



А. Е. Чебышев,
руководитель научно-исследовательского отдела
ОАО «НИИАТ», кандидат техн. наук

А. Е. Титов,
научный сотрудник ОАО «НИИАТ»

КОНЦЕПЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ ДОПУСКА К ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Анализ существующего положения на дорогах показал, что за первые шесть месяцев 2011 года количество ДТП (79623) снизилось по сравнению с аналогичным промежутком 2010 года на 3,1%. При этом число погибших увеличилось на 3,7%, что свидетельствует о том, что 2011 год в целом, превосходит предыдущий по количеству трагедий на дорогах. К ноябрю 2011 года абсолютный показатель числа погибших на дорогах достиг 22636 человек, а прирост по сравнению с 2010 годом составил 49%.



Тревожная статистика роста тяжести последствий ДТП характеризует актуальность общих проблем аварийности на транспорте, а сама аварийность стала очевидной угрозой национальной безопасности России. По статистическим данным, 70–80% ДТП происходит из-за ошибок водителей. Это выражается в неправильных, преждевременных или запаздывающих действиях или их отсутствии при управлении транспортным средством в условиях быстро меняющейся дорожной обстановки, особенно в критических ситуациях.

Существенной составляющей роста ДТП на дорогах является низкая правовая культура водителей, неуважение к другим участникам дорожного движения, что выражается в сознательном несоблюдении ПДД, нездоровом духе соперничества, лихачестве и т. п.

Качество подготовки водителей – одна из ключевых задач решения проблемы безопасности движения, что во многом обусловлено несовершенством действующего законодательства, межведомственной неразберихой, противоречиями, заложенными в нормативно-правовых документах в области образования и безопасности дорожного движения.

Эти обстоятельства объясняются следующими причинами:



- отсутствием профессионального отбора водителей на виды перевозок, связанных с повышенной опасностью;
- низкой квалификацией выпускников автошкол, объясняемой, в том числе, и коррупционной составляющей процесса получения водительских прав;
- широким привлечением к управлению автобусами и, особенно, микроавтобусами водителей из числа гастарбайтеров, плохо знающих городскую маршрутную сеть и вынужденных работать с нарушениями режима труда и отдыха;
- отказ от системы подготовки и повышения квалификации водительского состава, действующей в СССР, обладающей определенными достоинствами.

Начнем с последнего пункта.

Все водители подразделялись на «любителей» и «профессионалов». Программа подготовки последних отличалась большей насыщенностью и значительным временным «перевесом». Кроме существовавших категорий имелось три класса, регламентируемых квалификационными характеристиками, зависящих от производственного стажа, типа управляемых транспортных средств и успешности профессиональной деятельности. Повышение профессионального уровня путем продвижения «по классам»



стимулировалось соответствующим увеличением заработной платы. Ежемесячная надбавка «за классность», например, в автобусных перевозках варьировалась в пределах 15–25% к установленной тарифной ставке.

Некоторым недостатком системы являлась невозможность повышения классности внутри транспортной категории «В». Так, для получения 1-го класса водитель должен был иметь категорию «Е» (управление автомобилем с прицепом), совершенно ненужную ему, например, при управлении легковым автомобилем.

Определенный положительный эффект имели требования о проведении периодического повышения мастерства водительских кадров, как правило, в течение 3–5 дней с отрывом от работы.

Действующий в настоящее время в России «Единый тарифно-квалификационный справочник работ и профессий рабочих», дифференцирующий водителей транспортных средств (в зависимости от габаритов и грузоподъемности последних) в пределах 3–7 разрядов, не находит практического применения в транспортной отрасли.

Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей допуск водителей транспортных средств к перевозочной деятельности, выявил ряд аспектов, указывающих на наличие очевидного дисбаланса, нивелирующего роль федерального органа исполнительной власти в области реализации государственной политики на транспорте – Министерства транспорта РФ – до уровня второстепенного участника процесса, лишь согласующего (и то не всегда) примерные программы подготовки, разрабатываемые Минобрсоцразвития России.

Трудовой Кодекс Российской Федерации (глава 51, ст. 328 формулирует:

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

Из данного положения трудового законодательства следует, что:

- все водители автомобилей разбиваются на два «лагеря»: работающие по найму, т.е. вступающие в трудовые отношения с работодателями, на которых распространяется требование трудового законодательства, и остальные, на транспортную деятельность которых не распространяются нормы ТК РФ;
- водители автомобилей, работающие по найму, должны ставиться в один ряд с другими операторами, непосредственно связанными с движением транспортных средств (пилотами воздушных судов, машинистами поездов, судоводителями), и, следовательно, должны подвергаться другим образовательным и оценочным процедурам, нежели существующая профессиональная подготовка.

Таким образом, действующая система государственного управления подготовкой водителей транспортных средств содержит две формы допуска лиц к управлению

транспортным средством – допуск к подготовке к управлению транспортным средством (по медицинским показаниям) и допуск к участию в дорожном движении.

Рассмотрим систему, регулирующую взаимоотношения водителя и работодателя в Евросоюзе, основные положения которой могут быть полезны и нам в качестве ориентира. Из схемы видно, что в странах ЕС по существу введена третья форма допуска – допуск к профессии водителя автомобиля.

Пройдя первичную подготовку в автошколе, претендент получает водительское удостоверение общего образца, так называемую «базовую квалификацию». В принципе этот этап идентичен российской системе подготовки водителей. Но для лиц, избравших профессию водителя, вводится вторая ступень образования, которая имеет свои модификации. Важно, что понятие «профессиональный водитель» (в отличие от российской системы, где такое определение в настоящее время юридически отсутствует) становится легитимным и подтверждается наличием сертификата профессиональной квалификации, требующего, к тому же, периодического подтверждения в виде процедуры повышения квалификации.

Очевидно, что водитель, осуществляющий профессиональную перевозочную деятельность, несущий большую ответственность за безопасность пассажиров и сохранность груза, значительно более интенсивно эксплуатирующий технику, выполняющий ряд специфических операций по управлению транспортным средством и т.д., должен обладать более полным объемом знаний и умений, чем обычный водитель. Вторая ступень обучения с выдачей сертификата профессиональной квалификации по существу определяет «право на профессию». Простая и рациональная градация водителей на профессионалов и непрофессионалов дает возможность оптимизации организационно-управляющих воздействий на разных ступенях их подготовки и переподготовки.

Однако в Российской Федерации такое решение в настоящий момент не осуществляется. Условно распределив всех водителей автотранспортных средств в России на три самостоятельные группы – водители, использующие автомобиль исключительно в личных некоммерческих целях; водители, профессионально осуществляющие коммерческие перевозки в качестве индивидуальных предпринимателей (соответственно, не вступающие в трудовые отношения с работодателем), и водители, профессионально осуществляющие коммерческие перевозки на основе договора найма, – отмечаем, что дополнительные требования, содержащиеся в ст. 328 ТК РФ, распространяемы лишь на последнюю группу лиц, несмотря на то, что и индивидуальный предприниматель, и водитель, работающий по найму, выполняют одну и ту же трудовую функцию, осуществляют тождественные технологические операции и т.д.

Система подготовки и переподготовки водителей, перевозящих опасные грузы, функционирует, согласно регламентам соглашений, подписанных Россией в рамках ДОПОГ, и учитывает, по сути, европейский опыт.

