Об утверждении правил

обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

В соответствии со статьей 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 1999, № 10,
ст. 1158; 2002, № 18, ст. 1721; 2003, № 2, ст. 167; 2004, № 35, ст. 3607; 2006,
№ 52, ст. 5498; 2007, № 46, ст. 5553; № 49, ст. 6070; 2009, № 1, ст. 21;
№ 48, ст. 5717; 2010, № 30, ст. 4000; № 31, ст. 4196; 2011, № 17, ст. 2310;
№ 27, ст. 3881; № 29, ст. 4283; № 30, ст. 4590, ст. 4596; 2012, № 25,
ст. 3268; № 31, ст. 4320; 2013, № 17, ст. 2032; № 19, ст. 2319; № 27,
ст. 3477; № 30, ст. 4029; № 48, ст. 6165; № 52, ст. 7002; 2014, № 42, ст. 5615; 2015, № 24, ст. 3370, № 29, ст. 4359, № 48, ст. 6706, ст. 6723; 2016,
№ 15, ст. 2066, № 18, ст. 2502; № 27, ст. 4192, ст. 4229; 2017, № 31, ст. 4753, № 52, ст. 7921) п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить [Правила](#P46) обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом согласно приложению к настоящему приказу.

2. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. № 7 «Об утверждении правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и перечня 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» (зарегистрирован Минюстом России 5 июня 2014 г., регистрационный № 32585);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 10 марта 2016 г. № 53 «О внесении изменений в правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. № 7» (зарегистрирован Минюстом России 30 мая 2016 г., регистрационный № 42349);

пункт 1 приказа Министерства транспорта Российской Федерации
от 5 сентября 2016 г. № 262 «О внесении изменений в правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные приказом министерства транспорта российской федерации от 15 января 2014 г. № 7, и признании утратившими силу некоторых нормативных правовых актов Министерства транспорта Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 15 декабря 2016 г., регистрационный № 44750);

пункты 2 и 3 приложения к приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 7 ноября 2017 г. № 476 «О внесении изменений в отдельные приказы Министерства транспорта Российской Федерации по вопросам организации и проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств и оформления путевых листов» (зарегистрирован Минюстом России 1 декабря 2017 г., регистрационный
№ 49083).

пункт 2 приказа Минтранса России от 12 января 2018 г. № 10
«Об утверждении требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» (зарегистрирован Минюстом России 27 апреля 2018 г., регистрационный
№ 50940).

3. Установить, что настоящий приказ вступает в силу со дня вступления в силу Федерального закона от 20 декабря 2017 г. № 398-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» в части установления дополнительных требований по обеспечению безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2017,
№ 52, ст. 7921).

Министр Е.И. Дитрих

Комаров Дмитрий Витальевич

8 499 495 1204

 Утверждены

приказом Минтранса России

 от №

Правила

обеспечения безопасности перевозок

автомобильным транспортом и городским наземным

электрическим транспортом

**I. Общие положения**

1. Правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - Правила) определяют основные задачи и требования по обеспечению безопасности при организации и осуществлении перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, предъявляемые к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтования и (или) грузов на основании договора перевозки (коммерческие перевозки), а также осуществляющих перемещение лиц, кроме водителя, находящихся в транспортном средстве (на нем), и (или) материальных объектов без заключения указанных договоров (перевозки для собственных нужд) (далее – субъекты транспортной деятельности).

2. Субъекты транспортной деятельности обязаны обеспечивать организацию и осуществление мероприятий по обеспечению безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

3. Субъекты транспортной деятельности обязаны обеспечивать водителей следующими документами:

регистрационными документами на транспортное средство;

страховым полисом обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства;

путевым листом;

транспортной накладной и иными документами на перевозимый груз;

специальными разрешениями, при наличии которых в соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов;

разрешением на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

4. В целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) субъект транспортной деятельности:

осуществляет ежегодное планирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

осуществляет учет, анализ и хранение в течение не менее трех лет поступающих обращений граждан и организаций о нарушении правил дорожного движения водителями транспортных средств, эксплуатируемых субъектом транспортной деятельности, и принятых по результатам указанного анализа мерах;

проводит инструктажи и стажировки водителей.

**II. Анализ причин и условий дорожно-транспортных происшествий**

5. При осуществлении анализа причин и условий ДТП с участием транспортных средств, эксплуатируемых субъектом транспортной деятельности, устанавливаются:

1) в отношении работника субъекта транспортной деятельности, управлявшего транспортным средством, или индивидуального предпринимателя, управлявшего транспортным средством самостоятельно, (далее - водитель):

фамилия, имя, отчество (при наличии), общий стаж вождения по данной категории транспортного средства, а также по возможности те же сведения о других водителях - участниках ДТП;

прохождение водителем предрейсового и послерейсового медицинского осмотра;

соблюдение водителем в предшествовавший ДТП период режима труда и отдыха;

соблюдение водителем законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и настоящих Правил;

наличие у водителя административных правонарушений в области транспорта и дорожного движения, нарушений трудовой дисциплины и взысканий в течение года, предшествовавшему ДТП;

соответствие водителя Профессиональным и квалификационным требованиям к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 сентября 2015 г. № 287[[1]](#footnote-1);

организация повышения квалификации и соблюдение условий стажировки водителя;

2) в отношении транспортного средства:

модель транспортного средства;

государственный регистрационный знак (для городского наземного электрического транспорта - бортовой номер), расположение рулевого управления на транспортном средстве;

наличие диагностической карты, подтверждающей прохождение технического осмотра транспортного средства;

наличие отметки о проведении предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортного средства, если наличие такого специального разрешения обязательно;

наличие специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства;

периодичность проведения технического обслуживания транспортного средства и сроки проведения последнего технического обслуживания транспортного средства, а также лицо, ответственное за его проведение;

наличие и перечень неисправностей, обнаруженных при техническом обслуживании и ремонте транспортного средства;

наличие письменных обращений водителя к субъекту транспортной деятельности о выявленных в процессе эксплуатации транспортного средства неисправностях (кроме случая, когда водителем является индивидуальный предприниматель, самостоятельно управляющий транспортным средством);

3) в отношении должностных лиц субъекта транспортной деятельности:

фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего предрейсовый или предсменный контроль технического состояния транспортного средства, соответствие указанного лица профессиональным и квалификационным требованиям, указанным в пункте 14 и 15 Профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 сентября 2015 г. № 2871;

фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего инструктаж водителей в предусмотренных настоящими Правилами случаях;

фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр и наличие лицензии на осуществление медицинской деятельности, предусматривающей выполнение работ (услуг) по медицинским осмотрам (предрейсовым, послерейсовым), медицинским осмотрам (предсменным, послесменным);

соблюдение положений законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и настоящих Правил.

Результаты анализа ДТП оформляются документально и хранятся не менее трех лет.

**III. Проведение инструктажей**

6. Инструктажи подразделяются на вводные, предрейсовые, сезонные, и специальные. Отметка о прохождении инструктажей делается в журнале учета инструктажей водителей.

Журнал учета инструктажей водителей должен быть прошнурован и содержать дату проведения и вид инструктажа, должность, фамилию и инициалы лица, проводившего инструктаж, фамилию и инициалы водителей, прошедших инструктаж, и их подпись.

7. Вводный инструктаж проводится со всеми водителями при приеме их на работу вне зависимости от уровня квалификации и стажа работы. В тематику вводного инструктажа включаются следующие вопросы:

общие сведения о субъекте транспортной деятельности (размер и структура парка транспортных средств, виды осуществляемых перевозок);

требования по безопасной эксплуатации транспортных средств;

требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта;

**права потерпевших, вытекающие из договора обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, заключенного между страховщиком и страхователем, а также порядок действий потерпевших для получения возмещения причиненного вреда (для водителей автобусов, троллейбусов и трамваев);**

порядок прохождения предсменного, предрейсового и послесменного, послерейсового медицинских осмотров;

порядок прохождения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортного средства;

нормы загрузки транспортных средств (для пассажирских перевозок - пассажировместимость);

особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов **(для пассажирских перевозок)**;

основные данные об аварийности на пути следования, обстоятельствах и причинах преобладающих видов ДТП;

порядок действий при наступлении ДТП, включая оформление документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции;

документы, необходимые для осуществления перевозок.

8. Предрейсовый инструктаж проводится:

при отправлении водителя по маршруту движения впервые;

при организованной перевозке групп детей;

при управлении тяжеловесным и (или) крупногабаритным транспортным средством;

при перевозке опасных грузов;

при направлении водителя по маршруту перевозки пассажиров или грузов в особых условиях.

В тематику предрейсового инструктажа включаются следующие вопросы:

протяженность маршрута, дорожные условия, наличие опасных участков и мест концентрации ДТП, особенности организации дорожного движения;

конечные, промежуточные пункты маршрута, места отдыха, приема пищи, смены водителей (при необходимости), парковки (парковочные места) транспортных средств;

расположение на маршруте пунктов медицинской и технической помощи, постов Госавтоинспекции МВД России, автовокзалов и автостанций;

условия работы водителя при увеличении интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков;

безопасность движения в период культурно-массовых и спортивных мероприятий;

изменения в организации перевозок, особенности проезда железнодорожных переездов, путепроводов и других искусственных сооружений, пользования паромными переправами и наплавными мостами;

меры предосторожности при преодолении затяжных спусков и подъемов;

действия водителя в ситуациях, связанных с несоблюдением графика движения транспортного средства по независящим от него причинам (при перевозке пассажиров по регулярным маршрутам);

особенности посадки, высадки и перевозки пассажиров из числа инвалидов **(для пассажирских перевозок)**;

особенности посадки и высадки детей, их перевозки, взаимодействия водителя с лицами, сопровождающими детей (при организованной перевозке групп детей);

особенности погрузки и размещения опасных грузов;

особенности погрузки и размещения тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

9. Сезонные инструктажи проводятся со всеми водителями два раза в год – перед весенне-летним и осенне-зимним периодами.

В тематику сезонных инструктажей включаются вопросы, определяющие особенности эксплуатации и управления транспортных средств в весенне-летний и осенне-зимний периоды, а также связанные с обеспечением безопасности дорожного движения в сложных погодных и дорожных условиях.

10. Специальный инструктаж проводится со всеми водителями при необходимости срочного доведения до них информации в следующих случаях:

вступление в силу нормативных правовых актов, положения которых влияют на профессиональную деятельность водителей;

изменение маршрута движения и условий движения, влияющих на безопасность дорожного движения;

получение информации о ДТП с человеческими жертвами, значительным материальным и экологическим ущербом;

совершение и (или) угроза совершения террористических актов.

При проведении инструктажа дается оценка сложившейся ситуации и порядок необходимых действий водителя.

**IV. Обеспечение безопасности перевозок грузов**

11. Масса транспортного средства не должна превышать допустимых значений, указанных в паспорте и (или) свидетельстве о регистрации транспортного средства.

При размещении груза на транспортном средстве должны соблюдаться значения допустимых весовых и габаритных параметров, установленных Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272[[2]](#footnote-2), требования по эксплуатации тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с грузом, не являющимся неделимым, а также обеспечиваться условия равномерного распределения массы груза по всей площади платформы или кузова транспортного средства, контейнера.

12. При размещении груза на транспортных средствах и в контейнерах необходимо исключить повреждения груза, тары и упаковки, транспортных средств и контейнеров.

13. При размещении груза учитываются следующие требования:

более крупные и тяжелые грузы размещаются в нижней части и ближе к продольной оси симметрии платформы или кузова транспортного средства, контейнера с учетом установления центра тяжести как можно ниже над настилом платформы (кузова) и в середине длины платформы (кузова);

однородные штучные грузы в кузове транспортного средства, в контейнере необходимо штабелировать с соблюдением одинакового количества ярусов и обеспечением надежного крепления верхнего яруса штабеля;

грузы с меньшей объемной массой размещаются на грузы с большой объемной массой;

свободное пространство, зазоры между штабелями груза и стенками кузова заполняются при помощи прокладок, надувных емкостей и других устройств.

14. При погрузке и размещении на транспортных средствах длинномерных грузов разных размеров, разной длины и толщины следует подбирать их одинаковые габариты в каждом отдельном ряду, более длинные грузы размещать в нижних рядах.

15. При размещении грузов в кузове транспортного средства или в контейнере допускаются зазоры до 15 см между частями груза, между грузом и боковыми бортами либо боковыми стенками кузова (контейнера), между грузом и задним бортом либо дверью кузова транспортного средства, контейнера.

16. Размещение и крепление грузов в кузове транспортного средства, в контейнере производятся согласно схеме размещения и крепления грузов, применяемой к конкретному типу (модели) транспортного средства, контейнера с учетом технических условий транспортировки продукции, входящей в состав груза, предъявленной для перевозки (далее - схема размещения и крепления грузов), которая утверждается в соответствии с настоящими Правилами.

Схема размещения и крепления грузов утверждается для каждой перевозки субъектом транспортной деятельности. Для сборных грузов схема размещения и крепления грузов утверждается для каждой партии, содержащей сборный груз.

Схема размещения и крепления грузов должна содержать:

графическое изображение позиции (позиций) размещаемого(ых) груза (грузов) в кузове автомобильного транспортного средства;

графическое изображение мест крепления груза (грузов) с указанием типов средств крепления груза (грузов) и их рабочих нагрузок.

17. Погрузка груза на транспортное средство должна проводиться в соответствии со схемой размещения и крепления грузов с соблюдением следующих требований:

перед погрузкой настил бортовой платформы, опорные поверхности груза должны быть очищены от снега, льда и иных загрязнений, снижающих поверхностное трение;

не допускается превышение предельной нагрузки на ось (оси) транспортного средства, вызванное изменением распределения массы груза при его частичной выгрузке (для сборных грузов).

При перевозках грузов навалом и насыпью (грунт, глина, гравий, песчаногравийная смесь и др.) грузоотправитель при погрузке должен равномерно размещать их в кузове автомобиля с таким расчетом, чтобы груз не выступал за верхние кромки открытого кузова. Во избежание выпадения груза из кузова во время движения автомобиля субъект транспортной деятельности должен дооборудовать кузов средством укрытия.

18. При перевозках жидких грузов в автоцистернах или контейнерах-цистернах субъект транспортной деятельности обязан соблюдать требования изготовителей цистерн по их заполнению, а также соблюдать правила, регламентирующие движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.

19. Не допускается для перевозки грузов использовать кузова, имеющие:

повреждения настила пола и бортов;

неисправные стойки, петли и рукоятки запорных устройств;

внешние и внутренние повреждения, разрывы, перекосы кузова, а также тента бортовой платформы.

20. При определении способов крепления груза учитываются следующие силы, действующие на груз во время движения транспортного средства:

продольные горизонтальные инерционные силы, возникающие в процессе торможения транспортного средства;

поперечные горизонтальные силы, возникающие при движении транспортного средства на поворотах и на закруглениях дороги;

вертикальные силы, возникающие при колебаниях движущегося транспортного средства;

сила трения (сила, действующая за счет трения между грузом и прилегающих поверхностей при движении груза);

сила тяжести (вес груза).

Величины сил, действующих на груз, должны компенсировать:

силу, равную 0,8 веса груза, в направлении вперед (продольном горизонтальном по ходу движения транспортного средства);

силу, равную 0,5 веса груза, в обратном направлении движения и в стороны (влево, вправо) по ходу движения транспортного средства.

Сила трения определяется с учетом коэффициента трения, а сила тяжести - с учетом ускорения свободного падения.

21. Грузы, перевозимые транспортными средствами, закрепляются в кузове согласно схеме размещения и крепления грузов, вне зависимости от расстояния перевозки.

Средства крепления грузов подразделяются на:

прижимные (ремни, цепи, тросы);

растяжные (ремни, тросы);

распорные (деревянные устройства, бруски, упоры);

фрикционные (противоскользящие маты).

Перед погрузкой субъектом транспортной деятельности проводится визуальный контроль состояния средств крепления.

Выбор средств и соответствующих им способов крепления грузов осуществляется на основании схемы размещения и крепления грузов.

Расчет количества прижимных средств крепления грузов и рабочей нагрузки на средства крепления осуществляется согласно приложению к настоящим Правилам.

Бортовые платформы, грузовые площадки для размещения груза, кузова оборудуются приспособлениями для увязки и крепления груза.

Средства крепления, которые предотвращают движение груза, должны находиться максимально близко к полу кузова транспортного средства, и угол между средством крепления и поверхностью пола кузова (платформы) должен составлять не более 60 градусов.

Для устойчивости груза необходимо использовать не менее двух крепежных ремней при креплении к платформе и двух пар крепежных ремней при креплении растяжками в продольном и поперечном направлениях относительно платформы транспортного средства.

Уполномоченное субъектом транспортной деятельности лицо осуществляет контроль за размещением и креплением грузов согласно схеме размещения и крепления груза.

22. Для крепления груза запрещается использовать:

совместно различные средства крепления (ремень с тросом, ремень с цепью и другие);

механические вспомогательные средства (штанги, рычаги, монтировки и другие средства, не предназначенные для крепления груза);

завязанные узлом крепежные ремни, цепи, тросы.

23. Крепежные ремни, цепи, тросы необходимо защищать от выступающих поверхностей груза в целях исключения механических повреждений посредством защитных приспособлений - уголков, подкладок и других приспособлений.

Таблички с маркировкой крепежных ремней, тросов и цепей не должны иметь повреждений, на них должны быть четкие маркировочные надписи.

24. Крепежные ремни запрещается применять в следующих случаях:

образование разрывов, поперечных трещин или надрезов, расслоений, значительных очагов коррозии металлических частей, повреждении зажимных или соединительных элементов;

повреждение несущих швов;

отсутствие маркировки крепежного ремня.

25. Крепежные тросы запрещается применять в следующих случаях:

износ троса, когда его номинальный диаметр уменьшен более чем
на 10%;

сплющивания, когда трос сдавлен более чем на 15% или он имеет острый кант.

26. Крепежные цепи запрещается применять в следующих случаях:

уменьшение толщины звеньев в любом месте более чем на 10% номинальной толщины;

удлинение звена посредством любой деформации более чем на 5%;

надрез.

27. Водитель обязан проверять исправность крепежных приспособлений на транспортном средстве после приведения их в рабочее состояние, а также во время перевозки груза.

28. Безопасность перевозки опасных грузов обеспечивается соблюдением следующих специальных требований:

осуществление перевозки веществ и изделий, которые допускаются к перевозке только с соблюдением предписанных в приложениях A и B Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов[[3]](#footnote-3) (далее – ДОПОГ) условий. Перечень опасных грузов приведен в главе 3.2 ДОПОГ;

осуществление перевозки транспортными средствами, отвечающими требованиям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»[[4]](#footnote-4) и раздела 9 ДОПОГ. В случаях, предусмотренных ДОПОГ, соответствие конструкции транспортных средств подтверждается свидетельством о допуске транспортного средства к перевозке некоторых опасных грузов;

осуществление перевозки опасных грузов в упаковках, навалом/насыпью и в цистернах с соблюдением требований к погрузке, разгрузке и условий перевозки, предусмотренных разделом 7 ДОПОГ, а также правилами, регламентирующими движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;

осуществление перевозки опасных грузов с использованием упаковки, отвечающей требованиям раздела 6 ДОПОГ, а также имеющей маркировку в соответствии с разделом 5 ДОПОГ;

осуществление перевозки при наличии оборудования и документации, предусмотренных разделом 8 ДОПОГ, а также при соблюдении условий перевозки, предусмотренных настоящим разделом.

29. Специальные требования к перевозке опасных грузов не применяются в случаях и при соблюдении условий, предусмотренных разделом 1.1.3 ДОПОГ.

30. При осуществлении перевозки опасных грузов субъектом транспортной деятельности должны соблюдаться меры предосторожности, предусмотренные в главе 1.10 ДОПОГ.

31. При перевозке скоропортящихся грузов субъектом транспортной деятельности кроме мер предосторожности, предусмотренных в пунктах
12-28 Правил, должны соблюдаться требованиями, установленные Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в г. Женеве 1 сентября 1970 г.[[5]](#footnote-5)

**V. Обеспечение безопасности перевозок пассажиров**

32. Маршруты регулярных перевозок пассажиров автобусами организуются на автомобильных дорогах I - IV категорий, а троллейбусами - на автомобильных дорогах I - III категорий.

Регулярные перевозки пассажиров автомобильным транспортом на участках дорог V категории могут быть организованы в целях осуществления перевозок на подъездах к сельскому поселению автобусами, относящимися к категории транспортных средств М2, при наличии на участках таких дорог твердого дорожного покрытия в соответствии с законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности, а также местных уширений проезжей части, достаточных для разъезда транспортных средств в зоне видимости с транспортными средствами встречного направления движения с соблюдением Правил дорожного движения и требований безопасности, предъявляемых к транспортным средствам, обеспечивающим данные перевозки.

В случае, если маршрут регулярных перевозок пассажиров автобусами включает железнодорожный переезд, осуществляется предварительное обследование такого маршрута.

33. Субъект транспортной деятельности, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров, обязан:

обеспечить каждого водителя путевым листом, картой маршрута регулярных перевозок, расписанием (графиком) движения по маршруту регулярных перевозок и схемой маршрута с указанием опасных участков;

осуществлять при выполнении перевозок контроль соблюдения расписания (графика) движения и норм предельной вместимости транспортных средств, соответствия пути движения транспортных средств установленным маршрутам регулярных перевозок.

34. Запрещается организация маршрута регулярных перевозок городского наземного электрического транспорта, проходящего через железнодорожные переезды основных магистралей общей сети, электрифицированные внешние и внутренние подъездные пути.

35. При перевозках пассажиров в междугородном сообщении на маршрутах регулярных перевозок багаж должен размещаться только в багажных отсеках автобусов либо перевозиться отдельно в багажных автомобилях или в специальных прицепах.

При перевозках пассажиров в междугородном сообщении по заказам автобусами багаж должен размещаться только в багажных отсеках автобусов либо перевозиться отдельно в багажных автомобилях или в специальных прицепах.

36. Запрещается отклонение от установленного схемой маршрута пути следования, осуществление остановок в местах, не предусмотренных схемой маршрута (кроме случаев, когда это вызвано необходимостью обеспечения безопасности перевозок и дорожного движения).

37. Субъект транспортной деятельности, осуществляющий перевозки по заказу, обязан обеспечить каждого водителя следующими документами:

путевым листом;

договором фрахтования или его копией (заказ-нарядом на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа, если договор фрахтования заключен в форме указанного заказа-наряда);

расписанием движения по маршруту;

схемой маршрута с указанием опасных участков.

38. Субъект транспортной деятельности, осуществляющий перевозки пассажиров легковыми такси, обязан обеспечить каждого водителя путевым листом и разрешением на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси;

**VI. Обеспечение безопасности перевозок в особых условиях**

39. Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить безопасность перевозок в особых условиях. К особым условиям перевозок относятся:

1) перевозки по зимникам, в условиях бездорожья, переправам через водные преграды;

2) перевозки по маршрутам, проходящим в горной местности, с резкими изменениями направлений в плане и затяжными продольными уклонами и имеющие в совокупности следующие особенности:

продольные уклоны величиной более 60 и протяженностью 2 км и более;

кривые с радиусами в плане менее 100 метров в количестве шести и более на 1 км;

выпуклые кривые продольного профиля с радиусами менее 1500 метров и вогнутые кривые с радиусами менее 1200 метров;

расстояние видимости поверхности дороги менее 60 метров и встречного автомобиля - менее 120 метров;

3) маршруты, проходящие по трудным участкам пересеченной местности;

4) движение трамваев на прямолинейных участках с уклонами:

более 70 при непрерывной протяженности свыше 200 метров;

более 60 при непрерывной протяженности свыше 250 метров;

более 50 при непрерывной протяженности свыше 350 метров;

более 40 при непрерывной протяженности свыше 500 метров;

более 30 при непрерывной протяженности свыше 700 метров;

или эквивалентные им уклоны на указанной протяженности, определенные по формуле:

 ,

где  - величина уклона, ;

 - протяженность уклона, м;

более 30 при непрерывной протяженности свыше 150 метров при наличии на спусках или непосредственно после них кривых (поворотов) радиусом менее 30 метров;

5) движение троллейбусов на прямолинейных участках с уклонами:

более 60 при непрерывной протяженности свыше 100 метров;

более 50 при непрерывной протяженности свыше 150 метров;

более 40 при непрерывной протяженности свыше 200 метров;

или эквивалентные им уклоны на указанной протяженности, определенные по формуле, приведенной в [подпункте 4](#P381) настоящего пункта;

более 30 при непрерывной протяженности свыше 150 метров при наличии на спусках или непосредственно после них кривых (поворотов) радиусом менее 30 метров.

40. Перевозки по маршрутам, проходящим по зимникам и переправам через водные преграды (переправные сооружения некапитального типа: паромные переправы и наплавные мосты; природные объекты, обустроенные для переправы транспортных средств и пешеходов: ледовые переправы, переправы вброд), осуществляются только при условии уведомления организаций, осуществляющих эксплуатацию зимников, переправ, по которым предполагается осуществить перевозку.

41. Водители, осуществляющие переправу через водные преграды и движение по зимникам, обязаны выполнять указания работников, ответственных за эксплуатацию этих переправ и зимников.

42. Решения о пропуске транспортных средств по ледовой переправе, об открытии (закрытии) движения принимаются эксплуатирующей ее организацией. Решение о пропуске (об отказе в пропуске) автобусов принимает руководитель эксплуатирующей организации.

43. Технические требования к наплавным мостам, в том числе эксплуатируемым в период ледостава, определяются в соответствии с законодательством о техническом регулировании.

44. Решение о движении по наплавному мосту транспортных средств, перевозящих группы людей, принимается органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, в ведении которых находится автомобильная дорога и которыми принято решение об открытии наплавного моста.

45. В темное время суток (период времени от конца вечерних сумерек до началаутренних сумерек) въезды (выезды) на переправах через водные преграды, границы трассы переправы, места посадки-высадки пассажиров должны иметь искусственное освещение (для ледовых переправ допускается установка вех со светоотражающей маркировкой). При отсутствии надлежащего освещения переправ движение транспортных средств в темное время суток по переправе запрещается.

46. Переправы через водные преграды должны быть оборудованы площадками для высадки и посадки пассажиров с заездными местными уширениями проезжей части для транспортных средств, шлагбаумами, техническими средствами организации дорожного движения в соответствии с действующими правилами эксплуатации этих переправ.

47. Транспортные средства, выполняющие перевозки пассажиров по маршрутам регулярных перевозок, осуществляют движение по переправе через водную преграду без очереди в соответствии с расписанием их движения.

48. Расписание движения на маршрутах регулярных перевозок, осуществляемых с использованием переправ через водные преграды, должно быть увязано с режимом работы этих переправ и предусматривать достаточное время на осуществление переправы, включая высадку и посадку пассажиров.

49. Движение по переправам через водные преграды осуществляется в соответствии с правилами пользования переправой, установленными эксплуатирующей организацией.

50. Перевозка на участках маршрута с особыми условиями допускается при условии соответствия параметров геометрических элементов и транспортно-эксплуатационных показателей участков автомобильных дорог, их конструктивных элементов, защитных дорожных сооружений, искусственных дорожных сооружений и элементов обустройства, параметров их ремонта требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании и законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

51. По маршрутам, проходящим в горной местности, запрещается эксплуатация сочлененных транспортных средств.

52. Регулярная перевозка пассажиров по маршрутам с особыми условиями осуществляется в следующих случаях:

ширина проезжей части участков автомобильных дорог достаточна для безопасного разъезда транспортных средств встречного направления;

участки автомобильных дорог, имеющие радиусы в плане менее 2000 метров, обустроены виражами и переходными кривыми;

горизонтальная и вертикальная дорожная разметка на проезжей части и элементах обустройства автомобильных дорог хорошо различима в любое время суток;

участки автомобильных дорог обозначены сигнальными столбиками и световозвращателями. Световозвращатели, используемые для оптической ориентации водителей, установлены на кривых радиусом менее 60 метров в сочетании с линиями горизонтальной разметки;

на серпантинах, участках автомобильных дорог в плане малого радиуса, участках, пересечениях и примыканиях с необеспеченной видимостью установлены сферические зеркала увеличенного размера (диаметром 1 000 мм и выше);

ограничение скоростных режимов осуществлено посредством установки соответствующих дорожных знаков на участках автомобильных дорог в соответствии с проектом организации дорожного движения, утвержденным в установленном порядке;

имеется дополнительное информационное обеспечение водителей посредством использования дорожных знаков и указателей о величине уклона, протяженности спусков и подъемов, рекомендуемой минимальной дистанции транспортных средств, наличии опасных участков на маршруте.

Приложение

к Правилам обеспечения безопасности

перевозок пассажиров и грузов

автомобильным транспортом и городским

наземным электрическим транспортом (пункт 21)

утвержденным приказом Минтранса России

 от №

РАСЧЕТ

КОЛИЧЕСТВА ПРИЖИМНЫХ СРЕДСТВ КРЕПЛЕНИЯ И РАБОЧЕЙ НАГРУЗКИ

НА СРЕДСТВА КРЕПЛЕНИЯ

Количество прижимных средств крепления грузов и рабочая нагрузка на средство крепления рассчитываются по следующим формулам:

,

где:

n - количество прижимных средств крепления грузов, единицы;

 - коэффициент ускорения инерциальных сил по осям x, y и z соответственно, единицы (таблица 1);

 - кинематический коэффициент трения грузов и материалов, единицы (таблицы 2 и 3);

m - масса груза, кг;

g - ускорение свободного падения, м/с2;

k - коэффициент передачи, единицы (таблица 4);

 - вертикальный угол между платформой и ремнем, градусы;

 - достигаемая сила натяжения ремня, Н.



где:

LC - рабочая нагрузка на средство крепления, Н;

 - коэффициент ускорения инерциальных сил по осям x, y и z соответственно, единицы (таблица 1);

 - кинематический коэффициент трения грузов и материалов, единицы (таблицы 2 и 3);

m - масса груза, кг;

g - ускорение свободного падения, м/с2;

 - вертикальный угол между платформой и ремнем, градусы.

Таблица 1

Коэффициенты ускорения ,  и 

|  |  |
| --- | --- |
| Направление действия сил | Коэффициент ускорения |
| продольного base_1_284101_32796 | поперечного base_1_284101_32797 | вертикального снизу base_1_284101_32798 |
| вперед | назад | только скольжение | скольжение и опрокидывание |
| Продольное | 0,8 | 0,5 | - | - | 1,0 |
| Поперечное | - | - | 0,5 | 0,7 | 1,0 |

Таблица 2

Кинематический коэффициент трения грузов и материалов 

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Комбинация грузов и материалов на поверхности соприкосновения | Коэффициент трения base_1_284101_32800 |
|  | Пиломатериал |
| 1 | Пиломатериал на пиломатериале/клееной фанере | 0,35 |
| 2 | Пиломатериал на рифленом алюминии | 0,3 |
| 3 | Пиломатериал на листовой стали | 0,3 |
| 4 | Пиломатериал на пленке с большой степенью усадки | 0,2 |
|  | Пленка с большой степенью усадки |
| 5 | Пленка на пиломатериале/клееной фанере | 0,3 |
| 6 | Пленка на рифленом алюминии | 0,3 |
| 7 | Пленка на листовой стали | 0,3 |
| 8 | Пленка на пленке | 0,3 |
|  | Картонные коробки |
| 9 | Картонные коробки на картонных коробках | 0,35 |
| 10 | Картонные коробки на деревянных поддонах | 0,35 |
|  | Большие мешки |
| 11 | Большие мешки на деревянных поддонах | 0,3 |
|  | Стальные и металлические листы |
| 12 | Смазанные маслом стальные листы на смазанных маслом стальных листах | 0,1 |
| 13 | Плоские бруски из стали на пиломатериале | 0,35 |
| 14 | Гофрированное железо на пиломатериале | 0,35 |
| 15 | Гофрированное железо без окраски на гофрированном железе без окраски | 0,3 |
| 16 | Гофрированное железо с окраской на гофрированном железе с окраской | 0,2 |
| 17 | Стальная бочка с окраской на стальной бочке с окраской | 0,15 |
|  | Бетон |
| 18 | Стенка на стенке без промежуточного слоя (бетон/бетон) | 0,5 |
| 19 | Сборный элемент с промежуточным слоем из древесины в древесине (бетон/древесина/древесина) | 0,4 |
| 20 | Стена в стене без промежуточного слоя (бетон/решетчатая ферма) | 0,6 |
| 21 | Стальные рамы с древесным промежуточным слоем (сталь/древесина) | 0,4 |
| 22 | Стена в стальных рамах с древесным промежуточным слоем (бетон/древесина/сталь) | 0,45 |
|  | Поддоны |
| 23 | Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, мягкая - европоддон (древесина) | 0,2 |
| 24 | Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, мягкая - ящичный поддон (сталь) | 0,25 |
| 25 | Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, мягкая - пластиковый поддон | 0,2 |
| 26 | Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, мягкая - поддон плоский деревянный | 0,15 |
| 27 | Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, решетчатая структура - европоддон (древесина) | 0,25 |
| 28 | Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, решетчатая структура - ящичный поддон (сталь) | 0,25 |
| 29 | Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, решетчатая структура - пластиковый поддон | 0,25 |
| 30 | Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, решетчатая структура - поддон плоский деревянный | 0,2 |
| 31 | Алюминиевая подкладка на поверхности груза (штампованные бруски) - европоддон (древесина) | 0,25 |
| 32 | Алюминиевая подкладка на поверхности груза (штампованные бруски) - ящичный поддон | 0,35 |
| 33 | Алюминиевая подкладка на поверхности груза (штампованные бруски) - пластиковый поддон | 0,25 |
| 34 | Алюминиевая подкладка на поверхности груза (штампованные бруски) - поддон плоский деревянный | 0,2 |

Таблица 3

Кинематический коэффициент трения материалов 

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Нагружаемая поверхность/груз | Сцепление материала |
| Сухое | Мокрое | Масляное |
| 1 | Дерево/дерево | 0,20 - 0,50 | 0,20 - 0,25 | 0,05 - 0,15 |
| 2 | Металл/дерево | 0,20 - 0,50 | 0,20 - 0,25 | 0,02 - 0,10 |
| 3 | Металл/металл | 0,10 - 0,25 | 0,10 - 0,20 | 0,01 - 0,10 |
| 4 | Бетон/дерево | 0,30 - 0,60 | 0,30 - 0,50 | 0,10 - 0,20 |
| 5 | Противоскользящие маты | 0,6 | 0,6 | 0,6 |

Таблица 4

Коэффициент передачи k

|  |  |
| --- | --- |
| N п/п | Коэффициент передачи |
| 1 | При использовании одного приспособления предварительного натяжения | k = 1,5 |
| 2 | При использовании двух приспособлений предварительного натяжения | k = 2 |

1. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 сентября 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» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 9 декабря 2015 г., регистрационный № 40032) с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 2 марта 2017 г. № 76 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 10 апреля 2017 г., регистрационный N 46324). [↑](#footnote-ref-1)
2. Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 17, ст. 2407; 2012, № 10, ст. 1223; 2014, № 3, ст. 281; 2015, № 50, ст. 7162; 2016, № 49, ст. 6901; 2017, № 1, ст. 177; № 51, ст. 7831; 2018, № 13, ст. 1803. [↑](#footnote-ref-2)
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 февраля 1994 г. N 76 «О присоединении Российской Федерации к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов» (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1994, № 7, ст. 508). [↑](#footnote-ref-3)
4. Утвержден решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877. [↑](#footnote-ref-4)
5. Бюллетень международных договоров, 2009, № 3. [↑](#footnote-ref-5)