

22 февраля на Мильковской трассе столкнулись груженный лесом-кругляком КамАЗ и пассажирский автобус

До села оставалось совсем немного. Пассажиры рейсового автобуса Петропавловск-Камчатский – Мильково порядком устали от долгого переезда и постоянной тряски, да и время было уже довольно позднее. Многие еще пытались дремать, а кто-то уже потихоньку начинал натягивать верхнюю одежду в предвкушении скорого возвращения домой. Казалось, что и водитель автобуса стремится как можно скорее завершить маршрут. Несмотря на сгустившуюся темноту, плотный снегопад и скользкое дорожное полотно, он старался не сбавлять скорость.

Трагедия случилась на 303-м километре трассы. Примерно в 22:30 пассажиры передних рядов заметили на дороге проблесковый маячок и горящие стоп-сигналы КамАЗа. Водитель автобуса, объезжая стоящую машину, вырулил на встречную полосу, но на его пути неожиданно возник груженный лесом прицеп. Как потом выяснится, тормозной путь автобуса составил примерно 4–5 метров, т. е. уйти от столкновения было уже невозможно.

От страшного удара переднюю часть пассажирского автобуса буквально разорвало на части, несколько человек выбросило через лобовое стекло прямо на бревна. Водителя и еще четверых пассажиров намертво зажало покореженным металлом. Это настоящее чудо, что все остались живы.

К счастью, до населенного пункта было совсем недалеко, поэтому спасатели, скорая помощь и полиция прибыли на место трагедии достаточно быстро. По крайней мере никто из пострадавших не получил обморожения и всем была оказана своевременная помощь. Сразу были выявлены 20 раненых пассажиров, 11 из них вертолетами

санитарной авиации доставили в Петропавловск-Камчатский и госпитализировали в краевую больницу. Шесть человек с тяжелыми травмами и травмами средней тяжести были помещены в реанимационное отделение. Также травмы получили три несовершеннолетние девочки: 13-летнюю врачи были вынуждены отправить в реанимацию. В дальнейшем за медицинской помощью обратились еще 7 человек.

В настоящее время правоохранительными органами проводится проверка, устанавливается хронология всех событий, приведших к аварии. Назначен ряд технических и медицинских экспертиз. Насколько известно редакции, изначально мнение специалистов разделилось: кто-то считает виноватым водителя КамАЗа, кто-то – автобуса. Дополнительные исследования должны будут решить этот вопрос. А мы постараемся восстановить все события того рокового дня.

Водитель КамАЗа уверяет, что выезжал с второстепенной дороги на главную, когда трасса была чиста от транспорта. Машина тяжелая, с прицепом, под завязку груженная бревнами. Поэтому разворот на полосу производился большим радиусом. Злую шутку сыграли погодные условия и засыпанная снегом обочина. В результате машина застряла: сам КамАЗ встал на встречной полосе, а прицепом перегородил свою полосу. После безуспешных попыток вызволить автомобиль, водитель оставил все как есть и ждал помощь коллег своего предприятия. При этом на лесовозе работал проблесковый маячок, были включены стоп-сигналы.

В это время водитель автобуса, как рассказывают пассажиры, не снижая скорости, попытался объехать КамАЗ и допустил столкновение с прицепом. Сам водитель уверяет, что, увидев на дороге КамАЗ, предварительно снизил скорость примерно до 50 км/час. Да и тот факт, что лесовоз мог не просто стоять на месте, а перегородить дорогу тогда, когда автобус был уже в зоне видимости, тоже не стоит исключать. Возможно, этим и объясняется, почему водитель тяжелогруза не успел соблюсти все требуемые правила при экстренной остановке, в крайнем случае подать SOS автобусу, помигав фарами.

Теперь представьте ситуацию: ночь и сильный снегопад значительно сокращают дальность видимости дороги. Хотя в этом месте трасса совершенно прямая и, казалось бы, не должно быть никаких неожиданностей, стоящая на обочине машина с аварийными световыми сигналами должна послужить поводом для заблаговременного снижения скорости. Но на каком расстоянии при дальнем свете фар существует возможность вовремя различить аварийные огни? Скорее всего, только когда тормозить уже поздно. Водитель КамАЗа не мог этого не знать, а посему должен был предпринять

дополнительные меры безопасности.

Любой опытный водитель, а на пассажирских перевозках тем более (на междугородних длительных маршрутах, как правило, работают именно такие), должен уметь выбирать скоростной режим, обеспечивающий безопасность движения и позволяющий вовремя среагировать на возникшее препятствие. Но в нашем случае короткий тормозной путь показал, что водитель, призванный доставить пассажиров в целости и сохранности в пункт назначения, этим пренебрег. Что тут сказалося: усталость, неопытность или все вместе – покажет расследование. Однозначно одно: шофер автобуса сам умирать не хотел. Значит, прицеп до последнего момента не видел и был вынужден экстренно тормозить буквально в последние секунды до столкновения. С другой стороны, в отличие от водителей любого другого транспорта, на нем лежит ответственность за жизнь и здоровье десятков людей, значит, и выезжать на встречную полосу, толком не видя дороги, не имел права.

В автобусе был тахограф – специальное контрольное устройство, устанавливаемое в автотранспортных средствах для регистрации скорости, режима труда, отдыха водителей и членов экипажа, если таковые имеются. Сейчас показания прибора исследуют эксперты. Вряд ли водитель, зная, что его действия контролируются автоматически, мог пойти на серьезные нарушения режима перевозки пассажиров.

И еще одна немаловажная деталь. Все сиденья в автобусе были оборудованы ремнями безопасности. Нетрудно догадаться, что мало кто из пассажиров ими воспользовался. Не ходила по салону стюардесса, не заставляла пристегнуть ремни, а привычка самостоятельно заботиться о себе в нашей культуре отсутствует. По правилам водитель не вправе неукоснительно требовать, чтобы граждане пристегивались в обязательном порядке, да и контролировать это во время поездки он практически не может. Кроме этого, как правило, подъезжая к конечной остановке, пассажиры начинают ходить по салону, собирать поклажу, подходить к дверям, чтобы успеть выйти из автобуса первыми. На замечания водителя не реагируют, наоборот, дают указания ехать быстрее, мол, все давно устали, надоело трястись и т. п.

Об обстоятельствах, приведших к аварии на Мильковской трассе, судить пока рано, следствие должно разобраться в ее причинах. Соответственно и виновных пока называть рано. Перевозки пассажиров – это вид услуг, который возник со времен появления первых средств передвижения. Но в наши дни эта отрасль настолько развита, что совсем не похожа на свой первоначальный вид. На Камчатке множество людей предпочитают именно этот способ транспортировки, потому что он – единственно

доступный.

Деятельность предприятий-перевозчиков регулируется единой законодательной базой, чтобы любой процесс переезда был безопасным для всех сторон. Для пассажиров и экипажа гарантируется сохранность жизни и здоровья, перевозимого имущества, а также транспортного средства.

Лишь на первый взгляд перевозка пассажиров кажется простым делом и заключается в продаже билета и передвижении по маршруту и графику. Но это лишь вершина айсберга. Любая компания по перевозке пассажиров и их багажа начинает свою деятельность с оформления себя как юридического объекта, поэтому первоначально знакомится с законодательной базой, которая регулирует правомерность выполнения таких услуг на территории Российской Федерации. Она включает в себя как права, так требования и обязанности для каждого участника этого процесса. Автобус, на котором будет проводиться организованная перевозка группы людей, в первую очередь должен соответствовать экологическим нормам и техническим параметрам: транспорт должен быть в исправном техническом состоянии, иметь сертификат и разрешение на допуск к дорожному движению в путевом талоне, также необходимо наличие аптечки, двух огнетушителей и еще множество требований.

Водитель должен соответствовать нормам физического и морального здоровья, потому что он будет проводить трудоемкий процесс, требующий концентрации и умения быстро принимать решения. Он допускается к перевозке пассажиров, если имеет официальное удостоверение нужной категории и имеет при себе полный комплект необходимой документации. В перечень его обязанностей входит множество подпунктов: от строгого соблюдения утвержденных маршрута и расписания, до обеспечения сохранности багажа. Главное, в правилах четко прописано, что во время непредвиденных обстоятельств, которые могут навредить здоровью пассажиров, водитель обязан придерживаться особенных мер предосторожности!

Можно поспорить на счет термина «непредвиденные обстоятельства». В том смысле, что как их предвидеть, если они таковыми не являются? Но потому и особо ценятся наработанные годами навыки опытных водителей, которые в принципе должны допускаться до перевозок пассажиров. На самом деле все обстоит иначе. В настоящее время профессия водителя автобуса – одна из наименее популярных или, как сейчас принято говорить, не престижных. Причина проста: за такую же зарплату можно найти более легкую работу. Дошло до того, что водителя на пассажирские перевозки найти гораздо труднее, чем водителя, например, на мусоровоз. Автопредприятиям приходится

как-то выкручиваться в условиях острейшего дефицита квалифицированного персонала. В итоге повсеместно распространено и формальное выполнение требований безопасности, и переподготовка водителей «для галочки», и хронические переработки шоферов, и тому подобные – в принципе недопустимые вещи. А еще сказывается экономия на зарплате водителей; недаром в последнее время на рейсовых автобусах появилось множество водителей-гастарбайтеров. Все это в конце концов приводит к громким трагедиям на дороге. Кроме этого, не редкость и обычное разгильдяйство: водители городского пассажирского транспорта повсеместно позволяют себе во время движения поминутно курить, что-то жевать и болтать по телефону.

В начале декабря прошлого года под Ханты-Мансийском попал в аварию перевозивший детей автобус. 12 человек, из них 10 детей, погибли, 24 человека были госпитализированы. Этот случай буквально взорвал общественность. В ходе расследования был выявлен ряд нарушений при перевозке пассажиров в целом, и несовершеннолетних в частности. Виноватых нашли как среди водителей, так и среди педагогов, представителей местной администрации и правоохранительных органов. По стране прокатились совещания власть предержащих, были внесены поправки и изменения в правила перевозки детей пассажирским автотранспортом. Следствие по уголовному делу еще не завершено, но судебный процесс обещает быть громким. Вряд ли все это облегчит страдания родителей, потерявших самое дорогое, что может быть в жизни. Но, возможно, в дальнейшем выводы, сделанные из этой трагедии, помогут сохранить жизнь другим пассажирам. Хотя в целом на государственном уровне проблемам пассажирских перевозок больше внимания уделяться не стало.

Что касается аварии на Мильковской дороге, то в понедельник пресс-служба краевой администрации сообщила, что медики фиксируют улучшение состояния всех пострадавших в ДТП с участием автобуса и грузовика: «В реанимации сейчас остается только 13-летняя девочка, получившая различные травмы. Все остальные пострадавшие, в том числе водитель автобуса, переведены в травматологическое и нейрохирургическое отделения краевой больницы. Две 16-летних девочки переведены в детскую краевую больницу для дальнейшего лечения».

Губернатор Владимир Илюхин дал поручение оказать материальную помощь тем, кто получил серьезные

травмы в результате этой аварии. Все пострадавшие, которые сейчас находятся на лечении в краевой больнице им. Лукашевского, получают денежные выплаты в размере 100 тысяч рублей, те, кому назначено амбулаторное лечение, – по 50 тысяч рублей. Кроме этого, все пассажиры попавшего в аварию автобуса были застрахованы перевозчиком – ООО «Городской автопарк» – в страховой компании «Согласие». Предприятие-перевозчик само подаст туда сведения о ДТП и пострадавших в нем пассажирах. Размер выплат будет рассчитываться индивидуально, в зависимости от тяжести полученных травм – до 2 миллионов 25 тысяч рублей.

Жанна БАКАЕВА