

УДК 656.132.052.8

Свитавская Александра Александровна, ассистент,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, svitavskaya@gmail.com
Ильиных Елена Андреевна, ассистент,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, alexandrovich.e@mail.ru

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБОРУДОВАННЫХ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ

Аннотация. В статье рассматриваются результаты сравнительного исследования нормативно-правовой базы подготовки водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов в России и за рубежом (на примере Великобритании и стран Северной и Южной Америки) в рамках Госзадания от 22.02.2017, № 27.4287.2017 / НМ по заказу Министерства образования и науки Российской Федерации.

Ключевые слова: подготовка водителей, спецсигналы, транспортные средства, мототранспорт, переподготовка водителей, профессиональная подготовка, экстренные службы.

Svitavskaja Aleksandra A., assistant,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, svitavskaya@gmail.com
P'inyh Elena A., assistant,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, alexandrovich.e@mail.ru

INTERNATIONAL EXPERIENCE OF THE TRAINING OF DRIVERS OF VEHICLES EQUIPPED WITH DEVICES FOR SPECIAL LIGHTS AND SOUND SIGNALS

Abstract. The article examines the results of a comparative study of the regulatory framework for the training of drivers of vehicles equipped with devices for special lights and sound signals in the international sphere (for example, of Great Britain and the countries of North and South America) in the framework of the state assignment from 22.02.2017 № 27.4287.2017/HM by order the Ministry of Education and Science of the Russian Federation.

Key words: training of drivers, special signals, vehicles, motorcycles, retraining of drivers, vocational training, emergency services.

Введение

Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети. Эти обстоятельства во всех странах мира вызывают повышенный интерес к обеспечению безопасности участников дорожного движения [1], а также к вопросу профессиональной подготовки водителей экстренных служб. Стоит обратить внимание, что в настоящее время в РФ профессиональное обучение водителей специальных и специализированных транспортных средств (ТС), оборудованных устройствами подачи специальных звуковых и световых сигналов (МВД РФ, скорая помощь, МЧС, прокуратура, следственный комитет и др.) для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан, имеет свои недостатки.

Основная часть

Подготовка водителей осуществляется образовательными учреждениями, имеющими соответствующую лицензию, а также федеральными органами исполнительной власти, на которые указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ возложена подготовка водителей. Подготовка водителей осуществляется в соответствии с учебными планами и программами, разработанными на основе типовых программ подготовки водителей ТС соответствующих категорий.

Подготовка водителей проводится в форме очного или очно-заочного (вечернего) обучения и предусматривает изучение нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения (ОБДД), теоретических основ и практических

навыков безопасного управления автомобилями в различных дорожных условиях, технических характеристик и конструктивных особенностей ТС, правил пользования средствами радиосвязи и устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, основ психологии и этики водителя, а также методов оказания первой помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) [2].

В связи с тем, что приказ Министерства образования и науки РФ от 18 июня 2010 г. № 636 «Об утверждении Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий» утратил силу, главы Постановления Правительства РФ от 15 декабря 2007 года № 876 «О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов», «О подготовке водителей» и «Примерные программы подготовки водителей» не являются актуальными. В соответствии с Федеральным Законом (ФЗ) № 273 «Об образовании в РФ» профессиональная подготовка водителей относится к профессиональному обучению, которое регламентируется главой 9 закона.

Согласно Постановлению Правительства РФ от 15 декабря 2007 года № 876 «О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов» к управлению ТС, оборудованными такими устройствами, допускаются водители, имеющие медицинское заключение, форма и порядок выдачи которого устанавливаются Министерством здравоохранения РФ, стаж управления ТС соответствующей категории (как оборудованными, так и не оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов) не менее 1 года и свидетельство, указанное в п. 7, которое выдается водителям, прошедшим подготовку и подтвердившим

свою квалификацию на итоговой аттестации. Форма свидетельства о прохождении подготовки водителей к управлению ТС утверждается Минобрнауки РФ по согласованию с МВД РФ (приказ Минобрнауки РФ от 15 октября 2010 года № 1028 «Об утверждении формы свидетельства о прохождении подготовки водителей к управлению ТС, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов»).

В статье 73 Организация профессионального обучения ФЗ № 273 «Об образовании в РФ» рассматривается профессиональное обучение по программам подготовки по квалификации рабочих и должностям служащих, а «под профессиональным обучением по программам повышения квалификации рабочих и служащих понимается обучение лиц, уже имеющих профессию рабочего или должность служащего, в целях последовательного совершенствования профессиональных знаний, умений и навыков без повышения образовательного уровня». Таким образом, если для управления ТС соответствующей категории и оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов стаж управления водителя должен быть не менее 1 года, то такая профессиональная подготовка должна проходить по программам повышения квалификации, поскольку водители уже имеют необходимый опыт и стаж.

К ДТП всегда приводит некоторая совокупность неблагоприятных факторов: в их числе плохие дорожные условия; превышение скоростного режима; неудовлетворительное техническое состояние ТС; нарушение режима труда и отдыха водителя; недостаточная профессиональная подготовка водителя; отсутствие практических навыков управления ТС в чрезвычайных ситуациях; внезапно появившийся пешеход, нарушающий ПДД. Оценивать складывающееся сочетание факторов и их опасность в конкретный момент времени обязан именно водитель ТС. По оценке экспертов более 80% всех ДТП происходит по вине водителей, когда они

не могут просчитать последствия совокупности факторов [3]. Именно поэтому ключевым моментом в деле обеспечения безопасности дорожного движения является подготовка водителей, а профессиональная подготовка водителей ТС различных категорий, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, важна особенно.

Как осуществляется данный вид подготовки водителей в других странах для повышения безопасности дорожного движения, можно проследить на примере подготовки и действиях водителей экстренных служб в Великобритании, в странах Северной и Южной Америки.

Полицейская служба Великобритании использует общий национальный протокол (NDM) для оказания помощи экстренным службам для правильного и своевременного реагирования на внештатную ситуацию [4]. NDM описывает методику поэтапных действий в ответ на возможное поведение водителей, которая используется в качестве обоснования принятия решения в чрезвычайной ситуации.

За разработку и сопровождение национальных стандартов по подготовке водителей экстренных служб несет ответственность Коллегия полицейской службы при поддержке национальной стратегической группы.

Закон о применении специальных сигналов на ТС, как это определено в Законе о дорожном движении (1988 г.) [5], запрещает опасное и небрежное вождение при применении спецсигналов. Сотрудники полиции должны проявлять уважение и разумно использовать свои преимущества относительно других участников движения.

Закон 1984 года о регулировании дорожного движения и Правила применения дорожных знаков не обязывают водителей специальных ТС строго соблюдать скоростной режим и включать указатели поворота (влево/вправо).

Водители-полицейские могут столкнуться с необходимостью нарушения правил, которые не входят в перечень установленных исключений. В каждом конкретном случае действия в таких ситуациях основаны на практическом опыте и профессионализме сотрудника (в рамках NDM). Их решения должны подкрепляться легитимностью действий на основе оперативной необходимости и имеющихся практических вариантов. Даже в тех случаях, когда законодательно можно воспользоваться правом и нарушить правила, должностное лицо всегда несет ответственность за свои действия, последствия которых могли бы поставить под угрозу жизнь и здоровье других участников движения.

В рамках Программы подготовки водителей-полицейских (RPPDLP) в Великобритании представлены национальные стандарты обучения. Она имеет структуру интегрированных модулей, которые объединены в целую программу. Необходимые навыки вождения и компетенции приобретаются последовательно и согласовываются между собой. Программа включает в себя ознакомление с различными категориями ТС, оборудованием, любыми местными особенностями и правилами, касающимися использования ТС со спецсигналами. Каждый модуль имеет куратора, отвечающего за соблюдение правил и обеспечение стандартов вождения, а также национальную программу обучения водителей.

Программа обеспечивает получение знаний:

- по основам управления ТС со спецсигналами;
- по основным принципам разработок, необходимых для повышения квалификации и непрерывного профессионального совершенствования;
- стандартов выполнения различных учебных мероприятий;
- стандартизированных национальных процедур и терминологии, используемой дорожной полицией;
- основ в области популяризации (пропаганды) БДД.

Квалификация инструкторов полиции должна соответствовать профессиональным стандартам колледжа полиции. Они также должны

пройти курс обучения и периодически проходить курсы повышения профессионального мастерства.

Есть три уровня водителя-полицейского:

- основной;
- стандартный;
- продвинутый.

Основной (Basic) – для сотрудников, имеющих водительские удостоверения категории DVLA категории В/категории А для мотоциклов.

Сотрудник основного уровня находится на начальном этапе полицейской деятельности и его права временно ограничены:

- на его действия не распространяются юридические исключения;
- имеет разрешение на управление ТС в штатных ситуациях;
- не имеет права управлять некоторыми категориями специальных ТС.

Если в рамках служебной необходимости требуется водитель основного уровня, имеющий лицензию, руководство службы должно организовать и провести обучение сотрудника для обеспечения соблюдения требований безопасности и охраны труда. Обучение может не включать в себя практическую часть, но действия водителя должны отвечать требованиям, установленным для конкретной категории ТС.

В тех случаях, когда сотрудникам полиции разрешено использовать специальные ТС в оперативном режиме, муниципальному управлению необходимо решить, требуется ли для этого дополнительная подготовка.

Стандартный – это водитель, обученный стандарту безопасного реагирования на инциденты, требующие использования юридических исключений.

Сотрудник стандартного уровня должен иметь лицензию DVA категории В/А в качестве предварительного условия:

- уметь управлять ТС;
- не имеет права использовать полицейские ТС без специальной окраски для преследования.

К водителю данного уровня предъявляется ряд требований более высокого уровня действий: распознавать реальные и потенциальные опасности и реализовывать на практике знания, полученные в ходе обучения.

Продвинутым водителям разрешено управление патрульными ТС или полицейскими ТС со специальной окраской, используемыми сотрудниками службы наблюдения.

Водительские навыки, как и любые другие навыки, могут ухудшаться с течением времени при отсутствии практики вождения. Особенно это касается в отношении исполнения более сложных профессиональных приемов управления. Поэтому водители данной категории регулярно сдают практические экзамены и проходят курсы повышения квалификации.

Национальная ассоциация полицейских менеджеров (NAPFM) и Коллегия полицейской службы используют следующие характеристики двигателя для классификации полицейского ТС (мощность двигателя измеряется в киловаттах (л.с.):

- маломощные ТС (от 55 до 115 л.с.);
- ТС средней мощности (от 115 до 180 л.с.);
- ТС высокой мощности (более 180 л.с.).

Сотрудник стандартного и продвинутого уровня для выполнения служебных обязанностей имеет разрешение на управление ТС любой из вышеуказанных категорий.

Спецификацией полицейский мототранспортных средств предусмотрена следующая классификация:

- скутеры и дорожные мотоциклы;
- специализированные внедорожные мотоциклы и квадроциклы;
- мотоциклы с объемом двигателя более 750 см³.

Водители-полицейские в Великобритании не должны выходить за пределы своих возможностей или возможностей своего ТС.

В США программа «Обучение водителей экстренных служб» была разработана для обучения водителя безопасному управлению ТС. Программа ориентирована на аварийные службы и организации экстренной помощи [6].

Для прохождения курса обучения нет никаких предварительных условий. Он доступен для всех сотрудников экстренных служб. Длительность курса – 16 часов. В ходе обучения изучаются следующие темы:

- основы управления специальными ТС;
- нормативно-правовые акты и инструкции по действиям экстренных служб;
- безопасность использования ТС;
- эксплуатация и техническое обслуживание ТС.

Программа «Обучение водителей пожарной службы» рассчитана на 64 часа и последующую аттестацию.

Курс состоит из лекционных занятий в аудиториях и в полевых условиях, охватывающих такие мероприятия, как ретрансляционная перекачка (система перекачки ресурсов), подготовка схем и чертежей, техническое обслуживание оборудования и управление ТС.

В штате Алабама действует стандарт для профессиональных водителей пожарной техники NFPA 1002 [7], включающий 16-часовое обучение и аттестацию.

Курс состоит из четырех модулей:

- изучение типов ТС;
- эксплуатация и техническое обслуживание ТС;
- безопасность ТС;
- специальные ТС и их оборудование.

В США постоянно совершенствуются действующие учебные программы по обучению водителей экстренных служб, где ТС

оборудованы спецсигналами: для полицейских, скорой помощи, пожарных и других организаций. Продолжительность обучения не превышает 64 часов.

В Канаде разработана Программа подготовки водителей экстренных служб, где в качестве образца использован стандарт по профессиональной подготовке водителя пожарной техники.

К обучению допускаются члены пожарного департамента в возрасте от 18 лет при наличии водительского удостоверения. Длительность учебного курса составляет 16 часов и включает в себя изучение следующих тем [8]:

- проблема безопасности дорожного движения;
- социальная значимость работы пожарной службы;
- нормативно-правовые акты, составляющие основу деятельности службы;
- основы управления ТС;
- эксплуатация и техническое обслуживание ТС;
- устройство ТС экстренной службы.

В Аргентине для управления ТС медицинской службы водителю необходимо иметь открытую категорию D. К обучению допускаются лица, достигшие 21 года, прошедшие медицинское освидетельствование и психофизиологические тесты. Обучение состоит из теоретического и практического курсов.

На теоретическом экзамене каждому кандидату выделяется 45 минут, тест представляет собой 30 вопросов с несколькими вариантами ответов, при проведении экзамена используется специальная компьютерная программа. Для водителей, незнакомых с компьютером, доступен вариант сдачи экзамена при помощи сенсорного дисплея (Закон 24449).

Теоретический экзамен затрагивает предметы курса обучения в автошколе:

- проблема безопасности дорожного движения в мире и в Аргентине;
- статистика ДТП в Аргентине;
- факторы, влияющие на БДД (человеческий фактор, окружающая среда, ТС);
- влияние алкоголя на безопасное управление ТС;
- активная и пассивная безопасность ТС;
- законы и другие нормативно-правовые акты, регулирующие сферу БДД и ПДД.

Для ОБДД водителям экстренных служб рекомендовано повышать уровень профессионального мастерства. Для этого в лицензированных автошколах проводятся курсы повышения квалификации. Они включают в себя теоретический и практический курс контраварийного вождения.

В то же время теоретический курс повышения квалификации для водителей экстренной медицинской службы предусматривает изучение следующих тем:

- особенности вождения в условиях города;
- вождение в сложных дорожных условиях (вождение в дождь, в тумане, движение по грунтовой дороге, гравию, песку и т.д.);
- методы концентрации внимания;
- приемы аварийного торможения;
- вождение в темное время суток;
- правила совершения обгона [9].

Заключение

Тенденция современного развития общества, экономики, техники качественно изменяют дорожное движение и требуют постоянного совершенствования уровня подготовки водителей, и в первую очередь

водителей ТС, оборудованных специальными световыми и звуковыми сигналами, а также водителей мототранспортных средств в условиях постоянно меняющегося дорожного движения.

Список литературы

1. Майоров, В.И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения / В.И. Майоров // Транспортное право. – 2009. – № 4. – С. 38–42.
2. Курьянова, О.Е. Введение в инженерную психологию и эргономику. Подготовка водителей автотранспортных средств: учебное пособие / О.Е. Курьянова, В.В. Дронсейко. – М.: МАДИ, 2017. – 92 с.
3. Трудовой Кодекс РФ. Ст. 328. Прием на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств. – Режим доступа: <http://tkodeksrf.ru/ch-4/rzd-12/gl-51/st-328-tk-rf>
4. National Decision Model. – Режим доступа: <https://www.app.college.police.uk/app-content/national-decision-model/the-national-decision-model/> (дата обращения: 15.12.2017).
5. Road Traffic Act, 1988. – Режим доступа: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents> (дата обращения: 15.12.2017).
6. Emergency Vehicle Safe Operations For Volunteer and Small Combination Emergency Service Organizations, 2016. – Режим доступа: <http://www.nvfc.org/wp-content/uploads/2015/09/EVSO-Guide-3rd-edition.pdf> (дата обращения: 15.12.2017).
7. Dz.U. z 2011 r. Nr 30, poz. 151. Act.6. – Режим доступа: https://mojepanstwo.pl/dane/dziennik_ustaw/22017,ustawa-o-kierujacych- pojazdami (дата обращения: 15.12.2017).
8. Guide to IAFC Model Policies and Procedures For Emergency Vehicle Safety, 2007. – Режим доступа: http://sites.iafc.org/files/1SAFEhealthSHS/VehclSafety_IAFCpolAndProceds.pdf (дата обращения: 15.12.2017).

9. Curso teórico-práctico de manejo defensivo en el CESVI. –

Режим доступа: <http://www.acudireemergencias.com.ar/curso-teorico-practico-de-manejo-defensivo-en-el-cesvi/> (дата обращения: 15.12.2017).

References

1. Majorov V.I. *Transportnoe pravo*, 2009, no. 4, pp. 38–42.
2. Kur'janova O.E., Dronsejko V.V. *Vvedenie v inzhenernuju psihologiju i jergonomiku. Podgotovka voditelej avtotransportnyh sredstv* (Introduction to engineering psychology and ergonomics. Training of motor vehicle drivers), Moscow, MADI, 2017, 92 p.
3. URL: <http://tkodeksrf.ru/ch-4/rzd-12/gl-51/st-328-tk-rf>
4. URL: <https://www.app.college.police.uk/app-content/national-decision-model/the-national-decision-model/>
5. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>
6. URL: <http://www.nvfc.org/wp-content/uploads/2015/09/EVSO-Guide-3rd-edition.pdf>
7. URL: https://mojepanstwo.pl/dane/dziennik_ustaw/22017,ustawa-o-kierujacych-pojazdami
8. URL: http://sites.iafc.org/files/1SAFEhealthSHS/VehclSafety_IAFCpolAndProcedds.pdf
9. URL: <http://www.acudireemergencias.com.ar/curso-teorico-practico-de-manejo-defensivo-en-el-cesvi/>