

Приказ Минтранса РФ от 22 июня 1998 г. N 75 "Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом" (УТРАТИЛ СИЛУ 14 августа 2015 г.)

«... В организации есть специалисты, прошедшие аттестацию по БДД. Срок действия удостоверений заканчиваются 15.03.2016г. В силу определенных обстоятельств (финансирование) обучение и аттестация по БДД будет только в июне 2016г. Подскажите пожалуйста, имеют ли право данные специалисты подписывать путевые листы, проводить инструктажи по БДД.) Могут ли быть привлечены к ответственности по Статье 12.31.1. "Нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" специалисты или организация за выпуск ТС на линию механиком, который имеет недействующие удостоверения (хотя ранее он проходил обучение, но документы просрочены) ...»

Мы с вами уже знаем, согласно статьи 20 ФЗ-196 «О БДД» юридические лица и ИП обязаны создавать условия для повышения квалификации работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, **обеспечивающих безопасность дорожного движения.**

Кто обеспечивает БДД в организации? Эти функции в классическом понимании могут выполнять следующие должностные лица:

1. диспетчер – может выполнять обязанности распределения водительского состава по заявкам на выполнение работ (необходимо соблюдать режим труда и отдыха);
2. механик – выполняет обязанности по обеспечению технической готовности транспортных средств к эксплуатации и/или выполняет функции по ежедневному выпуску транспортных средств на линию (ответственный за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств);
3. начальник (руководитель) – выполняет функции по обеспечению БДД в целом (ответственный за обеспечение БДД).

Именно к этим работникам предъявляются требования повышения квалификации. И эти требования относятся ко всем организациям, эксплуатирующим служебный транспорт.

Для «перевозчиков» или, как я называю, для «особой группы» есть п. 4 статьи 20 с дополнительными требованиями, где также говорится об обязанности **обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок**, а также дополнительно **обеспечивать наличие в организации должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения и прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность.**

Независимо от того каким видом деятельности занимается организация, у работодателя при назначении ответственных лиц по обеспечению БДД, всегда встает вопрос о компетентности. Так каким же документом пользовались специалисты БДД, когда речь заходила о профессиональной компетентности?

Этот документ называется Приказ Минтранса РФ от 22 июня 1998 г. N 75 "Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом"

И уже неважно, что этот документ только для «перевозчиков». Так как для остальных организаций альтернативы нет, этим документом руководствовались все, кто эксплуатировал транспорт.

Цитата:

Профессиональная компетентность специалистов юридического лица и ИП в организации и осуществлении лицензируемых видов перевозок автомобильным транспортом в пределах РФ подтверждается:

1. наличием диплома о высшем или среднем специальном образовании автомобильного профиля по указанным ниже специальностям*

ИЛИ

2. удостоверением о прохождении курса обучения и сдаче квалификационного экзамена по дополнительной образовательной программе: "**Квалификационная подготовка** (прошу не путать с повышением квалификации) по организации перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации".

(Начать рисовать схему)

Цитата:

специалисты юридических лиц и индивидуальные предприниматели в течении всей трудовой деятельности проходят повышение квалификации по организации и осуществлению перевозок автомобильным транспортом на соответствующих курсах по утвержденным программам.

(Дорисовать схему – объяснить)

А теперь о повышении квалификации. После того как специалист определялся с п.1 или п. 2, то он проходил повышение квалификации, а затем в зависимости от вида деятельности организации либо шел на аттестацию, либо не шел на аттестацию, а сразу приступал к работе.

Если этот момент кому-то не понятен, то я объясняю это в семинаре «Штат, обеспечивающий БДД» (бонус к ПГШ и ПК) и очень подробно объясняю в семинаре «Погружение в статью 20» (к нем можно прямой доступ или бонусом к ПК)

Периодичность повышения квалификации регулируется работодателем и определяется по мере необходимости, но не реже одного раза в пять лет.

Повышение квалификации заканчивается сдачей соответствующего экзамена, зачета или защитой реферата.

Но после того как данный Приказ был отменен (в 2015 году), то мы увидели, что появился новый Приказ:

Приказ Министерства транспорта РФ от 28 сентября 2015 г. N 287

"Об утверждении Профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом"

Итак, я делаю только краткую выжимку. Настоящие требования предъявляются к следующим профессиям и должностям работников (из списка достаю ключевые фразы):

Кроме водителей (об этом позже)

1. диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта;
2. контролер технического состояния автотранспортных средств;
3. специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения.

Я рассмотрю пока только специалиста, ответственного за БДД.

К специалисту, ответственному за обеспечение безопасности дорожного движения, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

1. Специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, должен знать (по списку);
2. Специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, должен уметь (по списку)

К специалисту, ответственному за обеспечение безопасности дорожного движения, предъявляется одно из следующих требований:

1. наличие диплома о высшем образовании по направлению подготовки, входящем в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта"* (7), и прошедшему в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;
2. наличие диплома о высшем образовании по направлению подготовки, не входящем в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта", и диплома о дополнительном профессиональном образовании по **программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации**

ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, и прошедшему в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность.

Что касается аттестации, то Приказ Минтранспорта РФ и Минтруда РФ от 11 марта 1994 г. N 13/11

"Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта"

Никто не отменял. Согласно этого Приказа, *Аттестация исполнительных руководителей и специалистов организаций проводится один раз в пять лет. Аттестация проводится после **повышения квалификации аттестуемого.***

Теперь согласно Приказ Минтранса РФ от 23 июля 1998 г. N 91

"Об утверждении типовых программ квалификационной подготовки специалистов юридических лиц и предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте"

Становится не понятным что будет с программой «квалификационной подготовки», программа «повышения квалификации» остается актуальной, так как Приказ №13/11 ссылается на нее.

И где теперь найти **программу профессиональной переподготовки где будет присвоение квалификации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения.**

Причем после нее предусмотрено уже не удостоверение, а ДИПЛОМ!!! о дополнительном профессиональном образовании

Вывод

Вопросов больше чем достаточно. Я сделал запрос в Минтранс. Думаю, после этого есть необходимость сделать видео-семинар по новому нормативному документу. А пока образовался правовой вакуум, потому что первый Приказ отменили летом 2015 года, а новый вступит в силу летом 2016 года. Ждем ответа с Минтранса