

Осторожно: автобус!

Наш собеседник — руководитель управления государственного автодорожного надзора по Тамбовской области Федеральной службы по надзору в сфере транспорта В. Зелянукин.

— Валентин Васильевич, ваше управление держит под постоянным контролем безопасность автобусных перевозок...

— К сожалению, в прошлом году водители автобусов, зарегистрированных в Тамбовской области, стали виновниками 28 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 2 и ранено 34 человека. Рост аварийности по сравнению с 2009 годом составил 21 процент. Это много. По каждому ДТП были проведены внеплановые выездные проверки лицензиатов, выявившие 112 нарушений транспортного законодательства. Наиболее частые из них: несоблюдение режима труда и отдыха водителей и нарушение установленных заводами-изготовителями сроков технического обслуживания транспорта, отсутствие организации контроля технического состояния автобусов и послерейсового медицинского осмотра водителей. По результатам проверок юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям было выдано 23 предписания. Составлено 29 протоколов. Сумма взысканных штрафов — 214 тысяч рублей.

— Кто в первую очередь значителен в списке нарушителей?

— Виновниками дорожно-транспортных происшествий в прошлом году стали водители МУП «Тамбовгортранс», ООО «МАК», ООО «Спартак-Сервис», ООО «Автомиг», Моршанское ПАТП, Кирсановское АТП, Уваровское АТП, ООО «Транзит-68», ООО «Тамбовавтотрансресурс», «ИП Воробьев», «ИП Таланова», «ИП Казюлина», «ИП Поротиков», «ИП Воробьев». Анализ дорожно-транспортных происшествий показывает, что в девяти случаях из десяти их виновниками стали водители автобусов. И это не случайно. За рулем автобуса все чаще и чаще оказываются лица, не отвечающие по различным причинам требованиям, предъявляемым к водителю составу пассажирского автотранспорта.

Важнейшим звеном в обеспечении безопасности пассажирских перевозок является постоянная работа с водителем составом. Она включает в себя повышение квалификации, стажировку, проведение медицинского переосвидетельствования, предрейсовых медицинских осмотров, ежедневных, периодических, сезонных и специальных инструктажей. Плюс к этому необходимо контролировать водителей на линии, соблюдать режим их рабочего времени. В ходе надзорных мероприятий выяснилось, что у целого ряда лицензиатов такая работа практически не проводится.

— Какие причины способствуют этому негативному явлению?

— Профессия водителя, а тем более водителя автобуса, считается одной из самых сложных и опасных. Она требует больших затрат энергии, сил и здоровья. И важнейшим

требованием, влияющим на безопасность пассажирских перевозок, является соблюдение режима времени работы и отдыха водителей. Федеральным законом установлены продолжительность рабочей недели и максимальное рабочее время. Отдельно для водителей существует приказ Министерства транспорта РФ № 15, где все расписано буквально до мелочей. Но в ряде случаев в отношении водителей автобусов требования этого приказа просто-напросто не выполняются. И в этом мы видим одну из основных причин увеличения количества ДТП. Зачастую имеет место совмещение в одном лице должностных обязанностей ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, механика и диспетчера. Но разве можно в одном лице совмещать вышеизложенные обязанности? Эти профессии требуют ежедневной, вдумчивой и напряженной работы. В качестве примера скажу, что только в обязанности диспетчера входит планирование работы водителей на текущий, недельный и месячный периоды, составление графиков выхода на линию и расписания движения транспортных средств, выдача и учет путевой документации. Прибавьте к этому ежедневные инструктажи водителей, контроль выполнения расписания движения, замену транспорта в случае его схода с линии по техническим причинам, контроль режима труда и отдыха водителей, обследование дорожных условий на маршруте и многое другое.

— Ну, положим, автобус попал в дорожно-транспортное происшествие. Тут уж, казалось бы, пришло время вернуться к четкому исполнению ведомственных приказов и инструкций...

— Но не тут-то было. В малых предприятиях и у индивидуальных предпринимателей зачастую происходит так: случилось ДТП — расторгли договор с собственником транспортного средства и уволили с работы его водителя. Потом берут в аренду новое транспортное средство и бегут за оформлением новой лицензионной карточки на автобус. И в этом есть свои «лидеры». Это, к примеру, ООО «МАК» и ООО «Спартак-Сервис», которые заявляют о своих новых транспортных средствах практически ежедневно. То же можно сказать и о ряде пассажирских перевозчиков Мичуринска. Там есть предприниматели, которые, пройдя аттестацию только с пятого раза и не имея опыта в организации пассажирских перевозок и обеспечения безопасности дорожного движения, получив лицензионную карточку на один автобус, всего через месяц пытаются «заявить» еще пять транспортных средств. Вывод тут очевиден. Если бы автобусы находились в собственности предприятий, то их отношение к обеспечению безопасности дорожного движения и подбору водителей было бы совсем другим.

— Валентин Васильевич, а как автобусные перевозчики выполняют правила хранения транспортных средств в ночное время и правила прохождения ими государственного технического осмотра?

— В малых предприятиях ООО «Спартак-Сервис», ООО «Автомиг», ООО «Транс-Сервис» отмечались неоднократные факты хранения автобусов в ночное время вне территорий предприятия или вне специально определенных договором мест. Это грубое невыполнение лицензионных условий и требований, игнорирование рекомендаций антитеррористической комиссии. К тому же дежурные механики ряда пассажирских автопредприятий не выполняют своих прямых обязанностей по обеспечению технического состояния автобусов. Собственник автобуса может в любое время направить его на технический осмотр, не поставив об этом в известность руководство предприятия. Если транспортное средство такой осмотр не проходит, то его водитель все равно отправляется на маршрут на основании еще действующего старого талона о прохождении техосмотра. Отсутствие контроля, к примеру, со стороны руководителей ООО «МАК», ООО «Надежда», ООО «Транзит-68» и других предприятий приводит к тому, что на маршрутах появляются автобусы с техническими неисправностями, угрожающими безопасности дорожного движения. И водители таких автобусов об этом знают: ведь у них на руках имеется диагностическая карта с перечнем неисправностей, которые запрещают эксплуатацию подобных транспортных средств. Последствия в этом случае бывают печальными. Так, водитель «газели», принадлежащей ООО «Юнэкс Плюс», из-за неисправной тормозной системы транспортного средства совершил ДТП с причинением вреда здоровью двум пассажирам. Не могу не сказать и еще об одном факторе, влияющем на повышение аварийности. Это допуск к работе на одном и том же маршруте нескольких транспортных организаций. Здесь уже не до графиков и расписаний: главное — обогнать конкурента. Примером сказанного может послужить дорожно-транспортное происшествие на улице Базарной областного центра, совершенное в середине января прошлого года. Тогда водитель автобуса, принадлежащего ООО «Малая автобусная компания», выполняющий рейс по маршруту № 31, при обгоне автобуса из ООО «Тамбовэлектротранс», движущегося по тому же маршруту, выехал на полосу встречного движения и допустил столкновение с грузовым автомобилем. В результате ДТП пострадали водитель и три пассажира автобуса. Подводя итоги деятельности пассажирских автоперевозчиков за прошлый год, можно сделать вывод, что проблемы безопасности по-прежнему весьма актуальны. Решение их и станет одной из основных задач нашего управления в нынешнем году. Для этого, конечно же, предстоит приложить немало усилий и четко выполнить все пункты намеченных мероприятий. Кроме того, нами внесен ряд предложений в Министерство транспорта РФ, которые, на наш взгляд, помогут кардинально улучшить организацию и обеспечение безопасной перевозки пассажиров.