перевозках после первых 3 часов непрерывного управления автомобилем водителю предоставляется специальный перерыв для отдыха от управления автомобилем в пути продолжительностью не менее 15 минут, в дальнейшем перерывы такой продолжительности предусматриваются не более чем через каждые 2 часа. В том случае, когда время предоставления специального перерыва совпадает со временем предоставления перерыва для отдыха и питания, специальный перерыв не предоставляется.

Частота перерывов в управлении автомобилем для кратковременного отдыха водителя и их продолжительность указываются в задании по времени на движение и стоянку автомобиля.

п. 19. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

В каком размере время охраны груза и автомобиля засчитывается водителю в рабочее время?

Время охраны груза и автомобиля засчитывается водителю в рабочее время в размере не менее 30 процентов. Конкретная продолжительность времени охраны груза и автомобиля,

засчитываемого водителю в рабочее время, устанавливается работодателем с учетом мнения представительного органа работников организации.

Если перевозка на одном автомобиле осуществляется двумя водителями, время на охрану груза и автомобиля засчитывается в рабочее время только одному водителю.

п. 21. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

В каком размере время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем, при направлении в рейс двух водителей засчитывается ему в рабочее время?

Вопрос:

В дальний рейс направлены два водителя. Один из них находился на рабочем месте водителя, но не управлял автомобилем, в течение 18 часов. В каком размере это время должно быть засчитано такому водителю как рабочее время?

Время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем, при направлении в рейс двух водителей засчитывается ему в рабочее время **в размере не менее 50 процентов**. Конкретная продолжительность времени присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем, при направлении в рейс двух водителей, засчитываемого в рабочее время, устанавливается работодателем с учетом мнения представительного органа работников организации.

п. 22. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Какой продолжительности водителям должен быть предоставлен перерыв для отдыха и питания?

Вопрос:

Графиком сменности водителю установлена продолжительность ежедневной работы (смены) 10 часов. Работодатель принял (по согласованию с работником) решение о предоставлении двух перерывов для отдыха и питания. Какова общая максимальная продолжительность таких перерывов?

Вопрос:

Графиком сменности водителю установлена продолжительность ежедневной работы (смены) 10 часов. Работодатель принял (по согласованию с работником) решение о предоставлении двух перерывов для отдыха и питания. Какова общая минимальная продолжительность таких перерывов?

Водителям предоставляется перерыв для отдыха и питания продолжительностью **не более двух часов**, как правило, в середине рабочей смены.

При установленной графиком сменности продолжительности ежедневной работы (смены) более 8 часов водителю могут предоставляться два перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2 часов и не менее 30 минут.

Время предоставления перерыва для отдыха и питания и его конкретная продолжительность (общая продолжительность перерывов) устанавливаются работодателем с учетом мнения представительного органа работников или по соглашению между работником и работодателем.

п. 24. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Продолжительность времени работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену) составляет 8 часов. Укажите продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания?

Вопрос:

Продолжительность времени работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену) составляет 10 часов. Укажите продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания?

Вопрос:

Какой должна быть продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха при суммированном учете рабочего времени?

Продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания должна быть **не менее двойной продолжительности времени работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену).**

При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха должна быть **не менее 12 часов.**

На междугородных перевозках при суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха в пунктах оборота или в промежуточных пунктах не может быть менее продолжительности времени предшествующей смены, а если экипаж автомобиля состоит из двух водителей - не менее половины времени этой смены с соответствующим увеличением времени отдыха непосредственно после возвращения к месту постоянной работы.

п. 25. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Какой продолжительностью должен быть еженедельный непрерывный отдых?

Еженедельный непрерывный отдых должен непосредственно предшествовать или непосредственно следовать за ежедневным (междусменным) отдыхом, и его продолжительность должна составлять **не менее 42 часов.**

п. 26. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

Вопрос:

Учет рабочего времени водителя ведется суммированным способом. В текущем месяце четыре полных недели. Какое количество выходных дней должно быть предоставлено такому водителю в таком месяце?

При суммированном учете рабочего времени выходные дни (еженедельный непрерывный отдых) устанавливаются в различные дни недели согласно графикам работы (сменности), при этом **число выходных дней в текущем месяце должно быть не менее числа полных недель этого месяца.**

п. 27. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15

ЗАНЯТИЕ № 3.5. ОРГАНИЗАЦИЯ СТАЖИРОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ И РАБОТЫ ВОДИТЕЛЕЙ-НАСТАВНИКОВ

Вопрос:

В каких случаях водители допускаются к работе на транспортном средстве любой модели без предварительной стажировки?

Вопрос:

На каких автомобилях, на каких маршрутах должно осуществляться стажирование водителей?

Вопрос:

Закончите предложение: Стажирование должно осуществляться в предприятии под руководством

Вопрос:

Какие требования предъявляются к водителям-наставникам?

Вопрос:

Кто ведет учет работы стажера?



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

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

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

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

Водитель-наставник подбирается из числа наиболее опытных и дисциплинированных водителей, имеющих стаж работы на автобусах не менее 5 лет, такси и грузового автомобиля - не менее 3 лет, не допуская за последние три года нарушений Правил дорожного движения, отмеченных просечками в талоне предупреждений, не совершившие за указанный период ДТП по своей вине, прошедших предварительную подготовку в учебном комбинате и имеющих свидетельство на право стажирования водителей автобусов. Водители-наставники назначаются приказом по предприятию.

Водитель-наставник ведет учет работы стажера, заполняя карточку (листок) учета стажирования (приложение 2).

Вопрос:

Укажите срок вождение стажером легкового таксомотора без пассажиров под руководством водителя-наставника?

Вопрос:

Укажите срок вождение стажером легкового таксомотора с пассажирами под руководством водителя-наставника?



Вопрос:

Закончите предложение: Водители грузовых автомобилей, впервые назначаемые на работу, проходят стажировку сроком

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

вождение легкового таксомотора без пассажиров под руководством водителя-наставника -

1 день;

вождение легкового таксомотора с пассажирами под руководством водителя-наставника -

2 дня.

Водители грузовых автомобилей, впервые назначаемые на работу, проходят стажировку сроком до **1 месяца.**

Вопрос:

Что включает в себя стажировка водителей автобусов?

Вопрос:

Закончите предложение: К выходу на маршрут для проведения маршрутной стажировки допускаются водители автобусов, прошедшие

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

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

Вопрос:

Кто относится к первой категории лиц, которые должны проходить стажировку в качестве водителей автобуса?

Вопрос:

Укажите продолжительность предмаршрутной стажировки водителей первой категории?

Вопрос:

Закончите предложение: Общая продолжительность стажировки водителей первой категории составляет

Вопрос:

Кто относится ко второй категории лиц, которые должны проходить стажировку в качестве водителей автобуса?

Вопрос:

Укажите продолжительность маршрутной стажировки водителей второй категории?

Вопрос:

Закончите предложение: К четвертой категории лиц, которые должны проходить стажировку в качестве водителей автобуса, относятся водители

Вопрос:

Укажите продолжительность маршрутной стажировки водителей четвертой категории?

Вопрос:

Закончите предложение: К шестой категории лиц, которые должны проходить стажировку в качестве водителей автобуса, относятся водители

Вопрос:

Укажите вид стажировки и ее продолжительность, при переводе водителя на автобусный маршрут той же категории, но на котором он ранее не работал?

Вопрос:

Закончите предложение: При переводе водителя на маршрут, на котором он ранее стажировался, но не работал в течение более 6 месяцев, он должен

Вопрос:

Укажите срок стажировки водителей, совершивших по своей вине дорожно-транспортное происшествие?

Вопрос:

Закончите предложение: При повторной ДТП водитель направляется на дополнительные занятия

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

61 час - предмаршрутная стажировка;

163 часа - маршрутная стажировка.

Всего - 224 часа.

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

30 час - предмаршрутная стажировка;

72 часа - маршрутная стажировка.

Всего - 102 часа.

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

18 часов - предмаршрутная стажировка;
32 часа - маршрутная стажировка.
Всего - 50 часов.

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

8 часов - предмаршрутная стажировка;
16 часов - маршрутная стажировка.

Всего - 24 часа.

К пятой категории относятся водители автобусов, имеющие перерыв в водительской деятельности более трех месяцев. Продолжительность стажировки для них составляет:

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

8 часов - предмаршрутная стажировка;
24 часа - маршрутная стажировка.

Всего - 32 часа.

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

предмаршрутная стажировка не проводится;

32 часа - маршрутная стажировка.

Всего - 32 часа.

К седьмой категории относятся водители автобусов, перешедшие для работы с одной категории маршрутов на другую. Продолжительность стажировки для них приведена в табл. 1.

Таблица 1

№ п/п С маршрута/ На маршрут	Городской	Пригородный	Междугородный	Горный	Примечание
Городского	—	$\frac{-}{16}$	$\frac{8}{2 \text{ рейса}}$	$\frac{8}{32}$	
Пригородного	$\frac{-}{16}$	—	$\frac{8}{2 \text{ рейса}}$	$\frac{8}{32}$	
Между- городного	$\frac{-}{16}$	$\frac{-}{16}$	—	$\frac{8}{24}$	
Горного	$\frac{-}{8}$	$\frac{-}{8}$	$\frac{-}{1 \text{ рейс}}$	—	

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

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

Водители, совершившие по своей вине дорожно-транспортное происшествие, направляются на стажировку **в течение 8 часов и последующую сдачу тестовых экзаменов**.

При повторной ДТП водитель направляется на дополнительные занятия по **40-часовой программе и последующую стажировку в течение 20 часов на маршрутах.**

РД-200-РСФСР-12-0071-86-12. Руководящий документ. Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей"

Статья 6. Категории лиц, которые должны проходить стажировку в качестве водителей автобуса, и ее продолжительность

Вопрос:

Какие требования предъявляются к учебной площадке для проведения предмаршрутной стажировки водителей автобусов?

Вопрос:

Кем проводятся теоретические и практические занятия во время проведения предмаршрутной стажировки водителей автобусов?

Вопрос:

Чем руководствуется водитель-наставник при проведении теоретических и практических занятий?

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

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

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

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

При проведении теоретических и практических занятий водитель-наставник руководствуется **Программой стажировки для данной категории лиц, а также соответствующими Методическими пособиями и указаниями.**

РД-200-РСФСР-12-0071-86-12. Руководящий документ. Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей"

Статья 7. Порядок и цели проведения предмаршрутной стажировки водителей автобусов

Вопрос:

Укажите количество часов маршрутной стажировки с пассажирами, для водителей категории V на городском маршруте?



Вопрос:

Закончите предложение: Количество часов маршрутной стажировки с пассажирами, для водителей категории VI на пригородном маршруте должно составлять

Вопрос:

Укажите количество городских маршрутов, на которых одновременно может стажироваться водитель V категории?

Вопрос:

Укажите количество горных маршрутов, на которых одновременно может стажироваться водитель IV категории?

Маршрутная стажировка заключается в самостоятельном управлении автобусом на маршруте под контролем водителя-наставника, закрепленного за стажером.

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

Маршрутная стажировка включает движение по маршруту без пассажиров и движение с пассажирами по расписанию. Количество часов маршрутной стажировки приведено в табл. 2.

Таблица 2

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

В первый день стажировка на маршруте осуществляется в межпиковое время. Количество маршрутов, на которых одновременно может стажироваться водитель, приведено в табл. 3.

Таблица 3

Категория водителя	Тип маршрута			
	Городские	Пригородные	Междугородные	Горные
I	1 - 2	1 - 2	-	-
II	2 - 3	2 - 3	-	-
III	2 - 3	2 - 3	-	-
IV	2 - 3	2 - 3	1	1
V	2 - 3	2 - 3	1	1
VI, VII	Не более 3-х маршрутов		Не более 3-х маршрутов	

*РД-200-РСФСР-12-0071-86-12. Руководящий документ. Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей"
Статья 8. Порядок и цели проведения маршрутной стажировки водителей автобусов*

Вопрос:

Проводятся ли контрольные проверки для VI категорий лиц, подлежащих стажировке?

Вопрос:

Вставьте пропущенное слово (словосочетание): Контрольная проверка теоретических знаний стажера осуществляется с использованием тестовых вопросов, взятых из программы предмаршрутной стажировки.

Вопрос:

Сколько неправильных ответов может дать стажер при прохождении контрольной проверки?

Вопрос:

Закончите предложение: В случае, если водитель не проходит контрольную проверку по одному из этапов стажировки (предмаршрутному или маршрутному), ее срок продлевается на величину до



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

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

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

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

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

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

*РД-200-РСФСР-12-0071-86-12. Руководящий документ. Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей"
Статья 9. Цель и порядок проведения контрольных проверок стажирuемых водителей автобусов*

Вопрос:

Кто несет общую ответственность за прохождение всей стажировки данным лицом?

Вопрос:

Кто должен контролировать прохождение стажером предрейсового медосмотра и вместе с ним получать у диспетчера путевую документацию?

Вопрос:

Укажите должность: несет дисциплинарную ответственность за направление учебного автобуса на другие маршруты, не предусмотренные для

стажирования, и за направление водителя на маршруты, на которых он не проходил стажировку.



Общую ответственность за прохождение всей стажировки данным лицом несет **водитель-наставник, закрепленный за ним.**

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

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

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

РД-200-РСФСР-12-0071-86-12. Руководящий документ. Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей"

Статья 10. Ответственность должностных лиц за проведение стажировки

Вопрос:

В каком документе делается заключение о возможности допуска стажера к самостоятельной работе в качестве водителя?

Вопрос:

Закончите предложение: Карточка (листок) стажировки после соответствующего оформления хранится

Вопрос:

Закончите предложение: Данные о возможности работы водителей автобусов на различных маршрутах в конце каждого месяца представляются главным инженером предприятия в распоряжение диспетчерских служб в форме

Стажирование водителей завершается контрольной поездкой и собеседованием, после чего **в карточке стажирования** делается заключение о возможности допуска стажера к самостоятельной работе в качестве водителя. Обязательным является указание марки автомобиля и маршрутов, на которых водитель может работать. Указанное заключение служит основанием для рассмотрения квалификационной комиссией предприятия заявления водителя о присвоении ему квалификации II или III класса в установленном порядке.

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

В случаях, когда стажер, пройдя установленный курс стажировки и предоставляемые дополнительные 20 часов, получил по итогам тестовых проверок неудовлетворительную оценку, водитель-инструктор совместно с водителем-наставником, ответственным за стажировку данного водителя автобуса, имеют право вынести решение о непригодности данного стажера к

самостоятельной работе в качестве водителя автобуса на рассмотрение квалификационной комиссии предприятия.

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

РД-200-РСФСР-12-0071-86-12. Руководящий документ. Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей"

Статья 11. Оформление результатов стажировки

Вопрос:

Как оборудуются кабины подвижного состава, выделенного для проведения стажировки?

Вопрос:

Где следует устанавливать таблички с надписью "Автобус ведет стажер"?

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

В кабине водителя на лобовом стекле в правой части устанавливается опознавательный знак учебного транспортного средства и табличка с надписью "Автобус ведет стажер". Указанный знак и табличка устанавливаются также в салоне автобуса у заднего стекла справа.

РД-200-РСФСР-12-0071-86-12. Руководящий документ. Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей"

Статья 12. Требования к автобусам при проведении стажировки

**ЛИСТОК
ПРОХОЖДЕНИЯ СТАЖИРОВКИ ВОДИТЕЛЕМ**

1. Водитель _____
приказом по _____ АТП № _____ от “ _____ ” _____ 19__ г.
принят водителем _____ класса на транспортное средство _____.

Водительское удостоверение серии _____ № _____ категории _____.
Стаж работы водителем с _____ года.

Направляется для прохождения стажировки в АТП в объеме _____ часов, предмаршрутной стажировки _____ часов, маршрутной стажировки _____ часов.

М.П.
“ _____ ” _____ 19__ г.

Нач. отдела кадров

(подпись)

2. Водитель _____ прошел с _____ 19__ г.
по _____ 19__ г. стажировку в объеме _____ часов.

Отметки о полученных зачетах:

Зачет по теоретической подготовке _____
((не) получен)

“ _____ ” _____ 19__ г.

Подпись водителя-наставника

Зачет по практической подготовке _____
((не) получен)

“ _____ ” _____ 19__ г.

Подпись водителя-наставника

Контрольная проверка стажера проведена, и нормативы итогового тестирования _____
((не) выполнены)

“ _____ ” _____ 19__ г.

ЗАМЕЧАНИЯ ПО РАБОТЕ СТАЖЕРА

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Допустить (не допустить) к самостоятельной работе на _____

(марка транспортного средства, маршрута)

Главный инженер
предприятия

“ _____ ” _____ 19 ____ г.

(подпись)

Заместитель директора
(инженер) по БД

“ _____ ” _____ 19 ____ г.

(подпись)

ОЗНАКОМЛЕН
Начальник колонны
(отряда)

“ _____ ” _____ 19 ____ г.

(подпись)

М.П.

Исайкин Геннадий Сергеевич
Матенчук Юлия Владимировна
Учебно-методический комплекс дистанционного обучения. Учебно- методическое
пособие по программе профессиональной переподготовки «Организация и обеспечение
безопасности дорожного движения». Раздел (модуль) № 3.

АНО «Рязанский УПК АТ»
