

**Капский Д.В.**, д-р техн. наук, профессор, декан автотракторного факультета

**Кот Е.Н.**, канд. техн. наук, доцент кафедры «Транспортные системы и технологии»

**Семченков С.С.**, м.т.н., старший преподаватель кафедры «Транспортные системы и технологии»

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск, Беларусь*

## **ОЦЕНКА ПРИМЕНЕНИЯ ПРАКТИКИ «САМОКОНТРОЛЯ» НА ПРЕДПРИЯТИЯХ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, В КОНТЕКСТЕ СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЙ И ПРАВОВОГО ПОЛЯ**

В результате проведённых исследований было выявлено, что и по сей день на многих предприятиях Беларуси, эксплуатирующих транспортные средства автомобильного транспорта, продолжает применяться практика «самоконтроля», которая возникла ещё в 70-е годы прошлого века.

Под «самоконтролем за техническим состоянием автомобиля» в то время понималось право водителя без участия механика осуществлять проверку технического состояния закреплённого за ним автомобиля перед выездом на линию и при возвращении с линии. В этом случае водитель принимал на себя ответственность за последствия, связанные с неисправностью автомобиля при работе на линии.

При передаче автомобиля водителю «на самоконтроль» техническая исправность автомобиля удостоверялась в путевых листах не подписью механика и его штампом, а подписью водителя. Для указания на это на путевом листе ставился штамп «Автомобиль на самоконтроле».

Самоконтроль за техническим состоянием закреплённого автомобиля рассматривался в те времена как некая мера поощрения водителя за хорошую и ответственную работу. Это находило отражение и в действующем тогда положении о нагрудном знаке «За работу без аварий», где было указано, что «лица, награждённые значком „За работу без аварий“, пользуются правом самоконтроля за техническим состоянием автомобиля при выезде на линию».

Сам же механизм организации «самоконтроля» предусматривал «доверие лучшим водителям», «ударникам труда», «передовикам производства», «не имеющим замечаний и взысканий за нарушения Правил дорожного движения и Правил технической эксплуатации автомобильного транспорта в течение последнего года», «выполняющим план перевозок», а также награждённым нагрудным значком „За работу без аварий“».

Также стоит отметить, что в целях экономии времени, затрачиваемого на ожидание в очереди при массовом выходе автомобилей на линию и возвращении с линии, пропуск автомобилей, состоящих на самоконтроле, организовывался через дополнительные ворота контрольно-технического пункта (далее — КТП) или вне очереди.

Процедура подбора водителей, которым могло быть предоставлено право

самоконтроля, осуществлялась непосредственным начальником водителей (начальником колонны, гаража и т.д.). Затем кандидатуры водителей, намеченных для закрепления за ними автомобилей «на самоконтроль» согласовывались с руководителем предприятия, после чего рассматривались и утверждались на заседании профкома.

Далее руководитель предприятия объявлял своим приказом фамилии водителей, пользующихся правом «самоконтроля за техническим состоянием автомобиля». Выписки из данного приказа или списки водителей, с указанием регистрационных государственных номеров, закреплённых за ними автомобилей, передавались для работы отделу эксплуатации, техническому отделу и механику КТП.

После этого «протокольный этикет» предусматривал вручение водителю, принявшему автомобиль «на самоконтроль», в торжественной обстановке, на общем собрании коллектива предприятия, талон на право самоконтроля, который хранился водителем в его водительском удостоверении.

Принимая во внимание, что действующим законодательством не предусмотрено понятие «самоконтроля» в любом из его видов и смыслов, руководители предприятий, фактически успокаивают себя тем, что, издавая приказ «о назначении ответственных лиц за выпуск на линию, техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта», включают в него пункт, разрешающий выпуск автомобилей на линии без участия механика (в качестве примера стоит привести содержание подобного пункта: «...Разрешить водителям автомобилей, работающим посменно в выходные и праздничные дни, самоконтроль за техническим состоянием автомобилей. Операторам ПЭВМ службы транспорта при выдаче путевых листов на выходные и праздничные дни, ставить в путевом листе отметку „Самоконтроль“»).

Руководители некоторых предприятий идут в своих решениях дальше, и возлагают контроль за физическим состоянием водителя в выходные и праздничные дни на «самоконтроль водителей», доводя таким образом ситуацию до полного абсурда.

Принимая такие решения руководителям всегда следует помнить о том, что подобные действия находятся вне правового поля. Для этого обратимся к действующему законодательству.

В соответствии с п. 208 Правил дорожного движения «должностным и иным лицам транспортных и других организаций, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается допускать их к участию в дорожном движении и допускать водителей к управлению транспортными средствами с нарушением требований, установленных настоящими Правилами и иными актами законодательства».

Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З «О дорожном движении» устанавливает обязанности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по обеспечению безопасности дорожного движения (ст. 34 названного Закона). В частности, в целях обеспечения безопасности дорожного движения юридические лица и индивидуальные предприниматели,

эксплуатирующие транспортные средства обязаны осуществлять контроль за соответствием их технического состояния и конструкции требованиям технических нормативных правовых актов и недопущением транспортных средств с нарушением установленных требований к участию в дорожном движении, а также организовывать проведение предрейсовых и иных медицинских обследований, контроля состояния водителей принадлежащих им механических транспортных средств.

Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее — КоАП) предусматривает ответственность должностного лица предприятия за допуск к участию в дорожном движении транспортного средства, имеющего неисправности (ст. 18.24 КоАП).

А именно, допуск к участию в дорожном движении лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, транспортного средства, имеющего неисправности, при наличии которых его участие в дорожном движении запрещено, или переоборудованного без соответствующего разрешения, или не зарегистрированного в установленном порядке, или в отношении которого не выдано разрешение на допуск к участию в дорожном движении, влечёт наложение штрафа в размере от четырёх до шести базовых величин (базовая величина с 01.01.2019 составляет 25,50 BYN, на 31.10.2019 это 11,14 €).

Также КоАП предусматривает ответственность должностного лица предприятия транспорта за допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения, либо водителя, не прошедшего в предусмотренном законодательством случае обследование или контроль, либо лица, не имеющего права управления транспортным средством (ст. 18.25 КоАП). Данное правонарушение влечёт наложение штрафа в размере от восьми до сорока пяти базовых величин, а при повторном в течение одного года нарушении — от пятнадцати до пятидесяти базовых величин.

В случае совершения дорожно-транспортного происшествия с материальным ущербом, пострадавшими или погибшими, наступает ответственность по Уголовному Кодексу Республики Беларусь (далее — УК).

В частности, выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства, либо допуск к управлению транспортным средством лица, заведомо не имеющего права управления транспортным средством или заведомо находящегося в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, либо иное грубое нарушение правил эксплуатации транспортного средства, совершенные лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортного средства, если эти нарушения повлекли по неосторожности причинение менее тяжкого телесного повреждения либо ущерба в особо крупном размере, наказываются штрафом, или исправительными работами на срок до двух лет, или ограничением свободы на тот же срок, или лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определённые должности или заниматься

определённой деятельностью или без лишения. Те же деяния, повлёкшие по неосторожности смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения, наказываются ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы на тот же срок с лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью или без лишения (ст. 318 УК).

Из содержания рассмотренных выше статей очевидно, что КоАП и УК упоминают в качестве субъекта правонарушения и преступления, соответственно, лицо, ответственное на предприятии за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств.

В соответствии с требованиями квалификационного справочника «Должности служащих, занятых перевозками автомобильным транспортом и наземным городским электрическим транспортом (трамваи, троллейбусы)» работы по обеспечению исправного состояния транспортных средств и выпуск их на линию и работы по определению неисправностей при приёме транспортных средств с линии возлагаются на механика транспортной организации (колонны автомобильной, гаража, отдела технического контроля). В соответствии с квалификационными требованиями выполнять указанные действия может только лицо, имеющее высшее образование по направлению «Транспорт» и стаж работы по данному направлению деятельности не менее 3 лет или среднее специальное образование по аналогичному направлению образования и стаж работы по данному направлению деятельности не менее 5 лет.

Очевидно, что в общем случае, данным лицом не может быть назначен водитель автомобиля, тем более в виде локального нормативно-правового акта, содержащего в себе положения об организации «самоконтроля».

В заключение стоит отметить, что практика «самоконтроля» на предприятиях, эксплуатирующих транспортные средства, в контексте современных условий находится полностью вне правового поля и не может быть признана в качестве допустимой.

#### Список используемой литературы

1. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551.
2. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (ред. от 13.07.2016).
3. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях: Кодекс Республики Беларусь от 21.04.2003 № 194-З (ред. от 17.07.2019).
4. Уголовный кодекс Республики Беларусь: Кодекс Республики Беларусь от 09.07.1999 № 275-З (ред. от 18.07.2019).
5. Об утверждении Квалификационного справочника «Должности служащих, занятых перевозками автомобильным транспортом и наземным городским электрическим транспортом (трамваи, троллейбусы)»: Постановление Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 05.11.2002 № 142 (ред. от 03.02.2015).