

SAFETY MANAGER

От нуля до эксперта

Настольная книга по DOT и FMCSA compliance
для русскоязычных перевозчиков в США



ДМИТРИЙ БОРОВОЙ

SAFETY MANAGER

От нуля до эксперта

Настольная книга по DOT и FMCSA compliance
для русскоязычных перевозчиков в США

ДМИТРИЙ БОРОВОЙ

Copyright © 2026 Dmitry Borovoy / TruckerNavi Inc. Все права защищены.

Никакая часть этой книги не может быть воспроизведена без письменного разрешения, кроме коротких цитат в обзорах.

Книга содержит общую информацию о DOT и FMCSA compliance и не является юридической консультацией. Регуляции меняются: проверяйте актуальные требования на [fmcsa.dot.gov](https://www.fmcsa.dot.gov).

Материалы к книге: truckernavi.com/kniga

Издано TruckerNavi Inc, Нью-Джерси, США. Вопросы: quick@truckernavi.com, (315) 871-0833

Safety Manager: от нуля до эксперта

Часть 0. Добро пожаловать

Часть 1. Фундамент

Глава 1. Кто такой Safety Manager

Глава 2. Федеральная и штатная юрисдикция

Глава 3. Приборный щит: SAFER, CSA, SMS

Часть 2. Три папки — три столпа работы

Глава 4. Company File — документы компании

Глава 5. Driver File — документы водителя

Глава 6. Unit File — документы на траки и трейлеры

Часть 3. Операционный цикл

Глава 7. Hours of Service — рабочие часы водителя

Глава 8. IFTA — топливный налог, который все боятся зря

Глава 9. Drug & Alcohol Clearinghouse

Глава 10. Insurance — страхование

Глава 11. Billing & Factoring — деньги компании

Часть 4. Когда что-то идёт не так

Глава 12. DOT Inspections — работа, а не катастрофа

Глава 13. Violations & Tickets — нарушения и штрафы

Глава 14. DataQ — как отбивать нарушения обратно

Глава 15. Accidents — действия при ДТП

Глава 16. Claims — как вести страховые претензии и не терять на них деньги

Глава 17. Corrective Action Plan — план исправления

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А. Глоссарий русско-английский

Приложение В. Календарь сейфти-менеджера

Приложение С. Библиотека форм: что собрать и где взять

Приложение D. FAQ — страхи, которые ломают новичка

Приложение Е. Банк тестов (64 вопроса с разборами)

Safety Manager: от нуля до эксперта

Практический учебник для русскоязычных владельцев траковых компаний и сейфти-менеджеров в США

Авторская редакция TruckerNavi

Издательство: TruckerNavi Inc. **Слоган:** Мы полезны · We are useful **Сайт:** truckernavi.com **Контакты:** +1 (315) 871-0833 · WhatsApp +1 (929) 347-4410 · data@truckernavi.com **Офисы:** New York · New Jersey · Florida

Редакция: v2.0 · 2026 **Объём:** 17 глав · 5 приложений · библиотека форм · 64 практических теста

Оглавление

ЧАСТЬ 0. Добро пожаловать

- Глава 0.1. Это учебник для тебя, если...
- Глава 0.2. Философия безопасной работы

ЧАСТЬ 1. Фундамент

- Глава 1. Кто такой Safety Manager
- Глава 2. Федеральная и штатная юрисдикция
- Глава 3. Твой приборный щит: SAFER, CSA, SMS ★

ЧАСТЬ 2. Три папки — три столпа работы

- Глава 4. Company File — документы компании
- Глава 5. Driver File — документы водителя
- Глава 6. Unit File — документы траков и трейлеров

ЧАСТЬ 3. Операционный цикл

- Глава 7. Hours of Service — рабочие часы водителя
- Глава 8. IFTA — International Fuel Tax Agreement
- Глава 9. Drug & Alcohol Clearinghouse
- Глава 10. Insurance — страхование

- Глава 11. Billing & Factoring — финансы компании

ЧАСТЬ 4. Когда что-то идёт не так

- Глава 12. DOT Inspections ★
- Глава 13. Violations & Tickets
- Глава 14. DataQ
- Глава 15. Accidents
- Глава 16. Claims
- Глава 17. Corrective Action Plan ★

ПРИЛОЖЕНИЯ

- А. Глоссарий русско-английский
- В. Календарь сейфти-менеджера
- С. Библиотека форм: что собрать и где взять
- D. FAQ — Типичные страхи новичка
- Е. Банк тестов (64 вопроса)

Навигационные знаки

- 🧑 **Пауза** — момент остановиться перед сложной темой
 - 📋 **Что делать, если страшно** — конкретные шаги
 - ✅ **Я справился, если...** — самопроверка
 - ★ **Ключевая глава**
 - 📄 **Чек-лист**
 - 📎 **Образец документа** (форма или шаблон: официальный источник или пакет материалов к книге, truckernavi.com/kniga)
 - 💰 **TruckerNavі может помочь**
 - 🔵 **Трек А — Владелец компании**
 - 🟢 **Трек Б — Наёмный сейфти**
-
-

Часть 0. Добро пожаловать

Глава 0.1. Для кого эта книга

Ты открыл эту книгу не случайно. Я примерно знаю, кто ты.

Вариант первый: ты открываешь траковую компанию. Может, LLC уже зарегистрирована, может — ты на подступах. И за первые же недели ты понял, что «купил трак, нашёл груз, поехал» — это миф для инстаграма. Реальность — это стена из аббревиатур: DOT, FMCSA, MC Authority, UCR, BOC-3, IFTA, CSA, SMS, HOS, ELD, DVIR. Каждая — это регулятор, документ или процесс. За каждой — штраф, если не сделать, и отключение Authority, если не сделать систематически.

Вариант второй: ты хочешь пойти в сейфти-менеджеры. Профессия удалённая, платят нормально, русский-английский у тебя есть, голова работает. Но войти — непонятно откуда. Государственного сертификата «Safety Manager» в США нет. Курсов на русском — единицы, и качество плавает.

Вариант третий: ты уже сейфти, но в знаниях дыры. Текучка идёт, но при слове «DOT-аудит» внутри проваливается. Ты не проходил систему целиком, собирал её по кускам из чатов и видео.

Три разных точки входа. Книга одна — работает для всех.

Что у тебя будет к концу

- **Карта индустрии.** Кто регулирует что, какие документы обязательны, какие сроки, какие штрафы реальны, а какие — байки из телеграма.
- **Три папки в рабочем состоянии:** Company File, Driver File, Unit File. Ты будешь вести их автоматически.
- **Годовой календарь.** Ежедневка, неделька, месяц, квартал, год — всё расписано.
- **Протоколы на ЧП:** ДТП, DOT-инспекция, Out-of-Service, Conditional rating. Не «постараемся разобраться», а пошаговые алгоритмы.
- **Библиотека форм** (Приложение C): MCS-150, MCS-90, Annual Inspection, Independent Contractor Agreement, Corrective Action Plan и остальное. Официальные формы: [fmcsa.dot.gov](https://www.fmcsa.dot.gov); шаблоны: пакет материалов к книге, truckernavi.com/kniga.
- **Спокойствие.** Которое приходит только когда понимаешь систему изнутри. Никаким другим способом оно не достётся.

Два трека чтения

Книга идёт по двум трекам сразу. Выбери свой, второй — просматривай по диагонали, пригодится.

 **Трек А — Владелец.** Своя LLC или Inc, один-три трака, сейфти в компании — это ты. Тебе нужно видеть всю картину, делать самому то, что дёшево, и понимать, что делегировать, потому что ковыряться самому — дороже.

 **Трек Б — Наёмный сейфти.** Работаешь на чужую компанию — в штате или на аутсорсе. Тебе нужно уметь ставить процессы с нуля, держать их ежедневно и говорить с владельцем на его языке.

 — блок для владельца.  — для сейфти. Без значка — общее.

Три страха, которые у тебя сейчас есть

Я их называю первым, потому что они у всех одинаковые.

«Меня оштрафуют на страшные деньги и я закроюсь». К концу книги ты будешь различать реальные штрафы и чатовые страшилки. И что важнее — ты будешь жить в режиме, в котором штрафы просто не приходят. Не потому что повезло, а потому что система закрывает дыры.

«Приедет DOT-инспекция и я провалюсь». Глава 12 полностью про это. Типы инспекций, уровни, что говорить, что не говорить, что показывать, что не показывать. Ты встретишь инспектора как человек, который знает правила лучше, чем большинство тех, кто работает в индустрии пять лет.

«У меня слабый английский». Работа сейфти — это 300–400 стандартных фраз. Они повторяются. В каждой главе я выделяю ключевые английские термины. В приложении — глоссарий на 500+ слов. Это вопрос двух-трёх недель, не года.

Как читать

- **Новичок:** главы 1–3 подряд, не пропуская. Это несущие стены. Дальше — по своему треку.
- **С опытом:** открывай по запросу. Книга работает как справочник — чек-листы внутри каждой главы закрывают 80% типовых задач.
- **Готовишься к DOT-аудиту:** главы 3, 4, 5, 6, 12 и Календарь в приложении.
- **Случилось ЧП:** главы 15 (ДТП), 16 (Claim), 17 (Corrective Action Plan). Держи закладку.

Навигационные знаки

-  **Пауза** — если тема звучит тяжело, я снимаю вес, потом объясняю.
-  **Что делать, если страшно** — конкретные шаги стабилизации.
-  **Я справился, если...** — самопроверка в конце темы.
-  **Чек-лист** — пошаговый список действий.
-  **Образец документа** — отметка, что для документа есть готовая форма или шаблон (официальный источник или пакет материалов к книге, truckernavi.com/kniga).
-  **Главное за главу** — то, без чего всё остальное не работает.
-  **TruckerNavi** — место, где разумнее делегировать. Я честно указываю, где легко ошибиться и где профессиональная помощь стоит дешевле самостоятельной попытки.

О чём эта книга на самом деле

Тревога у сейфти-менеджера идёт от незнания. Не от сложности работы, не от количества документов, не от страшных штрафов. От незнания.

Одна и та же фраза — «ты отвечаешь за compliance, и каждое нарушение двигает CSA вниз» — звучит как приговор, если ты не понимаешь систему, и звучит как описание обычного процесса, если понимаешь. Семь зон CSA, методика расчёта, способ посмотреть свои цифры, алгоритм когда цифры поехали вниз — это не знание для избранных. Это рутина, которую можно поставить за месяц.

Я не собираюсь вываливать на тебя двадцать часов теории. Мы пройдем её вместе, по одному блоку, и в какой-то момент ты поймаешь себя на мысли: «**я это знаю**». Это и есть цель.

Поехали.

Глава 0.2. Три идеи, на которых стоит вся работа

Перед тем как лезть в документы, процессы и формы — три установки. Они будут возвращаться во всех главах. Если ты принимаешь их как систему координат, остальное встаёт на место почти само.

Идея 1. Зарегулированность индустрии — это твой союзник

Новичок смотрит на FMCSA, на 40+ типов обязательных документов, на Medical Card, Logbook, ELD, CDL с эндорсментами, на поквартальный IFTA — и видит бюрократический ад. Ощущение: тебя загоняют в клетку.

Посмотри иначе. **Чёткие правила = предсказуемость = спокойствие.**

В индустриях с размытой регуляцией всё решает настроение проверяющего. В США правила написаны в **49 CFR** — открытый публичный документ, его читает кто угодно. DOT-инспектор не может выписать нарушение «от себя» — он работает строго по регламенту. На спорное нарушение есть апелляция через DataQ (это глава 14). Твоя история инспекций — публичная, в базе SAFER, ты её открываешь сам (это глава 3).

Это не минное поле. Это шахматная доска с правилами, которые одинаковы для всех. Чем лучше ты знаешь правила — тем больше твоё преимущество. Зарегулированность работает на того, кто учится, и против того, кто надеется проскочить.

Идея 2. Три опоры профессии

Дисциплина

Большая часть работы сейфти — это ритуалы. Каждый понедельник — SAFER. Первое число месяца — сроки медкарт. 30 апреля, 31 июля, 31 октября, 31 января — квартальные дедлайны IFTA. Когда у тебя поставлены ритуалы, ты **физически не можешь забыть**, потому что напоминание стоит в календаре, а действие занимает пятнадцать минут.

Новичок думает, что профессию делают сложные знания. Нет. Её делают простые действия, выполняемые регулярно. Большинство провалов в индустрии — это не «не знал», это «забыл» и «отложил на потом».

Документация

В США работает правило: **«If it's not in writing, it didn't happen»**. «Не задокументировано — значит, не было». Устно предупредил водителя о нарушении HOS? Не предупреждал. Позвонил и сказал не выезжать с просроченной медкартой? Не говорил. Всё, что происходит в компании, должно оставлять след: подписанная бумага, скан, email с датой.

На DOT-аудите это разворачивается буквально. Инспектор спрашивает: «Проводили pre-employment проверку?» Ты открываешь папку водителя, там подписанный Applicant Driver Form, MVR, результат drug test, дата. Инспектор кивает и идёт к следующему вопросу. Нет папки — нет разговора, дальше уже другой сценарий.

Приучи руку: сделал действие — оставил документ. Не отдельной задачей, а одним движением.

Превентивность

Хороший сейфти — не тот, кто красиво тушит пожары. Тот, у кого пожаров нет. Медкарта истекает через два месяца — начал процесс. Страховка через три — связался с брокером. IFTA через шесть недель — собрал данные. Всё видно заранее, всё решается заранее.

Два типа сейфти в индустрии. Превентивный — платит штраф, может быть, раз в год, и то случайно. Реактивный — в ежедневной гонке, гасит очередной пожар, и в какой-то момент не успевает. Компания теряет Authority. Водители уходят.

Разница между ними не в таланте. В привычке смотреть на календарь на два-три месяца вперёд.

Идея 3. В одиночку никто не работает

Даже крупная компания не тянет compliance собственными силами. У любого нормального перевозчика есть команда: страховой брокер, фактор, адвокат, бухгалтер, внешний сейфти, отраслевой консультант. Это не признак слабости, это нормальная конфигурация.

Если задача звучит «выше твоего уровня» — это не сигнал «я не справлюсь». Это сигнал «здесь делегируй». Делегировать — часть профессии, а не её обход. TruckerNavi закрывает именно те куски, которые невыгодно делать самому — не потому что ты слабый, а потому что твоё время стоит дороже, чем эта работа.

Теперь — к сути.

💰 **TruckerNavi берёт на себя любой из процессов в этой книге:** ☎

(315) 871-0833 · WhatsApp +1 (929) 347-4410 · truckernavi.com · data@truckernavi.com
Офисы: NY, NJ, FL · Русский, английский, украинский

Часть 1. Фундамент

Глава 1. Кто такой Safety Manager

Эта глава — про саму профессию. Как она появилась, какие задачи реально решает человек на этой должности, чем работа «сейфти на свою компанию» отличается от «сейфти на чужую». Когда закончишь читать — термины перестанут пугать, и ты увидишь карту того, чем мы будем заниматься следующие 16 глав.

1.1. Откуда вообще взялся сейфти-менеджер

Профессия молодая. В США она оформилась в 1990-х — и появилась она не от того что кому-то захотелось новую должность придумать. Появилась от трупов на дорогах.

В 80-х и 90-х американская экономика поехала вверх. Потребление росло, магазины требовали доставок, и на дороги вышли десятки тысяч новых траковых компаний. А вместе с ними — волна аварий со смертельным исходом с участием коммерческих грузовиков.

Причина была простая. Люди открывали транспортный бизнес без понимания индустрии. Документы не велись, водителей не проверяли, техническое состояние траков никто не контролировал, дисквалифицированный водитель мог спокойно сесть за руль и поехать везти 40 тонн по трассе. Итог предсказуемый: аварии, суды, трупы, разорения.

Государство посмотрело на это и решило, что рынок сам себя не вытянет. Создали федеральный надзорный орган — **FMCSA (Federal Motor Carrier Safety Administration)**, Федеральная администрация безопасности автомобильных перевозчиков. А внутри неё — программу **CSA (Compliance, Safety, Accountability)**: Соответствие, Безопасность, Ответственность.

CSA — это система слежения за каждым перевозчиком. С момента регистрации и до конца его дней в индустрии.

Четыре канала, через которые FMCSA видит твою компанию

1. **Safety Audits** — аудиты. Либо к тебе приезжают в офис (on-site), либо ты отправляешь документы по запросу (off-site). Смотрят, как ведётся делопроизводство.
2. **Roadside Inspections** — придорожные инспекции. Трак тормозят на весовой, на границе штата, на дороге. Проверяют CDL, медкарту, ELD, часы работы, техсостояние.

3. **Investigations** — расследования. Когда у FMCSA появились конкретные подозрения или случилось что-то серьёзное. Тоже бывают on-site и off-site.
4. **Crash Reports** — отчёты о ДТП. Пишут штатная полиция и местные органы после каждой аварии с коммерческим траком. В расчёт идут данные за последние **24 месяца**.

Всё это стекается в одну базу — **SMS (Safety Measurement System)**. Подробно её разберём в **Главе 3**. Сейчас главное понять: у каждой компании есть семь публичных показателей безопасности, они видны всем и меняются после каждой инспекции и каждого инцидента.

Первые 18 месяцев — особый режим

После получения USDOT и MC Authority компания первые **18 месяцев** живёт в статусе **New Entrant** — «новичок». У тебя временная лицензия на эксплуатацию, и всё это время FMCSA держит тебя под отдельной программой — **New Entrant Safety Assurance Program**.

В течение первых 12 месяцев работы ты обязан пройти **Safety Audit** (мониторинг длится все 18 месяцев) и не набрать серьёзных нарушений. Если прошёл — получаешь **permanent operating authority**, постоянное право работать. Дальше — обычный режим CSA, как у всех.

Пауза.

Если ты только открыл компанию, сейчас в голове звенит: «полтора года под микроскопом, а я ещё не понимаю что делать». Останови эту мысль.

New Entrant Safety Audit проходят почти все, кто делает три вещи:

1. Ведёт документы — *Company File, Driver File, Unit File* (Главы 4, 5, 6).
2. Соблюдает HOS — *водитель не работает больше нормы* (Глава 7).
3. Не пропускает сроки — *IFTA, страховка, регистрации* (Главы 8, 10).

Это не талант и не удача. Это дисциплина. Мы её выстроим по главам. Иди дальше.

1.2. Шесть зон, за которые отвечает сейфти

Конкретный список задач пляшет от компании к компании, но профессия в любом виде стоит на шести опорах.

Зона 1. Приём водителя на работу (Pre-employment screening)

До того как водитель первый раз заведёт твой трак, сейфти обязан:

- Проверить **CDL**: категория, эндорсменты, статус (не отозван ли, не приостановлен).
- Заказать **MVR (Motor Vehicle Record)** — история вождения за последние 3 года.
- Открыть **PSP (Pre-Employment Screening Program)** — портал FMCSA, там видны аварии за 5 лет и roadside-инспекции за 3 года.
- Проверить **Drug & Alcohol Clearinghouse** — федеральная база провалов наркотестов (разбираем в Главе 9).
- Провести **Pre-employment drug test**.
- Запросить **Safety Performance History Records Request** у предыдущих работодателей (Глава 5).
- Подписать с водителем пакет политик: Drug & Alcohol, Safety Policy.

Если в истории водителя ты видишь серию серьёзных нарушений или авариях — это решение ты принимаешь осознанно. Взял плохого водителя — подарил компании ухудшение CSA на годы вперёд. Никто потом не вспомнит, что «водитель был нужен срочно».

Зона 2. Документы, с которыми водитель едет

Сейфти отвечает за то, чтобы у водителя в кабине был полный комплект и ничего не просрочено:

- **CDL**
- **Medical Card (DOT Medical Certificate)**
- **Logbook / ELD**
- **Bill of Lading** — на каждый груз
- **Insurance Certificate**
- **Registration** — трак и трейлер
- **IFTA License**
- **IRP (International Registration Plan) Apportioned Registration**

Просроченный документ = штраф водителю и компании. Поэтому сейфти не «напоминает в последний день» — он ведёт календарь сроков и решает за 30–60 дней до даты.

Зона 3. Налоги, сборы, регистрации

- **IFTA (International Fuel Tax Agreement)** — каждый квартал (Глава 8).
- **UCR (Unified Carrier Registration)** — раз в год.
- **HVUT / Form 2290 (Heavy Vehicle Use Tax)** — раз в год.
- **State permits** — где требуется: NY HUT, KY Weight Distance, NM, CT, OR.
- **MCS-150 Biennial Update** — раз в 2 года.

Пропустил срок — штраф прилетает автоматически. Иногда замораживают регистрацию трака, и он встаёт.

Зона 4. Техника

- **Annual DOT Inspection** на каждый трак и каждый трейлер.
- **DVIR (Driver Vehicle Inspection Report)** — водитель заполняет до и после смены.
- Журнал ремонтов и плановых ТО.
- Координация с механиками.

Зона 5. Инциденты

- ДТП (Глава 15).
- Claim (Глава 16).
- Tickets (Глава 13).
- DataQ (Глава 14).

Зона 6. Регуляторы

- Подготовка и прохождение **Safety Audit** и **Compliance Review**.
- Работа с DOT-инспекторами на месте (Глава 12).
- **Corrective Action Plan**, если рейтинг упал (Глава 17).

Как это выглядит в реальности

Я скажу вещь, которая звучит громко, но она верна: **разница между компанией, которая выросла, и компанией, которая закрылась в первый год — чаще всего в сейфти**. Не в грузах. Не в ставках. Не в водителях. В том, кто вёл документы и кто следил за CSA.

Маленькие перевозчики в США массово закрываются не потому что им нечего возить. Они закрываются потому что Authority замораживается после плохого аудита, и пока они разбираются — деньги кончаются. И наоборот: компанию с уже накопленными проблемами грамотный сейфти вытаскивает в **Satisfactory** за год. Я это видел много раз.

1.3. Сейфти внутри своей компании vs сейфти на стороне

● Трек А — Владелец (Owner-Operator).

Если у тебя 1–3 трака, сейфти-функцию обычно тянет сам владелец. Это работает — при одном условии: ты дисциплинирован и готов отдавать на

документацию 2–4 часа в неделю каждую неделю, без исключений.

Типовой сценарий, который я вижу постоянно: Иван открыл компанию, первые два месяца ведёт всё сам, заполняет файлы, отслеживает сроки. Потом начинается сезон, грузов много, Иван сам за рулём или ищет грузы. Документы откладываются «на выходные». Выходные заняты семьёй. Через четыре месяца — дыра в Driver File, пропущенный quarterly IFTA, Drug & Alcohol программа не ведётся. Приходит Safety Audit — всё всплывает.

Реалистичная раскладка для владельца 1–3 траков: базу делай сам — MCS-150, страховка, регистрации, простой Driver File. А ежедневный мониторинг CSA, Drug & Alcohol программу, реакцию на DOT-инспекции отдай внешнему сейфти. Это \$189/мес и это спасает тебя от выгорания, которое убивает новых перевозчиков чаще, чем штрафы.

● Трек Б — Наёмный сейфти.

Если сейфти — это твоя профессия и ты работаешь на чужие компании, ты будешь одним из двух:

- **In-house** — штатный. Компания с парком 8+ траков держит тебя одного. Обычно удалённо. Ставка \$2000–4500/мес.
- **Outsource** — аутсорс. Ты в команде (как TruckerNavi), компания обслуживает десятки перевозчиков параллельно, каждому достаётся часть твоего времени. Плюс в том, что рядом есть коллеги, есть бэкап на отпуск и болезнь, есть с кем обсудить сложный кейс. Это, как правило, стабильнее и спокойнее, чем сидеть одному в чужой компании.

Ключевая разница между владельцем-сейфти и наёмным сейфти: у наёмного одна задача — не дать компании свалиться в **Conditional**. У владельца-сейфти голова занята грузами, финансами, водителями, механиками. Поэтому наёмный сейфти почти всегда эффективнее на задаче compliance. Это не про интеллект — это про фокус.

★ Главное за главу 1

1. Сейфти-менеджер как профессия появилась в США в 1990-х из-за роста смертности на дорогах с участием коммерческих траков.
2. FMCSA видит твою компанию через четыре канала: **аудиты, придорожные инспекции, расследования, отчёты о ДТП** (за последние 24 месяца).
3. Первые **18 месяцев** после получения MC/DOT ты — **New Entrant**. Пройдёшь Safety Audit — получаешь постоянную Authority.
4. Шесть зон сейфти: **приём водителей, документы в рейсе, налоги и сборы, техника, инциденты, регуляторы.**

5. Два трека:  владелец-сейфти (для 1–3 траков выполнимо, но быстро выгораешь) или  наёмный сейфти (штатный или аутсорс).

Я справился с главой 1, если...

- ☐ Могу за две минуты объяснить человеку с улицы, что делает сейфти-менеджер.
 - ☐ Понимаю, что такое **FMCSA** и зачем она существует.
 - ☐ Запомнил аббревиатуры **CSA** и **SMS** — детали разберём в Главе 3.
 - ☐ Знаю, что такое **New Entrant Safety Audit** и когда он проходит.
 - ☐ Могу перечислить шесть зон ответственности сейфти.
 - ☐ Определился со своим треком:  или .
-

Стоит ли тянуть сейфти-функцию самому

Если траков 1–3 — тянуть можно. Но в сезон, когда грузы идут волной, сейфти проваливается первым. Это не слабость — это физика. У тебя сутки конечны.

Разумная раскладка: ты оставляешь за собой **MCS-150, UCR, страховку** — то, что делается редко и требует твоих личных данных. А **ежедневный мониторинг CSA, Drug & Alcohol программу, подготовку к DOT-аудиту** передаёшь тем, у кого это основная работа.

TruckerNavi закрывает это в пакете **Safety Compliance СТАРТ — \$189/мес.** Внутри: DQ-файлы, Drug & Alcohol программа, мониторинг CSA, подготовка к DOT-аудиту. Парк до 3 траков.

Для 4–8 траков — **Safety Compliance РОСТ, \$349/мес (\$43 на трак).** Сюда добавляется Vehicle Maintenance, DVIR, тренинги водителей.

 **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru

Глава 2. Федеральная и штатная юрисдикция

*В первой главе мы определились кто ты и что делаешь. Теперь разберём поле. В США регуляция траков устроена в два этажа: федеральный закон сверху, законы штатов снизу, и между ними регулярно искрит. Эта глава расставит по местам четыре слова, которые дальше будут попадаться каждый день: **DOT, FMCSA, Interstate, MC Authority**. После неё ты перестанешь теряться, когда кто-то говорит «у нас интерстейт-нарушение» или «мы интрастейт, нам это не надо».*

2.1. Почему тут всё так устроено

Сначала одна простая мысль, без которой дальше ничего не сложится.

США — это не единая страна в том смысле, как ты привык. Это 50 штатов, у каждого своя конституция, свой парламент, своя полиция, свои налоги и свои правила. А над ними — федеральное правительство со своими законами и своей полицией. Две системы живут одновременно.

Когда федеральный закон и закон штата говорят разное, по умолчанию побеждает федеральный — это **Supremacy Clause**, верховенство федерального права по Конституции. Но это общее правило. В реальности штат часто регулирует то, что федерал вообще не тронул, и тогда штат у себя дома король.

Вывод для сейфти простой: **ты работаешь в двух координатах одновременно.** Одной рукой держишь федеральные правила FMCSA, другой — особенности штата регистрации и штатов, куда едут твои траки.

Пауза.

Сейчас в голове мысль: «пятьдесят штатов, федералы, преемшн — я не удержу это в голове». Останови её. Удерживать всё и не надо.

90% работы сейфти — это чистый федеральный закон. FMCSA, 49 CFR, один источник. Штатные истории — это ещё 10%, и они почти целиком про налоги и пермиты: IFTA, IRP, NY HUT, KY, NM, OR, CT. Разберём в Главе 8.

От тебя нужно три вещи: 1. Знать штат, где зарегистрирована компания. 2. Знать штаты, по которым реально едут траки. 3. Когда штат противоречит федералу — не угадывать, а звонить юристу или нам.

Всё. Иди дальше.

2.2. Откуда взялись эти правила

Без истории правила выглядят как свод случайных запретов. С историей — становится видно логику. Коротко.

Конец 1800-х. Первые грузовики — паровые, медленные, слабые. Потом Карл Бенц ставит на грузовик двигатель внутреннего сгорания, и индустрия начинает разгоняться.

60–70-е — золотой век. Трак становится главным способом возить грузы по стране. Водителя воспевают в кино и песнях, в профессию заходят без образования, платят хорошо.

Середина 70-х — кризис. Резкий рост цен на топливо, забастовки, банкротства. К 1980 году в стране уже больше **18 миллионов грузовиков** — втрое больше, чем в 1941.

1980 — дерегуляция. Конгресс принимает **Motor Carrier Act 1980**. До этого чтобы возить межштат, нужно было получать разрешение у органа под названием **ICC**, и давали их скупю. После дерегуляции число лицензированных перевозчиков выросло с **17 000 до 40 000+** за десять лет.

90-е — FMCSA. Много новых компаний = много неопытных водителей = рост аварийности. Ответ государства — создать отдельное агентство под коммерческий транспорт. Так появляется **FMCSA** и система, в которой ты сегодня работаешь.

Сегодня. По данным FMCSA: - **~1,6 млн** транспортных компаний - **~3,6 млн** водителей траков (всего в отрасли занято ~8,4 млн человек) - **~7,1 млн** грузовиков - **~70% всех товаров** в стране везёт трак - **~10 млрд тонн** груза в год - **5,8% рабочих мест** в стране — это индустрия

Если траки встанут — магазины пустеют за три дня. Это не фигура речи, это расчёт. Ты заходишь в индустрию, которая физически кормит страну.

2.3. DOT — министерство транспорта

DOT (Department of Transportation) — федеральный департамент в ранге министерства. Создан 15 октября 1966, заработал с 1 апреля 1967. Это зонтик. Под ним живут все транспортные агентства США:

- **FHWA** — шоссе и дороги
- **FMCSA** — коммерческие траки и автобусы (наш дом)
- **FAA** — авиация

- **FRA** — железные дороги
- **MARAD** — море
- **USCG** — береговая охрана
- **NHTSA** — безопасность легкового транспорта

Тебя из этого списка интересует **FMCSA**. Иногда — FHWA (когда речь о разрешениях на крупногабарит) и NHTSA (когда траки отзывают по recall).

Когда в разговоре звучит «ДОТ-номер», «ДОТ-инспекция», «ДОТ-аудит» — технически это всё про FMCSA. Но в индустрии говорят «ДОТ» по привычке, потому что короче, и потому что FMCSA — ребёнок DOT.

2.4. FMCSA — твой главный регулятор

FMCSA (Federal Motor Carrier Safety Administration) — агентство внутри DOT, создано в 2000 году. С этим агентством ты будешь работать каждый день.

Что делает FMCSA

1. **Пишет правила.** Все федеральные правила безопасности собраны в **49 CFR** — федеральный свод законов, часть 49.
2. **Выдаёт Authority.** USDOT и MC — это FMCSA.
3. **Контролирует.** Аудиты, придорожные инспекции, расследования.
4. **Наказывает.** Штрафы, отзыв Authority, Out-of-Service Order.
5. **Ведёт базы.** CSA/SMS, Clearinghouse, PSP — всё там.

Карта 49 CFR, которую должен знать сейфти

Это не нужно учить наизусть. Нужно знать, где что лежит — чтобы находить пункт за тридцать секунд, когда он понадобится.

Part 49 CFR	О чём
Part 325	Стандарты шума
Part 350	Программа поддержки безопасности штатами
Part 382	Тесты на наркотики и алкоголь (Глава 9)
Part 383	CDL — стандарты водительских прав
Part 385	Safety Fitness — процедуры и рейтинги (Глава 17)
Part 386	Порядок обработки нарушений
Part 390	Общие федеральные правила
Part 391	Квалификация водителей (Глава 5 — Driver File)
Part 392	Управление коммерческим транспортом
Part 393	Оборудование трака (Глава 6 — Unit File)
Part 395	Часы работы / HOS (Глава 7)
Part 396	Осмотр, ремонт, ТО (Глава 11)
Part 399	Безопасность сотрудников

💡 Когда инспектор присылает нарушение, там всегда будет ссылка вида «**392.3 — operator ill or fatigued**». Первая цифра — часть, вторая — пункт. Умеешь открыть CFR на нужной странице — ты уже защищён наполовину. Весь CFR лежит бесплатно на **ecfr.gov**. Добавь в закладки, пригодится.

Принцип, на котором держится FMCSA

FMCSA регулирует тех, кто работает в **interstate commerce** — межштатной торговле. Тех, кто ездит только внутри одного штата (**intrastate**), FMCSA в основном не трогает — их берёт на себя штат.

Это развилка, с которой начинается любой разговор о новой компании.

2.5. Interstate vs Intrastate — развилка, которую надо выучить

Если не разберёшься здесь — дальше по всем главам будешь спотыкаться. Поэтому медленно.

Interstate (межштатный)

Компания считается **Interstate**, если она возит:

- Через границы штатов,

- Или внутри одного штата — но груз по документам идёт дальше (или пришёл из другого),
- Или между США и соседней страной (Канада, Мексика).

Interstate регулируется FMCSA. Нужны: - **USDOT Number - MC Number** — если возит **for-hire**, за плату для чужих - **BOC-3** — агент в каждом штате - Полное соблюдение федералки: HOS, Drug & Alcohol, Driver Qualification

Intrastate (внутриштатный)

Компания — **Intrastate**, если возит только внутри одного штата, и груз за пределы штата не уходит и не приходит оттуда.

Регулировка — штатная. Обычно это местный DOT или Public Utilities Commission. Федералка FMCSA в большинстве случаев не применяется, но штаты часто пишут свои правила, похожие на федеральные. Калифорния и Техас фактически скопировали федеральный HOS на intrastate. Флорида — нет.

Три категории по статистике FMCSA

1. **Interstate (обычные грузы)** — ~500 000+ компаний. Основная масса.
2. **Interstate HazMat** — ~35 000 компаний. Правила жёстче, лицензии дороже.
3. **Intrastate** — ~1 000 000+ компаний, в основном мелкий локальный бизнес.

Три типовых ситуации, чтобы точно село

Ситуация 1. Чистый Interstate. Иван зарегистрировал компанию в Нью-Джерси, возит Amazon со склада NJ во Флориду. Граница пересекается — значит Interstate. USDOT, MC, полная федералка.

Ситуация 2. Interstate, который выглядит как intrastate. Компания в Техасе. Водитель едет Даллас → Хьюстон, оба пункта — Техас. Но в прицепе контейнер, который пришёл из Китая и едет дальше в Калифорнию. **Это всё равно Interstate.** Груз «в пути» через штаты — значит нужны все федеральные документы.

Ситуация 3. Чистый Intrastate. Калифорнийская компания возит мебель с фабрики в LA в магазин в SF. Произведено в Калифорнии, продаётся в Калифорнии, за пределы не выходит. Это Intrastate. USDOT может быть не нужен, регулирует штат.

⚠ Ошибка, которую я вижу регулярно. «Мы ездим только в соседний штат, значит мы почти intrastate, можно без MC». Нет. Одно

пересечение границы штата = полный Interstate. «Почти» тут не бывает.

Operating Classification — зачем компания возит

FMCSA делит ещё и по цели:

- **For-Hire** — за плату для чужих. ~**800 000** компаний. Нужна **MC Authority**.
- **Private** — возит свой груз (Walmart → в свои магазины). ~**600 000**. MC не нужна, хватает USDOT.
- **Exempt For-Hire** — возит только товары, выведенные из-под регулирования (сельхозпродукция, необработанное сырьё). Нужен USDOT, MC — нет.
- **Private Passenger (Business)** — отель возит гостей из аэропорта и подобное.

95% твоих кейсов как сейфти — **For-Hire Interstate**. Стандартный трак с USDOT и MC, возит чужие грузы через штаты.

2.6. MC Authority — что это

MC Authority (Motor Carrier Authority, Operating Authority) — федеральное разрешение от FMCSA на коммерческую межштатную перевозку **чужих** грузов или пассажиров за плату.

Разложу на простом: - **USDOT Number** — это ID компании в системе FMCSA. Нужен почти всем Interstate-перевозчикам. - **MC Authority** — это лицензия брать деньги за перевозку чужого груза через границы штатов.

Кому нужна MC

- **For-Hire Interstate (грузы)** — обязательно
- **For-Hire Interstate (пассажиры)** — обязательно
- **Private (возит свой груз)** — не нужна
- **Intrastate** — обычно не нужна, регулирует штат

Путь получения MC (кратко, детали — Глава 4)

1. Регистрируешь LLC или Corp.
2. Берёшь EIN в IRS.
3. Подаёшь заявку **MCSA-1** через новую систему FMCSA **Motus** (с 14 мая 2026 заменила URS) → получаешь USDOT и MC.
4. Платишь сбор за MC (на момент написания — **\$300**).

5. Получаешь страховку (минимум **\$750K–\$1M liability** для обычных грузов, выше для HazMat).
6. Назначаешь **BOC-3 агента** в каждом штате.
7. После публикации заявки в FMCSA Register идёт **10-дневный protest period** (49 CFR 365.203); в целом до active authority проходит около 3 недель.
8. Получаешь **active operating authority**.
9. Входишь в программу **New Entrant** на **18 месяцев**.

💰 Это место, где новички теряют недели и деньги. Не та форма, не та страховка, не назначенный BOC-3 агент — и процесс стоит. У нас в TruckerNavi есть пакет **Authority Bundle (\$499)**, который закрывает всё это под ключ. Если не хочешь собирать вручную — позвони.

2.7. Когда федерал и штат спорят — и кто выигрывает

Продвинутая тема, но без неё тебя будет кидать при каждой новости.

Supremacy Clause и federal preemption

Когда федеральный закон и штатный противоречат, по умолчанию **побеждает федеральный** (статья VI Конституции). Это называется **federal preemption** — федеральное упреждение.

Но это правило. А в жизни — исключения и битвы.

Кейс 1. FLSA и Motor Carrier Act Exemption

FLSA (Fair Labor Standards Act) — федеральный закон о труде. Требует платить **овертайм** всем, кто работает больше 40 часов в неделю.

Но для водителей коммерческих траков работает исключение — **Motor Carrier Act Exemption**. Их регулирует DOT, а не Министерство труда. Результат: водитель может спокойно работать 70 часов в неделю по HOS — и **овертайм на федеральном уровне ему не положен**. Верховный суд подтвердил это ещё в деле **Morris v. McComb (1947)**.

Это пример классического раздвоения: один гражданин, разные индустрии — разные законы.

Кейс 2. California AB5

Калифорния в 2019 приняла закон **Assembly Bill 5 (AB5)**, который через **тест ABC** резко сужает, кого можно оформить как independent contractor

(читай — owner-operator).

Тест требует одновременно: - **А** — работник свободен от контроля нанимателя - **В** — его работа выходит за рамки обычной деятельности компании - **С** — у него есть свой независимый бизнес того же профиля

Для траков убивает пункт **В**. Водитель, возящий груз для перевозчика, по определению выполняет основную деятельность компании. Значит классический owner-operator по AB5 в Калифорнии невозможен.

Индустрия билась в судах на основании federal preemption (федеральный закон о перевозках запрещает штатам регулировать тарифы, маршруты и услуги). В 2022 Верховный суд отказался пересматривать дело. AB5 стоит.

Что это значит для тебя. Компания в Калифорнии или работает с калифорнийскими owner-operators — иди к юристу по классификации работников. В других штатах мягче, но Калифорния — отдельная история.

Кейс 3. Перерывы на обед в Калифорнии

Калифорния ввела свои правила перерывов — жёстче федеральных HOS. DOT в 2018 постановил: федеральный HOS **preempts** штатные правила. Штат судился — не устоял.

📌 *Когда в новостях пишут «В Калифорнии перевозчиков обязали...» — не дёргайся первым движением. Сначала проверь три вещи: 1. Закон уже в силе, или ещё оспаривается? 2. Это про Interstate или только Intrastate? 3. Что сказал по этому поводу FMCSA?*

В девяти случаях из десяти паника в чатах идёт впереди реальности.

2.8. Где сконцентрирована индустрия

Топ-3 штата по траковой плотности:

1. **Калифорния** — 200 000+ компаний, 700 000+ водителей, 500 000+ траков. Порты LA/Long Beach, климат, объёмы. Но — самое жёсткое штатное регулирование (AB5, CARB, emissions).
2. **Техас** — 100 000+ компаний, 600 000+ водителей, 600 000+ траков. Нефть, Мексика, длинные плечи, дружелюбный регулятор.
3. **Флорида** — много компаний, ориентированных на Юго-Восток, Карибы, круизы. Налоги мягкие.

Где регистрировать компанию. Живёшь в США — чаще всего в штате проживания, это проще по налогам. Среди русскоязычных популярны **NJ, FL, IL, CA**.

💡 Штат регистрации ≠ штат работы. Зарегистрируешь в NJ, будешь ездить по всей стране — нормально. IFTA ты платишь по штатам, где реально проехал, а не по штату регистрации (Глава 8).

2.9. Штатные департаменты, которые тебе пригодятся

В каждом штате свои органы. Названия отличаются, функции похожи:

- **State DOT** — штатный аналог федерального DOT (дороги, разрешения)
- **DMV (Department of Motor Vehicles)** — CDL и регистрация траков
- **Department of Revenue / Taxation** — налоги, IFTA, IRP
- **Public Utilities Commission (PUC)** — в части штатов регулирует Intrastate
- **State Police / Highway Patrol** — дорожные инспекции и разбор аварий

Куда с каким вопросом:

Что нужно	Куда идти
USDOT / MC	FMCSA (федерация)
CDL водителю	DMV штата, где живёт водитель
Регистрация трака	DMV штата регистрации компании
IFTA	Department of Revenue штата базирования
Разрешение на перегруз	State DOT штата, через который едешь
NY HUT, KY, NM, OR, CT	Налоговые департаменты этих штатов

Не забывай. Это справочник. Логика одна: **федералка — через FMCSA, штат — через штатные департаменты.**

2.10. Двойная оптика

🔵 **Трек А — Владелец.** Выбери один штат регистрации и изучи его как следует. Свой DMV, свой State DOT, свои налоги. Остальные штаты — по мере того как туда реально едут твои траки. Не пытайся стать экспертом по всем 50 — это не нужно и не возможно.

🟢 **Трек Б — Наёмный сейфти.** У тебя задача шире. Один клиент — разбираешься в его штате. Несколько клиентов в разных штатах — заводи **справочник-навигатор**. Простая Google-таблица: штат → ключевые требования → контакты → сроки. У нас в TruckerNaví такой справочник — внутренний стандарт. Если собираешь с нуля — готовь неделю на сборку, потом только обновления.

2.11. Бонус: часовые пояса и карта

Коротко, но в работе пригодится.

В континентальных США — **четыре часовых пояса**:

1. **Eastern (ET)** — Нью-Йорк, Флорида, Огайо
2. **Central (CT)** — Техас (почти весь), Иллинойс, Миссисипи
3. **Mountain (MT)** — Колорадо, Аризона, Монтана
4. **Pacific (PT)** — Калифорния, Вашингтон, Орегон

Плюс Аляска и Гавайи — в траках можно игнорировать.

Важное. Границы часовых поясов **не совпадают с границами штатов**. Техас, Флорида, Канзас, Айдахо, обе Дакоты — разбиты на два пояса. Когда водитель звонит с вопросом «я у границы Флориды, сколько у меня времени» — это не праздный вопрос, это HOS.

Часовые пояса регулирует угадай кто. **DOT**. Исторически они появились из-за железных дорог. Закон о стандартном времени — 1918 год.

Interstate Highways

В 1956 году **Эйзенхауэр** подписал **Federal-Aid Highway Act**, и страна получила национальную сеть магистралей — **41 000 миль**. Именно эта сеть и сделала дальнбой экономически возможным.

Нумерация простая: - **Чётные** (I-10, I-40, I-80) — **запад-восток** - **Нечётные** (I-5, I-75, I-95) — **север-юг** - Одно- и двузначные — межштатные - Трёхзначные — объездные и ответвления

Зачем это сейфти. Водитель говорит «я застрял на I-95 в Джерси» — ты видишь карту в голове. Планируешь маршрут — понимаешь, что I-10 идёт югом, I-80 севером, и это зимой разные истории, разные пермиты и разные IFTA-мили.

★ Главное за главу 2

1. В США две системы законов одновременно — **федеральная и штатная**. По умолчанию побеждает федерал, но не всегда.
2. **DOT** — министерство. **FMCSA** — агентство внутри DOT, твой главный регулятор.
3. FMCSA пишет правила (**49 CFR**), выдаёт Authority (USDOT, MC), контролирует, штрафует.

4. **Interstate vs Intrastate** — развилка. Пересёк границу штата = полный Interstate = полная федералка.
 5. **MC Authority** — лицензия FMCSA возить чужой груз через штаты за плату. **For-Hire** — обязательно, **Private** — нет.
 6. **49 CFR** — свод федералки. Важнейшие части: 382, 383, 385, 390–396.
 7. **Federal preemption** — федерал обычно бьёт штат, но AB5 показал, что не всегда.
 8. В стране **50 штатов, 4 часовых пояса, сеть Interstate Highways в 41 000 миль**. Знай свой штат, остальные — по мере работы.
-

Я справился с главой 2, если...

- ☐ Могу объяснить разницу **Interstate / Intrastate** и привести по одному примеру каждого
 - ☐ Помню: **DOT** — министерство, **FMCSA** — агентство внутри
 - ☐ Знаю, что **49 CFR** — федеральный свод правил для перевозчиков
 - ☐ Понимаю, что такое **MC Authority** и кому она нужна
 - ☐ Отличаю **For-Hire** от **Private**
 - ☐ Знаю, что такое **federal preemption** и почему **AB5** — отдельная история
 - ☐ Знаю штат регистрации своей компании (или будущей)
 - ☐ Знаю, где искать штатные регуляции: State DOT, DMV, Department of Revenue
-

Где ломаются на старте

Четыре типовых провала, которые я вижу раз за разом:

1. **«Мы ездим в соседний штат, значит не полный Interstate».**
Полный. Одна граница — полная федералка.
2. **Регистрация не в том штате.** Выбрали по эмоциям, платят лишние налоги годами.
3. **Неправильный Operating Classification.** Поставили Private, а возят For-Hire — MC не выдаётся, бизнес стоит.
4. **ВОС-3 агент не назначен.** MC замораживают до назначения.

В TruckerNavi пакет **Authority Bundle (\$499)** закрывает регистрацию компании, USDOT, MC, ВОС-3, страховку и сопровождение до active authority. Если не хочешь собирать это по кускам — позвони.

 **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Офисы: **NY · NJ · FL**

Глава 3. Приборный щит: SAFER, CSA, SMS

Здесь ты впервые откроешь порталы FMCSA и согласишься на свою компанию её собственными глазами — глазами того, кто в ней живёт, и глазами инспектора, который её проверяет. Это разные картинки. Задача главы — свести их в одну.

После этой главы ты умеешь: найти любую компанию в SAFER, прочитать её Snapshot и страховую историю, зайти в SMS по своим данным, разобраться все 7 BASIC, понять, где именно тебя будут «ловить», и что с этим делать.

3.1. Почему сейфти живёт в этих порталах

Компания без сейфти, который открывает SAFER — это машина без приборной панели. Едешь быстро, топливо вроде есть, двигатель вроде работает. Пока не заглохнешь посреди трассы и не начнёшь объяснять жене, что «вообще-то я ничего странного не замечал».

FMCSA держит публичные и полупубличные порталы, в которых видно буквально всё:

- существует ли компания и жива ли её Authority;
- на какую сумму застрахована и кем;
- сколько раз страховку отзывали;
- сколько у неё траков, водителей, миль;
- все инспекции и аварии за 24 месяца;
- по каким категориям она «горит»;
- каждое нарушение — где, когда, каким весом зашло в балл.

В этих данных ковыряются все, кто имеет к тебе хоть какое-то отношение:

- брокер — решает, даст ли он тебе груз;
- страховая — назначает премию;
- шиппер — не хочет грузить того, кто закроется через месяц;
- инспектор DOT — выбирает, кого тормозить на весах;
- конкурент — смотрит, где у тебя тонко;
- и ты сам — если хочешь видеть свою компанию раньше, чем её увидит аудитор.

Это ядро работы сейфти: **ты должен знать свои проблемы на день раньше, чем узнает FMCSA**. Не на неделю позже. Не когда пришло письмо. Раньше.

SAFER и SMS — твой приборный щит. Другие люди по утрам смотрят погоду — сейфти открывает SAFER.

Пауза.

Когда ты впервые зайдёшь в SMS и увидишь свою компанию со стороны — может накрыть. Цифры, проценты, красные зоны. Первая мысль: «у меня всё плохо, я не вытяну».

Три вещи, которые надо знать прямо сейчас:

Первое. У любой компании старше года есть нарушения. Чистый нулевой профиль — это либо новичок, либо кто-то, кто вообще не ездит. Не ноль — норма.

Второе. Окно — 24 месяца. Всё, что попало в систему, через два года уходит само. Если ты перестанешь копить нарушения сегодня — профиль очистится просто временем.

Третье. Почти любое нарушение можно оспорить через DataQ (Глава 14). То, что сейчас висит красным, может через месяц исчезнуть.

Сегодня твоя задача — только научиться читать приборы. Лечение — позже. Иди дальше.

3.2. SAFER: бесплатный паспорт любой компании

SAFER (Safety and Fitness Electronic Records System) — федеральный публичный сайт FMCSA: safer.fmcsa.dot.gov.

Через SAFER ты можешь:

1. Найти любую компанию по USDOT, MC или названию.
2. Зарегистрировать новый USDOT.
3. Оплатить штрафы онлайн.
4. Заказать профиль безопасности другого перевозчика.
5. Оспорить данные через **DataQ (Data Quality)**.
6. Обновить свою **MCS-150** (Biennial Update — раз в 2 года).
7. Посмотреть страховку и лицензирование по любой компании.
8. Проверить hazmat-маршруты.

SAFER — это дверь, за которой живут все публичные системы FMCSA. Имя компании на бумажке → пять минут → ты знаешь о ней всё, что должно быть

публично известно.

 **Трек — Владелец.** Брокер вышел на связь, обещает хороший груз. До того, как подписать — открываешь его MC через SAFER. Активна ли Authority, есть ли страховка, были ли отзывы. Мошенников в индустрии достаточно. Пять минут проверки экономят несколько тысяч долларов, которые ты не увидишь, если груз уйдёт к «брокеру» без ликвидной конторы за спиной.

 **Трек — Наёмный сейфти.** Пришло сообщение об аварии. Водитель даёт тебе контакт второй стороны «на коленке» — имя, телефон. Через час этот телефон уже не отвечает. А в SAFER — их настоящий DOT, страховая компания, policy number, телефон страховой напрямую. Это единственный канал, по которому тебя не «отфутболят».

3.3. Company Snapshot: первая страница паспорта

Company Snapshot — короткая карточка компании в SAFER. Первое, что ты открываешь.

Поле	Что смотришь
Entity Type	Carrier / Broker / Shipper
Operating Status	Authorized for Property или Out of Service
Legal Name / DBA	Юридическое имя и торговая марка
Physical Address	Фактический адрес
Mailing Address	Куда приходят письма и чеки
Phone	Активный номер — по нему звонят федералы
USDOT Number	Регистрация в DOT
MC Number	Motor Carrier Authority
Power Units	Сколько траков
Drivers	Сколько водителей
MCS-150 Form Date	Когда последний раз обновляли
MCS-150 Mileage	Мили за последние 12 месяцев
Out of Service Date	Если остановили — дата
Operation Classification	For Hire / Private / Other
Operation	Interstate / Intrastate
Cargo Carried	Типы грузов
Inspections / Crashes	Сводка за 24 месяца

Внизу страницы — сводные цифры:

- **Vehicle Inspections** — всего / OOS / процент OOS.
- **Driver Inspections** — то же.
- **Hazmat Inspections** — если есть лицензия.
- **IEP Inspections** — для интермодальных.
- **Crashes (24 months)** — аварии.
- **Safety Rating** — если присвоен: Satisfactory / Conditional / Unsatisfactory.

⚠ *Данные в Snapshot обновляются **раз в месяц**. Если нарушение пришло вчера — в Snapshot его сегодня не будет. Это не ошибка системы. В SMS оно уже учтено, а в публичной витрине появится через 30 дней.*

Три типа компаний, которые ты увидишь:

Чистый профиль. 12 траков, 15 водителей, 850К миль в год, 22 инспекции, 0 OOS, 0 аварий за два года. С такими работают все брокеры.

Рабочий профиль. 8 траков, 10 водителей, 18 инспекций, 2 Vehicle OOS, 1 авария без пострадавших. Нормальное состояние живой компании.

Профиль, с которым лучше не связываться. 35 инспекций, 12 Vehicle OOS (34% при норме около 20%), 3 Driver OOS, 2 аварии с пострадавшими, Safety Rating = Conditional. Брокер, давший им груз, через месяц даёт показания в суде.

3.4. Licensing & Insurance: страховая история

Из Snapshot есть кнопка **Licensing & Insurance** — второй обязательный портал.

Как зайти:

1. SAFER → найти компанию.
2. Нажать **Licensing & Insurance**.
3. Выбрать **HTML** (не «Report» — этот пункт сломан давно и, судя по всему, надолго).

Что внутри:

- **Authority Type** — Common, Contract, Broker.
- **Authority Status** — активна ли.
- **Application Pending** — есть ли поданные заявки.
- **Insurance on File** — сумма страховки (минимум \$750,000 для обычных грузов, до \$5,000,000 для отдельных hazmat-категорий).
- **Active / Pending Insurance** — действующий полис и страховщик.
- **Rejected Insurance** — те, кто отказался страховать.

- **Insurance History** — полная история полисов.
- **Authority History** — когда активировали МС.
- **Revocation** — были ли отзывы Authority.

Три ситуации, в которых ты откроешь L&I на этой неделе:

Авария с участием чужой компании. Водитель дал тебе контакты «на словах». В L&I у тебя — настоящий страховщик второй стороны, policy number, прямой телефон страховой. Claim открывается через этот канал, а не через водителя, который на завтра «пропал».

Новый брокер на связи. Он просит у тебя страховой сертификат. Ты проверяешь его Authority в L&I. Без взаимности в этом бизнесе никуда.

Смена страховщика у себя. Ты поменял страховку — через 3-10 дней зайдя в L&I и убедись, что новая запись появилась, а старая закрыта без дыры между полисами. Дырка в один день = OOS для всей компании. Я это видел много раз. Проверяй.

 *Запись в L&I делает сотрудник FMCSA вручную по электронному запросу страховщика. Это не мгновенно. В первые дни не паникуй. На десятый — позвони страховому агенту и выясни, где запрос.*

3.5. CSA: программа, которая за тобой смотрит

CSA (Compliance, Safety, Accountability) — федеральная программа FMCSA. Её смысл: **ловить небезопасных перевозчиков раньше, чем они устроят серьёзную аварию.**

Работает в три эшелона. От «мы тебе намекнули» до «мы тебя закрыли».

Эшелон 1. Early Contact

Мягкие инструменты. FMCSA хлопает по плечу.

- **Warning Letter** — письмо на почту. Описывает конкретные проблемы и намекает, что будет дальше. Это сигнал: «ты в поле зрения, подтягивайся».
- **Targeted Roadside Inspection** — целевые досмотры на весах. Если у компании плохой балл в какой-то категории — инспекторов инструктируют тормозить именно её траки. Звучит как паранойя, но это ровно так и работает.

Эшелон 2. Investigation

Если Warning не помог — приходит **Safety Investigator (SI)**.

- **Off-site Investigation** — удалённая проверка. Присылают список документов. Ты сканируешь и отправляешь.
- **On-site Focused Investigation** — приезжают в офис и проверяют одну зону (только HOS, только Driver Files, только Maintenance).
- **On-site Comprehensive Investigation** — приезжают и проверяют всё. Это самый тяжёлый сценарий. Обычно после серьёзного ЧП или когда проблемы уже глубокие.

Эшелон 3. Follow-on

Если расследование нашло нарушения — дальше идут инструменты принуждения:

- **Cooperative Safety Plan** — «добровольный» план исправления. Формально добровольный, по факту попробуй откажись.
- **Notice of Violation (NOV)** — уведомление о нарушении. Без штрафа, но требует реакции.
- **Notice of Claim (NOC)** — уже со штрафом (civil penalty).
- **Operation Out-of-Service Order** — всё встаёт. Ни один трак не имеет права двигаться до исправления.



Если в SMS увидел плохие проценты и хочется закрыть ноутбук

Не закрывай. Делай по шагам.

1. Останови мысль «всё пропало». 95% проблем уходят за 3-6 месяцев нормальной работы.
2. Открой все 7 BASIC. Выпиши, где проценты выше нормы.
3. По каждому проблемному BASIC открой список конкретных нарушений.
4. Отметь, что из этого реально можно оспорить через DataQ.
5. Выпиши 3 самых частых нарушения — это твой фронт работы на тренингах с водителями.
6. Зафиксируй дату. С этого дня мониторишь проценты раз в 2 недели.
7. Если в одиночку тяжело — делегируй мониторинг. Это не слабость, это нормальное распределение нагрузки.

3.6. SMS: семь зеркал твоей компании

SMS (Safety Measurement System) — движок, который считает баллы CSA.

Как зайти:

1. В SAFER найди свою компанию.
2. Справа сверху — ссылка **SMS Results**.
3. Публичная часть — по DOT-номеру.
4. Внутренняя часть (с процентами) — DOT + PIN.

Разница принципиальна: - Публично виден список нарушений и инспекций. - Проценты BASIC и статус **Alert** — только сама компания и регуляторы.

⚠ По закону **FAST Act** (декабрь 2015) FMCSA убрала из публичного доступа проценты (percentiles) и статусы Alert по **всем** BASIC для грузовых перевозчиков. Публично видны данные инспекций и нарушений, а сами проценты: только самой компании (по DOT + PIN) и регуляторам. Результаты **Crash Indicator** и **Hazmat Compliance** не показывались публично и до этого.

Как считается балл

У каждого нарушения есть **Severity Weight** — вес от 1 до 10. Серьёзное → выше.

Этот вес умножается на **Time Weight** — временной коэффициент: - до 6 месяцев — ×3 - 6–12 месяцев — ×2 - 12–24 месяца — ×1 - старше 24 месяцев — выпадает.

Сумма делится на количество инспекций (чтобы крупные не проигрывали мелким просто по объёму проверок). На выходе — **percentile rank**: насколько ты хуже или лучше других компаний своего размера.

Порог Alert зависит от корзины: **65%** для Unsafe Driving, HOS Compliance и Crash Indicator; **80%** для Vehicle Maintenance, Driver Fitness, Controlled Substances и Hazmat Compliance. Для hazmat-перевозчиков пороги жёстче (60%/75%), для пассажирских самые жёсткие (50%/65%).

Выше порога — в профиле загорается красный значок **Alert**. С этого момента ты в очереди на Targeted Inspection и Investigation. Тебя видят. Это не фигура речи.

3.7. Семь BASIC: что в каждой корзине

Каждое нарушение на дороге уходит в одну из семи корзин. У каждой — свой регламент, свои типовые нарушения и свой набор действий сейфти.

BASIC 1. Unsafe Driving

Регулирует: 49 CFR Parts 392, 397.

Что попадает: - Speeding — от 1 pt за минимальное до 10 pt за превышение >15 mph; - reckless driving — до 10 pt; - неправильная смена полосы; - непристёгнутый ремень; - телефон за рулём — **10 pt × 3 = 30 баллов** за один эпизод; - **Failure to obey traffic control device** — классика: водитель проехал мимо знака на весах, не поняв, что надо остановиться; - невнимательное вождение.

Это один из двух BASIC с самой сильной связью с будущими авариями. FMCSA давит по нему особенно жёстко.

Действия сейфти: - Warning Letter водителю по каждому нарушению. - Журнал — выделить 3 самых частых типа. - Тренинги под конкретные нарушения (онлайн — запись, офлайн — Training Acknowledgement Form). - Правило «3 violation подряд → увольнение» существует на бумаге. На практике часто увольнять некого. Тогда делай что-то другое: переобучение, смена маршрута, письменный контракт с условиями. Но делай.

BASIC 2. Crash Indicator

Что измеряется: не поведение, а сами аварии — по crash reports штатной и местной полиции.

Особенности: - **Скрыт от публики.** - **Не учитывает виновность.** Тебе въехали в зад на стоянке — авария всё равно встанет в SMS. Частично выручает программа **Crash Preventability Determination** — откровенно непредотвратимые случаи можно убрать через DataQ. - Второй BASIC с сильнейшей связью с будущими инцидентами. Два Alert — и страховая премия идёт вверх в 1.5-2 раза.

Действия: - Веди свой Accident Register. - Храни Police Reports, фото, показания свидетелей — минимум 3 года. - Оспаривай non-preventable через DataQ. - Обучай defensive driving.

BASIC 3. HOS Compliance

Регулирует: 49 CFR Parts 392, 395.

Что попадает: - езда сверх 11-hour, 14-hour, 70-hour; - подделка logbook или ELD; - отсутствие supporting documents (BOL, receipts, toll tickets); - неправильный duty status; - пропущенный обязательный 30-минутный перерыв.

Документы на аудит: RODS, Bills of Lading, Carrier Proofs, Freight Bills, Dispatch Records, Electronic Mobile Communications, Gate Records, Scale Tickets, Fuel Receipts. **Хранить минимум 6 месяцев** — ровно это спросит инспектор.

Действия: - Ежедневно снимать флаги HOS с ELD. - Учить водителя правильно выбирать статус. - Объяснять цепочку: недосып → авария → Crash

Indicator → закрытие компании. Водитель должен понимать не «правила», а логику.

Подробнее — Глава 7.

BASIC 4. Vehicle Maintenance

Регулирует: 49 CFR Parts 392, 393, 396.

Что попадает: - неработающие тормоза; - лысые шины, неправильное давление; - неработающие фары, отражатели; - неправильное крепление груза — **Cargo Securement** (49 CFR 393.100–136); - перегруз по осям; - отсутствие Pre-Trip или его фиктивное выполнение.

Это самая частая ловушка. Я видел это много раз: компании горят именно на Vehicle Maintenance. Причина простая — водители делятся на два типа:

- **Owner-operator.** Это его трак, его деньги. Он следит.
- **Company driver на per mile.** Состояние трака ему безразлично, а Pre-Trip он делает за 2 минуты «галочкой».

Типовая история. Водитель взял груз — коробки с хрупким товаром. Крепление сделал формально. Довёз до магазина — вместо товара ровный слой месива. Компания идёт в claim, теряет брокера, объясняется в суде. На дороге это выглядит ещё веселее: крепление расходится, груз летит, шина лопается — минимум два нарушения по Maintenance плюс потенциальный Crash.

Действия: - Следи за **Annual DOT Inspection** каждого трака и трейлера (раз в 12 мес.). - Требуй ежедневный **DVIR**. - В логбуке Pre-Trip должен занимать минимум **15 минут**. Меньше — инспектор видит фикцию сразу. - Работай в связке с механиком и диспетчером (крепление груза — зона диспетчера).

BASIC 5. Controlled Substances / Alcohol

Регулирует: 49 CFR Parts 382, 392.

Что попадает: - положительный drug/alcohol test; - отказ от теста; - вождение под воздействием — в том числе рецептурных препаратов, которые несовместимы с CMV; - отсутствие в компании программы тестирования.

Один из самых жёстких BASIC. Одно нарушение — и в течение месяца к тебе может приехать on-site investigation.

Инструменты сейфти: - **Pre-employment drug test** — обязательно, до найма. - **Random testing** — 50% от пула водителей в год на drugs, 10% на alcohol. - **Post-accident testing** — после серьёзной аварии. - **Reasonable Suspicion Test** — если ты заподозрил неадекватное состояние водителя, ты обязан отправить его на внеплановый. Но твоё право заподозрить должно

быть подтверждено документом — **Reasonable Suspicion Training** (60 минут DOT + 60 минут алкоголь). - Всё это сводится через **Drug & Alcohol Clearinghouse**. Подробно — Глава 9.

BASIC 6. Hazmat Compliance

Регулирует: 49 CFR Part 397 + Hazmat Regulations (Parts 171–180).

Что попадает: - неправильная маркировка и placards; - плохое крепление опасного груза; - нарушения при погрузке-разгрузке; - отсутствие hazmat endorsement у водителя; - нарушения в обслуживании cargo tanks.

Особенности: - **Скрыт от публики.** - Минимальная страховка — **\$1 млн** для большинства hazmat-грузов и **\$5 млн** для отдельных категорий (bulk взрывчатка, ядовитые газы, radioactive highway route controlled и т.п., 49 CFR §387.9) вместо \$750,000 для обычных грузов. - Водителю нужен **специальный Hazmat training** (\$2,000–3,000) и **Hazmat Endorsement** на CDL. - Компания получает **Hazmat Permit** от FMCSA. - Сейфти обязан пройти Hazmat training.

Я не советую начинающим сейфти браться за hazmat-компания. Цена ошибки несопоставима с обычным dry van. Набери опыт на van/reefer/flatbed, потом входи в hazmat — осознанно, с тренингами и закрытыми процедурами. Не потому что хазмат «страшнее», а потому что здесь не прощают недоделок.

BASIC 7. Driver Fitness

Регулирует: 49 CFR Parts 382, 391.

Что попадает: - просроченный CDL; - отсутствующий или просроченный **Medical Certificate (DOT Medical Card)**; - отсутствующий endorsement (класс А есть, на tanker сел без N-endorsement); - неверное ограничение (A restriction — только automatic, сел на manual); - езда без квалификации (нет опыта, не прошёл training).

Документы: весь **Driver Qualification File (DQ File)** — CDL, MVR, DOT Medical, PSP, Clearinghouse query, Safety Performance History, Road Test Certificate, Employment Application.

Подробно — Глава 5.

Действия: - Календарь истечения всех CDL и Medical. - Напоминание водителю за 30 дней до истечения Medical. - Ни один рейс с просроченным документом. Никогда.

 *Образец детального разбора SMS: в пакете материалов к книге, truckernavi.com/kniga.*

3.8. Еженедельный обход SMS: практика

Вот что ты делаешь раз в неделю. Сначала будет медленно — через месяц это займёт 30 минут.

Шаг 1. Общий осмотр

1. SAFER → Company Snapshot.
2. Проверяешь: Authority активна, OOS нет, Safety Rating в норме.
3. MCS-150 не просрочен. Количество траков и водителей совпадает с реальностью.

Шаг 2. Внутренний SMS

1. Заходишь по DOT + PIN.
2. Смотришь все 7 BASIC — где Alert?
3. По каждому с Alert → открываешь **Violation Summary**. Какие нарушения повторяются.

Шаг 3. Разбор инспекций

1. В проблемном BASIC → **Inspection History**.
2. По каждой инспекции:
 - Report Number;
 - State;
 - Date, Start/End time;
 - Vehicle / Driver;
 - **Severity Weight** каждого нарушения;
 - **Time Weight**;
 - **Total**.

Считаешь вручную первые несколько раз. $\text{Speeding Local} = 5 \text{ pt} \times 3 = 15 \text{ points}$. Три таких — 45 баллов в Unsafe Driving. Арифметика простая, но пока не считаешь сам — не почувствуешь масштаб.

Шаг 4. План

На выходе — короткий список: - ☐ Что оспаривать через DataQ. - ☐ С кем из водителей разговор / Warning Letter. - ☐ Какая тема на ближайший safety meeting. - ☐ Какой трак на внеплановый maintenance.

Раз в неделю. Не раз в месяц. Раз в неделю ты впереди. Раз в месяц — ты уже догоняешь.

3.9. Как данные остывают: окно 24 месяца

Это, пожалуй, самая важная цифра в системе.

- до 6 мес — **×3**
- 6–12 мес — **×2**
- 12–24 мес — **×1**
- старше 24 — **выпадает**

Что это значит на практике. Ты перестал нарушать сегодня. Через 6 месяцев твой балл упадёт в полтора раза. Через год — вдвое. Через два года — обнулится.

И обратно. Если нарушения идут дальше — старые не прощаются. Они просто заменяются свежими, вес держится высоким, Alert не снимается.

Это как штрафные очки. Можно остановить накопление. Можно очистить профиль. Но только двумя вещами — временем и дисциплиной. Других рычагов нет.

★ Главное за главу 3

1. **SAFER** — парадный вход во все публичные системы FMCSA.
 2. **Company Snapshot** — карточка компании: адрес, траки, мили, инспекции, аварии за 24 мес.
 3. **Licensing & Insurance** — страховая история компании полностью.
 4. **CSA** работает в 3 эшелона: Early Contact → Investigation → Follow-on (вплоть до Out-of-Service).
 5. **SMS** считает percentile rank по **7 BASIC** за скользящее окно 24 месяца.
 6. **7 BASIC**: Unsafe Driving, Crash Indicator, HOS, Vehicle Maintenance, Controlled Substances, Hazmat, Driver Fitness. **Проценты по всем BASIC скрыты из публичного SMS с 2015 года.**
 7. **Alert на 65% или 80% (зависит от BASIC)**. Выше — ты в прицеле.
 8. **Unsafe Driving и Crash Indicator** сильнее других связаны с будущими авариями. Следи особенно.
 9. Свежее нарушение весит в **3 раза больше** годового. Старше 24 мес — не считается.
 0. **SAFER и SMS — минимум раз в неделю.** Это норма профессии, не рекомендация.
-

Чек-лист «Еженедельный обход SAFER и SMS»

- ☐ Открыл Company Snapshot — Authority активна, OOS нет.
 - ☐ Проверил MCS-150 — не просрочен (каждые 2 года).
 - ☐ Licensing & Insurance — полис активен.
 - ☐ Зашёл в SMS по DOT + PIN.
 - ☐ Просмотрел все 7 BASIC — отметил где >50%.
 - ☐ По каждому подозрительному BASIC открыл Violation Summary.
 - ☐ Выписал 3 самых частых нарушения.
 - ☐ Проверил новые инспекции за неделю.
 - ☐ Отметил, что оспаривать через DataQ.
 - ☐ Отметил, с кем из водителей разговор.
 - ☐ Записал текущие проценты в журнал — видеть динамику.
-

☒ Я справился с главой 3, если...

- ☐ Нахожу любую компанию в SAFER по DOT, MC или названию.
 - ☐ Понимаю разницу между **Company Snapshot** и **SMS Results**.
 - ☐ Знаю, где смотреть страховую историю (**Licensing & Insurance**).
 - ☐ Перечисляю **7 BASIC** и знаю, что попадает в каждый.
 - ☐ Помню, что проценты по всем BASIC скрыты из публичного SMS (компания видит свои по DOT + PIN).
 - ☐ Понимаю **Severity Weight** и **Time Weight**.
 - ☐ Понимаю **окно 24 месяца** и как нарушения остывают.
 - ☐ Знаю три уровня CSA: **Early Contact, Investigation, Follow-on**.
 - ☐ Знаю пороги **Alert (65% или 80% в зависимости от BASIC)** и что они означают.
 - ☐ Зашёл в SAFER и нашёл реальную компанию — свою или тренировочную.
-

Если нет времени заходить в SMS раз в неделю

Типовой сценарий у владельца, который делает сейфти сам. «На следующей неделе» → «в конце месяца» → через полгода Alert в двух BASIC и Warning Letter в почте. Я это видел много раз. Не потому что человек ленивый — потому что у него 15 других задач, и мониторинг системы, которая «пока не горит», всегда в конце списка.

В TruckerNavi мониторинг идёт **ежедневно**. Новая инспекция, новое нарушение, смена страховки — уведомление в тот же день. Вместе с

уведомлением — что с этим делать: оспаривать через DataQ, говорить с водителем, выносить на safety meeting.

Это входит в **Safety Compliance СТАРТ** — **\$189/мес** для парка до 3 траков (CSA-мониторинг, Driver Files, Drug & Alcohol программа, подготовка к DOT-аудиту).

Для 4–8 траков — **Safety Compliance ПОСТ** — **\$349/мес** (\$43/трак) — плюс Vehicle Maintenance tracking, DVIR, тренинги водителей.

☎ **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Офисы: **NY · NJ · FL**

Часть 2. Три папки — три столпа работы

Работа сейфти-менеджера стоит на трёх папках: **Company File** — документы компании, **Driver File** (он же DQ File) — документы водителя, **Unit File** — документы на трак и трейлер. Всё остальное — HOS, IFTA, страховка, инспекции, аудиты — вращается вокруг этих трёх. Папки в порядке — ты спокойно встречаешь любого инспектора. Папки в хаосе — первая же проверка тебя положит.

В главах 4–6 я разбираю каждую папку отдельно. Начинаю с Company File — она корневая. Без неё в компании не будет ни одного водителя и ни одного трака.

Глава 4. Company File — документы компании

Эта глава даёт тебе одну практическую способность: зайти в любую траковую компанию, открыть Company File и за полчаса сказать — тут порядок или тут горит. Разберём каждый документ: для чего, как выглядит, кто его выпускает, когда продлевается, где искать если пропал. В конце — рабочий чек-лист.

4.1. Что такое Company File и зачем он существует

Company File — это комплект корневых документов, которыми компания доказывает, что она легальна, застрахована, имеет право возить грузы и платит налоги.

В эту папку смотрят четверо:

- DOT-инспектор на Safety Audit;
- страховой агент при оформлении или продлении полиса;
- брокер перед тем, как дать груз;
- ты сам — в первый рабочий день, чтобы понять, с чем имеешь дело.

Зачем она нужна — коротко:

1. **Легальный статус.** Нет Company File — нет компании. Есть несколько траков без прав.
2. **Право работать каждый день.** Просрочил один документ — страховку, UCR, IFTA — и Authority может уйти в заморозку, а водитель поймаёт штраф на первом же весовом.
3. **Закон.** FMCSA, IRS, DOT держат список того, что ты обязан хранить и показывать по запросу. Это не рекомендация.

Пауза.

Ты сейчас смотришь на список документов — Authority, MCS-150, MCS-90, UCR, IFTA, KY, NM, OR, ELD Certificate — и в голове крутится: «я это не вытяну, слишком много всего, я запутаюсь». Останови эту мысль. Я знаю её, у меня она была, у любого сейфти с опытом — была.

*Документов действительно много. Но они собираются **один раз** — при открытии компании или при твоём приходе на работу. Дальше твоя ежедневная работа не «собрать всё», а «проверить, что ничего не просрочено». Это другая задача, сильно проще.*

К концу главы у тебя будет чек-лист. С чек-листом незнакомое становится обычной рутинной.

Как Company File выглядит в реальности

Обычная папка в Google Drive, Dropbox или OneDrive. Физическая папка тоже сойдёт, но зачем. Структура простая:

Company File – ABC Trucking LLC/

- |— 01_Legal/
 - | |— Articles of Organization (LLC creation)
 - | |— EIN Confirmation Letter
 - | |— Operating Agreement
- |— 02_Authority/
 - | |— MC Certificate.pdf
 - | |— USDOT Confirmation.pdf
 - | |— MCS-150 (последний update).pdf
- |— 03_Insurance/
 - | |— Certificate of Liability Insurance (COI).pdf
 - | |— MCS-90.pdf
 - | |— MCS-90 (new).pdf
- |— 04_Taxes_Permits/
 - | |— IFTA License (current year).pdf
 - | |— UCR Receipt (current year).pdf
 - | |— KY License.pdf
 - | |— NM Weight Distance Permit.pdf
 - | |— OR Permit.pdf
 - | |— NY HUT.pdf
- |— 05_ELD/
 - | |— ELD Provider Contract.pdf
 - | |— ELD Certificate of Compliance.pdf
 - | |— ELD User Manual (для водителей).pdf
- |— 06_Accounts/
 - | |— MVR Account login.txt
 - | |— Medstop (D&A Consortium) login.txt
 - | |— Clearinghouse login.txt
- |— 07_State_Release_Forms/
 - | |— NH Release Form.pdf
 - | |— PA DL503-TR.pdf

Правило одно: **одна компания — одна папка**. Если у владельца два USDOT — держи два отдельных Company File. Не смешивай. Никогда.

4.2. Юридический фундамент

Прежде чем говорить про документы, нужно понять, **что за сущность** они обслуживают. В США бизнес регистрируется не федерально, а в штате. У каждого штата своя база, свои формы, свои правила. Название «ABC Trucking LLC» защищено только в том штате, где зарегистрировано. В соседнем штате может жить другая ABC Trucking — и это законно.

Два типа компаний, которые встречаются в траковом бизнесе

LLC (Limited Liability Company) — 95% всех компаний на 1–10 юнитов. Почему:

- **Ограниченная ответственность.** Если компанию засудят, под удар идут активы компании, а не твой дом. При условии, что ты не смешиваешь личные и бизнес-деньги на одном счёте.
- **Простая налоговая схема.** Прибыль по умолчанию проходит через личную декларацию владельца.
- **Минимум бюрократии.** Нет акционеров, нет собраний, нет протоколов.

Corporation (Corp / Inc) — для крупного бизнеса с акционерами и внешними инвесторами. На два-три трака это стрельба из пушки по воробьям.

Есть ещё **Partnership** — в трукинге практически не встречается.

Что тебе нужно запросить у владельца по юридической части

1. **Articles of Organization** (для LLC) или **Articles of Incorporation** (для Corp) — свидетельство о создании, выдаёт Secretary of State.
2. **EIN Confirmation Letter** — федеральный налоговый номер, выдаёт IRS. Этот номер будет всплывать в десятке других документов.
3. **Operating Agreement** (для LLC) — внутренний документ о долях и распределении прибыли.

Каждый день они тебе не понадобятся. Но при аудите, смене страховой, открытии банковского счёта — потребуются, и искать их тогда будет поздно.

4.3. USDOT Number и MC Authority

Два главных номера, от которых растёт всё остальное.

USDOT Number

USDOT (U.S. Department of Transportation) Number — идентификатор компании в базе FMCSA. Живёт вместе с компанией всю её жизнь. Чаще всего выдаётся бесплатно, но в ряде штатов сейчас введена пошлина.

USDOT обязателен, если выполняется хотя бы одно:

- GVWR трака — 10 001 фунт или больше;
- компания работает между штатами (interstate);
- перевозит 8+ пассажиров за плату или 15+ бесплатно;
- возит hazmat.

В большинстве штатов USDOT требуется и для чисто внутриштатной работы. Даже если все маршруты внутри Техаса — номер всё равно нужен.

Что делает сейфти по USDOT:

- Держит номер в голове. Будешь вбивать его по десять раз в день.
- Знает **PIN** — четырёхзначный код от FMCSA. Без PIN ты не сделаешь ни одного онлайн-апдейта.
- Регулярно проверяет статус на safer.fmcsa.dot.gov. Active или Out of Service — разница огромная.

MC Authority

MC (Motor Carrier) Authority — федеральное разрешение возить грузы **между штатами за деньги**. USDOT — это «тебя внесли в базу». MC — это «тебе разрешили работать перевозчиком».

Чтобы получить MC, компания:

1. Подаёт заявку **MCSA-1** через новую систему FMCSA **Motus** (с 14 мая 2026 заменила URS).
2. Платит пошлину \$300.
3. Предоставляет подтверждение страховки через форму **BMC-91** (или BMC-34).
4. Назначает Process Agents в каждом штате — форма **BOC-3**.
5. Ждёт publication period: 10 дней на protest, всего около 3 недель до активации.

MC бывает нескольких типов:

- **Common Carrier of Property** — возит чужие грузы за деньги. Самый распространённый вариант.
- **Contract Carrier** — работает по прямым контрактам.
- **Broker Authority** — посредник, сам не везёт.
- **Freight Forwarder** — экспедитор.

 **Образец:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga) — как выглядит MC Certificate.

Что читать в MC Certificate

- **Service Date** — дата активации Authority. Это «день рождения» компании, от него считаются многие сроки.
- **MC Number** и **USDOT Number**.
- **Company name** и юридический адрес.
- **Type of operation** — обычно строка «common carrier of property». Именно она определяет, какие грузы вам разрешено брать.

⚠ **Не пропускай строчку Type of Operation.** От неё зависит, что берёт диспетчер, какая нужна страховка, как заполняется MCS-150. Захочет владелец через полгода возить hazmat или пассажиров — это **отдельная Authority**, а не «добавить галочку».

🟦 Трек А — Владелец

Открываешь компанию с нуля — порядок такой:

1. Регистрация **LLC** в штате (Secretary of State).
2. **EIN** в IRS (онлайн, 10 минут, бесплатно).
3. **MCS-150** → получаешь **USDOT**.
4. Заявка **MCSA-1** (через Motus) → получаешь **MC**.
5. **ВОС-3** — Process Agents.
6. **Страховка** (BMC-91), страховая сама отправляет её в FMCSA.
7. Publication period: 10 дней на protest, суммарно около 3 недель.
8. Регистрация **UCR, IFTA, Clearinghouse, 2290 (HVUT)**.

На бумаге — восемь шагов. На деле — 6–8 недель, в которых каждый второй владелец спотыкается: выбирает не тот тип operation, забывает про ВОС-3, не успевает к дедлайну страховой. Цена ошибки — месяцы переподач и обнулённая Service Date.

💰 **Authority Bundle — \$499 разово.** TruckerNavi закрывает весь этот путь одним пакетом: LLC + USDOT + MC + ВОС-3 + UCR + Clearinghouse. Ты получаешь активную компанию и начинаешь возить, а не переписываться с FMCSA.

🟢 Трек Б — Наёмный сейфти

Тебя взяли в уже работающую компанию. Первые шаги:

1. Запроси MC Certificate и USDOT Confirmation — положи в Company File.
2. Проверь статус на SAFER: Active или нет.
3. Запроси PIN. Он понадобится на первом же апдейте.

4. Посмотри на **Service Date**. Меньше 18 месяцев — компания в статусе **New Entrant** (см. Главу 1). Твой приоритет — готовить её к Safety Audit.

4.4. MCS-150 — паспорт компании

MCS-150 (Motor Carrier Identification Report) — форма, через которую компания сообщает FMCSA всё о себе: адрес, телефоны, количество траков, количество водителей, годовой пробег, типы грузов, классификации.

Это твой главный канал связи с FMCSA. Через MCS-150 ты:

- активируешь новую компанию;
- деактивируешь (Out of Business);
- меняешь адрес, телефон, email;
- обновляешь количество юнитов и водителей;
- переключаешь тип операции (Interstate / Intrastate, Hazmat / Non-Hazmat);
- после провала New Entrant Audit подаёшь Reapplication;
- раз в два года делаешь **Biennial Update**.

Biennial Update

Раз в два года — не раз в три, не «когда руки дойдут» — каждая компания с USDOT обязана подать MCS-150 Update. Дедлайн считается по последнему символу USDOT и предпоследней цифре (месяц и год).

Пропустил — USDOT деактивируется — компания не может работать. Восстановление потом займёт время и нервы.

 Образцы: в пакете материалов к книге, truckernavi.com/kniga.

Поля, на которые смотришь в первую очередь

Reason for Filing: - New Application — первая подача. - Biennial Update or Change — регулярное обновление или изменение. - Out of Business Notification — закрытие. - Reapplication — после провала New Entrant Audit.

Адреса: - **Principal Place of Business** — где компания физически. - **Mailing Address** — куда приходят письма. Может быть «Same».

Company Operation: Interstate / Intrastate, Hazmat / Non-Hazmat.

Operation Classification: - Authorized For Hire — возит за деньги по MC. - Exempt For Hire — возит за деньги товары, не требующие MC. - Private Property — возит только своё.

Cargo Classification (пункт 24) — что именно возишь. По дефолту — **General Freight**.

⚠ **Здесь теряют деньги на страховке.** Чем больше галочек в Cargo Classification, тем выше премия. Страховые читают твой профиль и считают риск. **Не отмечай категории «на всякий случай».** Только то, что реально возишь. Я видел компании, которые платят лишние тысячи в год просто потому, что кто-то «для полноты» поставил лишние галки.

Hazard Materials (пункт 25) — если возишь hazmat, указываешь класс.

🚚 **Car hauling — отдельно.** Возит компания машины — **обязательно** ставь класс **9 NB (Class 9, Non-Bulk)**. Без этой галочки твои водители формально не имеют права перевозить автомобили. Каждый update для car hauler — проверяй пункт заново.

Number of Vehicles (пункт 26): - Owned — в собственности компании. - Term Leased — в долгосрочном лизинге. - Trip Leased — в аренде на рейс.

Разбивается по типам: Straight Trucks, Truck Tractors, Trailers и т.д.

Driver Information (пункт 27): - Interstate vs Intrastate. - **100-mile radius vs Beyond 100-mile radius** — критично для HOS (см. Главу 7). - Total CDL drivers.

📌 **Car hauling до 26 000 фунтов GVWR — CDL не требуется.** В графе CDL drivers пишешь 0.

Подпись (пункт 30): имя и подпись Owner или Authorized Representative, title (President / Owner / Safety Manager), дата.

Два способа подать

Бумажная форма. Заполняешь PDF, отправляешь факсом. Обработка 15–30 дней. Работает, если PIN ещё нет.

Онлайн через SAFER. Пять минут. Нужен FMCSA PIN.

Как получить PIN

1. Сайт FMCSA → Request PIN.
2. Выбираешь **by email** или hardcopy letter.
3. Вводишь USDOT, EIN, имя компании, имя Official и title.
4. На официальный email компании приходит код.
5. Вводишь код → получаешь PIN туда же.

После этого любой апдейт — 5 минут онлайн.

📄 Чек-лист: MCS-150 Update

☐ Собрал актуальные цифры: траки, трейлеры, водители.

-] Посчитал пробег за последние 12 месяцев (берётся из IFTA-отчётов).
 -] Сверил адрес и телефоны.
 -] Проверил Operation Classification — изменений нет?
 -] Проверил Cargo Classification — нет лишних галочек, удорожающих страховку?
 -] Если car hauler — class 9 NB на месте.
 -] Зашёл в SAFER с PIN → подал update online.
 -] Скачал PDF-подтверждение → в Company File.
-

4.5. Страховка: COI и MCS-90

Без страховки Authority не активируется. Страховка просрочена — компанию деактивируют моментально. Это самый болезненный и самый дорогой документ Company File.

Certificate of Insurance (COI)

COI (Certificate of Liability Insurance) — подтверждение наличия и параметров страховки. Выдаёт страховая компания, обновляется ежегодно.

 **Образец:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Формат у каждой страховой свой, но обязательные поля одни и те же:

- **Producer** — страховой брокер.
- **Insured** — компания + USDOT/MC.
- **Certificate Number** — уникальный номер полиса.
- **Types of Insurance:**
 - Commercial General Liability — обычно \$1M.
 - Automobile Liability — обычно \$1M (федеральный минимум \$750K).
 - Cargo Insurance — обычно \$100K.
 - Опционально: Refrigeration Breakdown для рефрижераторов.
- **Policy Number.**
- **Policy Effective Date** и **Policy Expiration Date.**
- **Limits** — лимиты покрытия.

Что проверяет сейфти

1. **Expiration Date.** За 30 дней до истечения новый COI уже должен лежать в файле. Не в почте, не «обещали прислать» — в файле.
2. **Суммы покрытия.** Совпадают с MCS-90? Если нет — ты в зоне риска, читай дальше.

3. **USDOT/MC в документе.** Точно ваши?

4. **Certificate Holder.** Кто-то запросил копию — брокер, клиент. Это норма, просто фиксируй.

MCS-90 — endorsement, который никто толком не понимает

MCS-90 — федеральный endorsement (приложение) к автополису. Если совсем просто:

MCS-90 — это письменное обязательство страховой перед федеральным правительством: в случае аварии у застрахованного будет минимум \$750 000 на покрытие ущерба третьим лицам (\$5 000 000 для опасных грузов).

Это защита **жертв аварии**, а не компании. Если основной полис по какой-то причине не платит — страховая всё равно платит по MCS-90, а потом взыскивает сумму с перевозчика.

 **Образцы:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Как заполняется MCS-90

Форму заполняет сейфти в своей части, отправляет страховому агенту, тот дозаполняет и возвращает подписанной.

Заполняет сейфти: - USDOT Number. - Имя компании. - Штат регистрации. - Телефон.

Заполняет страховая: - Policy Number. - Effective Date. - Name of Insurance Company. - Имя и подпись агента. - **Сумма страхового лимита.**

⚠ Главная ловушка MCS-90

Здесь сейфти регулярно подставляют свою компанию. Смотри внимательно.

В COI страховая указывает, скажем, \$1 000 000 покрытия. А в MCS-90 — **только \$750 000**, потому что это «федеральный минимум».

Что получается: по бумагам страховки на миллион, но федерально зарегистрировано только 750K. Авария на \$900K — FMCSA видит, что покрытия «хватает», а страховая реально платит только 750K по MCS-90. Остальное висит на компании.

Что делаешь ты:

- Просишь агента указать в MCS-90 **ту же сумму, что в COI**. \$1M в COI — \$1M в MCS-90. Не меньше.
- Переходишь с 750K на 1M покрытия — **сразу** переделываешь MCS-90. Не на следующей неделе.

Что делать, если страшно

Страховая терминология — место, где новички чувствуют себя глупо. Не чувствуй. Задавай агенту самые «глупые» вопросы — это буквально его работа. Агент раздражается — агент некомпетентен. Меняй.

Твоя задача — не стать страховым гуром. Твоя задача — держать в Company File свежий COI и свежий MCS-90 с согласованными суммами. Всё.

4.6. ELD: контракт и мануал

ELD (Electronic Logging Device) — электронный регистратор часов работы водителя (HOS). По федеральному правилу использование ELD обязательно для всех (редкие исключения разберу в Главе 7).

В Company File должны лежать три документа от провайдера:

1. **ELD Provider Contract** — договор с провайдером.
2. **ELD Certificate of Compliance** — подтверждение, что устройство зарегистрировано и одобрено FMCSA.
3. **ELD User Manual** — инструкция для водителя (обязана быть в кабине).

Проверка провайдера

На рынке 100+ провайдеров ELD. Не все легальны. Прежде чем подписывать контракт — сверься со списком FMCSA:

 <https://eld.fmcsa.dot.gov/List>

Провайдер есть в списке — работай. Нет в списке — при инспекции устройство забракуают, водителю выпишут штраф. Никогда не пропускай эту проверку, какой бы красивый ни был сайт у провайдера.

 **Образцы:** - ELD One: сертификат и manual (образцы в пакете материалов к книге, truckernavi.com/kniga). - EzLogz: manual и сертификат (образцы в пакете материалов к книге, truckernavi.com/kniga).

Что должно лежать у водителя в кабине

Согласно §395.22:

1. **User Manual** провайдера ELD.
2. Инструкция по **Data Transfer** — как передать лог инспектору на roadside.
3. Инструкция по **Malfunction** — что делать, если устройство отказало.
4. Запас **чистых бумажных лог-листов** на 8 дней на случай сбоя ELD.

Что хранит сама компания

- Бэкапы электронных HOS-данных по месяцам, в отдельном месте от основного хранилища.
 - Это тоже требование §395.22 — не «хорошо бы», а «обязательно».
-

4.7. MVR Account и D&A Consortium

Это не документы. Это **порталы-аккаунты**. Без них ты не принимаешь водителей и не ведёшь их.

MVR Account

MVR (Motor Vehicle Record) — отчёт о водительской истории из DMV штата. Сейфти обязан запрашивать MVR:

- при приёме водителя (pre-employment);
- **каждые 12 месяцев** на действующего водителя;
- и хранить в Driver File 3 года.

В MVR видно всё: права, endorsements, нарушения, ДТП, приостановки, дисквалификации. Обычно за 3 года, иногда за 5.

 **Образец:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Где берут MVR:

- Напрямую в DMV — медленно и дорого.
- Через агрегаторов. TruckerNavi работает с **Driving Record** (drivingrecord.com). Альтернативы: SambaSafety, SuperiorMRS, HireRight.
- Цена отчёта — \$10–20.

Release Forms — согласие водителя

Запрос MVR без письменного согласия водителя — нарушение федерального **DPPA (Driver's Privacy Protection Act)**. Это не формальность, штрафы реальные.

Формы:

- **Общая release-форма** — подходит для 47 штатов.
- Отдельные формы для:
- **New Hampshire** — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).
- **Pennsylvania** — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

- **Washington** — своя форма.

Подпись водителя получаешь **до** запроса MVR, не после.

D&A Consortium (Medstop или аналог)

Drug & Alcohol Consortium — сервис, через который компания:

- отправляет кандидатов на pre-employment drug test;
- проводит random testing (минимум 50% водителей в год на drugs, 10% на alcohol);
- получает и хранит результаты в Driver File;
- интегрируется с **FMCSA Clearinghouse** (Глава 9).

TruckerNavi использует **Medstop**. Альтернативы — Quest Diagnostics, LabCorp, US Drug Test Centers, любые другие, одобренные FMCSA.

 **Компания меньше 3 водителей — отдельный случай.**
Большинство консорциумов не включают такие компании в общий random pool. Нужен провайдер с **micro-pool**, иначе ты формально нарушаешь §382.305. Не все об этом знают. Теперь знаешь ты.

Детальный разбор D&A программы и Clearinghouse — **Глава 9**.

4.8. Налоги и пермиты: IFTA, UCR и штатные

Траковая компания платит много разных налогов — по пробегу, по весу, по штатам. Часть федеральных, часть штатных. Сейфти их чаще всего не считает — это делает бухгалтер. Но **хранит лицензии и пермиты** в Company File сейфти.

IFTA License

IFTA (International Fuel Tax Agreement) — соглашение между 48 штатами США и частью канадских провинций, которое упрощает отчётность по топливному налогу. Аляска, Гавайи и некоторые территории Канады в нём не участвуют.

Как это работает:

1. Компания регистрируется в своём (home) штате — получает **IFTA License**.
2. Получает **2 decals (стикера)** на каждый трак, клеит на кабину.
3. Раз в квартал подаёт отчёт: сколько миль в каждом штате + сколько топлива куплено в каждом штате.
4. Система пересчитывает — доплата или возврат.

IFTA обязательна для траков с GVWR 26 001 фунт и выше.

 **Образцы:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Что хранишь: - IFTA License текущего года (PDF). Истекает 31 декабря, продлеваешь в ноябре-декабре. - История decals.

Полный разбор IFTA — **Глава 8**.

UCR

UCR (Unified Carrier Registration) — ежегодный федеральный сбор для всех компаний с interstate operations. Деньги идут на содержание дорог и безопасность.

- Продлевается раз в год, дедлайн — обычно декабрь. Штраф за пропуск есть.
- Сумма зависит от размера парка (брекеты 0–2, 3–5, 6–20 траков и далее).
На 2026 год: 0–2 трака \$46, 3–5 траков \$138, 6–20 траков \$276. Для крупных флотов: тысячи.
- Оплата на usc.gov.

В Company File — квитанция за текущий год.

Штатные пермиты: KY, NY, NM, OR

Это четыре штата, которые живут отдельно от IFTA и требуют собственной регистрации, если туда заезжаешь.

Kentucky — KY Weight Distance Tax License. Траки 60 000+ фунтов, проезжающие через Кентукки. Оплата кварталю по пробегу.  Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

New York — NY HUT (Highway Use Tax). Все траки 18 001+ фунтов на территории Нью-Йорка. Decal на кабину + квартальная отчётность.

New Mexico — Weight Distance Permit. Траки 26 001+ фунтов, проезжающие через Нью-Мексико.  Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Oregon — Oregon Weight-Mile Tax. Самый мудрёный из четырёх. Траки 26 001+ фунтов, OR Permit, налог по пробегу помесечно.  Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

 **Простое правило.** Если водители хоть иногда проходят через эти штаты — оформляй. Дешевле оформить заранее, чем ловить штрафы на весах.

Иногда всплывают ещё **Connecticut HUF** и отдельные **Pennsylvania IFTA permits** — зависит от операций.

● Трек А — Владелец

Здесь многие владельцы зависают: «А мне точно нужен Oregon? А Кентукки?»
Мой ответ короткий:

- Работаешь по всей стране — оформляй **все четыре** (KY, NY, NM, OR) сразу. \$200–500 разово и \$100–500 в год. Одна проверка на весах без пермита — штраф от \$500 до \$2000. Математика очевидна.
- Работаешь регионально — смотри на карту и оформляй по маршрутам.

● Трек Б — Наёмный сейфти

Принимаешь компанию — делаешь в таком порядке:

1. Спроси у владельца реальные маршруты — куда водители ездят.
2. Посмотри, какие лицензии и пермиты уже оформлены.
3. Проверь сроки.
4. Составь список недостающего. Иди с ним к владельцу.

Temporary Credentials

Документ подан, но ещё не готов — иногда выдают **Temporary Credential / Receipt of Application**. Им временно можно пользоваться как основной лицензией.

📎 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

4.9. Три сценария: идеальный, типичный, провальный

Чтобы картина легла в голову — три типовых компании.

Идеальный Company File

Гипотетическая «ABC Trucking LLC», 5 траков, 5 водителей, два года на рынке.

- Всё в одной Google Drive папке.
- Подпапки по типам (Legal / Authority / Insurance / Taxes_Permits / ELD / Accounts / Release_Forms).
- Файлы именуются по единому шаблону: USDOT_Update_2024-01-15.pdf.
- Страховка продлевается за 45 дней до истечения.
- MCS-150 Biennial Update — за месяц до дедлайна, не «вчера».
- Календарь с напоминаниями: IFTA Q1 до 30 апреля, UCR до 31 декабря, OR помесечно.

На внезапную DOT-проверку сейфти достаёт любой документ за десять минут.
Safety Audit — Satisfactory.

Типичный Company File

«XYZ Express LLC», 3 трака. Владелец сам себе сейфти.

- COI в почте, MCS-90 в мессенджере, IFTA-лицензия где-то в ящике.
- Владелец уверен: «у меня всё оплачено».
- UCR в прошлом году пропустил — отдал \$100 штрафа и восстановил.
- MCS-150 Update забыл — USDOT деактивирован, восстанавливал через стороннюю контору.
- Работает, но каждый месяц у водителя на дороге какая-то мелкая неприятность с документами.

Компания жива. Владелец живёт в хроническом фоновом напряжении. Когда приходит Safety Audit — паника и бессонница.

Провальный Company File

«Fast Lane Trans», 2 трака.

- Владелец не знает, что такое MCS-150 Biennial Update.
- USDOT деактивирован полгода назад. Водители продолжают ездить.
- Страховка истекла три недели назад. MC Authority заморожена.
- IFTA за последний квартал не подан — штраф и блокировка регистрации трака.
- На дороге водителя тормозят: регистрация просрочена, ELD manual в кабине нет, USDOT деактивирован. Четыре штрафа на \$2100, трак уходит в Out of Service на 48 часов.

Итог: \$5000 штрафов, \$3000 простоя, четыре недели на восстановление Authority. Владелец думает всё закрывать.

Разница между этими тремя компаниями — не деньги, не опыт, не удача. Разница — есть ли Company File и есть ли человек, который за ним смотрит.

4.10. Чек-лист «Знакомство с Company File»

Первый день в компании (● наёмный сейфти) или первый день своей (● владелец) — пройди по этому списку.

 **Распечатываемая версия:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Company File — проверка при старте

- ▢ **Legal:** Articles of Organization, EIN Confirmation, Operating Agreement.
 - ▢ **USDOT Number** записан, статус Active в SAFER.
 - ▢ **FMCSA PIN** есть. Нет — запрашиваем по email.
 - ▢ **MC Authority (MC Certificate)** в PDF, Service Date известна.
 - ▢ **MCS-150** — последняя версия в файле, следующая дата Biennial Update известна.
 - ▢ **COI** актуальный, дата истечения зафиксирована.
 - ▢ **MCS-90** подписан страховой, суммы совпадают с COI.
 - ▢ **ELD:**
 - ☐ Провайдер в списке FMCSA Registered ELDs.
 - ☐ Contract в файле.
 - ☐ Certificate of Compliance в файле.
 - ☐ User Manual доступен водителям.
 - ▢ **MVR Account** есть (или зарегистрирован).
 - ▢ **D&A Consortium** есть (Medstop или аналог).
 - ▢ **FMCSA Clearinghouse** — компания зарегистрирована (см. Главу 9).
 - ▢ **IFTA License** текущего года, decals на траках.
 - ▢ **UCR** оплачен за текущий год.
 - ▢ **2290 (HVUT)** оплачен за текущий период (1 июля – 30 июня).
 - ▢ **Штатные пермиты:** KY, NY HUT, NM, OR — по маршрутам.
 - ▢ **Release Forms:** общая + специальные (NH, PA, WA).
-

★ **Главное за главу 4**

1. **Company File** — папка базовых документов, от которой зависит легальность всего бизнеса.
2. Два корневых номера — **USDOT** (все перевозчики) и **MC Authority** (interstate for-hire).
3. **MCS-150** — главный канал связи с FMCSA. Biennial Update раз в 2 года, без вариантов.
4. **Страховка = COI + MCS-90.** Суммы должны совпадать. Обновление — за 30+ дней до истечения.
5. **ELD-провайдер** — только из списка FMCSA Registered ELDs. Contract, Certificate, Manual — в файле.
6. **Порталы:** MVR Account, D&A Consortium, Clearinghouse. Без них работы с водителями нет.

7. **Налоги и пермиты:** IFTA (+ decals), UCR, HVUT (2290), KY, NY HUT, NM, OR — у каждого свой дедлайн.

8. **Release Forms** — общая + NH, PA, WA для MVR-запросов.

Я справился с главой 4, если...

- ☐ Перечисляю 10+ документов Company File без подсказок.
 - ☐ Объясняю разницу между **USDOT** и **MC Authority**.
 - ☐ Знаю, что такое **MCS-150 Biennial Update** и как часто он подаётся.
 - ☐ Понимаю разницу между **COI** и **MCS-90** и ловушку с суммами.
 - ☐ Объясняю, зачем нужны **KY, NY, NM, OR** пермиты.
 - ☐ Знаю, как получить **FMCSA PIN**, если его нет.
 - ☐ Захожу в компанию и за 30 минут по чек-листу оцениваю состояние Company File.
-

Открываешь свою компанию и не хочешь 6 недель разбираться с формами?

Регистрация транспортной компании — это 8 последовательных шагов. Ошибка на раннем шаге (не тот тип LLC, не тот Operation Classification, забыли VOC-3) превращается в месяцы переподачи и прямые потери.

TruckerNavi закрывает стартовый пакет одним платежом:

Authority Bundle — \$499 разово. Включено:

- Регистрация **LLC** в нужном штате.
- Получение **EIN** в IRS.
- Подача **MCS-150**, получение **USDOT**.
- Подача заявки **MCSA-1** через Motus, получение **MC Authority**.
- Подача **VOC-3** — Process Agents во всех 50 штатах.
- Регистрация **UCR** на текущий год.
- Регистрация в **FMCSA Clearinghouse**.

За 4–6 недель получаешь активную компанию и стартуешь с первого рейса, а не с разбора форм.

 **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Офисы: **New York · New Jersey · Florida.**

Глава 5. Driver File — документы водителя

Здесь мы пройдем путь водителя в твоей компании от звонка по объявлению до момента, когда он ушел сам или ты его уволил. Четыре стадии: Applicant, Trainee, Active, Terminated. На каждой — свой набор действий и свой пакет бумаг. Я покажу, как читать CDL и Medical Card, как запускать Drug Test, как собирать историю с прошлых работодателей, что водитель подписывает до первого рейса, что ты отслеживаешь каждый год и как расстаться с человеком так, чтобы он не ушел подавать в суд. После этой главы ты собираешь Driver File с нуля, не пропуская ни одного пункта.

5.1. Кого ты ищешь на самом деле

Прежде чем кого-то нанимать, ответь себе: кого именно.

В индустрии удобно считать, что если у человека есть CDL и он зарабатывает траком — он «профи». Это не так. **Профессионализм — это не категория прав. Это способ думать за рулём.**

Профессионал: - оставляет это дома — не учит соседей по трассе, не блокирует слияния, не мстит сигналом; - решает головой, а не реакцией; - делает безопасно даже там, где ему кажется «несправедливо»; - не расслабляется от миллиона чистых миль за спиной.

Для тебя это не философия. **Менталитет водителя ложится тебе в CSA.** Один парень с большим эго и тремя speeding-тикетами в год уронит показатели всей компании. Поэтому твоя работа на этапе найма — не «закрыть вакансию побыстрее», а отсеять непрофессионала до того, как он сел за руль.

Пауза.

Если это твой первый найм — ты сейчас смотришь на список документов и чувствуешь, что «слишком много, обязательно что-то пропущу». Нормальная реакция. Я её видел у каждого, кто начинал.

Приём простой: не держи всё в голове. Держи чек-лист. Чек-лист идёт в конце главы и в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga). По нему ошибиться сложно, даже когда устал. Иди дальше.

5.2. Три класса CDL — что ты должен увидеть на правах

CDL (Commercial Driver’s License) — федеральное коммерческое удостоверение. Без него за рулём грузовика делать нечего. Введено в **1986 году** (Commercial Motor Vehicle Safety Act). До этого любой с обычными правами легально садился в 40-тонник — чем это кончалось, ты примерно представляешь. Из этой истории и выросла FMCSA.

Три класса:

Класс	GVWR	Что водит	Интересно тебе?
Class A	Сценка ≥ 26 000 lbs, прицеп > 10 000 lbs	Tractor-trailer, semi, 18-wheeler, flatbed, tank, livestock	Да — твой основной
Class B	Одиночное TC ≥ 26 000 lbs или прицеп ≤ 10 000 lbs	Straight truck, dump, box truck, крупные автобусы	Да, если есть в парке
Class C	< 26 000 lbs, либо 16+ пассажиров, либо HAZMAT	Маленькие автобусы, HAZMAT-вагончики	Нет — не твой кандидат

Правило простое: пришёл человек с Class C — вежливо отказываешь. В грузовой компании ему делать нечего. Дальше по главе мы работаем с Class A, изредка с Class B.

Эндорсменты — дополнительные отметки на CDL: - **H** — HAZMAT (опасные грузы, TSA + отпечатки пальцев); - **N** — Tanker (цистерны); - **T** — Double/Triple; - **X** — HAZMAT + Tanker вместе.

И отдельно — **CLP (Commercial Learner’s Permit)**. Это не права. Это разрешение учиться. Человек с CLP в одиночку за руль садиться не имеет права. **В штат не берём.**

 Живой CDL — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

5.3. Четыре стадии водителя

Каждый водитель у тебя проходит через четыре точки. На каждой — свой список действий.

Applicant → Trainee → Active → Terminated
(пришёл, (проверяем, (катает (ушёл или
смотрим подписываем, грузы) уволили)
бумаги) Drug Test)

- **Applicant** — пришёл. Ты читаешь CDL, Medical Card, MVR, PSP. Решаешь: да или нет.
- **Trainee** — сказал «да». Запускаешь Drug Test, собираешь историю с прошлых мест, даёшь на подпись политики и контракт, проводишь Road Test и тренинги.
- **Active** — возит. Ты держишь его документы живыми, раз в год обновляешь MVR и Certificate of Violations.
- **Terminated** — расстались. Либо он ушёл сам, либо ты провёл процедуру через Warning Letters и Termination Letter.

Разбираем по порядку.

5.4. Стадия 1: Applicant — первый фильтр

Здесь у тебя одна задача: **понять, стоит ли на этого человека тратить дальше время и деньги компании.**

Шаг 1. Два документа — и только потом всё остальное

Водитель позвонил. Первое, что ты просишь:

1. **CDL** — коммерческие права.
2. **Medical Card (DOT Medical Examiner's Certificate)** — медсправка.

До тех пор, пока эти два скана не у тебя — никакого MVR, никаких разговоров про деньги, никаких маршрутов. Нет документов — нет разговора. Это не грубость, это процедура.

Шаг 2. Читаем CDL

Что смотришь: - **Issue / Expiration** — срок жив. - **Class** — А, в крайнем случае В. - **License number** — понадобится для MVR. - **Имя, DOB, адрес** — совпадают с тем, что он говорит. - **Endorsements / Restrictions** — что есть и чего нет.

Дизайн карточки у каждого штата свой, но набор полей одинаковый — это федеральный стандарт.

 Пример — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 3. Читаем Medical Card

Что смотришь: - **Имя** — совпадает с CDL. - **Срок действия** — живой. - **Medical Examiner** — имя, адрес, телефон доктора. - **National Registry Number** — самое главное.

Это номер доктора в федеральном реестре медэкспертов. **Нет номера — карта, скорее всего, куплена.** Отправляешь на нормальный осмотр.

Номер есть — **проверяешь его руками:**

1. FMCSA → National Registry of Certified Medical Examiners.
2. Вбиваешь номер.
3. Search.
4. Система показала того же доктора, что в карте — ок. Сохраняешь PDF в Driver File.

Номер не находится или привязан к другому врачу — карта левая. Отправляешь к реальному сертифицированному medical examiner.

 Примеры: - Medical Card — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga). - Результат поиска в реестре — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 4. Заказываешь MVR

MVR (Motor Vehicle Record) — выписка из DMV того штата, где выдан CDL, за последние 3 года. Заказывается через сторонний сервис (Driving Record и аналоги), от \$6 до \$25 в зависимости от штата.

Что нужно для заказа: - имя, DOB, адрес водителя (с CDL); - License number; - **подписанное согласие водителя** на запрос персональных данных.

Без письменного согласия ты MVR заказывать не имеешь права. Это федеральный закон, не наша формальность.

Ответ приходит за 5–30 минут.

Что читаешь в MVR: - **CDL Status** — должен быть **Valid**. Suspended / Revoked — стоп. - **Class** — A / B / C. - **Federal Medical — Certified** — да/нет. - **Accidents** — аварии за 3 года. - **Violations** — нарушения (speeding, reckless, DUI).

 Пример MVR — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).  Форма запроса — в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 5. Заказываешь PSP

PSP (Pre-Employment Screening Program) — портал FMCSA. Показывает **федеральную** историю водителя: crashes за **5 лет**, roadside inspections за **3 года**, всё, что случилось на weight stations.

MVR — это локально, по штату. PSP — федералка, по всей стране. Для водителя с опытом PSP — обязателен. Он вытащит то, чего нет в MVR: инспекции с нарушениями HOS, проблемы с ELD, техническое состояние трака.

Шаг 6. Решение

Смотришь MVR + PSP, задаёшь три вопроса:

1. **Есть ли дисквалификации?** DUI, ревокация, suspension — красный.
2. **Сколько аварий за 3 года?** Одна, и не по его вине — нормально. Две preventable — уже разговор. Три — нет.
3. **Сколько нарушений?** 1–2 минорных speeding — живём. 5+ за 3 года — это уже не «случайно», это характер. Отказ.

Чисто — переводишь в **Trainee**.

Если история серая — что делаешь

У водителя 1 preventable 2 года назад и 2 speeding. Формально не стоп, но осадок. Три шага:

1. Спроси в лоб: «Расскажи, что там было». Профи ответит спокойно, с выводами. Не-профи начнёт искать виноватых в полиции, погоде и жене. Это сигнал — слушай интонацию.
2. Позвони 1–2 предыдущим работодателям сразу, не дожидаясь формального SPHRR. Один вопрос: «Взяли бы обратно?»
3. Если ответы ок — бери, но с испытательным сроком 90 дней и плотным контролем первых 3 рейсов.

Сколько это занимает

От получения CDL+MedCard до решения — **30–60 минут**. MVR и PSP приходят быстро, реестр проверяется за пару минут. Если ушло два дня — это ты тянешь, а не документы.

5.5. Стадия 2: Trainee — готовим к первому рейсу

Сказал «берём». Теперь нужно пять шагов:

1. Отправить на **Pre-employment Drug & Alcohol Test**.
2. Собрать историю с прошлых компаний.

3. Подписать все политики и формы.
4. Провести **Road Test** и тренинги.
5. Подписать контракт.

Ни одного пункта пропустить нельзя. Пропустил — компания голая перед FMCSA и перед адвокатом, если водитель попадёт в аварию.

Шаг 1. Pre-employment Drug & Alcohol Test

Это самое первое и самое главное. **Без negative-результата водитель в трак не садится.**

Что это

Анализ мочи на: - амфетамины, - кокаин, - марихуану, - метамфетамины, - опиаты, - PCP, - алкоголь.

Как назначаешь

Вариант 1 — через портал (например, Medstab):

1. Логинишься.
2. Employee → New Applicant → New Application for Employment.
3. Вбиваешь данные с CDL.
4. Save.
5. Create Request → тип **Pre-employment**.
6. Ищешь лабораторию по ZIP водителя.
7. Оплачиваешь картой компании.
8. Назначаешь дату и время.
9. Отправляешь водителю адрес и PDF-направление.

Вариант 2 — водитель сам идёт в лабораторию. Говорит «Pre-employment Drug Test», указывает твою компанию, сдаёт. Результат приходит к тебе по факсу или в портал.

Сколько ждать

2–3 рабочих дня. В загруженных — до 5.

Что делаешь с результатом

Negative → движемся дальше.

Positive → **СТОП, полный блок**: - в портале — **Terminated**; - с loadboard убираешь, если успел добавить; - **в рейс не выпускаешь ни при каких условиях**.

Пауза. Важный момент про positive.

По федеральным правилам результат идёт из лаборатории к **MRO (Medical Review Officer)**, который сначала опрашивает водителя и лишь затем передаёт подтверждённый результат компании: *positive* MRO обязан передать в тот же или на следующий рабочий день после верификации (§40.167). На весь цикл может уйти до недели.

В этот зазор втыкаются все беды. Безответственный сейфти думает: «ну один короткий рейс пока результата нет, ничего же не будет». Типовой сценарий: парк на 150 траков, водитель сдал тест, диспетчер дал груз, через три дня приходит *positive*. Теперь это федеральное нарушение, возможный отзыв CDL прямо в пути, риск для груза и для всех, кто едет рядом. Одна фраза «давай побыстренько» стоит компании очень дорого.

Правило: до *negative* — никаких рейсов. Без вариантов.

 Пример — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 2. Pre-employment Testing Notification & Consent

Форма, которой водитель подтверждает: он понимает, что сдаёт тест, и согласен на все будущие тесты (random, reasonable suspicion, post-accident, return-to-duty). Ссылка на **49 CFR §382.107**. Подписи: водитель + представитель компании (сейфти или owner).

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 3. Safety Performance History Records Request (SPHRR)

Запрос в **предыдущие компании** за последние **3 года**.

Что выясняешь: - были ли *positive Drug/Alcohol* тесты; - были ли аварии (даты, локации, пострадавшие); - почему расстались.

Как оформляешь

1. Берёшь форму Safety Performance History Records Request (образец: в пакете материалов к книге, truckernavi.com/kniga).
2. Заполняешь свои данные (нынешний работодатель): имя, адрес, email, телефон, fax.
3. Данные водителя: имя, SSN, DOB, license number.
4. Ссылка — **49 CFR §391.23**.

5. Водитель сам указывает предыдущих работодателей.

6. Отправляешь форму им (email или fax).

Сроки

По закону (§391.23(g)) бывший работодатель обязан ответить в течение **30 дней** с момента получения запроса. Не ответил — шлешь повторный запрос, **фиксируешь обе попытки** в Driver File. FMCSA принимает «запросили, но не получили ответа» — главное, чтобы у тебя были скриншоты, даты, треки.

Обратная сторона

Такие же запросы будут приходить тебе — когда твои бывшие пойдут дальше. Закон тот же: **30 дней, честно, полно**. Не игнорь чужие SPHRR — индустрия маленькая, это вернётся.

Шаг 4. Driver Employment Application

Анкета водителя. Формально заполняет он. На практике — ты, потому что водителю лень, а тебе важно, чтобы всё было без дыр.

Что внутри: - Personal info (имя, DOB, SSN, контакты). - **Date of application ≠ Hire date** — между ними должно быть 3–7 дней. Если совпадают, у аудитора сразу вопрос: «А когда же вы успели его проверить?» - Адреса проживания за 3 года. - License info (штат, номер, класс, эндорсменты, срок). - Опыт (типы траков, годы). - Аварии за 3 года. - Нарушения за 3 года. - Employment history — для CDL за **10 лет**. - Подпись и дата.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 5. Certification of Road Test

До первого рейса — проведи road test. Даже если у кандидата 15 лет стажа. Особенно если 15 лет стажа — привычки оттуда могут быть всякие.

Road test — примерно 200 миль, типовые условия: город, highway, парковка, сцепка-расцепка, backing. Проводит опытный водитель компании или owner.

По итогам заполняешь Certificate of Road Test (**49 CFR §391.31**): имя компании, адрес, имя водителя, CDL number, тип и VIN техники, подпись examiner, дата.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 6. Training Report

Подтверждает, что ты провёл с водителем инструктаж по: - Drug & Alcohol; - Driver fatigue; - Speed kills; - Driver logbook / ELD.

В маленькой компании «тренинг» — это час-два разговора с owner плюс прочтение политик. И это нормально. FMCSA не требует академии с сертификатом на 40 часов. Требуется, чтобы тренинг **был зафиксирован**.

В парке 100+ — обычно отдельный instructor. В парке до 50 — сам owner или старший водитель.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 7. Alcohol & Drug Abuse Policy

Формально подписывать её не обязан, но **лучше подпиши на каждой странице**. Это не бюрократия — это твой щит.

Водитель попадает в аварию под наркотиками или алкоголем — FMCSA приходит к тебе. Если у тебя лежит подписанная D&A Policy, где прописаны запреты, последствия, процедура — к компании претензий минимум: ты проинструктировал, водитель расписался.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 8. Контракты

Два базовых варианта.

Сценарий А — Company Driver

Своего трака у человека нет. Вozит на компанейском.

Подписываем **Independent Contractor Agreement** или Driver Employment Agreement — по юридической схеме компании. Внутри: срок, оплата (% от gross или per mile), обязанности сторон, условия расторжения.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Сценарий Б — Owner-Operator

У водителя **свой трак**, он хочет работать под твоими MC/DOT.

Подписываем **Owner Operator Lease Agreement**. Ключевое — распределение: - Владелец трака получает **~90%** от gross (сам оплачивает топливо, maintenance, ремонты). - Компания оставляет **~10%** — за MC/DOT, диспетчера, сейфты, страховку.

Проценты по рынку разные. Под конкретную модель адаптирует юрист.

 Owner-Operator: образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).  Общий Lease: образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Просто Lease Agreement

Компания **арендует** трак у физлица или лизинговой конторы — подписываешь Lease с VIN, годом, моделью, условиями.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

 TruckerNavi — по контрактам

Драфты в attachments — рабочие, их делали юристы действующих перевозчиков. Но шаблон — это шаблон. Под твою модель (pay, deductions, escrow, insurance, cargo liability) его адаптирует твой юрист.

*Если у тебя 1–3 трака и ты только собираешь контракты — не уходи на юристов по \$400/час на полтора месяца. В пакете **Safety Compliance СТАРТ (\$189/мес)** TruckerNavi даёт базовые контракты под твою модель и помогает подогнать под парк.*

5.6. Стадия 3: Active — водитель возит

Вышел в рейс — работа с ним не закончилась. Она перешла в режим **поддержки**.

Что ты держишь живым

Документ	Частота	Действие
CDL	Проверяешь ежемесячно	За 30 дней до expiration — напоминание
Medical Card	Проверяешь ежемесячно	Большинство — на 2 года
MVR	Annual — раз в 12 мес	Через портал
Certificate of Violations	Annual — раз в 12 мес	Водитель заполняет и подписывает
Drug Test	Random по программе	Через портал
Logbook / ELD	Ежедневно	Глава 7
DVIR	До и после рейса	Глава 6

Annual MVR

Раз в 12 месяцев — свежий MVR. Сравниваешь со старым: новые нарушения? Новые аварии?

Annual MVR обязателен **каждые 12 месяцев** всё время, пока водитель работает (§391.25). Никаких послаблений после трёх лет нет.

Annual Certificate of Violations

Раз в 12 месяцев водитель подписывает форму, где перечисляет **все нарушения ПДД за последние 12 месяцев**, по которым признан виновным (или потерял bail).

Зачем это нужно лично тебе: водитель может о тикете не сказать, а ты потом узнаёшь последним — из Annual MVR. Сертификат заставляет его зафиксировать всё под подписью. Умолчал о серьёзном нарушении — у компании есть защита: «мы запросили, он соврал».

В форме: - имя, SSN, дата найма; - адрес, license number, штат, expiration; - **список нарушений** за 12 мес: дата, тип, локация, тип ТС; - если нарушений нет — пишешь «None» и всё равно подписываешь.

Порядок действий: 1. Сделал Annual MVR. 2. Заполнил Certificate of Violations вместе с водителем. 3. Сравнил: совпадает ли то, что он сказал, с тем, что в MVR. 4. Подписи: водитель + сейфти/owner. 5. В Driver File.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Random Drug Tests

У компании есть **D&A Program** с пулом водителей. Из пула раз в месяц/квартал случайно отбираются люди на тест. Федеральный минимум: **50% от среднесписочной за год** на Drug и **10%** на Alcohol.

Обычно эту программу ведёт внешний **Consortium / TPA** (Third Party Administrator). Детально — в Главе 9.

Reasonable Suspicion

Разговор с водителем, и ты чувствуешь: что-то не то. Медленная речь, путаница, агрессия без повода, странные реакции. У тебя **есть право и обязанность** отправить его на reasonable suspicion test. Записываешь, что именно наблюдал (конкретно, не «мне показалось»), оформляешь, отправляешь в лабораторию.

Return-to-Duty

Водитель был вне random-пула больше **30 дней** (отпуск, больничный, поездка) — перед возвращением сдаёт новый **pre-employment drug test**. Только negative — только обратно на дорогу. (Return-to-Duty test: отдельная процедура, только после нарушения D&A-правил, через SAP.)

5.7. Стадия 4: Terminated — как расставаться

Расставание — **самая опасная юридически стадия**. Именно здесь компании чаще всего получают иски.

Два сценария: **водитель уходит сам и ты его увольняешь**.

А. Ушёл сам

Проще некуда: 1. Пишет заявление в свободной форме: «Я, ФИО, увольняюсь с такой-то даты. Финансовых претензий к компании не имею». 2. Сдаёт имущество (трак, ключи, fuel card, document package, manual). 3. Ты ставишь **Terminated** в системе, в D&A программе, в портале. 4. Заявление — в Driver File.

Б. Увольняешь ты

Здесь процедура. Сокращать её не нужно.

Этап 1. Written Warning

Первое нарушение — не увольнение. Written Warning.

Что считается нарушением: - moving violation (speeding, reckless); - авария по его вине; - нарушение HOS или falsification of logs; - нарушение внутренних политик; - отказ от рейса без причины; - повреждение груза.

Что должно быть в Warning Letter: - имя компании, адрес, email; - имя водителя, дата; - **violation date** — когда случилось; - локация; - officer (сейфти, который оформляет); - **номер предупреждения** — первое/второе/третье; - type of offense (категория: moving violation, truck/trailer violation, on-duty, falsification и т.д.); - описание в деталях — что произошло; - **plan for improvement** — что водитель должен сделать; - **финансовые последствия**, если есть — сумма, порядок вычета, из какой зарплаты; - подпись водителя с датой; - подпись сейфти с датой.

Ключевой момент, который новички проскакивают: если ты собираешься вычесть из зарплаты водителя деньги (например, часть ущерба по грузу) — это **обязательно**:

1. Прописано в контракте как возможное.
2. Зафиксировано в Warning Letter с конкретными цифрами.
3. **Подписано водителем.**

Без подписи — вычет **нелегален**. Водитель идёт в суд и выигрывает. Я видел такие дела. Компания платит и зарплату обратно, и компенсацию сверху.

Пример формулировки в Warning Letter: > По условиям компании водитель оплачивает 75% от суммы ущерба. Общая сумма ущерба по аварии 15.03.2024 — \$10 254.90. Доля водителя — \$7 691.17. Удержание — по \$2 000 в месяц из зарплаты до полного погашения. > > Подпись водителя: _____ Дата: _____ > Подпись Safety Manager: _____ Дата: _____

Этап 2. До трёх Warning Letters

Федеральной нормы «три и на выход» нет. Это индустриальная практика — стандарт. Три предупреждения за разные нарушения — дальше Termination. Если после трёх поведение не изменилось — на четвёртый инцидент увольняешь.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Этап 3. Termination Letter

Зашло в тупик — оформляешь увольнение.

Что внутри: - **имя водителя**; - **причины** — конкретно: даты нарушений, аварии, ущерб компании, влияние на CSA и репутацию; - **список имущества к возврату**: company manual, truck keys, document package (registrations, insurance cards), fuel card, съёмный ELD-модуль и т.д.; - **последняя зарплата** — когда и как; - имя и подпись директора; - дата.

Жёсткого шаблона у Termination Letter нет — каждый случай свой. Бери общий драфт и подгоняй.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Этап 4. Доказательство доставки — не пропусти

Самое, что забывают новички.

У тебя должно быть доказательство, что водитель **получил** Warning и Termination Letter. Иначе в суде он спокойно скажет: «Ничего не видел, ничего не подписывал».

Как фиксируешь: 1. **Отправь тремя каналами** — email, SMS, WhatsApp. По каждому — скриншот. 2. **Позвони** — запиши дату, время, что сказал. 3. Водитель в офисе — подпись на бумаге. 4. **Certified Mail** с Return Receipt — самый надёжный канал для Termination Letter. Особенно если отношения уже накалены.

Всё это — в Driver File.

 **Водитель пропал — что делать**

Бросил трак, не берёт трубку, уехал куда-то. Типовой сценарий, не редкость.

1. *Termination Letter — **Certified Mail** с Return Receipt на последний известный адрес.*
2. *Сохрани трек-номер и квитанцию.*
3. *Копию — на email и WhatsApp со скриншотами.*
4. *Всё это — в Driver File.*
5. *В D&A программе и портале — **Terminated** с текущей датой.*
6. *Если трак не вернули — отдельная процедура через полицию, report о stolen property.*

5.8. Как хранить Driver File

Одна папка на водителя (лучше цифровая) со структурой:

```
Driver_[Фамилия_Имя]/
├─ 01_Applicant/
│  ├─ CDL.pdf
│  ├─ Medical_Card.pdf
│  ├─ National_Registry_Check.pdf
│  ├─ MVR.pdf
│  ├─ PSP.pdf
│  └─ Inquiry_for_State_Agency_Consent.pdf
├─ 02_Trainee/
│  ├─ Pre-employment_Drug_Test_Result.pdf
│  ├─ Pre-employment_Notification_Consent.pdf
│  ├─ Safety_Performance_History_Request.pdf
│  ├─ SPHR_Response_PreviousEmployer1.pdf
│  ├─ Driver_Employment_Application.pdf
│  ├─ Certificate_of_Road_Test.pdf
│  ├─ Training_Report.pdf
│  ├─ Drug_Alcohol_Policy_Signed.pdf
│  └─ Contract.pdf
├─ 03_Active/
│  ├─ Annual_MVR_2024.pdf
│  ├─ Annual_Certificate_of_Violations_2024.pdf
│  ├─ Random_Drug_Tests/
│  └─ Medical_Card_Renewal_2025.pdf
└─ 04_Terminated/ (если дошло)
   ├─ Warning_Letter_1.pdf
   └─ Warning_Letter_2.pdf
```

└─ Termination_Letter.pdf
└─ Delivery_Proof.pdf

Такая структура = когда придёт DOT-аудитор, ты за 10 минут достанешь любой документ.

 Общий чек-лист — в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga). 
Обновлённый чек-лист — в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

5.9. Три кейса: как бывает

Кейс 1. Как должно быть

Парк на 8 траков, сейфти на аутсорсе.

Водитель Михаил, 42 года, 15 лет опыта. Позвонил в пятницу, в тот же день прислал CDL и Medical Card. Сейфти за 40 минут: - CDL — Class A, Valid, exp 2026; - MedCard + National Registry — всё на месте; - MVR и PSP — о аварий, 1 speeding 4 года назад; - позвонил одному из прошлых работодателей, параллельно отправил SPHRR — «взял бы обратно»; - назначил Drug Test на утро понедельника.

Среда — тест негативный. Четверг — подписание Application, D&A Policy, контракта, тренинг, road test. Пятница — первый рейс.

Неделя от звонка до колёс. Driver File полный, ни одного пропущенного пункта. Водитель катает второй год без инцидентов.

Кейс 2. Как бывает чаще

Парк на 3 трака, owner сам себе сейфти.

Водитель Виктор. CDL — ок. MedCard — **без National Registry number**. Owner отправил на переосмотр — через 2 дня новая карта, валидная. MVR — 1 preventable 2 года назад, 1 speeding. Owner 20 минут поговорил с Виктором — человек объяснил нормально, без поиска виноватых. Взял. Drug Test негативный. SPHRR: один ответил, второй нет — обе попытки зафиксировал в файле.

9 дней от звонка до рейса. File полный. Позже был один Warning за несвоевременный DVIR — поведение поправил.

Кейс 3. Как ломается

Парк на 5 траков, сейфти — новичок, первый найм в жизни.

Водитель Андрей. CDL — ок. MedCard — ок, но National Registry не проверили. MVR не заказали («он сказал — чистый»). Drug Test **не назначили**. Сразу в

трак.

Две недели — roadside inspection. Выяснилось: 1. CDL у него suspended (было бы видно в MVR). 2. MedCard фальшивая (National Registry бы не подтвердил). 3. Pre-employment Drug Test — отсутствует.

FMCSA → расследование → штрафы \$25 000+, рейтинг Conditional, вероятная заморозка Authority на 3 месяца.

Мораль одна: **чек-лист — это не бюрократия. Это твоя страховка от таких историй.**

★ Главное за главу 5

1. Профессионализм — это **менталитет**, не класс прав. Сейфти — первый фильтр.
 2. **Три класса CDL**: А — основной, В — для straight trucks, **С не берём**.
 3. Четыре стадии: **Applicant** → **Trainee** → **Active** → **Terminated**. У каждой свой пакет.
 4. **Applicant**: CDL, MedCard (+ National Registry), MVR, PSP. Решение — 30–60 минут.
 5. **Trainee**: Pre-employment Drug Test (только negative!), SPHRR, Employment Application, Certificate of Road Test, Training Report, D&A Policy, контракт.
 6. **До negative Drug Test — в трак не садимся**. Лаборатория уведомляет водителя раньше компании — зазор 7 дней создаёт риск.
 7. **Active**: Annual MVR, Annual Certificate of Violations, Random Drug Tests, Return-to-Duty после долгого отсутствия.
 8. Увольнение: до **3 Warning Letters** → Termination Letter → **фиксация доставки** (email + SMS + certified mail).
 9. Вычет из зарплаты без подписи водителя в Warning Letter — **нелегален**.
 - o. Driver File собирается за 1–2 часа, если документы на руках. Это норма, а не подвиг.
-

Чек-лист Driver File (сборка с нуля)

Applicant (до решения): - ☐ CDL — Class A/B, Valid - ☐ Medical Card — с National Registry Number - ☐ National Registry Check — PDF сохранён - ☐ Подписанное согласие на запрос персональных данных - ☐ MVR (3 года) — заказан и прочитан - ☐ PSP (аварии 5 лет / инспекции 3 года) — заказан и прочитан - ☐ Решение принято

Trainee (до первого рейса): - ☐ Pre-employment Testing Notification & Consent — подписан - ☐ Pre-employment Drug & Alcohol Test — **NEGATIVE** - ☐ SPHRR — отправлен во все компании за 3 года - ☐ Driver Employment Application — заполнен и подписан - ☐ Certification of Road Test — проведён и оформлен - ☐ Training Report — подписан - ☐ D&A Policy — подписан на каждой странице - ☐ Контракт (Company / Owner-Operator / Lease) — подписан обеими сторонами

Active (поддержание): - ☐ Annual MVR — каждые 12 месяцев - ☐ Annual Certificate of Violations — каждые 12 месяцев - ☐ Трекинг expiration: CDL, MedCard, Medical Exam - ☐ Random Drug Tests — по Consortium - ☐ Обновлённый контракт при продлении

Terminated: - ☐ Warning Letters (если были) — с подписью водителя - ☐ Termination Letter или заявление - ☐ Доказательства доставки (скрины email/SMS, certified mail) - ☐ Возврат имущества зафиксирован - ☐ Terminated в портале, D&A, loadboard

Я справился с главой 5, если...

- ☐ Называю **4 стадии** жизненного цикла водителя.
 - ☐ Понимаю разницу между **Class A, B, C** и знаю, почему C нам не подходит.
 - ☐ Умею проверять **Medical Card** через **National Registry**.
 - ☐ Знаю разницу между **MVR** и **PSP**.
 - ☐ Понимаю, почему **до negative Drug Test** водитель в рейс не идёт.
 - ☐ Знаю, что такое **SPHRR** и за какой срок запрашивается (3 года, ответ — 30 дней).
 - ☐ Держу в голове список для Trainee: Application, Road Test, Training Report, D&A Policy, контракт.
 - ☐ Знаю, что **Annual MVR** и **Annual Certificate of Violations** — раз в 12 месяцев.
 - ☐ Понимаю процедуру увольнения: до 3 Warning Letters → Termination Letter → доказательство доставки.
 - ☐ Помню, что **вычет из зарплаты без подписи** — нелегален.
 - ☐ Могу собрать Driver File с нуля за 1–2 часа по чек-листу.
-

Driver File — зона, где новички ошибаются чаще всего

Три типовые ошибки первого года: 1. **Не проверили Medical Card в National Registry**. Через месяц выясняется, что карта купленная. 2. **Отправили водителя в рейс до результата Drug Test**. Приходит positive

— трак в дороге, компания под ударом. 3. **Уволили без Warning Letters и без фиксации доставки.** Суд, компенсация, потерянное время.

Если ты толькоходишь — **не бери сам первые 3–5 Driver Files** целиком. Особенно D&A программу. Это зона, где лучше один раз посмотреть, как делает человек с опытом.

Safety Compliance СТАРТ (\$189/мес) от TruckerNavi закрывает: - ведение Driver File от Applicant до Terminated; - D&A программу (Consortium, random pool, testing management); - проверку CDL / MedCard / MVR / PSP; - SPHRR в предыдущие компании; - подготовку Warning и Termination Letters под ситуацию; - юридически чистые контракты (Company Driver / Owner-Operator / Lease).

Парк 4–8 траков — **Safety Compliance РОСТ (\$349/мес, \$43/трак).**

☎ **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Офисы: NY, NJ, FL.

Глава 6. Unit File — документы на траки и трейлеры

У каждого трака и трейлера в парке есть своё «личное дело» — Unit File. Регистрация, Annual Inspection, IRP, Form 2290, Title или Lease. В этой главе я показываю, как читать регистрацию любого штата, как не провалить ежегодную инспекцию, как продлевать регистрацию через IRP и что такое HVUT. К концу главы термины VIN, GVW, IRP, HVUT, Decal перестанут пугать, и ты будешь точно знать, какие бумаги должны лежать у водителя в кабине.

6.1. Почему сейфти обязан разбираться в «железе»

Ты не механик. Коробку передач разбирать не надо, турбину диагностировать — тем более. Но три вещи ты удержишь в голове всегда:

1. **Что за техника** стоит на твоей компании — модели, типы трейлеров, под какие грузы.
2. **Какие документы** на каждую единицу, где они лежат, когда истекают.
3. **Какие пределы по весу и габаритам** — чтобы не словить overweight-ticket.

Инспектору на весовой всё равно, кто виноват — водитель забыл или офис не подготовил. Нет регистрации в кабине — штраф на водителя и удар по компании. Просрочена Annual Inspection — то же самое. В CSA это висит на компании, не на человеке за рулём.

Пауза.

Если ты никогда не сидел за рулём семи-трака и Freightliner с Peterbilt для тебя пока одно и то же — это нормально. Большинство сильных сейфти-менеджеров, кого я знаю, выросли из офиса, а не из кабины. Разница между Detroit DD15 и Cummins X15 тебе в работе не понадобится ни разу. Тебе нужно уметь читать регистрацию, помнить где Annual Inspection sticker и знать когда истекает что. Это — одна глава. Иди дальше.

6.2. Кто ездит по американским дорогам

Рынок heavy-duty в США держат **пять производителей**. Запомни их — ты будешь видеть эти названия каждый день: в регистрациях, в Bill of Sale, в lease-

контрактах.

Бренд	Доля рынка	Что за машины
Freightliner	~40%	Самый массовый. Daycab и sleeper для дальняка
Kenworth (W900)	~14%	Классика с длинным капотом, до 600 л.с.
Peterbilt (379)	~13%	Премиум, дорогой, статусный
Navistar International	~11%	Решётки «крест-накрест», сразу узнаваемы
Volvo	~10%	Второй в мире по объёму производства

Kenworth и Peterbilt — под одним собственником (**PACCAR**), но на рынке позиционируются по-разному.

Классы траков

Федеральная классификация идёт по **GVWR (Gross Vehicle Weight Rating)** — полной разрешённой массе:

- **Class 1–3 (Light-duty)** — до 14 000 lbs. Пикапы, Sprinter-вэны.
- **Class 4–6 (Medium-duty)** — 14 001–26 000 lbs. Box trucks, часто без CDL.
- **Class 7–8 (Heavy-duty)** — от 26 001 lbs. Наша зона. Class 8 (33 001+) — классический semi.

Запомни цифру: **26 001 lbs**. Всё, что выше — это FMCSA: CDL, Medical Card, IFTA, IRP, ELD, HOS. Весь compliance, про который мы пишем этот учебник, начинается на этой границе.

6.3. Трейлеры: под какой груз какая «телега»

Коротко:

- **Dry Van** — закрытый сухой фургон. Массовка. Паллеты, коробки, всё без температуры.
- **Reefer** — рефрижератор, с холодильной установкой. Еда, лекарства, цветы. Установка жрёт дизель, ломается, стоит дороже в эксплуатации.
- **Flatbed** — открытая платформа. Стройматериалы, трубы, техника. Грузится сверху/сбоку. От водителя — навык крепления (tarping, strapping).
- **Step Deck** — двухуровневый флэт. Под грузы, которые по высоте не проходят на обычном.

- **Conestoga** — флэт или step deck под раздвижным тентом. Плюсы флэта + защита вана.
- **Car Hauler** — автовоз. Своя обвязка, свои навыки, своя ниша.

🔵 **Трек А — Владелец.** Если ты только выбираешь, с чего стартовать — бери **Dry Van**. Простейший вход, минимум рисков. Reefer даёт ставки выше, но ломается чаще и любой сбой установки = испорченный груз = claim на десятки тысяч. Flatbed — деньги приличные, но без опыта крепления ты сам влетишь в штрафы и сломанный груз в первый же месяц.

🟢 **Трек Б — Наёмный сейфти.** Знай свой парк. Reefer-компания — это food-grade грузы, санитарные требования, риск по claim при отказе установки. Flatbed — повышенный риск по Load Securement в CSA. Смотри, с чем работаешь.

6.4. Вес и оси: где сейфти всё-таки вовлечён

Федеральный потолок для CMV — **80 000 lbs** (около 36 тонн). Это gross — с грузом, топливом, водителем, всем.

Но 80 000 — только одна цифра. Вес должен **правильно распределяться по осям**:

- Одиночная ось: не больше **20 000 lbs**.
- Тандем (пара осей ближе 96 дюймов, drive или трейлерные): не больше **34 000 lbs** на группу (~17 000 на ось).
- Практический ориентир для передней (**steering axle**): ~12 000 lbs, это лимит резины, не федеральный закон.

Суммарно можешь быть под 80 000, но если на одиночную ось село 22 000 — ты overweight на ось. Штраф — до **\$5 000** за одну проверку. Это встречается регулярно.

Это не про бюрократию, это про физику

Кривое распределение груза — это не про штраф. Это про то, что машину ведёт:

- При торможении груз смещается вперёд, тормоза тягача перегружены.
- На длинном спуске — перегрев и «потеря фуры».
- На повороте — переворот.

Bridge Formula — почему «80 000 всегда» неправда

Bridge Formula — математическое правило, которое ограничивает вес группы осей в зависимости от расстояния между ними. Чем короче — тем

меньше разрешённый вес. Это чтобы не разрушать мосты.

Формула:

$$W = 500 \times [(LN / (N-1)) + 12N + 36]$$

W — максимальный вес группы, L — расстояние между крайними осями группы, N — количество осей.

Считать её вручную ты не будешь. Но ты должен **знать что это существует** и что «мы в пределах 80 000» — иногда ещё не значит «легально». Диспетчер и водитель отвечают за конфигурацию, ты — за то чтобы они об этом знали.

 Полная таблица — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Overweight / Oversize Permit

Если груз выше 80 000 или выходит за габариты — нужен **Overweight/Oversize Permit** в каждом штате маршрута. Заказывает диспетчер через permit-агентство, цена \$20–\$100+ за штат.

Кто следит за весом

Не ты. Вес — ответственность диспетчера (при планировании) и водителя (при загрузке — попросил перевзвеситься, сместил груз). Сейфти вступает, когда уже прилетел ticket или claim. Но лимиты ты знаешь наизусть — чтобы проводить обучение водителей (Глава 11), разбирать инциденты без гуглѐжки и не подписывать глупости при аудите.

6.5. Регистрация: что это за документ

Registration выдаёт DMV штата. Это подтверждение, что трак или трейлер легально может выезжать на дорогу. Без неё — штраф \$1 000+ в каждом штате, где остановили.

Срок — год. Даты истечения в каждом штате свои.

Что в ней написано (любой штат)

Открываешь регистрацию Флориды, Иллинойса, Пенсильвании, Айдахо — структура одна:

- **Plate Number** — номер на бампере
- **VIN** — 17-значный уникальный номер трака, его «паспорт»
- **Year, Make, Model** — год, производитель, модель
- **Vehicle Type** — truck tractor / trailer

- **GVW** — максимально разрешённый полный вес (обычно 80 000)
- **Registrant / Owner** — на кого зарегистрирован
- **Fuel Type** — diesel
- **Expiration Date** — когда истекает
- **IRP Cab Card / Firm Number** — IRP-номер (если межштатный)
- **DOT Number** — иногда указан
- **Responsible for Safety** — кто отвечает за compliance

💡 Если **Registrant** и **Responsible for Safety** — разные — трак в lease. Физически принадлежит одному, compliance несёт другой. Частая история у owner-operator'ов под крупным carrier.

Примеры по штатам

Florida. На регистрации — **Decal**, стикер с номером и датой, клеится на трак. Срок чаще всего 31 декабря.

Illinois. У всех один день истечения — **31 марта**. На регистрации — **Firm Number** (IRP) и таблица штатов, где трак может работать, с максимальным gross weight на каждый.

Pennsylvania. Полный cab card с IRP-таблицей, loaded/unloaded weight.

Idaho. Встречается разделение Registrant ≠ Responsible for Safety.

Где должна лежать регистрация

Оригинал или чёткая копия — в кабине, у водителя, всегда. На весовой или roadside попросит инспектор — нет документа, штраф \$50–\$500 в каждом штате.

Второе — скан в твоей системе. Водитель потерял — ты высылаешь копию по email или WhatsApp за 15 минут. Это минимум сейфти-службы.

📎 Образец — в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

6.6. IRP — право работать в нескольких штатах

IRP (International Registration Plan) — это соглашение между 48 штатами США, 10 провинциями Канады и округом Колумбия. Идея простая: вместо регистрации в каждом штате, по которому ты возишь, ты регистрируешься в одном — **base jurisdiction** — и платишь пропорционально милям в каждом штате.

Когда IRP обязателен

Если трак:

- весит **больше 26 000 lbs**, ИЛИ
- имеет **3+ осей** (независимо от веса), ИЛИ
- это **tractor + trailer** общим весом **больше 26 000 lbs**,

и пересекает границы штатов — IRP обязателен.

Когда не нужен

- Государственный транспорт
- Чартерные автобусы
- Личный RV
- Траки, работающие **только внутри одного штата** (intrastate)

Как это связано с регистрацией трака

Пока компания не в IRP — трак ты на межштатку не зарегистрируешь. Последовательность такая:

1. Компания подаёт заявление в IRP базового штата.
2. Получает **IRP Account / Firm Number**.
3. Оплачивает **Form 2290 (HVUT)** — следующий раздел.
4. Только после этого регистрирует каждый трак, получает plate и cab card.

Сроки и штрафы

У большинства штатов — **staggered renewal**: срок истекает в полночь последнего дня указанного месяца. **Льготного периода нет**. 1-е число следующего месяца — уже просрочка.

Штраф начисляется с 11-го дня после истечения. И главное: **штраф прилетает в каждой юрисдикции, через которую трак прошёл с просроченным IRP**. Водитель прошёл PA → OH → IN → IL с просрочкой — каждый штат может выписать свой.

⚠ Пропуск renewal IRP — одна из самых частых катастроф у новых компаний.

Типичный сценарий. Иван открыл компанию в январе, 10 месяцев всё работает. Приходит октябрь — срок. Ивану не до этого, напоминания нет, сейфти ещё нет. Трак останавливают на весовой в Огайо. \$1 500. Ещё две весовых по маршруту — ещё по \$1 500. Один рейс — минус \$4 500, плюс CSA-удар.

*Ставь напоминание в календаре за **60 дней** до истечения. Не за 30, не за 14. За 60. Потому что документы могут оформлять до двух месяцев.*

6.7. Form 2290 (HVUT) — федеральный налог на тяжёлую технику

HVUT (Heavy Vehicle Use Tax) — федеральный налог на тяжёлый коммерческий транспорт. Платится в **IRS** раз в год по **Form 2290**.

Кто платит

Любой трак с **GVW от 55 000 lbs**, который проедет за год больше **5 000 миль** (7 500 для сельхоза).

Сколько

Ставка зависит от весовой категории. Для траков **75 000+ lbs** (типовой Class 8) — **\$550 в год за трак**. Парк на 8 траков — \$4 400. На 100 — \$55 000.

Когда

Налоговый год IRS по HVUT — **1 июля — 30 июня** следующего года. Оплатить надо до **31 августа** того года, в котором период стартует.

 **Где путаются с датой.** В поле налогового периода на Form 2290 пишешь **год начала периода**, не год продления регистрации. За период 2024–2025 — 2024–07. За 2025–2026 — 2025–07.

Что указывается в форме

- Name компании, адрес
- **FEIN** — федеральный номер работодателя
- Тип заполнения: первая подача / Amendment / Final Return
- Способ оплаты: EFTPS, чек, карта
- Весовая категория, сумма
- **VIN всех траков**, на которые налог

Забыл трак — подаёшь **Amendment Return**. Продал или закрыл компанию — **Final Return**.

Зачем сейфти знать про HVUT

Потому что **без оплаченной Form 2290 DMV не обновит регистрацию**. Это первая бумага, которую спросят на renewal. Храни Schedule 1 с отметкой IRS в Unit File — бумагой и сканом.

6.8. Annual Inspection — ежегодная техпроверка

Annual Vehicle Inspection — требование **49 CFR Part 396**. Каждый трак и каждый трейлер проходит полную техническую проверку **раз в 12 месяцев**.

Что смотрят

Квалифицированный механик или сертифицированный state inspector проверяет по стандартному списку:

- **Brake System** — тормоза
- **Coupling Devices** — седло, шкворень
- **Exhaust System** — выхлоп
- **Fuel System** — топливная
- **Lighting / Reflectors** — фары, габариты, отражатели
- **Safe Loading** — крепёжка
- **Steering Mechanism** — руль
- **Suspension** — подвеска
- **Frame** — рама
- **Tires** — шины (протектор, повреждения)
- **Wheels & Rims** — диски
- **Windshield / Wipers** — стёкла, дворники
- Emergency equipment — огнетушитель, аптечка, треугольники

Кто имеет право делать

Qualified Inspector — механик с соответствующей подготовкой и сертификатом. Его имя и номер лицензии **обязательно в отчёте**. Это его персональная ответственность — вплоть до уголовной, если он поставил «ОК» на неисправном узле и случилось ДТП.

В некоторых штатах работает государственная программа — тогда отчёт выдаёт state inspector, правила хранения могут быть другие.

Документ и хранение

В отчёте:

- Name компании / регистранта
- **VIN**, plate, штат
- Дата инспекции
- Список компонентов — OK / Needs Repair / Fixed
- Комментарии (масло, жидкости, рекомендации)
- **Подпись и лицензия инспектора**

Отчёт в FMCSA **не уходит автоматически**. Он хранится:

- у сервиса/механика,
- у перевозчика (офис или электронный файл),
- копия или sticker/decal с датой следующей инспекции — **в кабине трака** (или на раме / внутренней стороне водительской двери).

 Шаблон — в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).  Пример 1 — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).  Пример 2 — образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Цена и время

\$50–\$150 за единицу, 1–3 часа в сервисе. Трак и трейлер можно прогнать за один день.

Чем грозит отсутствие

- Нет документа или sticker-а в кабине — ticket \$50–\$500 в каждом штате.
- Не предъявил отчёт при DOT-аудите — серьёзное нарушение в категории **Vehicle Maintenance**.
- Трак просрочен и попал в аварию — страховая ищет повод отказать в claim, суд может признать халатность компании.

Если страшно: 12 траков, непонятно у кого когда истекает

Я знаю это чувство. Ты вышел на должность, сел за стол, и где-то в парке 12 траков, у каждого свои даты, свои документы, и никто это никогда толком не вёл. Голова идёт по кругу. Останови круг.

Шаг 1. Заводишь Google Sheet. Столбцы: Unit #, VIN, Plate, State, Annual Inspection Date, AI Expiration, Registration Date, Registration Expiration, Form 2290 Date.

Шаг 2. Собираешь с водителей фото регистрации и последнего Annual Inspection. По каждому. Вносишь даты.

Шаг 3. В Google Calendar ставишь напоминания за **30 дней** до каждой expiration.

Шаг 4. За 14 дней пишешь водителю: «твой AI истекает такого-то, заезжай в сервис до такого-то, фото отчёта — мне».

Шаг 5. Получил отчёт — сохранил скан — обновил таблицу. Цикл.

Всё. Это не «система будущего». Это система, которая снимает 80% стресса за одну неделю. Иди и делай.

6.9. Renewal: как продлить регистрацию

У большинства штатов процесс одинаковый. К моменту renewal на руках должно быть:

Что готовишь

- 1. **Form 2290** — оплаченная, с отметкой IRS.
- 2. **Пробег за последние 4 квартала** по каждому штату, где ходили траки.
- 3. **Данные по каждому траку**: VIN, plate, модель, год, GVW.
- 4. **Действующая страховка** — Глава 10.
- 5. **Annual Inspection** — актуальная.

Про пробег — тут обычно ломаются

IRP-renewal использует **reporting period** — 4 квартала, которые заканчиваются за 6 месяцев до начала нового регистрационного года.

Пример: renewal на **2025 год** → reporting period — с **1 июля 2023 по 30 июня 2024**. То есть Q3'23 + Q4'23 + Q1'24 + Q2'24.

На 2026 год → с 1 июля 2024 по 30 июня 2025. Дальше по тому же принципу.

Мили берёшь **из IFTA-отчётов** (Глава 8). Собираешь по штатам, складываешь, получаешь таблицу:

State	Q3'23	Q4'23	Q1'24	Q2'24	Total
AL	2 798	1 540	2 100	1 870	8 308
GA	5 120	4 890	5 200	4 700	19 910
...	...	...	...	...	...
TOTAL					384 251

Если обновляешь не весь парк, а только те траки, у которых срок — мили считаешь только по этим тракам. Логично: именно их регистрируешь.

Три способа подачи

- 1. **Онлайн-портал штата** (например, Illinois CyberLink). PIN присылают за ~3 месяца до истечения. Логинишься, вбиваешь мили, платишь sales tax и fees. Быстро.
- 2. **Лично в DMV** — едешь, подаёшь бумаги.
- 3. **Через permit-агентство или софт** — за \$5–\$25 за трак делают за тебя.

Сколько ждать

От 1 до 2 месяцев на новую cab card. В период ожидания штат выдаёт **temporary permit** — временное разрешение, водитель держит в кабине.

 В пандемию 2020 года некоторые штаты задерживали выдачу обновлённых регистраций до 6 месяцев, выдавали расширенные temporary permits. Если что-то подобное повторится — не паникуй, но даты на временном документе проверяй каждую неделю.

Три сценария renewal

Идеально. Сейфти начинает за 90 дней. Проверяет Form 2290, собирает мили из IFTA, сверяет список активных траков, подаёт онлайн. За 30 дней — подтверждение. Новые plates/cab cards приходят вовремя. Водители едут с актуальным.

Типично. Вспомнили за 2 недели. Подали онлайн, temporary permit пришёл впритык. Пара водителей попала на roadside с неочевидным статусом документа — инспектор пропустил, но \$100 ticket всё равно прилетел.

Провал. Забыли. Регистрация просрочена на месяц. Водитель по I-95 через Virginia, весовая. Ticket \$1 200, трак задержан, груз не доставлен, shipper выставляет claim. За один день — минус \$3 000+, плюс violation в категории **Vehicle Maintenance / Driver Fitness** в CSA.

Не будь третьим сценарием. Календарь + 60 дней.

6.10. Что физически лежит в кабине

Identification Card / Cab Card — карточка, которую выдают вместе с IRP. Там:

- Unit number, VIN, plate
- Registrant (компания)
- **Таблица всех IRP-штатов** с максимальным gross weight для каждого
- Expiration

Это главный документ, который инспектор на весовой попросит первым.

 Образец — в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Полный пакет в кабине

Чек-лист того, что **обязательно** у водителя:

-] **Registration / Cab Card** (оригинал или чёткая копия)
-] **Annual Inspection Report** или актуальный sticker/decal на раме/двери

-] **Insurance Certificate / Proof of Insurance**
-] **IFTA License copy** + decals на обе стороны кабины
-] **IRP Apportioned Registration** (та же cab card)
-] **Form 2290 Schedule 1** (копия оплаченной)
-] **Bill of Lading** — на каждый текущий груз
-] **Active permits** — overweight, NY HUT, Kentucky, Oregon, все актуальные

Всё это **дублируется у тебя в электронном Unit File**. Водитель потерял бумагу — ты пересылаешь копию за 15 минут. Это твой базовый сервис, не геройство.

6.11. Где и как хранить Unit File

На каждый трак и трейлер — своя папка. Бумажная или цифровая — цифровая удобнее. Внутри:

- **Title (Certificate of Title)** — документ о собственности
- **Bill of Sale** или **Lease Agreement** — как трак попал в компанию
- **Registration** — текущая и предыдущие
- **IRP Cab Card** — текущая
- **Form 2290 Schedule 1** — за последние годы
- **Annual Inspection Reports** — минимум за 14 месяцев (федералка)
- **Insurance Certificate** по этому VIN
- **DVIR** (Driver Vehicle Inspection Reports) — минимум 3 месяца
- **Maintenance Records** — журнал ТО и ремонтов
- **Accident Reports** по этой единице, если были

 **Трек А — Владелец (1–3 трака).** Google Drive: папка на каждый трак. Параллельно — таблица-реестр со сроками истечения. Этого хватит до 3 траков.

 **Трек Б — Наёмный сейфти.** Если в компании уже стоит TMS или fleet management — работаешь в нём. Если нет — первое, что ты предлагаешь владельцу: внедрить софт. Excel + Google Calendar — рабочий минимум, но на 15+ траках ты в нём утонешь. Нужен инструмент с автоматическими напоминаниями за 30/14/7 дней.

6.12. Пять ошибок, которые я видел чаще всего

Ошибка 1. «Annual Inspection у механика, он и хранит». — Неверно. Копия отчёта у тебя в **Unit File** + копия у водителя в кабине. На аудите фраза «это у

механика» — минус компании.

Ошибка 2. «Я сфоткал регистрацию телефоном, частично видно руль». — Перефоткай. Плохая копия = нет документа.

Ошибка 3. «2290 подаётся один раз при открытии». — Нет. **Каждый год до 31 августа.** Schedule 1 — в файл, каждый раз.

Ошибка 4. «Купил трак б/у, у него всё есть, мне ничего делать не надо». — Неверно. Смена собственника = **переоформление Title и Registration.** Annual Inspection у трака остаётся до своей даты — её не трогаешь. Title и Registration — новые на тебя.

Ошибка 5. «IFTA и IRP — одно и то же». — Нет. **IFTA — топливный налог** (Глава 8). **IRP — регистрационные платежи.** Разные программы, разные процедуры, разные платежи. Платишь обе.

★ Главное за главу 6

- 5 основных производителей: **Freightliner (40%), Kenworth, Peterbilt, International, Volvo.** Class 7–8 (от 26 001 lbs) — территория FMCSA.
- Основные трейлеры: **Dry Van, Reefer, Flatbed, Step Deck, Conestoga, Car Hauler.**
- Макс. вес CMV — **80 000 lbs.** По осям: одиночная ≤ **20 000**, tandem ≤ **34 000** на группу (ориентир для передней: ~12 000, лимит резины). Плюс **Bridge Formula** — ограничение по расстоянию между осями.
- IRP** обязателен для траков 26 000+ lbs или 3+ осей на межштатке. Обновляется ежегодно. Штрафы начисляются **с 11-го дня** просрочки, в каждом штате маршрута.
- Form 2290 (HVUT) — \$550/трак в год** для 75 000+ lbs, до **31 августа.** Без неё DMV не продлит регистрацию.
- Annual Inspection** — раз в 12 месяцев, каждый трак и каждый трейлер. Отчёт у сертифицированного механика, у тебя в файле, копия/sticker в кабине.
- Renewal** = Form 2290 + пробег за 4 квартала из IFTA + данные парка. Начинаешь за **60–90 дней.**
- В кабине у водителя всегда: **Registration, Annual Inspection, Insurance, IFTA license, Form 2290, Bill of Lading.** Всё дублируется в Unit File.



Чек-лист: Unit File на единицу

-] Title (Certificate of Title)

-] Bill of Sale или Lease Agreement
 -] Registration (текущая, скан)
 -] IRP Cab Card
 -] Form 2290 Schedule 1 (текущий налоговый год)
 -] Annual Inspection Report (последний, с именем и лицензией инспектора)
 -] Insurance Certificate по этому VIN
 -] Архив DVIR
 -] Журнал maintenance / repair
 -] Accident / claim history (если было)
 -] В таблице-реестре: даты истечения Registration, AI, Form 2290
 -] В Google Calendar: напоминания за 30, 14, 7 дней
-

✓ Я закрыл главу 6, если...

-] Различаю Class 8 и Class 6, знаю с какого веса включается FMCSA.
 -] Помню 5 основных производителей и 5 основных типов трейлеров.
 -] Держу в голове 80 000 lbs / 20 000 одиночная / 34 000 тандем.
 -] Понимаю связь **IRP ↔ HVUT/2290 ↔ Annual Inspection ↔ Registration.**
 -] Читаю регистрацию любого штата: VIN, plate, GVW, registrant, expiration.
 -] Знаю что физически лежит в кабине.
 -] Завёл (или могу завести за один день) реестр всех единиц со сроками.
 -] Понимаю процесс renewal: 2290 → мили из IFTA за 4 квартала → подача в DMV или портал.
-

💰 Когда парк перестаёт помещаться в Excel

На 1–3 траках Google Sheet + календарь работают. На 4–8 начинается каша: у одного AI в марте, у второго Illinois (31 марта общий день для всех IL), у третьего 2290 в августе, у четвёртого IRP в другом месяце. Плюс DVIR от водителей, maintenance logs, расход топлива для IFTA. Один забытый документ = \$1 500+ штраф и удар по CSA.

TruckerNavi **Safety Compliance ПОСТ** — пакет для парков **4–8 траков, \$349/мес** (~\$43 за трак). Ведение Unit File целиком (регистрации, Annual Inspection, 2290, IRP-renewal), Vehicle Maintenance tracking, сбор и проверка DVIR, тренинги водителей по pre-/post-trip осмотру.

Плюс всё из тарифа **СТАРТ (\$189/мес)**: DQ-файлы, Drug & Alcohol программа, CSA-мониторинг, подготовка к DOT-аудиту.

☎ **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Часть 3. Операционный цикл

Глава 7. Hours of Service — рабочие часы водителя

Это ядро сейфти-работы. В этой главе — правила рабочего времени водителя, знаменитая формула 11/14/70, четыре расширения после реформы 2020 года, и главное — как сверять локбук с реальными документами и оформлять Log Audit Report. После главы ты откроешь лог любого водителя и за десять минут скажешь: отработал чисто или под тобой уже тикает штраф.

Пауза.

Сейчас в голове крутится: «тут слишком много цифр, я не удержу». Остановись. Это говорит первое впечатление, а не реальность.

Цифры в HOS работают иначе, чем школьная математика. Ты не будешь их зубрить — ты будешь видеть их каждый день на экране ELD. Через две недели они станут такими же автоматическими, как номер своего телефона. Я проведу. Пошли дальше.

7.1. Откуда взялись HOS и почему мимо них не пройти

Hours of Service (HOS) — это федеральные правила, которые говорят: сколько часов подряд водитель коммерческого трака может крутить руль, сколько может вообще работать за смену, и сколько обязан отдыхать между сменами.

Правила пишет **FMCSA (Federal Motor Carrier Safety Administration)** — регулятор, с которым ты уже познакомился в первой главе. Работают HOS на всех, кто садится за руль **CMV (Commercial Motor Vehicle)** на дорогах США: тракисты, междугородние автобусы, школьные автобусы.

Зачем они вообще

Коротко: **уставший водитель убивает людей**. Длинно — то же самое, только с цифрами статистики ДТП.

Первая редакция HOS вышла ещё в 1937 году. С тех пор правила меняли десятки раз, но базовая идея не сдвинулась ни на миллиметр: человек не умеет честно оценить собственную усталость. В лаборатории водитель говорит «я

бодр» — и одновременно ЭЭГ фиксирует у него микросны. Он этого не чувствует. Никто не чувствует.

Из этого растёт вся конструкция HOS. После 11 часов за рулём ты опасен. Не «возможно опасен», не «при неудачных обстоятельствах опасен». Опасен.

Кто платит, если правила сломаны

Два уровня ответственности, и новички часто видят только первый.

Водитель отвечает персонально. Нашли нарушение на придорожной инспекции — это ложится в его личное досье и всплывает в **PSP (Pre-Employment Screening Program)**, когда он пойдёт искать следующую работу.

Компания отвечает тяжелее. FMCSA исходит из простой логики: перевозчик обязан тренировать и контролировать своих людей. Нет системы контроля — значит, компания сознательно позволяет нарушать правила. Штрафы тут уже не тысячи, а десятки тысяч. В тяжёлых сценариях — уголовка для должностных лиц.

Я видел штрафы до **\$100 000** за систематические HOS-нарушения, которые компания «проглядела». Это не страшилка — это рабочая практика 2020-х.

Четыре окна, через которые FMCSA видит твои HOS

1. **Safety Audits** — аудитор просит локбуки и сверяет их с BOL и чеками.
2. **Roadside Inspections** — инспектор на дороге смотрит последние **8 дней** прямо в кабине.
3. **Investigations** — глубокая проверка, обычно после жалобы или аварии.
4. **Crash Reports** — если при ДТП всплывает, что водитель ехал 13 часов подряд, это идёт сразу в два досье: авария + HOS-нарушение.

Бумага → ELD: короткая хронология

До середины 1980-х водитель рисовал свой день от руки на бумажном листе — **paper logbook**. Лист терялся легко, а хранить его надо **6 месяцев**. Компания на 20 траков тонула в этих листах.

Дальше — бортовые самописцы AOBRD (1988). В 2012 Конгресс принял **MAP-21**, который заложил обязательный электронный учёт. Ключевые даты:

- **16 декабря 2015** — публикация финального правила (ELD mandate).
- **18 декабря 2017** — переход на AOBRD.
- **16 декабря 2019** — полный переход на **ELD (Electronic Logging Device)**.

Сегодня бумажный лог разрешён в узких случаях: трак выпущен до 2000 года, driveaway-перегон, или водитель работает **не больше 8 дней из 30**.

И это хорошая новость. ELD подделать задним числом практически невозможно — он привязан к двигателю, GPS и серверам провайдера. Ты как сейфти получаешь онлайн-доступ: видишь всех водителей в реальном времени, ставишь ноуты, выгружаешь логи за любой период. Инспектор на дороге забирает последние 8 дней через **web transfer** прямо у водителя.

7.2. Четыре статуса водителя

Всё рабочее время водителя в каждую секунду находится в одном из четырёх статусов. Это фундамент — дальше без него не пройдет ничего.

Статус	Что значит	Примеры
● Off Duty (OFF)	Водитель НЕ в траке. Полностью свободен.	Отель, дом, прогулка по городу
● Sleeper Berth (SB)	Водитель В траке, в спальнике.	Спит на трак-стопе, лежит в кабине
● Driving (D)	Трак едет, водитель за рулём.	Везёт груз, едет на пикап, едет на заправку
● On Duty (ON)	Работает, но не рулит.	Pre-Trip, pickup, delivery, заправка, DOT inspection, maintenance

OFF vs SB — разница, которую надо выучить намертво

Водители часто пожимают плечами: «какая разница, я же отдыхаю». Разница такая:

- **OFF** — «меня нет в траке».
- **SB** — «я в траке, в спальнике».

Зачем это важно. Поставил OFF, а инспектор видит по GPS, что трак стоял на месте, и ты был рядом — тебя попросят доказать, что ты был вне трака. Чек из отеля, например. Нет чека — у тебя проблема.

Правило для водителей простое: отдыхаешь в кабине → SB. Ушёл в мотель или домой → OFF. Путаница тут — самая частая ошибка на аудите.

ON Duty — статус, на котором проваливаются

Многие владельцы искренне не понимают: осмотр трака, заправка, перегон на сервис — это **работа**. Не «личные дела».

Типовой провал. Иван отработал все 70 часов, сдал груз, говорит сейфти: «съезжу на трак-стоп, шину гляну». Сейфти разрешает. Инспектор на дороге

видит Ивана в нарушении — поездка на maintenance это ON DUTY, а у Ивана цикл уже закончился. Штраф и водителю, и компании.

Единственная узкая щель — **Personal Conveyance (PC)**: водитель использует трак в чисто личных целях (поехал в магазин, в ресторан). Maintenance, заправка, перегон пустого трака к следующему грузу — это НЕ PC. Не путай.

7.3. Формула 11 / 14 / 70 — сердце HOS

Три числа, которые ты будешь видеть во сне:

- **11** — потолок driving (вождения) за одну смену.
- **14** — потолок рабочего окна (shift) с момента старта.
- **70** — потолок работы за скользящие **8 дней** (cycle).

11 часов — чистое вождение

После 10-часового отдыха у водителя есть **11 часов руля**. Не 11:01. Не 11:15. Ровно 11. На 11:01 ELD ставит нарушение автоматически.

*Это **потолок**, а не норма. Водитель может ехать 5 часов, 7 часов, 9 — всё нормально. 11 — это красная черта, после которой он обязан встать.*

14 часов — рабочее окно

Как только водитель вышел из SB/OFF в любой рабочий статус — запустились 14 часов. Всё, что можно делать — вождение, pickup, delivery, fuel, inspection — должно уложиться в эти 14.

Из них 11 — максимум за рулём. Остальные 3 — погрузка/разгрузка, заправка, осмотр.

Ключевая деталь, на которой ломаются: **14-часовое окно не ставится на паузу**, если водитель посреди дня ушёл в OFF или SB. Часы тикают в реальном времени. Трак стоит — часы тикают. Исключения — sleeper berth split и adverse conditions, о них ниже.

10 часов — отдых между сменами

Чтобы перезапустить 14-часовое окно, нужно **10 часов подряд** в SB, или OFF, или комбинации SB+OFF.

Минимум — это минимум. Не 9:59. Я знаю случай: водитель проспал 9 часов 57 минут, выехал, остановили — **Out Of Service на 10 часов**, штраф, балл в CSA. Три минуты стоили компании очка в сейфти-скорре.

30-минутный break

После **8 часов driving** нужен перерыв минимум **30 минут**. Отсчёт идёт от driving, не от начала смены.

До сентября 2020 break должен был быть в OFF или SB. После — если водитель 30+ минут провёл в ON (стоял на разгрузке, например), это засчитывается. Логика простая: стоял 2 часа в очереди на dock — глаза и голова отдохнули, зачем ещё 30 минут сверху.

70 часов / 8 дней — цикл

За скользящее окно в **8 календарных дней** (ON + D) не должно быть больше **70 часов**.

«Скользящее» значит: каждый день ты смотришь на сумму за последние 8 дней назад. Час, который старше 8 дней, уходит — и возвращает тебе час в общий запас.

34-часовой restart

Хочешь обнулить цикл и начать новую 70-часовую неделю с нуля — проведи **34 часа подряд** в OFF/SB. Это и есть **34-hour restart**.

Обычный сценарий: водитель отмотал 65 часов за 6 дней, в пятницу вечером вернулся домой, отдохнул выходные. К утру понедельника прошло больше 34 часов OFF → цикл перезагрузился → можно работать новые 70.

Как выглядит один честный день

09:00 — проснулся в кабине (выход из SB)
09:00–09:15 — Pre-Trip Inspection (ON)
09:15–13:15 — Driving (4 часа)
13:15–14:00 — Pickup (ON, 45 мин) ← идёт как break
14:00–19:00 — Driving (5 часов)
19:00–19:30 — Fuel (ON)
19:30–20:30 — Driving (1 час)
20:30–21:00 — Delivery (ON)
21:00–07:00 — Sleeper Berth (10 часов)

Итоги shift:

- Driving: 10 ч  (потолок 11)
 - Окно shift: 12 ч  (потолок 14)
 - Break 30+ мин 
 - Отдых перед следующим днём: 10 ч 
-

7.4. Реформа 29 сентября 2020: четыре расширения

Индустрия жаловалась годами: жёсткие HOS ломают appointments, водители теряют деньги. FMCSA в итоге ввела четыре расширения. Как сейфти ты обязан их знать и включить в аккаунте ELD-провайдера — без этого система их не применит.

1. Split Sleeper Berth 7/3 и 8/2

Базовое правило — 10 часов SB подряд.

Расширение: эти 10 часов можно **разбить** на две части: - Большая часть — **минимум 7 часов в SB**. - Малая часть — **минимум 2 часа** (SB или OFF). - Сумма — **не меньше 10**.

Бонус, ради которого всё и затевалось: **меньшая часть не ест 14-часовое окно**. Окно фактически замораживается на время короткого break.

Типовой сценарий. Водитель дождал до места delivery в полночь, разгрузка в 8 утра. По базовым правилам — 10 часов SB до 10:00, appointment потерян, компания платит late fee. Со split: 7 часов SB (00:00–07:00), 15 минут доехать до dock, 3 часа на разгрузке (ON) → 7+3=10, окно открыто заново.

⚠ Это аварийный инструмент, не образ жизни. Если водитель так работает каждый день — ты смотришь не на оптимизацию, ты смотришь на выгорание.

2. Adverse Driving Conditions +2 часа

При **неожиданных** тяжёлых условиях (метель, наводнение, пробка после крупной аварии): - 11 часов driving → **13 часов**. - 14 часов shift → **16 часов**.

Ключевое слово — **неожиданные**. Прогноз шторма за трое суток известен всем? Это не adverse conditions, это кривое планирование.

3. Short-Haul Exception — радиус 150 миль

Водители в радиусе **150 air-miles** от home terminal, возвращающиеся домой в тот же день в пределах **14 часов**, освобождены от 30-минутного break и от электронного лога (разрешён time sheet).

Это в основном для local-водителей и agriculture — короткие плечи, небольшие скорости.

4. 30-минутный break в ON Duty

Уже разобрали. После сентября 2020 break засчитывается в ON, если там было минимум 30 минут (pickup, delivery, fuel).

Alaska и Hawaii — отдельная реальность

- **Hawaii** — бортовых логов нет вообще. Time sheets.
 - **Alaska** — свои, более щадящие лимиты (§395.1 FMCSA) из-за географии и погоды.
-

7.5. Что водитель возит в кабине

Водитель в каждом рейсе обязан иметь при себе определённый комплект бумаг. Ты как сейфти обязан убедиться: выданы, актуальны, водитель знает, где они лежат.

Чек-лист:

- ☐ **CDL** — не истёк, класс соответствует траку.
- ☐ **DOT Medical Card** — действующая.
- ☐ **ELD** — работает, водитель умеет им пользоваться.
- ☐ **ELD User Manual** — инструкция провайдера (инспекторы спрашивают часто).
- ☐ **Malfunction Instructions** — что делать, если ELD умер.
- ☐ **Blank Paper Logs** — минимум на 8 дней, на случай поломки ELD.
- ☐ **Bill of Lading (BOL)** — на каждый груз.
- ☐ **Insurance Certificate (COI)**.
- ☐ **Truck Registration / Cab Card**.
- ☐ **Trailer Registration**.
- ☐ **IFTA License + Decals**.
- ☐ **IRP Apportioned Registration**.
- ☐ **Annual DOT Inspection Report**.

 Образцы: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

7.6. Log Audit — твоя ежемесячная процедура

Вот ради чего всё предыдущее.

Log Audit — это сверка электронного лога водителя с объективными документами за месяц. Ты ищешь расхождения, фиксируешь их и получаешь объяснения от водителя до того, как их найдёт DOT.

Зачем это делать

- На Safety Audit инспектор почти всегда просит логи + сопоставительные документы. Готовый **Log Audit Report** снимает половину вопросов автоматически — ты выглядишь как человек, который знает своё дело.
- Ты ловишь водителей, которые химичат с логами, раньше, чем их ловит DOT.
- Ты ловишь глюки ELD (они бывают) и чинишь их, пока это не стало нарушением в отчёте.

Что такое «объективные данные»

Данные, которые не зависят от водителя и которые невозможно подрисовать:

1. **Bill of Lading (BOL)** — где был pickup и delivery, в какое время.
2. **Fuel Report / чеки** — где и когда заправлялся.
3. **DOT Inspection Reports** — где и когда проходил придорожную.
4. **Toll Receipts** — проезды платных дорог.
5. **Maintenance Invoices** — когда и где был в сервисе.
6. **Annual DOT Inspection Report** — ежегодная проверка.

 Образцы: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Все эти события **обязаны** быть отражены в логе. BOL говорит «pickup Memphis, TN, 04.08.2020 в 14:00», а лог в это время ставит водителя в Чикаго — красный флаг поднят.

7.7. Log Audit пошагово

Шаг 1. Load Report за месяц

Load Report — сводная таблица всех грузов водителя за месяц, собранная из BOL.

Минимальные колонки: - Pickup Location - Pickup Date - Delivery Location - Delivery Date - BOL Number

Пример:

Pickup Loc	Pickup Date	Delivery Loc	Delivery Date	BOL #
Memphis, TN	08/04/2020	Athens, TN	08/05/2020	204-33-35
Ringgold, GA	08/07/2020	Purvis, MS	08/08/2020	076449
Mosel, MS	08/11/2020	Vernon, CA	08/12/2020	102-0666-08

Практический момент: у каждого шипера свой тип BOL, и номер на нём называется по-разному. BOL #, PO Number, Shipping #, Order #. Бери **BOL Number** в приоритете; если его нет — **PO Number**.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 2. Fuel Report

Есть топливная карта (WEX, EFS, Comdata) — забираешь отчёт автоматически: дата, время, локация, галлоны, сумма.

Нет карты — забираешь фото чеков у водителя. И тут важное: чеки приходят **сразу** после заправки, а не в конце месяца пачкой. Иначе сверять нечего, половина потерялась.

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Шаг 3. Лог из ELD за месяц

Онлайн-кабинет провайдера (Motive/KeepTruckin, Samsara, Omnitrac, Garmin)
→ водитель → период → выгрузка.

Каждый день в логе выглядит так:

Шапка (Profile Form): - Имя водителя + CDL # - Имя перевозчика + USDOT # - Main Office + Home Terminal + Time Zone - Co-driver (если есть) - Truck # / VIN / Trailer # - Пробег за день - Odometer start / end - Engine hours - Shipping Docs (BOL #) + From/To

Середина — график 4 статусов по времени.

Низ — расшифровка действий, **Notes** (комментарии к каждому статусу), **Driver Signature** на конец дня.

Шаг 4. Построчная сверка

Это главная работа. Идёшь по дням:

✔ Pre-Trip Inspection есть в начале shift? (ON, 10–15 мин) ✔ Локации pickup/delivery в логе = локации в BOL? ✔ Время pickup/delivery совпадает с BOL (буфер на парковку в минутах)? ✔ Fuel stop в логе совпадает с Fuel Report по локации и времени? (допустимо отставание 2–5 мин — оплатил, взял чек, дошёл) ✔ Time zone в логе = time zone main office? ✔ Odometer start дня = odometer end предыдущего дня? (телепорт = красный флаг) ✔ Engine hours вменяемые? (прирост в SB не должен превышать длительность SB) ✔ Driver Signature в конце каждого дня? ✔ HOS не сломаны? (11/14/70, 30-min break, 10-hour rest) ✔ Notes заполнены для нестандартных событий? (maintenance, inspection, PC)

Шаг 5. Log Audit Report

Это таблица всех найденных расхождений:

Date	Driver	Type of Error	Description	Comment
08/04/2020	John Smith	HOS Violation	Drove 11h 12min	Adverse weather, pic attached
08/05/2020	John Smith	False Log	Fuel at 16:24 Nashville, TN, но в логe Lafayette, GA	GPS-глюк, ELD взял ближайший крупный город
08/10/2020	John Smith	Missing BOL	BOL #XYZ утерян	Копия запрошена у брокера

 Образец: в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Две категории ошибок

- **False Log** — лог не совпадает с объективными данными. Не всегда злой умысел. Часто — водитель забыл переключить статус, ELD не опознал мелкий городок, глюк девайса.
- **HOS Violation** — прямое нарушение 11/14/70/30/10.

Шаг 6. Объяснение от водителя

На каждой строчке Log Audit Report должен быть **комментарий на английском** — что случилось и почему. Ты не сочиняешь — ты запрашиваешь у водителя. Где можно — подкрепляешь доказательством: фото пробки, новости о метели, скриншот погоды.

Английский — потому что инспектор на Safety Audit англоязычный. Он не будет ждать, пока ты переводишь.

Шаг 7. Архив за месяц

Структура папки водителя:

```
/DriverJohnSmith_Aug2020/  
  /01_Logbook_Aug2020.pdf  
  /02_Load_Report_Aug2020.xlsx  
  /03_BOLs/  
    BOL_204-33-35.pdf  
    BOL_076449.pdf  
    ...  
  /04_Fuel_Report_Aug2020.pdf
```

```
/05_Fuel_Receipts/  
...  
/06_Maintenance/  
...  
/07_Log_Audit_Report_Aug2020.xlsx  
/08_Paper_Logs_if_ELD_malfunction/  
...
```

Храни **6 месяцев** — это федеральный минимум. В TruckerNavi держим **12** — запросы всплывают позже, чем ты думаешь.

7.8. Три типовых сценария

Чистый — Алексей

BOL шлёт в WhatsApp сразу после разгрузки. В ELD ставит Notes: «Fuel», «Pickup XYZ», «DOT Inspection». В конце месяца сейфти выгружает лог, сверяет — **два мелких GPS-глюка**, оба объяснены. Log Audit чистый. Через три месяца Safety Audit: инспектор открывает папку Алексея, задаёт два вопроса и идёт к следующему.

Серединка — Иван

Водит хорошо, но Notes ленится. BOL приходит пачкой в конце недели. Сейфти за месяц ловит: - 7 дней без Notes на fuel stops — проставляет вручную; - 2 расхождения по 15–20 минут между BOL и логом (опоздал на appointment, забыл переключить статус); - 1 HOS violation — driving 11:08 (не дотянул расчёт до трак-стопа).

Сейфти оформляет Log Audit, звонит Ивану, проставляет комментарии, требует в следующем месяце Notes ставить сразу. На аудите смотрится адекватно — ошибки мелкие, все объяснены.

Красный — Виталий

«15 лет за рулём, я сам знаю как». Лог ведёт на глаз: OFF вместо SB, статусы переключает произвольно, BOL теряет. Сейфти за месяц ловит: - **12 HOS violations**, - **8 несостыковок** BOL илога по 1–3 часа, - **5 потерянных BOL**, - **3 раза** заправка в одном штате, а лог пишет другой.

Это уже не ошибки. Это система. Сейфти обязан: 1. Зафиксировать всё в Log Audit Report. 2. Положить владельцу на стол. 3. Рекомендовать **немедленное отстранение**.

Оставишь такого — через 2–3 месяца обрушит CSA и притянет DOT Investigation. Я видел этот сценарий много раз. Держать Виталия — это

сознательно тащить на компанию десятки тысяч долларов риска.

7.9. Два трека

● Трек А — Владелец (Owner-Operator).

У тебя 1–3 трака, ты сам за рулём. Плюс очевиден: ты и сейфти, и водитель в одном лице, тебе не надо звонить себе. Минус тоже очевиден: после 12 часов руля ты приходишь в кабину и Notes уже не лезут. К концу месяца у тебя ничего не сведено.

Реалистично: - Notes в ELD ставь **сразу** — пока не отъехал с pickup/delivery. - BOL фоткай **сразу** после разгрузки, кидай в облако. - Раз в неделю — 30 минут на мини-сверку. - Перед каждым выездом глянь: driving hours, cycle, break.

Если на штате уже 2–3 водителя — Log Audit отдавай. Это 3–4 часа на водителя в месяц. Ты один физически не вытащишь, а пропущенный месяц аудита = пустая папка к следующему визиту DOT.

● Трек Б — Наёмный сейфти.

Твоя работа — **ежедневный мониторинг + ежемесячный Log Audit**.

Ежедневно (15–30 мин): - Открыл панель ELD. - Пробежал всех водителей. - Увидел HOS violation → позвонил водителю в этот же день. - Увидел ELD malfunction → позвонил провайдеру.

Ежемесячно (2–4 часа на водителя): - Выгрузка лога. - Сбор BOL + Fuel Report. - Построчная сверка. - Log Audit Report. - Запрос объяснений. - Архив.

15+ водителей — ставь шаблоны и процессы. Без уверенного Excel тут никуда.

7.10. Типовые провалы сейфти-новичков

1. **Не включил расширения 2020 года** в ELD → система не применяет split sleeper и adverse conditions, лог кричит о нарушениях, которых нет.
2. **Не сверил time zone** компании и лога → систематические «нарушения» из-за сдвинутого пояса.
3. **Принимает OFF вместо SB как норму** → на аудите инспектор попросит чеки из отелей, которых нет.
4. **Не проверяет odometer start/end** → пропускает телепортацию (закрыв день в одном городе, открыл в другом, без driving между).
5. **Не собирает BOL системно** → к концу месяца собирать не из чего.
6. **Хранит меньше 6 месяцев** → на аудите просто нечем прикрыться.

7. Видит HOS-violations и не реагирует месяцами → CSA в HOS
Compliance уходит в красную зону, компания в приоритетах FMCSA.

★ Главное за главу 7

1. **HOS** — федеральные правила FMCSA о рабочем времени и отдыхе.
Нарушение ≠ мелочь: штрафы до **\$100 000**, Out Of Service, в тяжёлых случаях — уголовка.
 2. В каждую секунду водитель в одном из **4 статусов**: OFF / SB / D / ON.
Путать OFF и SB нельзя.
 3. **11/14/70**: 11 часов driving, 14 часов shift, 70 часов за 8 дней. Плюс **30-min break** после 8 часов driving, **10 часов** отдыха между сменами, **34 часа** на restart.
 4. С декабря 2019 почти все коммерческие траки работают через **ELD**.
Бумажные логи — только в узких исключениях.
 5. Реформа **29 сентября 2020** — четыре расширения: split sleeper (7/3 и 8/2), adverse conditions +2ч, short-haul 150 миль, break в ON DUTY.
 6. **Log Audit** — ежемесячная сверка лога с BOL, Fuel Report, maintenance, inspections. Всё расхождения — в **Log Audit Report**.
 7. Срок хранения — **минимум 6 месяцев**. Рекомендую 12.
 8. Два провала, которые топят сейфти: не делает Log Audit и реагирует на HOS-violations постфактум вместо того же дня.
-

✓ Я справился с главой 7, если...

- ☐ Назову 4 статуса водителя и приведу пример каждого без подсказок.
 - ☐ Помню формулу 11/14/70 и объясню разницу между 11 и 14.
 - ☐ Знаю, сколько минимум должен отдыхать водитель между сменами (и почему 9:57 — это Out Of Service).
 - ☐ Объясню 30-minute break и в каких статусах он засчитывается сейчас.
 - ☐ Объясню 34-hour restart.
 - ☐ Понимаю split sleeper 7/3 и зачем он нужен.
 - ☐ Назову 4 типа объективных документов для Log Audit (BOL, Fuel Report, Maintenance, Inspections).
 - ☐ Соберу Load Report из пачки BOL.
 - ☐ Знаю срок хранения HOS-документов.
 - ☐ Разберу ELD-лог и найду расхождения с BOL и Fuel Report на практике.
-

💰 HOS — та тема, где «сам потяну» обычно заканчивается штрафом

1–3 трака, ты сам за рулём — каждый день заходить в панель ELD, каждый месяц сводить Load Report и Fuel Report, каждую несостыковку фиксировать в Log Audit Report физически не получится. Один пропущенный месяц — и к следующему Safety Audit показывать нечего.

Мы в TruckerNavi закрываем это в пакетах Safety Compliance:

- **Safety Compliance СТАРТ — \$189/мес** (до 3 траков): ежедневный HOS-мониторинг, ежемесячный Log Audit, Log Audit Report, работа с водителями по violations.
- **Safety Compliance РОСТ — \$349/мес** (\$43/трак, 4–8 траков): всё выше + тренинг водителей по HOS, работа с ELD-провайдером, подготовка к DOT-аудитам.

Наши сейфти-менеджеры прошли сотни Safety Audits и знают, что именно инспектор ищет в логах. Это экономит тебе и деньги на штрафах, и нервы.

☎ **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Офисы: New York · New Jersey · Florida.

Глава 8. IFTA — топливный налог, который все боятся зря

В этой главе ты научишься собирать исходники (лоуды, топливо, мили), считать квартальный отчёт, разбираться с четырьмя «особыми» штатами (Нью-Йорк, Кентаки, Нью-Мехико, Орегон) и поймёшь, почему IFTA-аудит — это не катастрофа, а вопрос аккуратных папок.

8.1. Что такое IFTA и зачем она существует

IFTA (International Fuel Tax Agreement) — это соглашение между 48 штатами США и 10 канадскими провинциями. Оно позволяет перевозчику платить топливный налог **по одной лицензии** вместо того, чтобы покупать разрешение в каждом штате отдельно.

До IFTA жизнь дальнбойщика выглядела так: едешь Чикаго — Лос-Анджелес, пересекаешь 7 штатов, в каждом нужен свой fuel permit. Отдельная бумажка, отдельная очередь, отдельная оплата. Индустрия на это тратила миллионы долларов в год чистых админ-расходов.

IFTA эту схему свернула. Теперь:

- Компания регистрируется в **base state** — том штате, где зарегистрировано юрлицо.
- Раз в квартал отчитывается перед base state по всем штатам сразу.
- Base state сам распределяет деньги между другими штатами.

Одна лицензия, один отчёт, одна оплата. Остальное — внутренняя бухгалтерия между штатами, тебя не касается.

Кому IFTA нужна

Три условия одновременно:

1. Компания зарегистрирована в штате-участнике.
2. Трак пересекает границы **двух или более** штатов/провинций.
3. Трак — **qualified vehicle**:
 - две оси и GVW **больше 26 000 фунтов**, ИЛИ
 - **три и более осей** независимо от веса, ИЛИ
 - вес больше 26 000 фунтов.

Любой нормальный class-8 трак под это подходит. Если у тебя есть хоть один трак, который выезжает за пределы своего штата — IFTA у тебя обязательна.

Сроки сдачи. Запиши и повесь над монитором

Квартал	Период	Дедлайн
Q1	январь–март	30 апреля
Q2	апрель–июнь	31 июля
Q3	июль–сентябрь	31 октября
Q4	октябрь–декабрь	31 января

Один пропуск — late fee. Два пропуска подряд — suspension IFTA-лицензии, дальше проблемы с регистрацией и MC Authority.

 Пауза.

Сейчас на тебя сверху сыплется: индексы, формулы, surcharges, четыре особых штата, аудиты. И в голове: «я это не потяну».

Потянешь. Я объясню почему.

*В реальной работе 80% IFTA — это **рутинный сбор бумажек**: BOL и чеки за топливо. Присылают диспетчер и аккаунтинг, ты принимаешь. Ещё 15% — это перенос данных в софт, механическая работа. И только 5% — собственно голова: понять, где штат вернёт деньги, а где возьмёт.*

Я проведу тебя в этом порядке: сначала документы, потом софт, потом нюансы. Через пару кварталов ты будешь закрывать парк в 5–10 траков за 1–2 часа. Я это видел много раз.

8.2. Логика IFTA: пойми один раз

Держи ключевую идею в голове — и вся глава встанет ровно.

Каждый штат вшивает в цену дизеля свой **fuel tax index** — налог на использование своих дорог. Логика простая: «купил у меня топливо — значит, заплатил за мои дороги». Но что если ты купил 500 галлонов в дешёвом Огайо, а проехал потом 2000 миль по дорожному Калифорнийскому хайвею?

Тут и включается **IFTA-перераспределение**:

- Ты **купил** топливо в одном штате.
- **Проехал** по другому.
- IFTA считает, сколько галлонов ты должен был бы купить в каждом штате **по факту пробега**, и сравнивает с тем, сколько реально купил.

- Купил больше — штат возвращает тебе налог (credit).
- Купил меньше — доплачиваешь.

IFTA — это не поборы. Это справедливое перераспределение между штатами. И именно поэтому грамотный сейфти может реально экономить компании деньги — подсказывая, где запрапляться.

Формула. Запомни, а не заучи

1. **Average MPG** = Общий пробег / Общие галлоны. Пример: 22 000 миль / 4000 галлонов = 5.5 MPG.
2. **Расчётные галлоны для штата X** = Мили по X / Average MPG.
3. **Баланс по штату X** = Купленные галлоны – Расчётные галлоны.
 - Плюс → штат возвращает (баланс × index).
 - Минус → ты доплачиваешь (баланс × index).

Всё. Это сердце IFTA. Софт всё посчитает сам, но ты должен понимать, как это работает — чтобы объяснить владельцу, откуда взялась сумма в счёте.

8.3. Три пачки документов, без которых никак

Для расчёта IFTA тебе нужно три вещи.

1. Лоуды

Главный документ по грузу — **Bill of Lading (BOL)**. FMCSA признаёт BOL как единственное надёжное доказательство того, что трак реально взял груз из точки А и отвёз в точку Б. Rate Confirmation (бумажка от брокера) — это контракт, там локации могут расходиться с фактом. Для IFTA ориентируйся **только на BOL**.

Что выписываешь из каждого BOL: - Дата pick-up - Локация pick-up (город + штат) - Дата delivery - Локация delivery (город + штат) - BOL number (или Shipper number, если BOL number отсутствует)

На выходе — **Load Report** (образцы: в пакете материалов к книге, truckernavi.com/kniga).

 **Пример BOL:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).  **Готовый Load Report:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Ловушка: Freight Bill ≠ Ship To

*В BOL часто есть поле **Freight Bill To** — это адрес того, кто оплачивает груз. Это НЕ локация delivery. На этом регулярно*

ломаются новички. Используй только поля **Ship From** и **Ship To / Consignee**.

2. Чеки за топливо

По каждой заправке: - Дата - АЗС и локация (город, штат) - Тип топлива - Plate number трака - Галлоны - Цена за галлон и сумма - Имя водителя

Оригиналы чеков или сканы компания **обязана хранить** — это её щит на случай аудита.

 **Топливная таблица:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).  **Агрегированные галлоны по штатам:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).  **Fuel Report:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

3. Мили

Три способа: - **GPS/ELD** — автомат, но если девайс отключился, в отчёте дыра. - **Mileage Calculator** в IFTA-софте — считает на основе лоудов и заправок. - **Бумажные логи** — древнее, почти никто не использует.

В реальной работе самый надёжный путь — **посчитать мили в софте на базе Load Report + Fuel Report**. Это даёт проверяемый маршрут, который не стыдно положить на стол аудитору.

 **Driver's Daily Log:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).  **Log Audit Report:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

8.4. Пошагово: Load Report

Берёшь все BOL за месяц (например, сентябрь) и превращаешь в таблицу. Word, пять колонок:

Pickup Date	Pickup Location	Delivery Date	Delivery Location	BOL #
-------------	-----------------	---------------	-------------------	-------

По каждому BOL:

- Смотришь **Ship From** → пишешь в Pickup Location (город + штат).
- Смотришь **Ship To / Consignee** → пишешь в Delivery Location.
- Даты. Если в BOL даты нет — оставь пустым, восстановишь по цепочке: следующий pickup не может быть раньше предыдущего delivery.
- BOL number** копируешь как есть. Нет BOL — бери Shipper number.

Если видишь, что в одном трейлере две разные delivery — это **split load**, два отдельных лоуда. Заноси оба.

Если в BOL непонятная локация — гугли название шиппера («Electrolux Home Products LaGrange»). В 80% случаев локация находится за минуту. Это рабочий приём, не стесняйся.

 Делаешь Load Report в первый раз

- 1. Разложи все BOL за месяц в хронологическом порядке.
 - 2. Пронумеруй карандашом: 1, 2, 3...
 - 3. Заноси по одному. Не прыгай.
 - 4. Нет даты — восстанавливай по логике цепочки.
 - 5. Галочка на каждом обработанном BOL, чтобы не потерять место.
- Первый месяц — 2–3 часа. К третьему выйдешь на 30–40 минут. Это не талант, это насмотренность.

8.5. Пошагово: Fuel Report

На входе — Excel со всеми заправками (его тебе выгружает топливная карта: Comdata, EFS, Pilot и подобные).

Задача — **свести галлоны по штатам**. Алгоритм:

- 1. Открываешь выгрузку.
- 2. Первый штат — допустим, Indiana. **Ctrl+F «Indiana»**.
- 3. Суммируешь галлоны по Indiana → в итоговую таблицу.
- 4. Все строки по Indiana закрашиваешь цветом — чтобы знать, что этот штат закрыт.
- 5. Следующий штат — Mississippi. Та же процедура.
- 6. Если штат встречается пачками в разных местах (Nevada появляется дважды) — всё равно закрашивай все его строки, прежде чем перейти к следующему.
- 7. Округление: $\geq 0.50 \rightarrow$ вверх, $< 0.50 \rightarrow$ вниз. 247.65 → 248, 247.41 → 247.

На выходе — короткая таблица:

Штат	Галлоны
Indiana	248
Mississippi	342
Missouri	84
...	...
Итого	1795

Эту таблицу грузишь в IFTA-софт.

8.6. Считаем мили в Miles Calculator

Load Report и Fuel Report готовы — заходишь в IFTA-софт (например, модуль TruckerNavi Safety Software) → **IFTA** → **Miles**.

Алгоритм:

1. Выбираешь квартал, месяц, трак.
2. Первая пара: Pickup Location → Delivery Location.
3. Софт строит маршрут и раскладывает мили по штатам.
4. Сохраняешь route.
5. Следующая пара: точка предыдущего delivery автоматически становится стартом (**deadhead miles** учитываются!) → вбиваешь новый pickup и delivery.

Длинные лоуды — правило fuel stop

Если лоуд **больше 1000 миль** — обязательно вставляй промежуточную точку. Почему: любая карта (Google, софт) строит «оптимальный» маршрут. Но водитель мог ехать по другой дороге — там, где ему нужна была заправка. Без промежуточной точки мили посчитаются не по факту.

Приём: открываешь Fuel Report, смотришь, где водитель реально заправлялся в это окно, и эту локацию ставишь промежуточной точкой.

Deadhead

Между delivery и следующим pickup расстояние не должно быть **больше ~500 миль**. Ни один вменяемый диспетчер не погонит пустой трак дальше — дорого. Если Miles Calculator показывает 800 миль deadhead — где-то у тебя ошибка в данных. Пропущен короткий лоуд, неправильная локация. Проверь.

Split load

Две pickup-локации в одном трейлере с одной delivery — большинство софтов не дают вписать две одинаковые delivery. Решение: первый pickup + общая delivery, а второй pickup вставляешь как промежуточную точку между ними. Мили пересчитаются нормально.

Когда все лоуды месяца внесены — **Save**. Софт выдаёт **итог: мили per state**. Это и есть результат этого этапа.

8.7. Галлоны и автоматический расчёт

Там же, в IFTA-софте: **IFTA** → **Gallons**.

1. Скачиваешь шаблон (Download Example).
2. Вносишь галлоны по штатам (из п. 8.5).
3. Загружаешь обратно. Софт сверяет итогов и автоматом считает:
 - Average MPG
 - Расчётные галлоны по каждому штату
 - Баланс (credit или owed)
 - Сумму налога по **актуальному fuel tax index** каждого штата

Индексы обновляются **ежеквартально** на сайте **IFTA, Inc.** (iftach.org). Нормальные софты подтягивают их сами.

8.8. Как читать итоговый отчёт

Payment → **Report** → скачиваешь сводку. Разберём на трёх типовых случаях.

Случай 1: штат возвращает (credit)

Алабама, Q3: - Миля: 611 - Куплено галлонов: 483 - Average MPG компании: 6.79 - Расчётные галлоны: $611 / 6.79 \approx 90$ - Баланс: $483 - 90 = +393$ **галлона** (купили больше, чем надо было) - Index Алабамы: \$0.25 - Credit: $393 \times \$0.25 =$ **\$98.25 тебе возвращают**

Случай 2: штат берёт

Калифорния, Q3: - Миля: 18 322 - Куплено: 2328 - Расчётные: $18\,322 / 6.79 \approx 2698$ - Баланс: $2328 - 2698 = -370$ **галлонов** - Index Калифорнии: \$0.979 (2026 год; один из самых высоких в стране) - Доплата: $370 \times \$0.979 \approx$ **\$362.23**

Случай 3: surcharge

Три штата (Вирджиния, Кентаки, Индиана) имеют **два индекса**: основной и surcharge. Основной считается по стандартной формуле. **Surcharge считается проще: купленные галлоны $\times$ surcharge index.**

Пример: Вирджиния, основной 0.202, surcharge 0.068. $968 \text{ галлонов} \times 0.068 =$ **\$65.82 surcharge** — сверху к основному расчёту.

Индексы в примерах: на момент расчёта. Актуальные ставки бери на iftach.org, они меняются каждый квартал.



Приём, который экономит реальные деньги

Смотри на баланс per state. Если в Огайо вы проезжаете 34 000 миль и покупаете 8000 галлонов при дешёвом дизеле (а расчётные — 5000), штат возвращает тебе $3000 \times \$0.47 =$ **\$1410 credit**.

Наоборот, недобор в Калифорнии стоит сотни долларов.

Вывод для диспетчеров: заправлять в штатах с дешёвым топливом и высоким индексом (Огайо, Индиана). Не допускать недозаправок в дорогих (Калифорния, Пенсильвания, Иллинойс). Это не магия — это арифметика индексов.

 **Пример Invoice по IFTA:** в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

8.9. Четыре особых штата

Это самая нелюбимая часть IFTA. Четыре штата требуют **отдельную оплату миль сверх общего IFTA-отчёта**. Их надо знать поимённо.

New York — NY HUT (Highway Use Tax)

- **Пермит + decal** (наклейка на трак) обязательны.
- Пермит — **\$1.50** через портал **OSCAR** (oscar.ny.gov).
- Мили оплачиваются на отдельном портале **NY Tax (Highway Use Tax Web File)**.
- По умолчанию: **квартально**. Департамент налогов сам переводит на ежемесячную подачу, если HUT-налог за прошлый календарный год превысил **\$12 000** (и разрешает годовую, если налог был \$250 и меньше).
- За езду без decal — штраф **от \$150**.

 **Про decals:** каждая наклейка привязана к plate number конкретного трака. Перепутали — инспектор на дороге выпишет штраф. Возьми за правило: водитель клеит decal и **присылает тебе фото наклеенного**. Так ты сверяешься и не надеешься на память.

 **Открытие NY Tax account:** credentials имеет право получить **только владелец компании** и только лично по телефону. Сейфти этот звонок сделать не может — у тебя не примут данные. Готовь пакет, просишь владельца позвонить.

Kentucky — KWD (Kentucky Weight Distance)

- Портал: Kentucky Motor Carrier Portal.
- Пермит **бесплатный**, это enrollment трака.
- Мили — **квартально**.
- Есть **surcharge** (помнишь, из п. 8.8): платишь ещё и за купленные в KY галлоны.

- Итого Кентаки стрижёт **трижды**: общий IFTA + surcharge на галлоны + KWD на мили.

● **New Mexico — NM WDT (Weight Distance Tax)**

- Портал: New Mexico Taxpayer Access Point.
- Пермит — **\$10–20** на трак.
- Мили — **квартально**.
- В форме есть поле «**New Mexico port of entry miles paid**». Если водитель на границе купил temporary permit (например, на 1000 миль) — эти мили **повторно не оплачиваем**. Иначе заплатишь за них дважды. Смотри сюда [внимательно](#).

● **Oregon — Weight-Mile Tax. Самый жёсткий штат**

- Портал: Oregon Trucking Online.
- Enrollment трака — **бесплатно** (с 2019).
- Мили — **ежемесячно** (для новых компаний вариантов нет — только ежемесячно).
- **Орегон переплату за топливо не возвращает**. Никогда. Купил там 100 галлонов, проехал 100 миль — лишние деньги остаются штату. Плюс сверху weight-mile tax.
- **Самый жёсткий аудит в стране**. На каждом въезде — port of entry, камеры. На каждой заправке — регистрация трака. Если написал 100 миль, а система видит, что ты въехал через Онтарио и выехал через Портленд (это ~380 миль) — аудит будет.

⚠ **Железные правила Орегона**

Мили не занижай. За port of entry permit повторно не плати. Подавай каждый месяц. Сохраняй все confirmation'ы. Это четыре правила, на которых не ломаются.

Что ещё иногда спрашивают

- **Connecticut HUT** — с 2023 появился свой weight-distance налог.
 - **New Jersey, Pennsylvania** — своих IFTA-пермитов нет, всё идёт по общему IFTA.
 - **IFTA License** (базовая, годовая) — обновляется раз в год, обычно в январе.
 - **IFTA Decals** — на календарный год.
-

8.10. Декабрь — месяц renewal

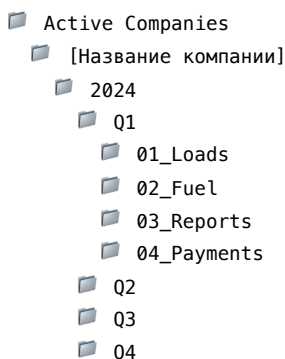
В декабре сейфти закрывает:

1. **IFTA License** базового штата — обновить.
2. **IFTA decals** на все траки — обновить.
3. **NY HUT + NY decals** — обновить.
4. **Kentucky enrollment** — подтвердить.
5. **New Mexico permits** — продлить.
6. **Oregon enrollment** — проверить.
7. **UCR (Unified Carrier Registration)** — отдельный зверь, но тоже декабрь-январь.

Пропустил renewal — трак встаёт. В Орегоне тебе на port of entry дизель не продадут без активного пермита. Водителя завернут. Начинается каскад: простой, упущенный лоуд, claim от брокера.

8.11. Папки и защита от аудита

Структура, которая работает:



В **04_Payments** лежит: - Confirmation базовой IFTA. - Confirmation NY Tax, Oregon Monthly, Kentucky, New Mexico. - PDF или скриншот со штампом даты оплаты.

Зачем так строго: платёжный портал штата может «съесть» транзакцию. Через месяц приходит late fee. Твоя единственная защита — confirmation с датой. Нет его — платишь. Я видел это много раз, и каждый раз жалко денег. Сохраняй сразу, не откладывая.

8.12. Два трека: кто как ведёт IFTA

● Трек А — Владелец (1–3 трака).

Вести IFTA самому можно. Реальные цифры: - Сбор BOL + fuel за квартал — 4–8 часов. - Внесение в софт и сверка — 2–4 часа. - Оплата четырёх особых штатов (если актуально) — ещё 2–3 часа. - Итог: полдня-день в конце каждого квартала.

Плюс — ты видишь, где парк теряет деньги, и можешь давать водителям команды по заправкам.

Минус, который я вижу регулярно: ко второму кварталу начинается «потом заполню», а «потом» — это late fee.

● Трек Б — Наёмный сейфти.

У тебя 5–30 компаний. IFTA — твой ритмичный квартальный цикл: - Январь, апрель, июль, октябрь — недели на пределе, расписано по дням. - За 1–2 недели до дедлайна все компании должны быть закрыты. - Обязательный чек-лист по каждой: Submitted + Paid.

Главный навык — **не дёргаться от больших цифр**. \$15 000 к доплате на 30 траков? Норма. \$3000 credit? Норма. Вот когда Average MPG вышел 2.5 или 15 — это аномалия, значит, ошибка в данных. Остановись и проверь.

8.13. Три сценария: как бывает в жизни

● Ровный сценарий

Парк 5 траков. Диспетчер кидает BOL в общую облачную папку каждую неделю. Comdata сама выгружает Excel 1-го числа. Сейфти 3–5 числа закрывает прошлый месяц: Load Report + Fuel Report + Miles. В начале апреля/июля/октября/января — 2 часа на сдачу и оплату. Три года без late fee. Аудитов не было.

● Типичный сценарий

Парк 8 траков. Диспетчер присылает BOL пачками раз в две недели, кое-что теряется. Сейфти за 10 дней до дедлайна садится собирать, обнаруживает, что по двум тракам не хватает недели BOL — идёт трясти диспетчера. Сдаёт за день до дедлайна. Иногда ловит \$50–200 late fee за пропущенный Oregon. Живёт.

● Провальный сценарий

Парк 12 траков. Владелец ведёт IFTA сам. Q1 не сдал — «некогда». Q2 не сдал — «потом вместе с Q1». Приходит письмо: **suspension IFTA-лицензии**.

Водителя тормозят в Орегоне — нет активного пермита, штраф \$500 и сутки простоя. Груз задержан, брокер выкатывает claim \$2500. Итог: late fees, штрафы, penalties — \$6000+. Стоимость ведения IFTA сейфти — \$300/квартал. Арифметика очевидна.

★ Главное за главу 8

1. **IFTA** — кварталный отчёт по топливному налогу перед base state. Одна лицензия вместо пермитов 48 штатов и 10 провинций.
 2. Четыре дедлайна: **30 апреля, 31 июля, 31 октября, 31 января**. Пропуск — late fee и риск suspension.
 3. Документы: **Load Report** (из BOL) + **Fuel Report** (из чеков) + **Mileage** (из софта).
 4. Формула: **Average MPG = Мили / Галлоны**. Баланс по штату = куплено — (мили / Average MPG). + → credit, — → доплата.
 5. Четыре особых штата: **New York (NY HUT), Kentucky (KWD), New Mexico (WDT), Oregon (Weight-Mile)**.
 6. **Oregon — самый строгий**. Ежемесячные оплаты, жёсткий аудит, переплату не возвращает.
 7. **Декабрь** — renewal: IFTA License, decals, NY HUT, Kentucky, New Mexico, Oregon, UCR.
 8. Храни confirmation'ы оплат. Это твоя единственная защита от «пропавших» транзакций.
-

Чек-лист: кварталный цикл IFTA

За 2 недели до дедлайна: - [] Все **BOL** за квартал собраны - [] Все **fuel receipts** выгружены с топливной карты - [] **Load Report** по каждому траку - [] **Fuel Report** (галлоны per state) по каждому траку - [] Мили посчитаны в **Miles Calculator**, с промежуточными fuel stops на длинных лоудах - [] Average MPG в пределах нормы (5–8 для class-8 дизеля) - [] Квартальный отчёт сформирован в софте

За 3–5 дней до дедлайна: - [] Основной IFTA подан и оплачен в base state - [] **NY HUT** оплачен (если были мили в NY) - [] **Kentucky** оплачен (если были мили в KY) - [] **New Mexico** оплачен (если были мили в NM) - [] **Oregon** — оплачены все три месяца квартала (если были мили в OR) - [] Все confirmation'ы сохранены в Q[X]/04_Payments/

Декабрьский renewal: - [] IFTA License обновлена - [] IFTA decals — свежие на каждом траке - [] NY HUT + NY decals обновлены - [] Kentucky enrollment

подтверждён - [] New Mexico permits продлены - [] Oregon enrollment активен
- [] UCR оплачен

Я справился с главой 8, если...

- ☐ Могу объяснить IFTA человеку, далёкому от трака.
 - ☐ Помню четыре дедлайна без подсказки.
 - ☐ Понимаю формулу Average MPG и логику баланса per state.
 - ☐ Знаю три документа, которые нужны для расчёта.
 - ☐ Различаю BOL и Rate Confirmation и знаю, почему для IFTA — только BOL.
 - ☐ Называю четыре особых штата и объясняю, чем каждый особенен.
 - ☐ Понимаю, почему Oregon — отдельная история, и как туда не попасть на аудит.
 - ☐ Помню, что декабрь — месяц renewal.
-

IFTA — та рутина, которую владельцу делать самому невыгодно

Парк 1–3 трака — самостоятельная подача IFTA съедает 1–2 рабочих дня в конце каждого квартала. Парк 5+ — неделю. Плюс четыре особых штата, ежемесячный Oregon, декабрьский renewal. В сумме — 40–60 часов в год на одну компанию. Это твой собственный час, умножь на его стоимость.

TruckerNavi ведёт IFTA под ключ: сбор лоудов и чеков, Load Report, Fuel Report, Miles Calculator, подача в base state, оплаты NY HUT / Kentucky / New Mexico / Oregon, хранение confirmation'ов.

Стоимость: **\$100/мес** или **\$300/квартал** (годовая выгоднее). Парки 10+ траков — индивидуально.

Что получаешь: - Ноль late fees и suspension'ов. - Готовые отчёты за любой квартал на случай аудита. - Советы, где заправляться, чтобы работать с индексом в свою пользу. - Декабрьский renewal четырёх особых штатов — в пакете.

 **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · 
data@truckernavi.com · truckernavi.com/ru

Офисы: NY, NJ, FL.

Глава 9. Drug & Alcohol Clearinghouse

Clearinghouse — это та зона, где у новичков потеют руки. Звучит страшно, много кнопок, много англоязычных терминов, и любая ошибка пахнет штрафом. Я тебя проведу. После этой главы ты перестанешь бояться Clearinghouse и начнёшь пользоваться им как обычным инструментом — условно, как почтой. Потому что по сути это и есть почта, только для наркотестов.

9.1. Что это за зверь и зачем он вообще

Drug & Alcohol Clearinghouse — федеральная база FMCSA, куда стекается информация о каждом провале наркотеста и каждом отказе сдать тест среди CDL-водителей США. Работает с **6 января 2020 года**.

Смысл один: водитель, который провалил тест в одной компании, не должен незаметно переехать в другую и сесть за руль. До 2020-го такое происходило постоянно.

Как было до Clearinghouse

Вот типовой сценарий, который индустрия наблюдала годами. Водитель работает в компании А, проваливает random. Компания А его увольняет. Он пишет резюме, не указывает компанию А вообще, через две недели устраивается в компанию Б. Компания Б по закону обязана запросить данные о бывших работодателях — но если бывший не указан, запрашивать нечего. Водитель снова за рулём 80 000 фунтов металла. Без реабилитации. Без Return-to-Duty теста.

Заканчивалось это авариями. Иногда — со смертями.

В 2020-м FMCSA закрыла дыру. Теперь провалы хранятся в централизованной базе, и любой работодатель видит их при найме. Спрятаться водитель больше не может.

Что попадает в базу

- Положительный наркотест.
- Положительный алкотест (BAC 0.04 и выше).
- Отказ сдавать тест (refusal — приравнивается к провалу).
- Употребление за рулём, зафиксированное наблюдением.
- Завершение Return-to-Duty программы.

- Прохождение follow-up тестов.

Кто обязан работать с Clearinghouse

Все, у кого есть USDOT/MC Authority. Плюс MRO (врачи-ревьюеры), SAP-специалисты, TPA и сами водители.

Пауза.

Сейчас в голове: «регистрация компании, регистрация водителя, consents, limited query, full query, annual, pre-employment, plan... я утону». Останови эту мысль.

Вся эта конструкция — это три действия, которые ты повторяешь всю жизнь:

1. **Один раз** — зарегистрировал компанию.
2. **При найме каждого водителя** — сделал pre-employment query.
3. **Каждый январь** — прогнал annual query по всем активным.

Остальное — детали интерфейса. Интерфейс учится за две недели. Пошли.

9.2. Как это работает на уровне логики

Представь Clearinghouse как закрытый архив. В нём на каждого CDL-водителя страны заведена папка. Большинство папок пустые. Некоторые — с записями.

Чтобы заглянуть в папку конкретного водителя, тебе нужно:

1. Иметь **аккаунт компании** в Clearinghouse.
2. Купить **query** — один query = одно заглядывание.
3. Получить **consent** водителя — без его электронного согласия папка не откроется.
4. Прочитать что внутри.

Всё. Это вся механика.

Два вида query

- **Limited Query** — быстрый скан. База отвечает одним словом: «записи есть» или «записей нет». Деталей не показывает. Используется для ежегодной проверки действующих водителей. Если получил «записи есть» — у тебя **24 часа**, чтобы догнать его Full Query и понять, что именно там.
- **Full Query** — полное досье: тип нарушения, дата, статус реабилитации. Обязателен **перед наймом** любого нового водителя.

Сколько это стоит

Queгу продаются пачками. Ориентир — **\$1.25 за штуку** (пачка 50 штук — \$62.50). Для компании на 3–10 траков 20–30 queгу в год закрывают всё с запасом.

9.3. Регистрация компании в Clearinghouse

 **Владелец.** Если компания новая — это ты делаешь лично. Не диспетчер, не бухгалтер, не «друг с опытом». Clearinghouse — один из первых шагов после получения MC Authority.

 **Наёмный сейфти.** Первым делом в новой компании проверяешь: есть аккаунт в Clearinghouse или нет. Если нет — создаёшь. Если есть — забираешь у владельца доступ и переводишь на актуальные реквизиты (твой корпоративный email, твой телефон для 2FA).

Что нужно до начала

FMCSA Portal account — аккаунт на главном портале FMCSA. Если его нет — регистрируешь сначала его, потом уже Clearinghouse. Болевая точка: FMCSA Portal иногда требует подтверждения PIN-кодом, который присылают **обычной почтой** на адрес компании. Это может занять 1–2 недели. Закладывай это время, не тяни до последнего.

Пошагово

1. clearinghouse.fmcsa.dot.gov → **Register**.

2. Роль: **Employer with a FMCSA Portal account**.

3. Корпоративный email. Не vasya1985@gmail.com. Заведи safety@твояфирма.com или хотя бы compliance@. Причину объясню ниже.

4. Переходишь по ссылке из письма → создаёшь пароль → **сразу** сохраняешь в менеджере паролей (1Password, Bitwarden, что угодно). Через месяц ты его не вспомнишь.

5. Authentication Method — способ второго фактора: - Phone (SMS). - Authentication App (Google Authenticator). - **Backup Codes** — 10 одноразовых кодов.

Бери **Backup Codes**. Распечатываешь, кладёшь в папку «Clearinghouse — доступ», забываешь. Когда кончатся — генерируешь новую пачку. Самый надёжный вариант, потому что не привязан к телефону, который может поменяться или потеряться.

6. Роль: **Employer**. Подтверждаешь, что компания работает под DOT drug & alcohol regulations → **Yes**.

7. Login/пароль от FMCSA Portal — система сама подтянет реквизиты компании.

8. Проверяешь Contact Information и Company Information (USDOT, адрес, телефон).

9. Если ты владелец — ставишь «**Yes, I am an Owner Operator**».

10. Accept terms. Готово.

⚠ Ошибка, которую я вижу постоянно.

Владелец регистрирует Clearinghouse на свой личный Gmail. Через полгода — меняет телефон, теряет доступ к почте, забывает пароль. Ещё через полгода — приходит аудит. Доступа к федеральному portalу у компании нет. Восстанавливать через FMCSA — это недели переписки и заверенных документов. Аудит ждать не будет.

Корпоративная почта с самого начала. Это 10 минут на настройку и ноль проблем в будущем.

9.4. Регистрация водителя

По закону водитель регистрируется в Clearinghouse сам. На практике — реальность другая. Половина водителей не знает, что это такое. Вторая половина знает, но садится за компьютер раз в год и нервничает даже от слова «email». Ты как сейфти делаешь это с ним вместе. Это не «ты за него» — это «ты рядом, он нажимает».

Почему это принципиально

Без аккаунта водитель не может дать **consent** на твой query. Без consent база не покажет результат. Без результата ты не имеешь права ставить его на трак. Цепочка рвётся на первом звене.

Пошагово

1. Clearinghouse → **Register** → **Create Account**.

2. Email — **реальный** email водителя, к которому у него есть доступ. Не свой, не жены, не диспетчера. Когда водитель уйдёт в другую компанию — аккаунт останется у него, и ему нужно будет им управлять. Если ты зарегистрируешь на свой email — создашь ему проблему с CDL на годы.

3. Пароль простой но разумный. Пишешь его на бумажку, отдаёшь водителю.

4. Authentication → Backup Codes → распечатать → отдать водителю в конверт с подписью «Clearinghouse — не терять».

5. Роль: **Driver**.

6. Персональные данные: ФИО, телефон, адрес, ZIP.

7. CDL: страна, штат, номер, дата рождения.

8. Система сверяет данные с федеральной базой CDL. Если совпало — аккаунт готов.

9. Если ты уже создал pending query до регистрации — он теперь висит у водителя. Водитель нажимает **Consent** → **Yes Submit**. Через пару минут у тебя результат.

Три типовые ситуации

Всё по учебнику. Новичок, первая компания. Садитесь вместе, за 10 минут регистрация, сразу pre-employment query, сразу consent. Через 2 минуты видишь: «No records found». Берёшь.

Обычная реальность. Водитель работал в двух-трёх местах, аккаунт есть, но пароль он забыл году в 2022-м. Восстанавливаешь через «Forgot Password». В процессе обнаруживаешь, что у него висит забытый pending query от прошлого работодателя — закрываешь. Делаешь свой query.

Красный флаг. Водитель отказывается давать consent. По закону отказ от consent приравнивается к **prohibited status** — за руль CMV ему нельзя. Компании этот отказ всё равно всплывёт при следующем query. Решение одно: либо consent, либо прощается. Середины нет и не будет.

9.5. Pre-employment Query

Обязателен перед каждым наймом. Без исключений. Водитель не садится за руль, пока ты не получил результат. Не «получу завтра, а он пусть пока катается» — нет. Результат в руках → посадка в трак. Именно в таком порядке.

Процедура

1. Логинишься (очередной backup code в ход).

2. **Conduct a Query**.

3. Данные водителя: ФИО, DOB, страна, штат, номер CDL.

4. Система проверяет существование такого водителя.

5. Тип: **Full Query**. Для pre-employment — только Full.

6. Certify → Conduct a Query.

7. Запрос уходит водителю. Водитель жмёт **Consent Yes**. Ты получаешь результат.

Что увидишь

- **No records found** — чисто. Нанимаешь. Остальное не отменяется — MVR, PSP, pre-employment drug test всё равно делаешь.
- **Records found: Prohibited** — водителя нанимать нельзя. Он в запрете до завершения Return-to-Duty.
- **Records found: Not Prohibited** — были нарушения, но Return-to-Duty завершён. Читаешь детали, оцениваешь, решаешь сам.

Если пришёл Prohibited

Три варианта по убыванию здравого смысла:

1. **Не нанимать.** Это самый безопасный путь. Человек, который сидит в Prohibited прямо сейчас — это человек, который не закрыл реабилитацию. Причин заходить в эту историю у тебя нет.
2. **Ждать завершения Return-to-Duty.** Водитель идёт к SAP, выполняет программу, сдаёт Return-to-Duty test с отрицательным результатом. Статус в Clearinghouse переключается на «Not Prohibited». Теперь можно брать — но учитывай, что следующие 1–5 лет у него в графике **follow-up tests** по расписанию SAP. Это административная нагрузка на тебя.
3. **На не-CDL позицию.** Для траковой компании редко актуально.

9.6. Annual Query

Раз в 12 месяцев по каждому активному водителю. Это **Limited Query** — быстрая проверка «появилось ли что-то новое за год».

Когда делать

Пакетом, в январе. Поставил в календаре напоминание «15 января — Annual Clearinghouse Queries», и раз в год закрываешь всех разом за час.

Можно размазывать по датам найма каждого — но это в пять раз больше работы и в десять раз больше шансов кого-то забыть. Я всегда делаю январским залпом.

Процедура

1. Логин.
2. Раздел **Annual Queries** — система сама покажет список, кому пора.

3. Перед запросом у тебя на руках должен лежать **General Consent for Limited Queries** — бумажная форма, подписанная водителем при найме. Хранится в Driver File. Подписывается один раз и действует весь срок работы. Отдельный consent на каждый год **не нужен**.

4. Запускаешь limited query по каждому из списка.

5. Если у кого-то «**Records Found**» — стартует жёсткий таймер: **24 часа** на: - Снять водителя с линии. - Сделать Full Query (с consent). - Получить детали и принять решение.

Типовой сценарий, где Annual спасает компанию

Парк 12 траков. Январь, сейфти прогоняет annual. По 11 водителям — чисто. По одному — Records Found. Разбираешься: оказывается, водитель в октябре подрабатывал неделю в другой компании, попал у них на random, провалил, уволился и молча вернулся к вам. Если бы ты не сделал annual — он бы ездил у тебя в prohibited статусе до следующего аудита. А на аудите это до **\$19,246 штрафа** (уровень 2025 года; суммы индексируются ежегодно) за каждый выезд prohibited driver'a. И это не одна строка — это столько, сколько он за эти месяцы сделал рейсов.

Вот почему annual.

9.7. Query Plan: где брать query

Физически: нет купленных query на балансе — не сделаешь запрос. База просто не даст.

Покупка

1. Clearinghouse → **Purchase Query Plan**.
2. Plan Size — от 1 до 10 000 штук. Чем больше пачка, тем дешевле за штуку.
3. Оплата: кредитка, PayPal, Amazon Pay, check.
4. Query падают на баланс мгновенно.

Сколько брать

Формула рабочая:

- Annual = количество активных водителей × 1.
- Pre-employment = прогноз наймов за год × 1.
- Запас = +20%.

Пример. Парк 10, планируешь нанять 5 за год. $10 + 5 + 3$ запас = **18 query**. Берёшь пачку на 20.

Неизрасходованные не сгорают, переносятся на следующий год.

💡 Не покупай query по одной штуке «по мере необходимости». Раз в год закупился на весь парк — забыл. Время тратить на мелочёвку каждый раз — это тупая потеря часов.

9.8. Водитель провалил тест. Что делаешь

Ситуация, которую никто не ждёт, но которая рано или поздно случается в каждой компании.

📱 **Если страшно — вот точный порядок.**

Тебе звонят из ТРА или клиники: «Водитель такой-то — positive drug test».

Первые 5 минут. Снимаешь его с линии. Звонишь: «Съезжай на ближайший ТА или Pilot, ставь трак, мы везём замену». Не «доедь до терминала», не «довези груз». Каждая миля с момента positive — это prohibited driver в движении = до **\$19,246** за каждое нарушение (уровень 2025 года) и личные проблемы у водителя. Никаких компромиссов.

3 рабочих дня. Регистрируешь violation в Clearinghouse. Раздел **Report a Violation**. Тип, дата, результат.

Выдаёшь SAP-контакты. FMCSA требует **несколько** имён на выбор, не один. Это сертифицированные специалисты, которые ведут возврат к работе.

Оформляешь отстранение или увольнение по политике компании. Большинство компаний увольняют — это законно и я никого за это не осуждаю. Некоторые оставляют и оплачивают Return-to-Duty, если водитель ценный. Решение твоё.

Документируешь всё в Driver File. Результат теста, дата, уведомление водителя, список SAP, решение компании. Каждый шаг с датой.

Это страшно в первый раз. Во второй — просто работа.

Return-to-Duty Process

Если водитель хочет вернуться за руль — вот его путь:

1. Оценка у SAP.
2. Программа, которую SAP назначит (education/treatment).

3. Follow-up evaluation у SAP.
4. Если SAP подтверждает готовность → **Return-to-Duty Test** (под наблюдением).
5. Отрицательный результат → статус переключается на «Not Prohibited».
6. Следующие **12–60 месяцев — follow-up tests** по графику SAP.

Оплачивает **водитель** или новая компания, которая его возьмёт. Старая компания ничего оплачивать не обязана.

9.9. Штрафы

Суммы индексируются ежегодно, порядок такой:

- Не сделал pre-employment query → до **\$19,246** для компании (для водителя до \$4,812; уровень 2025 года).
- Использовал prohibited driver → до **\$19,246** за нарушение (уровень 2025 года; и это умножается на количество рейсов).
- Не сообщил о violation в 3 рабочих дня → штраф + удар по CSA.
- Не сделал annual query → штраф на каждого водителя.
- Компания не зарегистрирована в Clearinghouse → критическое нарушение при аудите.

На Safety Audit (особенно New Entrant) Clearinghouse идёт **в первой тройке проверяемых разделов**. Инспектор смотрит логи queries, сверяет с Driver File. Дыры видны сразу.



Чек-лист: Clearinghouse под контролем

Компания: - ☐ Зарегистрирована в Clearinghouse. - ☐ Email — корпоративный, не личный Gmail. - ☐ Логин/пароль/backup codes лежат в менеджере паролей. - ☐ Query Plan куплен на год с запасом 20%.

Новый водитель: - ☐ Аккаунт в Clearinghouse создан. - ☐ **Full Pre-Employment Query** сделан до выхода на линию. - ☐ Consent получен. - ☐ Результат в Driver File. - ☐ **General Consent for Limited Queries** подписан и в Driver File.

Январь каждого года: - ☐ Annual Limited Queries по всем активным прогнаны. - ☐ Результаты в Driver File. - ☐ На каждый «Records Found» — Full Query в 24 часа и решение.

Инцидент: - ☐ Водитель снят с линии в первые минуты. - ☐ Violation зарегистрирован в 3 рабочих дня. - ☐ SAP-контакты выданы водителю. - ☐ Всё

в Driver File с датами.

★ Главное за главу 9

1. Clearinghouse — федеральная база drug & alcohol нарушений. Работает с **6 января 2020**.
 2. Компания обязана: зарегистрироваться → купить Query Plan → проводить queries. Без этого не наймёшь никого.
 3. **Full Pre-Employment** — перед каждым наймом. **Limited Annual** — раз в год по каждому активному.
 4. Без consent водителя результат не получишь. Поэтому регистрация водителя — часть твоей работы.
 5. Prohibited driver за рулём = до **\$19,246** за нарушение (уровень 2025 года). Снятие с линии — мгновенное.
 6. Возврат после провала — через SAP + Return-to-Duty Test + годы follow-up тестов.
 7. На Safety Audit Clearinghouse проверяют одним из первых.
-

✅ Я справился с главой 9, если...

- ☐ Понимаю, что такое Clearinghouse и зачем он был создан.
 - ☐ Умею зарегистрировать компанию и водителя.
 - ☐ Различаю Limited и Full query, знаю когда какой.
 - ☐ Знаю точный порядок действий при positive test или refusal.
 - ☐ Различаю Pre-Employment, Annual, Return-to-Duty queries.
 - ☐ Умею купить Query Plan и рассчитать объём на год.
 - ☐ Понимаю роль SAP и логику Return-to-Duty Process.
-

💰 Clearinghouse — зона с нулевой толерантностью к ошибкам.

Забыл pre-employment — до \$19,246 для компании (для водителя до \$4,812; уровень 2025 года). Выпустил prohibited driver'a в рейс — до \$19,246 за каждый выезд. Плюс провалы в Clearinghouse автоматически прилетают в CSA и тащат рейтинг вниз на годы.

Два места, где новички ломаются чаще всего: (1) пропускают январский annual query — «ну, в феврале сделаю» — и в феврале уже не делают; (2) отпускают водителя в рейс до получения pre-employment результата. Я знаю этот паттерн. Он стоит денег.

TruckerNavi берёт всю Drug & Alcohol программу под ключ — **\$150 в год на водителя:**

- Регистрация компании и водителей в Clearinghouse.
- Pre-employment, Random, Post-accident, Reasonable suspicion, Return-to-Duty, Follow-up тесты.
- **30,000+ локаций** по США — водитель сдаёт в ближайшем центре, не теряя день.
- **Random testing program** с автоматическим подбором водителей по квотам FMCSA.
- Annual queries и полный пакет документов для Safety Audit.
- Инструктаж водителей при найме.

☎ **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Глава 10. Insurance — страхование

Одна из самых дорогих тем в жизни перевозчика и одна из самых неочевидных. В этой главе — пять больших страховок, MCS-90, цена полиса и из чего она складывается, как продлевать без разрыва, что происходит когда «забыли добавить трак», и как читать *Certificate of Liability* так, будто ты это делаешь десять лет. После главы звонок от страхового агента перестанет быть стрессом.

10.1. Почему без страховки ничего не работает

Страховка в траковом бизнесе — это не аксессуар. Это допуск. Без активного полиса FMCSA не откроет тебе Authority. Без COI на руках ни один нормальный брокер не даст тебе груз. Вся индустрия стоит на этом фундаменте, и обойти его нельзя.

Откуда такая жёсткость — короткая история. До 1980-х перевозки были закрытым клубом. После дерегулирования в 1980-м барьер входа рухнул, компаний стало в разы больше, аварий тоже. Пострадавшие в ДТП часто оставались ни с чем — у виновника не было ни полиса, ни денег. Конгресс ответил минимальными федеральными лимитами, и они действуют с 1 января 1985 года (49 CFR Part 387):

- **\$750,000** — general freight.
- **\$1,000,000** — масло и некоторые опасные материалы. (Car hauler юридически идёт по general freight, \$750,000, но рынок и брокеры требуют от автовозов \$1M, так что фактический минимум тот же.)
- **\$5,000,000** — тяжёлый HazMat (химия, топливо в цистернах).

Это **пол по закону**. Рынок поднял планку выше: **\$1M auto liability + \$100K cargo** — это минимум, с которым с тобой вообще будут разговаривать брокеры.

Пауза.

Цифры в главе звучат жутко: \$1,500 в месяц за один трак, \$2,500 deductible, десятки тысяч депозит. В первый раз от этого хочется закрыть книгу и уйти. Не уходи.

*Я скажу то, что обычно не говорят вслух: **страховка — это самый управляемый расход в компании**. Топливо ты не удешевишь. ELD не заставишь работать на 20% лучше. А страховку — можешь. На 30–50%,*

честно, не фигурально. Чистые MVR, ноль claims, платежи в срок — и агент сам звонит тебе с предложениями.

Дисциплина в сейфти конвертируется в деньги буквально. Доллар в доллар.

Кого на самом деле защищает полис

Это важно понять сразу, потому что меняет отношение:

1. **Тебя** — чтобы при столкновении с чужим Lexus ты не доставал \$250K из тумбочки.
2. **Шиппера и брокера** — его груз прикрыт, он спит спокойно, он даёт тебе работу.
3. **Третье лицо** — пешехода, водителя встречи, владельца забора.

Нет полиса — нет места в индустрии. Всё.

10.2. MCS-90 — то, что сейфти обязан понимать

Когда говорят «страховка перевозчика» — имеют в виду не только сам полис, но и **MCS-90 endorsement**. Это федеральное дополнение, которое «регистрирует» твою страховку на уровне FMCSA.

MCS-90 (Motor Carrier Endorsement for Motor Carriers of Property) гарантирует одну вещь: даже если страховой случай формально выпал из покрытия — например, водитель вёз то, что в полисе не прописано — страховая **всё равно выплатит пострадавшему третьему лицу** в пределах федерального минимума (\$750K / \$1M / \$5M).

По сути это публичное обещание страховой, что ты как перевозчик финансово состоятельный.

Что ты должен знать как сейфти:

- **Без MCS-90 Authority не откроют.** Агент подаёт её в FMCSA электронно.
- **ВМС-91 или ВМС-91Х** — формы, которыми страховая подтверждает FMCSA наличие финансовой ответственности.
- **ВМС-34 или ВМС-83** — то же самое, но для cargo liability (федеральный минимум для household goods — \$5,000).
- **ВМС-35** — форма отмены полиса. Страховая обязана уведомить FMCSA за 30 дней. В тот момент, когда эта форма уходит, твоя Authority замораживается автоматически — если ты не подал новый полис вовремя.

Запомни ВМС-35. Это та бумага, которой ты не хочешь увидеть в своей жизни.

10.3. Пять больших страховок: карта местности

Названий десятки, но структура простая. Есть пять больших полисов. Всё остальное — их вариации или дополнения.

1. Auto Liability (Primary Liability)

Главная. Обязательная. Покрывает ущерб, который твой водитель причинил чужому имуществу и здоровью.

- Федеральный минимум для general freight: \$750,000.
- Рыночный стандарт: **\$1,000,000**.
- HazMat: \$5,000,000.

Именно к этому полису прикрепляется MCS-90.

2. Cargo Insurance

Покрывает груз, который ты везёшь. Сгорел, украли, промок, разбился — платит Cargo.

- Федеральный минимум для household goods — \$5,000 (смешные деньги, ни на что не влияют).
- Рыночный стандарт: **\$100,000** для сухих грузов.
- Для рефера обязательно **Refrigeration Breakdown** — покрытие поломки reefer-установки и испорченного из-за этого груза (мороженое растаяло, молочка прокисла).

Формально для general freight по закону не обязательна. По факту — без неё брокер не даёт грузы. Значит, обязательна.

3. Physical Damage

Твоё собственное железо — трак и трейлер. Делится на два:

- **Collision** — удар в ДТП.
- **Comprehensive** — всё остальное: угон, пожар, град, вандализм, дерево на кабину, наводнение.

По закону не обязательна. Но если трак в лизинге или в кредите — банк потребует Physical Damage в обязательном порядке, иначе финансирование не выдаст. Старый трак за нал — можешь отказаться и сэкономить.

4. General Liability

Страховка **офиса компании**. Территория, здание, всё что не связано с движением трака.

- Курьер упал у тебя на крыльце.

- Посетитель в офисе ударился.
- Собака охранника кого-то прихватила.

Обычно \$1М лимита, \$500–1,500 в год. Дёшево, но брокеры серьёзного уровня её спрашивают.

5. Non-Trucking Liability (Bobtail)

Тонкий момент. Пока трак под диспатчем, едет за грузом или с грузом — его покрывает Auto Liability компании. Как только водитель в выходной поехал на том же траке в Walmart за продуктами — он **вне рейса**, и основная страховка не работает.

Для этих ситуаций:

- **Non-Trucking Liability** — покрытие вне рейса.
- **Bobtail Insurance** — частный случай: трак без трейлера.

Особенно актуально для owner-operators, которые работают под чужой Authority и пользуются траком лично.

Дополнительные покрытия

Не учи наизусть. Просто узнавай в тексте договора:

Покрытие	Что делает
Trailer Interchange	Чужой трейлер, который ты тянешь (drop-and-hook)
On-Hook	Для эвакуаторов — покрытие буксируемого авто
Motor Truck General Liability	Общая ответственность под трак-бизнес
Limited Depreciation	Закрывает разрыв между рыночной ценой и остатком лизинга
Mechanical Breakdown	Ремонт от поломок
Downtime	Компенсация простоя при ремонте после аварии
Rental Reimbursement	Оплата аренды трака, пока твой в ремонте
Passenger Accident	Если в кабине был co-driver и пострадал

10.4. Водители: Workers' Comp или Occupational Accident

Здесь есть тонкая грань, и я хочу, чтобы ты её видел чётко. Путаница в этом вопросе стоила компаниям больше денег, чем любая другая ошибка в сейфти.

Workers' Compensation

Workers' Comp — законодательно регулируемая страховка, обязательная почти во всех штатах для компаний с наёмными работниками на W-2. Покрывает:

- Медицину при травме на работе.
- Потерю заработка на время лечения.
- Реабилитацию.
- Выплаты семье при смерти.

Особенности:

- Ставка зависит от класса бизнеса и experience rating (твоя история инцидентов).
- Больше аварий → дороже полис.
- **Texas** — единственный штат, где от Workers' Comp можно законно отказаться (в Оклахоме такую опцию отменил Верховный суд штата в 2016 году).
- Приняв Workers' Comp, работник отказывается от права судиться с работодателем по телесным повреждениям. Это баланс в обе стороны.

Occupational Accident Insurance

Occupational Accident — альтернатива для независимых подрядчиков (owner-operators на 1099).

Почему компании её выбирают:

- **В 2–3 раза дешевле** Workers' Comp. \$125–175 в месяц против \$400–600.
- Водитель остаётся на 1099, сам платит свои налоги.
- Компания не попадает под Workers' Comp audit.

Типовой пакет бенефитов:

- Accidental Death: **\$250,000** (первым платежом \$25K, дальше по 1% в месяц 10 лет).
- Accidental Medical Expenses: до **\$1,000,000**.
- Disability: еженедельные выплаты, как замена зарплаты.
- Deductible: обычно \$100 за инцидент.

Что выбрать

● **Владелец.** Если у тебя 1–3 owner-operators на 1099 — ставь **Occupational Accident**. Дешевле, чище, аудита по Workers' Comp не будет. Если у тебя company drivers на W-2 — **Workers' Comp обязателен**, единственное исключение: TX.

● **Наёмный сейфти.** Твоя первая задача — **проверить, есть ли у компании вообще одна из этих двух**. По моим наблюдениям больше половины мелких компаний не имеют ни той, ни другой. Это мина, и она тикает.

Типичный сценарий, после которого люди перестают экономить

Иван работает owner-operator третью неделю. В субботу едет на траке по личному делу, на парковке падает, ломает бедро. Через месяц приходит иск на \$180,000 — медицина плюс потерянный доход.

У компании нет ни Workers' Comp, ни Occupational Accident. Владелец платит из кармана, продаёт второй трак, компания закрывается.

Occupational Accident стоил бы \$150 в месяц, \$1,800 в год против \$180,000 на голову. Это вся разница.

Что делать, если страшно.

Ты сейфти в компании, где ни Workers' Comp, ни Occupational Accident нет. Читаешь это и понимаешь что сидишь на бомбе. Сделай три шага, сегодня же:

- 1. Напиши оунеру письменное сообщение (email, не в голосе) — опиши риск и дай рекомендацию открыть покрытие. Эта бумага защищает **тебя лично**, если что-то случится.*
 - 2. Запроси quote у двух-трёх агентств на Occupational Accident. Когда оунер увидит цифру \$125–175 на водителя — обычно сопротивление заканчивается.*
 - 3. Если всё равно отказывается — сохрани переписку. В суде вопрос «а сейфти знал?» всплывёт обязательно, и у тебя будет ответ: знал, предупреждал, решение принимал владелец.*
-

10.5. Траки и трейлеры: как добавлять и почему вовремя

Механика добавления трака

Каждый активный трак должен быть добавлен (endorsed) на полис. Шаги:

1. Получил трак → отправил агенту registration, VIN, year, make, model.
2. Агент вносит юнит в список.
3. Агент присылает **Auto ID Card** — бумажку с policy number, датами, VIN. Это доказательство страхования.
4. Агент присылает обновлённый **Current Unit List** — полный список траков на полисе.

Deductible при добавлении нового трака — обычно \$2,000–3,000.

Именно из-за этой суммы оунеры играют в «подожди, посмотрим, останется ли водитель». Это самая дорогая игра в индустрии.

Трак, который не добавили

Типовой сценарий, который я видел в десятках вариаций.

Приходит owner-operator со своим траком. Оунер говорит сейфти: «не добавляй пока на страховку, подождём пару недель, не хочу зря deductible отдавать».

Через неделю водитель сдаёт задом, задевает чей-то забор. Ущерб небольшой, тысячи на три. Сейфти в панике открывает email агенту, задним числом добавляет трак и водителя, открывает claim. Владелец забора оказывается не из договорных — идёт прямо в страховую.

Две недели — приходит письмо: «Мы проверили базы FMCSA, на этот VIN есть DOT inspection двухмесячной давности. Сроки вы указали неверно. Policy закрываем».

Дальше два сценария. Редкий — удаётся уговорить агента оставить полис, потому что отношения. Обычный — cancel, запись в общую базу страховых, renewal дороже на 30–50%, половина страховщиков просто не берёт такую компанию.

Правило без исключений: новый трак + новый водитель = на полис в тот же день. Deductible \$2,500 — это не деньги. Закрытый полис и потерянная Authority — это деньги.

Трейлеры — отдельный ад

В любой компании крупнее десятка траков трейлеры — это головная боль. Они теряются, меняются между компаниями, остаются на чужих ярдах, продаются

без отметки в учёте.

Что держать в голове:

- Трейлер тоже на полисе — обычно **Physical Damage + Cargo**.
- Стоимость ниже, чем у трака.
- Цель — **100% трейлеров на полисе**. Реалистичный минимум — 80%. Всё что ниже — мина.
- Сверка раз в квартал: список в компании против списка на полисе. Расхождения закрываешь сразу.



Чек-лист добавления нового юнита

- ☐ Registration с VIN, year, make, model получен.
- ☐ Письмо агенту: «Please add unit: VIN...» + вложение.
- ☐ Указан тип покрытия: Auto Liability / Cargo / Physical.
- ☐ Получены Auto ID Card и обновлённый Current Unit List.
- ☐ Auto ID загружен в Unit File (см. Главу 6).
- ☐ Юнит внесён во внутренний учёт с датой добавления.
- ☐ Копия Auto ID выдана водителю, лежит в кабине.

10.6. Что формирует цену: шесть факторов

Новый оунер слышит «\$1,500 в месяц за один трак» и хватается за голову. Разбираем, из чего складывается цифра и что ты реально можешь двигать.

1. Штат базирования

Влияют экономика штата, налоги, плотность перевозчиков, статистика аварий. **Дорогие:** NJ, NY, CA, FL. **Дешёвые:** SD, WY, MT, IA.

2. Лимиты покрытия

Федеральный минимум \$750K — это пол. Рынок хочет \$1M. Премиальные брокеры часто требуют \$2M. Выше лимит — выше премия, но без нужного лимита тебе не дают грузы, и разговаривать не о чем.

3. Тип груза

- General freight — базовая ставка.
- Reefer — +10–15% (установка ломается).
- Car hauling — дороже (груз дорогой).
- HazMat — в 2–3 раза дороже всего.

Скрывать от агента тип груза — путь в один конец. В момент claim страховая отказывает по формулировке «недостоверная информация при заключении договора», и ты остаёшься один на один с пострадавшим.

4. Радиус

- **Local** (до 100 миль) — дешевле всего.
- **Regional** (до 500 миль) — средне.
- **Long-haul / OTR** (за 500 миль) — самая дорогая категория.

Intrastate (внутри одного штата) дешевле **Interstate** (по всей стране).

5. Возраст и тип трака

Новые траки — дороже (ремонт и замена стоят больше). Очень старые (10+ лет) либо не страхуют, либо вешают повышенный deductible.

6. История водителей и компании

Самый управляемый фактор. Считают:

- **MVR водителей** — штрафы и аварии за 3 года.
- **Опыт** — CDL меньше 2 лет = +30% к премии.
- **Loss run** — твоя история claims за 3–5 лет.
- **CSA scores** — плохие баллы = дорогой полис.
- **Tickets** — каждая speeding ticket добавляет к цене.

💰 **Ориентир по рынку (2024–2025):** - Маленький (1–3 трака), general freight, без истории: **\$800–1,200/мес на трак**. - Средний (5–10 траков), reefer, чистая история: **\$1,000–1,500/мес на трак**. - New Entrant без истории: первый год +20–40% премии. - Компания с серией claims: **\$2,000–2,500/мес на трак** и выше.

10.7. Certificate of Liability Insurance: как читать

Один из самых частых вопросов: «Брокер попросил COI, что это и что там должно быть?»

Certificate of Liability Insurance (COI) — односторонний сертификат, который агент выдаёт брокерам и шипперам как доказательство активного покрытия.

Что там внутри, сверху вниз

1. **Date of Issue** — дата выдачи.
2. **Producer** — страховой брокер, оформивший полис.

3. **Insured** — имя твоей компании (должно точно совпадать с именем в MC/DOT, буква в букву).
4. **Insurer(s)** — кто покрывает риски.
5. **Coverages** — список покрытий:
 - **Commercial General Liability** — обычно \$1M per occurrence / \$2M aggregate.
 - **Automobile Liability** — \$1M Combined Single Limit (CSL).
 - **Cargo** — \$100K (с отметкой Refrigeration Breakdown если reefer).
 - **Hired Autos / Non-Owned Autos** — отметка про наёмные траки.
6. **Policy Numbers** — свой на каждое покрытие. При ДТП номер полиса — это первое, что ты говоришь второй стороне.
7. **Effective Date / Expiration Date** — когда стартует и когда кончается.
Expiration — главная дата в твоём календаре.
8. **Certificate Holder** — кому сертификат выдан (конкретный брокер или шиппер).

Практика

- Каждый брокер хочет **свой COI** со своим именем в Certificate Holder.
 - Агент обычно держит «general COI» и делает кастомные под запросы.
 - Пришёл новый брокер — пишешь агенту, сертификат приходит в тот же день.
 - **Всегда смотри COI перед отправкой** — не истёк ли, те ли лимиты, то ли имя.
-

10.8. Renewal без gap

Полис обычно годовой. Когда год кончается, сценариев три:

1. Продлить у текущего агента — проще всего.
2. Сменить агента — дольше, но бывает выгоднее.
3. Допустить gap — **катастрофа**. Ниже подробно.

Что такое gap и почему это смерть компании

Старый полис истёк 1-го, новый стартовал 5-го. Между ними 4 дня gap. Что происходит:

- Страховая подаёт **BMC-35** в FMCSA.
- FMCSA ставит Authority в **Out of Service**.

- Физически ты эти 4 дня возить не можешь. Каждый лод в этот период — нелегальный.
- На следующем renewal страховые видят gap и поднимают цену на 30–50%. Часть вообще отказывается страховать.
- Брокеры видят историю cancellation и уходят.

Гар недопустим. Это не обсуждается.

Пошаговый renewal

За 60 дней до expiration: - [] Напоминание от агента получено (обычно само приходит). - [] Решение: продлеваем тут или идём искать.

За 45 дней: - [] Если ищем — запросы в 2–3 агентства. - [] Пакет документов для quote: - **Loss Run reports** отдельно по Auto Liability, Cargo, General Liability. - **MVR активных водителей** (свежие, не старше 30 дней). - **IFTA reports за 4 квартала** (показывают пробег и характер работы). - **List of units** (все траки и трейлеры с VIN). - **List of drivers** (имена, CDL, даты найма). - **MC/DOT numbers**.

За 30 дней: - [] Proposal (Quote) от агента. Проверяем: - Общая годовая премия. - Down payment (обычно 20–25% годовой премии). - Deductibles. - Лимиты по каждому покрытию. - Prohibited items (что не покрывается). - Prohibited drivers (кого не берут из-за MVR). - [] Сравнение предложений **не по цене, а по цене + покрытию**.

За 15 дней: - [] Contract подписан. - [] Down payment сделан. - [] Новый COI и новые Auto ID Cards получены. - [] Водителям розданы свежие копии в кабины.

День renewal: - [] Новый полис активен с 00:00 дня, когда кончается старый. - [] FMCSA получил новую BMC-91.

 **Золотое правило renewal:** *новый полис стартует в 00:01 того дня, когда старый заканчивается в 23:59. Gap = 0 секунд. Не минут, не часов. Секунд.*

Почему цена на renewal выросла — 4 причины

1. **Late payments** — платежи в прошлом году шли с опозданием. Ты «рискованный клиент».
2. **Claims** — любой открытый claim поднимает ставку, даже когда вина не твоя.
3. **Tickets и violations** у водителей — каждый попадает в MVR.
4. **Общий рост рынка** — коммерческое страхование в США дорожает на 5–10% в год само по себе. Медицина дорожает, суды выплачивают больше, ремонт дороже.

Пункты 1, 2, 3 — в твоих руках. Пункт 4 — нет, это рынок. На том, что ты контролируешь, и сосредотачивайся.

Чек-лист «сейфти снижает страховку»

- ☐ Платежи — всегда за пару дней до deadline, не впритык.
 - ☐ В найм — только водители с чистым MVR за 3 года.
 - ☐ Safety meetings каждый месяц.
 - ☐ MVR проверяю минимум раз в год (Глава 5).
 - ☐ Pre-trip и post-trip обязательны, DVIR закрыты (Глава 6).
 - ☐ ELD на всех траках, HOS violations около нуля (Глава 7).
 - ☐ Dashcam двойного обзора — дорога + кабина.
 - ☐ Preventive maintenance по графику (Глава 6).
-

10.9. Три сценария: идеально, нормально, провал

 **Идеально.** Компания на 3 трака. Владелец держит дисциплину: каждый трак на полисе в день выхода, MVR чистые, Occupational Accident на всех owner-operators, Workers' Comp не нужен. За год — 0 claims. На renewal премия **упала на 8%**. Брокеры видят историю и дают лучшие грузы.

 **Нормально.** 7 траков. Один мелкий claim (кто-то задел чужой bumper на парковке, ущерб \$4,000). Одна speeding ticket. На renewal **+12%** — в пределах нормы. Владелец хмурится, но компания работает.

 **Провал.** 4 трака. Нового owner-operator не успели добавить на полис → ДТП → попытались задним числом прикрыть → страховая увидела → полис закрыт. Срочный поиск нового страховщика, 6 дней gap в Authority, потеряны 2 постоянных брокера, новый полис **+45%**. Пришлось продать трак, чтобы закрыть дыру.

Вывод простой. Дисциплина в страховании стоит ноль долларов и экономит десятки тысяч.

Главное за главу 10

1. **Страховка — это допуск к индустрии**, не опция. Нет активного полиса и MCS-90 — нет Authority.
2. **Federal minimums:** \$750K / \$1M / \$5M по типу груза. Рынок требует \$1M auto + \$100K cargo.
3. **5 больших:** Auto Liability, Cargo, Physical Damage, General Liability, Non-Trucking Liability.

4. **Водители:** Workers' Comp (W-2) или Occupational Accident (1099). Без одной из двух — бомба под компанией.
 5. **Новый трак и новый водитель идут на полис в тот же день.** Экономия \$2,500 deductible обернётся закрытием полиса и потерей Authority — это пройденный путь.
 6. **6 факторов цены:** штат, лимиты, тип груза, радиус, возраст трака, история. Управляемый из них — твоя история.
 7. **Renewal без gap.** Старый кончается в 23:59, новый стартует в 00:00. Документы готовишь за 45–60 дней.
 8. **Loss Run + MVR + IFTA** — без этих трёх пакетов ни одно renewal не делается.
-

Я справился с главой 10, если...

- ☐ Могу объяснить разницу между Auto Liability и General Liability.
 - ☐ Понимаю что такое MCS-90 endorsement и зачем он FMCSA.
 - ☐ Вижу разницу между Workers' Comp и Occupational Accident, знаю когда что применять.
 - ☐ Читаю COI и нахожу в нём policy number, лимиты, expiration date.
 - ☐ Знаю 6 факторов цены и понимаю, какие из них в моих руках.
 - ☐ Понимаю что такое gap и почему его допускать нельзя.
 - ☐ Перечислю документы для renewal.
 - ☐ Правило «новый трак/водитель → на полис в тот же день» — на автомате.
 - ☐ Понимаю что такое loss run и как он влияет на renewal.
-

Страховка — место, где новички теряют больше всего денег

Три типичные ошибки, которые стоят тысячи: 1. Берут первое попавшееся предложение, не запрашивая альтернатив. 2. Откладывают добавление траков и водителей — теряют полис — renewal в полтора раза дороже. 3. Допускают gap между агентами — Authority замораживается.

TruckerNavi работает с пулом страховых партнёров — **Progressive Smart Haul, Cover Whale, BiBERK, THREE**. Подбираем полис под твою ситуацию (груз, возраст компании, география, размер парка) и ведём renewal **без единой секунды gap**.

Бонус: клиентам на ELD от TruckerNavi страховые партнёры дают скидку **до \$2,000** на годовой полис — за счёт доказанной HOS-дисциплины и низкой аварийности во флоте.

☎ **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com Офисы: NY · NJ · FL

Глава 11. Billing & Factoring — деньги компании

Эта глава стоит особняком. Все остальные — про FMCSA, compliance, как не свалиться в Conditional. Эта — про деньги: откуда они заходят после рейса, через кого проходят, почему без факторинга не живут, и что ты делаешь, когда брокер не платит.

Если ты 🟢 наёмный сейфти в большом парке — у тебя рядом сидит billing specialist, и эта глава для тебя «понять общую картину бизнеса». Полезно, но не критично. Если ты 🟡 владелец 1–3 траков — читай внимательно, потому что всё это свалится на тебя.

11.1. Почему сейфти читает про финансы

Логика простая: в парках до 20 траков держать отдельного accountant'a — роскошь. Сейфти в таких компаниях совмещает две роли, хочет он того или нет. Но даже если billing у тебя отдельный — ты всё равно обязан понимать, как в компании двигаются деньги. По трём причинам.

Первая. Документы, которые ты гоняешь у водителя — Bill of Lading, Rate Confirmation — это одновременно и compliance-бумаги (инспектор может спросить), и финансовые (без них нет оплаты). Плохо сделанный BOL = два удара: штраф на дороге и неоплата лоуда.

Вторая. Когда у компании плохая ликвидность — начинает сыпаться всё, что ведёшь ты. IFTA платится с опозданием, страховка продлевается в последний день, регистрация висит просроченной неделю. Это уже твои CSA-баллы.

Третья. Bond claim — заявка на возмещение от неплатящего брокера — часто ложится именно на сейфти. Это работа с документами и перепиской, не продажи. Кто работает с бумагами — тот и делает.

Вот почему ты это читаешь.

🛑 Пауза.

Сейчас глава выглядит плотной: *lumper, detention, recourse, BMC-84, Alternate Load ID*. Английские термины, непонятные процедуры. Мысль: «это не моё, пропущу».

Не пропускай. Вся глава держится на одной схеме из пяти шагов: **водитель везёт → сдаёт документы → ты делаешь invoice → факторинг платит сразу → брокер через месяц-два закрывает**

долг факторингу. Всё остальное — детали этой схемы. Через десять страниц это станет очевидным.

11.2. Как деньги идут от груза к счёту

Цепочка

1. **Shipper** — тот, кому нужно везти. Производитель, склад, distribution center.
2. **Broker** — посредник с базой перевозчиков. Получает деньги от shipper'a, держит комиссию, нанимает cartier'a.
3. **Carrier** — твоя компания. Подписываешь с брокером **Rate Confirmation**, берёшь груз.
4. **Consignee** — получатель. Подписывает **Bill of Lading** при приёмке.
5. **Invoice** — после доставки ты выставляешь счёт брокеру.
6. **Payment** — брокер платит через 30–60–90 дней, в зависимости от контракта.

Почему нужен факторинг

В Америке cartier живёт по условиям **Net 30** минимум. Часто **Net 45**. На рынке встречается и **Net 60**, и **Net 90**.

А расходы у тебя недельные:

- Зарплата водителям.
- Топливо (fuel card пополняется постоянно).
- Лизинг на трак.
- Страховка.
- IFTA, пермиты, регистрации.

Денег из рейса ждать 60 дней — невозможно. Компания умирает от cash flow за два месяца, даже если все контракты прибыльные. Отсюда вырос факторинг.

11.3. Факторинг — механика

Факторинг — ты продаёшь свои invoice'ы финансовой компании. Она даёт деньги сразу, потом сама собирает долг с брокера.

Как это работает

1. Ты сдал рейс, собрал BOL.
2. Сделал invoice, загрузил в портал факторинга (RTS, Apex, Triumph — крупные игроки).

3. Факторинг в течение **1–2 рабочих дней** переводит тебе 85–97% от суммы invoice.
4. Факторинг сам идёт к брокеру и через 30–60 дней забирает 100%.
5. Остаток (Reserve) минус комиссия факторинга (**Discount Rate**, 1–6%) возвращается тебе, когда брокер закрыл долг.

Цифры, которые держишь в голове

Параметр	Значение
Аванс (advance rate)	85–97%
Комиссия (discount rate)	1–6%
Срок оплаты тебе	1–2 рабочих дня
Срок возврата от брокера	30–60 дней

За и против

За: - Деньги приходят послезавтра, а не через два месяца. - Твой кредитный рейтинг никого не волнует — смотрят на рейтинг брокера. - Вытрясать долги из брокера — работа факторинга, не твоя. - Факторинг проверяет брокеров на платёжеспособность (credit check) — это твоя бесплатная страховка от мошенников.

Против: - С каждого рейса ты теряешь 1–6%. - В большинстве договоров (recourse) риск неплатежа остаётся на тебе. - Контракт часто жёсткий: ты не можешь работать мимо факторинга даже с проверенным прямым клиентом.

Recourse или Non-Recourse

Два типа договора. Разница фундаментальная.

- **Recourse.** Брокер не заплатил → факторинг возвращает invoice тебе, списывает аванс обратно. Дешевле (1–3%), но весь риск твой.
- **Non-recourse.** Факторинг берёт риск банкротства брокера на себя. Дороже (3–6%), но спишь спокойнее.

● **Трек А — Владелец.** Начинаешь с recourse на ставке 2–3%. На маленьком парке это математически выгоднее, если ты внимательно смотришь, с кем работает твой диспетчер. Non-recourse имеет смысл, когда диспетчер гонит объём, а брокеров проверять некогда.

11.4. Три документа, без которых денег нет

Запомни их как азбуку. Без одного из трёх факторинг отказывает, и точка.

Rate Confirmation (RateCon)

Это контракт на конкретный рейс между брокером и тобой. Брокер высылает его до того, как трак подъехал на pickup.

Что должно быть внутри:

- Название и адрес брокера.
- **MC Number брокера** — обязательно.
- Название carrier'a (твоя компания).
- **Load Number** — внутренний номер груза у брокера.
- Pickup: адрес, дата, время.
- Delivery: адрес, дата, время.
- **Total rate** — сумма.
- Commodity — тип груза.
- Условия оплаты (Net 30, Net 45, etc.).
- **Подписи обеих сторон.**

⚠ RateCon без подписи брокера или без подписи вашего диспетчера — мёртвый документ. Факторинг его не примет.

⚠ И ещё: подписывает **диспетчер**, не ты. Если диспетчер говорит «подпиши ты, некогда» — не подписывай. Подпись = принятие всех условий, включая тот мелкий шрифт, который ты не читал. Всплывёт штрафная клауза — спросят с подписавшего.

Bill of Lading (BOL)

Документ, который подтверждает: груз принят в точке А и доставлен в точку Б. Подписывается на разгрузке (получателем), иногда и на погрузке (отправителем).

Что должно быть на BOL:

- Shipper и Consignee — **должны совпадать с RateCon.**
- Даты pickup и delivery.
- Load Number — **тот же номер, что в RateCon.**
- Описание груза, вес, количество.
- **Подпись consignee.**

⚠ Скан должен быть читаемый. Палец водителя на углу, тёмная фотка, размытый текст — брокер отшивает, факторинг отшивает, ты переделываешь через водителя. Приучи водителей сразу: сфоткал → открыл, проверил читаемость → только потом уехал.

BOL без подписи получателя = груз формально не доставлен. Даже если коробки стоят во дворе склада.

POD (Proof of Delivery)

Часто это тот же самый подписанный BOL, иногда отдельный документ. Смысл один: бумага, подтверждающая, что груз приняли. Без POD — денег нет.

Что ещё лежит в пакете

- **Lumper receipt** — чек за lumper-service, если был.
 - **Scale ticket** — если был перевес или требование по взвешиванию.
 - **Detention approval** — письменное подтверждение брокера, что он платит за простой.
-

11.5. Три слова, которые ты услышишь каждый день

Lumper

Lumper — это грузчики на складе, которые разгружают твой трак за деньги. Типичная история на food warehouses: Walmart, Costco, продуктовые distribution centers. Водителя к паллетам не пускают, lumper делает разгрузку сам.

Стоит от \$50 до \$500+. Главный вопрос: **кто платит?**

Три варианта:

1. **Брокер платит напрямую.** Диспетчер получает от брокера lumper code, водитель диктует этот код lumper-service, деньги уходят без тебя.
2. **Платит водитель или компания, брокер возмещает.** Водитель платит своей картой или наличкой, берёт чек, отдаёт тебе, ты добавляешь сумму в invoice.
3. **Платит carrier и не возмещается.** Встречается редко, обычно прописано в RateCon. Читай мелкий шрифт.

Что делаешь как сейфти:

- В диспетчерских заметках видишь «lumper \$100» → сразу в чат диспетчеру: «По load #12345 lumper — кто оплачивает?»
- Если брокер возмещает → просишь у водителя скан чека, добавляешь к invoice: rate + lumper.

- Если брокер платит напрямую → чек всё равно в пакет кладёшь, но **в сумму invoice не включаешь**.

Пример: - Rate по RateCon = \$1100. - Lumper = \$100, брокер согласился возместить. - Invoice = **\$1200**. В пакете: invoice, rate, BOL, lumper receipt.

🕒 Detention

Detention — это компенсация за простой водителя на загрузке или разгрузке сверх бесплатного времени. Индустриальный стандарт: первые 2 часа free, дальше \$50–100/час.

Автоматом никто detention не даёт. Это всегда **договорённость между диспетчером и брокером** по факту.

Что делаешь:

- Смотришь BOL: там часто штампуются arrival и departure time.
- Идёшь к диспетчеру: *«По load #12345 был detention? Брокер подтвердил?»*
- Если да — просишь **revised RateCon** с новой суммой или хотя бы письменное подтверждение брокера в email.
- Включаешь в invoice.

⚠ В некоторых RateCon прописано: «No detention if driver is more than 30 min late». То есть если водитель опоздал на pickup хоть на полчаса — детеншн ему не положен, даже если потом ждал там 6 часов. Это нормальная практика брокеров. Читай RateCon до того, как возьмёшься считать детеншн.

🔄 Revised RateCon

Revised RateCon — новая версия контракта с изменённой суммой. Возникает, когда диспетчер и брокер договорились поменять условия: добавили detention, stop-off, изменили маршрут, подкинули lumper.

Правило одно: **устных договорённостей не существует**. Брокер «пообещал +\$200 за второй стоп» — это ноль. Нужна бумага: revised RateCon с подписью брокера, присланная на email.

Процесс:

1. Диспетчер говорит с брокером.
2. Брокер присылает revised RateCon.
3. Диспетчер подписывает.
4. Ты используешь **новый** RateCon для invoice. Старый выкидываешь из головы.

Без revised ты получишь первоначальную сумму, а те лишние \$200 будешь выбивать сам ещё три месяца, и скорее всего не выбьешь.

11.6. Как организовать документопоток

Три рабочие модели, в зависимости от размера парка.

Модель 1. Google Sheets load board

Оптимум для 10–30 траков.

- Один общий Sheet, вкладка на водителя.
- Колонки: дата, pickup, delivery, broker, load #, сумма, ссылка на RateCon, ссылка на BOL, статус.
- Диспетчер заводит строку при бронировании, сразу прикрепляет RateCon.
- Ты как accountant видишь всё в одном окне.

Поставь цветовую индикацию: жёлтый — жду BOL, зелёный — оплачено, красный — проблема. Экономит тебе по часу в день, я проверял.

Модель 2. Google Drive по папкам

Для парков 30+, когда один Sheet уже не тянет.

- Папки по водителям и месяцам.
- Файлы именуются жёстко: 2024-11-05_Ivan_Petrov_RateCon_loadXXXX.pdf.
- Водители шлют BOL на общий email.
- Ты вручную собираешь пакеты.

Минус очевидный: дисциплина именования держится на живых людях, а люди устают. Без регламента превращается в свалку.

Модель 3. Email-поток

Для 1–3 траков.

- Водитель шлёт RateCon и BOL на billing@yourcompany.com.
- Ты раскладываешь по папкам на Drive вручную.
- Работает, пока траков мало.

 **Трек А — Владелец.** На 1–3 трака email-поток ок. На четвёртом траке ты уже теряешь документы. Перестраивай на Google Sheets до того, как это произошло, не после.

11.7. Создание invoice: по шагам

От получения документов до нажатия кнопки Submit в портале.

Шаг 1. Проверка пакета

Открываешь папку лоуда. Идёшь по чек-листу:

- ☐ RateCon есть.
- ☐ RateCon подписан обеими сторонами.
- ☐ BOL есть.
- ☐ BOL подписан consignee.
- ☐ Даты в BOL совпадают с RateCon (допуски $\pm 1-2$ дня объясняются).
- ☐ Locations совпадают.
- ☐ Load Number совпадает.
- ☐ Сканы читаемые.
- ☐ Lumper receipt приложен (если был lumper).
- ☐ Detention подтверждён письменно (если был).

Если хоть один пункт не закрыт — не лезь в invoice. Доделай сначала.

Шаг 2. Реестр

Заводишь строку в своём реестре:

- Invoice #
- Дата
- Broker
- Load #
- Сумма
- Статус: Waiting BOL / Ready to upload / Uploaded / Paid

Нумерация — последовательная сквозная, например 2877, 2878, 2879. Не «per broker» и не «per year» — сквозная по всей компании.

Шаг 3. Генерация invoice

Заполняешь:

- Твоя компания + МС #.
- Driver + Truck #.
- Pickup (city, state, date).
- Delivery (city, state, date).
- Broker — имя и адрес.
- **Load #** — из RateCon.
- Сумма: base rate + lumper + detention (если применимо).
- Invoice # + дата.

⚠️ Самая частая ошибка новичка: путать **Load Number** и **Alternate Load ID**. В RateCon часто два номера — основной и альтернативный. Брокер в своей системе ищет по основному. Альтернативный он не найдёт и вернёт invoice с ошибкой. Смотри, какой номер подписан именно как «Load Number» или «Primary Reference».

Шаг 4. Пакет на Drive

В папку invoice #2877:

- invoice_2877.pdf
- rate_2877.pdf
- bol_2877.pdf
- lumper_2877.pdf (если есть)

Шаг 5. Загрузка в портал

Пример RTS:

1. Логин.
2. Factoring → Invoices → Upload a Bundle.
3. Вбиваешь данные: invoice #, customer (broker), PO # (load #), amount.
4. Прикрепляешь PDF'ы.
5. Review → Submit.
6. Email-подтверждение.

Через 1–2 рабочих дня деньги на счёте.

Шаг 6. Обновление реестра

- Статус → Uploaded, строка жёлтая.
- Пришёл deposit → Paid, строка зелёная.



Чек-лист перед отправкой invoice в факторинг

- ☐ RateCon подписан обеими сторонами.
- ☐ BOL читаемый, с подписью consignee.
- ☐ Locations и даты совпадают RateCon ↔ BOL.
- ☐ Load Number правильный (не Alternate ID).
- ☐ Сумма учитывает lumper и detention.
- ☐ Revised RateCon приложен, если была ревизия.
- ☐ Lumper receipt приложен, если брокер возмещает.
- ☐ Всё в папке invoice'а на Drive.

] Invoice # внесён в реестр.

11.8. Когда брокер не платит

Идеальные документы не гарантируют оплату. В индустрии крутятся миллиарды неоплаченных invoice'ов. Причин четыре:

1. **Законная претензия** — груз повреждён, опоздание, нарушение температурного режима.
2. **Бумажная ошибка** — что-то в документах не так, брокер ждёт исправлений.
3. **Финансовые проблемы брокера** — cash flow кончился, банкротство на горизонте.
4. **Мошенничество** — брокер изначально не собирался платить.

Как это выглядит со стороны факторинга

Если у тебя resourse-договор, через 60–90 дней факторинг, не получив денег, **возвращает invoice тебе** и списывает аванс обратно со счёта. Дальше выбиваешь сам.

Non-resourse факторинг **иногда** берёт убыток, но только по чётко оговорённым причинам (обычно — подтверждённое банкротство брокера). По всем остальным поводам тоже возвращает.

Что делаешь

 **Если страшно.**

Первый раз увидеть на экране «brokerage non-payment — \$5,000 debited» — это удар. Кажется, что деньги ушли навсегда. Они не ушли навсегда. Это рабочая ситуация, у неё есть процедура, и в большинстве случаев деньги вытаскиваются. Иди по шагам ниже, не прыгай.

Шаг 1. Разговор с диспетчером.

Прежде чем звонить брокеру — выясни у своего:

- Были ли жалобы на груз (damage, late, temp violation).
- Нет ли claim'а от брокера в email.
- Все ли документы в порядке: подписи, даты, loads.

Половина «неплатежей» на этом этапе оказывается бумажной ошибкой твоей стороны.

Шаг 2. Email брокеру.

Коротко, по-деловому, Load # в теме:

Subject: Payment inquiry – Load #12345

Hello,

My name is [Name], [Your Company Name], MC#XXXXXX.

I am contacting you about Load #12345 (pickup [date], delivery [date]).

The invoice remains unpaid. Could you please provide payment status?

If any additional documentation is required, please let me know.

Thank you,

[Name] [Phone] [Email]

Шаг 3. Звонок через 1–2 дня, если тишина.

- Представляешься: имя, компания, MC #.
- **Сразу Load #.**
- «What is the status of payment for load #12345? When can we expect it?»

Два варианта развития:

- **«Есть проблема»** → узнай детали, проси их на email.
- **«Уже оплачено»** → проси check number или wire transaction number, передавай в бухгалтерию для сверки.

Шаг 4. «Завтра переведём» → звонишь завтра. И послезавтра. Brokers respond to persistence. Это не наглость, это норма отрасли.

Шаг 5. Брокер пропал, телефоны молчат → переходишь к Bond Claim, следующий раздел.

Про акцент.

*Не переживай о том, как звучишь по телефону. Американские брокеры каждый день говорят с индийцами, мексиканцами, техасцами и никого не напрягает. Ключевые слова — **Load Number** и «**Where is our money?**». С этим минимумом тебя поймут в любом диспетчерском офисе страны.*

Фиксируй

- Каждый звонок → строка в Google Sheets: дата, с кем говорил, что сказали.
- Вся переписка сохраняется (в Gmail — Print → Save as PDF).
- Важный звонок можно записать (в США одно-сторонний consent recording законен в большинстве штатов, но свой уточни отдельно).

Это твой арсенал, если дойдёт до суда или bond claim.

11.9. Application for Bond — как требовать через страховку брокера

Редкая, тяжёлая, но обязательная в арсенале процедура.

Что такое broker bond

FMCSA требует от каждого freight broker'a иметь **surety bond** (форма **BMC-84**) или **trust fund (BMC-85)** на сумму **\$75,000**. Это гарантия от государства: если брокер кого-то кинул — из этого фонда можно вытащить деньги.

В bond'е три стороны:

- **Obligee** — FMCSA.
- **Principal** — брокер.
- **Surety** — страховая, выдавшая bond.

Если брокер не платит carrier'у, carrier подаёт **claim against the bond**, и surety выплачивает из \$75,000.

⚠ Реальность процесса:

- \$75,000 — это на **всех** пострадавших carrier'ов. Если их много — делят пропорционально.
- Процесс занимает **3–12 месяцев**.
- Полного возврата никто не гарантирует.
- Документы нужны в полном объёме, иначе отказ.

Но это единственный шанс получить что-то с брокера, который исчез. Не пренебрегай.

Как подать claim

Шаг 1. Проверь брокера в FMCSA.

Идёшь на li-public.fmcsa.dot.gov.

- Carrier Search → вводишь MC брокера.
- Открываешь HTML.
- Смотришь:
 - **Authority Status** — должен быть Broker.
 - **Insurance Active/Pending** — есть ли активная BMC-84.

Если брокер активен и insurance жив — сначала дави на оплату напрямую. Bond claim — крайняя мера. Если authority revoked или inactive — идёшь сразу к claim.

Шаг 2. Данные surety.

На той же странице FMCSA:

- Insurance History → surety company.
- **Policy Number** — записать обязательно.
- Адрес, телефон страховой.

Шаг 3. Пакет документов.

Форма произвольная, если surety не предоставила свой шаблон. Содержит:

Broker info: - Business Name - MC Number - Policy Number

Surety: - Company Name - Contact Name - Phone / Email

Carrier (ты): - Business Name - MC Number - Contact Name, Phone, Email — твои личные, чтобы claims adjuster мог достать тебя напрямую.

Load info: - Total Amount Due - Pickup Date / Delivery Date - Number of Invoices (может быть несколько от одного брокера) - Commodity Hauled

Приложения: - Подписанный RateCon. - BOL с подписью consignee. - Invoice. - Вся переписка с брокером (email, логи звонков с датами). - Lumper receipts, detention approvals — всё, что есть.

Шаг 4. Отправка.

- Физически — **USPS Certified Mail** на адрес surety, копия брокеру.
- Параллельно — email всем сторонам.
- Сохраняешь tracking number.

Шаг 5. Follow-up.

- Через неделю звонишь в surety, подтверждаешь получение.
- Получаешь **claim number** — без него дальше разговор невозможен.
- Каждые 2–4 недели: «*What is the status of claim #XXX?*»
- Всё в органайзер: дата, кто говорил, что сказали.

Три типичных исхода

Чтобы понимать, на что рассчитывать.

Хороший. Брокер ABC Logistics должен \$4,200, authority revoked месяц назад. Claim подан через 2 недели. Через 4 месяца surety платит полную сумму — в очереди всего 3 carrier'a.

Средний. Брокер XYZ банкротится, должен 40 carrier'ам суммарно \$280,000. Bond — \$75,000. Через 8 месяцев платят пропорционально: из \$4,200 возвращают ~\$1,135.

Нулевой. Брокер исчез, claim подан с опозданием (дедлайн пропустили), часть документов утеряна. Возврат — **\$0**.



Дедлайны. Notice of claim подаётся в определённый срок после обнаружения неплатежа — срок зависит от штата и типа bond'а. Тянуть — значит проиграть автоматически. Рабочее правило: **не позже 30 дней с того момента, как факторинг вернул invoice**. Лучше раньше.

11.10. Профилактика: не попасть в это изначально

Лучший bond claim — тот, который не пришлось подавать.

1. Проверка брокера до RateCon

Это формально работа диспетчера, но сейфти должен напоминать:

- **Credit check через факторинг.** Большинство факторинг-компаний дают проверять credit score брокеров бесплатно до бронирования. Низкий score = красный флаг.
- **DAT, SuperDispatch, Carrier411** — платные базы с отзывами carrier'ов про брокеров.
- **FMCSA** — MC # → authority active? insurance current?
- **Google.** Иногда самое простое — вбить название брокера в поиск. Если первые результаты: «they don't pay», «scammers», «took my load» — не бери.

2. Осторожно с «двойниками»

Классический паттерн мошенничества. Существует брокер **ABC Logistics** — хорошая репутация, платит вовремя. Мошенники регистрируют **ABC Logistics Inc.** — буквально +Inc., другой адрес, но имя то же. Диспетчер читает «ABC Logistics» и не замечает подмены. Берёшь груз, везёшь, денег не видишь никогда.

Защита: **всегда сверяй MC Number и адрес**, а не название. На RateCon адрес должен совпадать с адресом в FMCSA базе. Не совпадает — звонок диспетчеру, потом решения.

3. Всё на бумаге

- Устных договорённостей не существует.
- Detention, lumper, revised — только email и подписи.
- Каждый звонок — в Google Sheets строкой.

4. Качество документов с первого раза

- BOL — чёткий, подписан, даты и вес видны.
- Замятый, грязный, с мокрым пятном — отказ.
- Фото с пальцем водителя в кадре — отказ.

Один раз обучаешь водителя: сфоткал → открыл → проверил читаемость → отправил. Это полминуты, которые экономят неделю разборок.

Пауза.

Неплатежи случаются у всех. У компаний, которые в рынке по 20 лет — тоже. Это **не твоя личная вина** как сейфти и не показатель твоей квалификации. Это фон отрасли.

Цифра в отрасли: средняя компания теряет 1–3% выручки на неплатежах. Это **заложено** в модель бизнеса, как брак на производстве. Ты не должен вытягивать до нуля. Ты должен держать в пределах 1–3%, а не 10%.

11.11. Где billing пересекается с сейфти-работой

Возвращаюсь к вопросу из начала главы. Зачем ты это читал.

Пересечение 1. Общая документальная база.

BOL — это одновременно compliance-документ (инспектор DOT может запросить) и финансовый (без него нет оплаты). Водитель, который плохо ведёт BOL, проваливает и инспекции, и теряет деньги компании. Твоя работа — научить его одному навыку, а закроются два фронта.

Пересечение 2. Финансовое здоровье → compliance.

Компания без денег начинает экономить на том, что ведёшь ты: - IFTA не платится → регистрация под угрозой. - Страховка не продлена → MC suspended. - UCR просрочен → штраф.

Всё это сваливается в твой сейфти-портфель. Плохой billing = плохой compliance через 2–3 месяца, железно.

Пересечение 3. Поведение водителей.

Водитель, которому задерживают зарплату, начинает:

- Ездить уставшим (берёт вторую работу, чтобы закрывать счета).
- Экономить на PMI (своём же траке, если owner-operator).
- Нервничать на инспекциях.
- Увольняться — a turnover = новые водители без истории = риск.

Всё это твои CSA-баллы. Напрямую.

Поэтому даже если billing ведёт отдельный человек — ты обязан понимать, что он делает. Не чтобы отнимать у него работу, а чтобы видеть картину целиком.

★ Главное за главу 11

1. **Факторинг** — продажа invoice'ов за быстрые деньги. Аванс 85–97%, комиссия 1–6%. Для маленькой компании — не опция, а условие выживания.
 2. **Три документа, без которых нет оплаты:** Rate Confirmation (контракт на рейс), Bill of Lading (подтверждение доставки), Invoice (счёт).
 3. RateCon подписывает **диспетчер**. BOL должен быть подписан **consignee** и читаемо отсканирован.
 4. **Lumper, Detention, Revised RateCon** — три ситуации, требующие документального подтверждения. Устных договорённостей не бывает.
 5. Если брокер не платит: диспетчер → email → звонки → bond claim. Всё фиксировать письменно.
 6. **Bond Claim** подаётся через `li-public.fmcsa.dot.gov` по surety-компании брокера. \$75,000 на всех, 3–12 месяцев. Дедлайн — не больше 30 дней после возврата invoice факторингом.
 7. Профилактика важнее лечения: credit check, проверка МС и адреса, все договорённости письменно, качество документов с первого раза.
 8. Сейфти должен понимать billing, даже если им занимается отдельный человек. Документы, финансовое здоровье и поведение водителей — всё это возвращается в compliance.
-

✅ Я справился с главой 11, если...

- ☐ Объясню своими словами, как устроен поток: shipper → broker → carrier → factoring.
 - ☐ Понимаю разницу между recourse и non-recourse факторингом.
 - ☐ Знаю обязательные поля в RateCon и BOL.
 - ☐ Знаю, как обрабатывать lumper, detention и revised RateCon.
 - ☐ Могу пошагово собрать пакет для загрузки в факторинг-портал.
 - ☐ Знаю алгоритм, когда брокер не платит: диспетчер → email → звонки → bond claim.
 - ☐ Найду МС # и Policy Number брокера через `li-public.fmcsa.dot.gov`.
 - ☐ Понимаю, зачем сейфти держит глаз на финансах компании.
-

Следующая глава — возвращаемся в твоё ядро: **DOT-инспекции на дороге**. *Roadside inspections по уровням I–VI, как готовить водителя, что смотрит инспектор, как правильно отчитываться. Плотню, но строго по делу.*

Часть 4. Когда что-то идёт не так

Глава 12. DOT Inspections — работа, а не катастрофа

Эта глава про самый громкий страх новичка — придорожные и офисные проверки DOT. Разберём уровни инспекций (Level I–VIII), что смотрит инспектор, как ведёт себя водитель, что делает сейфти до, во время и после проверки, и как подготовить компанию к визиту инспектора в офис. К концу главы инспекция встанет на место — это не катастрофа, это процедура с понятным ходом событий.

 **Пауза. Прочитай это перед тем, как нырнём в детали.**

Я знаю, что слово «инспекция» сейчас работает как триггер. В голове сразу: штрафы, Out-of-Service, потерянный рейс, разговор с хозяином, который не примет «извини». Останови эту картинку на секунду. Несколько вещей, которые надо встроить в голову до того, как пойдём дальше.

Инспекция — это не суд. FMCSA и штаты прогоняют около **3,5 миллионов** проверок в год по Северной Америке. Каждую минуту где-то инспектор подходит к траку. Твой водитель — не мишень. Это индустриальная рутина, такая же как весовая или погрузка.

Инспектор — не противник. Это сертифицированный офицер CVSA с листом пунктов. Идёт по листу. Нет нарушений — отпускает. Есть нарушения — фиксирует и почти всегда всё равно отпускает. Прямые OOS-случаи — отдельная история, и мы её разберём.

Чистая инспекция работает на тебя. Clean Inspection — это не «ничего не случилось». Это плюс в CSA, минус в BASIC-балах, аргумент при продлении страховки. Правильно подготовленный водитель на проверке **зарабатывает** компании репутацию. Это важно понять сразу.

Страх — это про незнание. Девяносто процентов тревоги уходит, когда ты видишь процедуру по шагам. Прочитаешь главу — увидишь. Я проверял это на десятках новых сейфти.

И последнее. Даже провальная инспекция — это не приговор компании. DataQ, подтверждение исправлений в DMV, Corrective Action Plan — всё это инструменты, которые работают. Глубоко неразрешимых ситуаций в этой теме почти нет.

Выдохнул. Идём.

12.1. Зачем FMCSA вообще всё это нужно

У FMCSA не так много способов увидеть, что реально творится в парке. Офис можно причисать за неделю. А вот **Roadside Inspection** — это момент истины: трак на дороге, водитель с документами, ELD с логом за неделю. Здесь не спрячешься.

Каждая инспекция падает в **SMS (Safety Measurement System)** и двигает стрелку по семи BASIC-категориям (подробно — Глава 3). Переводя на человеческий:

- **Clean Inspection** — баллы вниз, компания выглядит лучше.
- **Инспекция с нарушениями** — баллы вверх. Часть нарушений (OOS, серьёзный HOS, отсутствие CDL) бьёт особенно жёстко.

CSA-балл — это не абстракция. Он напрямую цепляет три вещи:

1. **Страховку.** Страховые смотрят CSA перед продлением. Плохие баллы = плюс пара тысяч к премии.
2. **Брокеров.** Половина нормальных брокеров тебя не возьмёт при красных BASIC.
3. **Внимание FMCSA.** Чем хуже картина, тем быстрее к тебе придут с Compliance Review в офис.

Один инспекшн висит в CSA **24 месяца**. То есть то, что сегодня вылезло из-за неисправного стоп-сигнала, аукается два года.

Где ловят

- **Weight stations** — главная точка. Водитель обязан заезжать во все открытые по маршруту, если PrePass или закон штата не освобождают.
- **Прямо на трассе** — патрульный может остановить за ПДД или просто рандомно.
- **На парковке truckstop** — инспектор подходит к стоящему траку, это его право.
- **В порту, у склада, у границы штата** — реже, но бывает.

Вывод один: **готовность 24/7**. Не бывает «сегодня я не ждал инспекции». Документы в папке, CDL в кармане, логбук не врёт — это базовое состояние, а не «особый режим».

International Roadcheck Week

Раз в год, обычно в середине **мая**, CVSA запускает **International Roadcheck** — три дня массовых Level I по всей Северной Америке. Каждый год выбирают фокус: тормоза, шины, HOS, крепление груза.

Что делаешь ты:

- За 2–3 недели до Roadcheck — сплошной прогон документов по парку.
 - Механикам задача: шины, тормоза, все огни.
 - Водителям сообщение: «Проверок будет больше. Не прячемся, едем. Clean Inspection в эту неделю стоит особенно дорого для CSA».
-

12.2. Шесть шагов полной инспекции

Инспектор не импровизирует. Он идёт по шагам. На разных Level часть шагов пропускается, но логика всегда одна.

Шаг 1. Документы водителя

Первый запрос:

- **CDL** — действующий, правильный класс, нужные эндорсменты (H, N, T и т.д.).
- **Medical Card (DOT Medical Certificate)** — действующая, выданная сертифицированным examiner.

Шаг 2. Документы компании

- **MC Certificate (Operating Authority)** — копия в кабине.
- **IFTA License** — активный, наклейки на обеих сторонах трака.
- **Insurance Certificate** — действующий.
- **UCR** — оплачен в текущем году.

Шаг 3. Документы на юниты

- **Truck Registration (Cab Card)** — действующая.
- **Annual DOT Inspection** — не старше 12 месяцев, наклейка на двери плюс бумажная копия.
- **Trailer Registration** — действующая.
- **Trailer Annual Inspection** — то же.

Шаг 4. Груз

- **Bill of Lading** на текущий груз.
- Если пустой — BOL последнего.
- Инспектор **имеет право заглянуть в кабину**, чтобы убедиться, что там нет запрещённого.
- Алкоголь в кабине на on-duty — запрещён. «Это подарок брата» не работает.

Шаг 5. Hours of Service

Инспектор запрашивает лог за **8 дней** (7 предыдущих + текущий). Смотрит:

- 11-часовой лимит вождения.
- 14-часовое on-duty окно.
- 30-минутный break.
- 10 часов off-duty перед сменой.
- Корректность работы ELD.

NOS — это зона, где сыпятся даже старики. Детали — Глава 7.

Шаг 6. Техника (только Level I, II, V, VI)

Теперь инспектор лезет на трак и под него:

- Шины: давление, протектор, целостность.
- Тормоза: колодки, утечки.
- Огни: фары, габариты, поворотники, стопы.
- Рулевое, подвеска, рессоры.
- Крепление груза.
- Ремень безопасности.
- Выхлоп.
- Огнетушитель, аптечка, треугольники, аварийные выходы.

Финал: Inspection Report

После проверки водитель получает **Inspection Report**. Этот документ уходит в базу FMCSA (штат обязан загрузить данные в течение ~21 дня), а в CSA-баллах инспекция отражается при следующем ежемесячном обновлении SMS. Задача водителя: не потерять, не выкинуть, сфотографировать, отправить сейфти.

Пусто в секции violations — **Clean Inspection**. Есть нарушения — они идут списком с кодами FMCSR. Часть может быть помечена **OOS** — в этом случае трак или водитель стоят до устранения.

12.3. Восемь уровней инспекций

CVSA делит проверки на восемь уровней. В рабочей практике ты постоянно сталкиваешься с Level I, II, III, иногда IV и V. Остальные — редкие.

● Level I — North American Standard Inspection

Самый полный вариант. **45–60 минут**. Всё, что было в шести шагах выше. Инспектор лезет под трак, проверяет тормоза, подвеску, рулевое целиком.

Именно к этому уровню надо быть готовым по-настоящему. Clean Inspection на Level I — самый ценный результат для CSA.

● Level II — Walk-Around

То же Level I, **без залезания под машину**. Смотрят то, что видно с земли. Около **30 минут**. Документы, HOS и внешка — по полной.

● Level III — Driver-Only

Только водитель и его бумаги. Техника не трогается. Около **15 минут**.

Проверяют: - CDL, Medical Card. - MC, IFTA, Insurance. - HOS за 8 дней. - Ремень. - Состояние водителя (алкоголь, наркотики). - BOL.

Самая частая инспекция на весовых.

● Level IV — Special

Точечная проверка одного конкретного пункта. FMCSA видит тренд (серия отказов по определённой модели или узлу) — запускают целевые Level IV. Видишь редко.

● Level V — Vehicle-Only

Полная техника, **без водителя**. Обычно на терминале или в офисе во время Compliance Review. До **30 минут**. Всё то же, что в Level I по железу.

● Level VI — Enhanced для радиоактивных грузов

Расширенный Level I для перевозок радиоактивных материалов: permit, маркировка, документы. Наклейка CVSA клеится **только на одну поездку**. Около 60 минут. Если у тебя не хазмат — не увидишь никогда.

● Level VII — Jurisdictional

Специальные проверки, назначаемые штатом или провинцией. Школьные автобусы, внутриштатные перевозки, бесплатные шатлы отелей. Могут проводить не только DOT-инспекторы, но и подрядчики штата.

● Level VIII — Electronic

Удалённая инспекция без остановки. Телематика передаёт GPS, статус водителя, CDL, Medical Card, duty status, USDOT, регистрацию, UCR, OOS-приказы. Уровень экзотический, большинство сейфти за карьеру его не видят.

Частота по уровням

Уровень	Частота	Где
Level I	★★★★★	Весовые, Roadcheck
Level II	★★★★★	Весовые
Level III	★★★★★	Весовые — чемпион по частоте
Level IV	★★★	Целевые акции
Level V	★★	Терминалы, офис
Level VI	★	Радиоактивный хазмат
Level VII	★	Школьные автобусы, спецоперации
Level VIII	~0	Редкость

12.4. Поведение водителя на инспекции

Научить водителя вести себя правильно — это буквально деньги компании. Не метафора. Баллы CSA = страховая премия. Поведение на обочине двигает баллы.

Десять правил для водителя

1. **Остановиться там, где показал инспектор.** Не искать «удобнее». Сразу.
2. **Заглушить мотор** (если инспектор не попросил иначе), опустить окно.
3. **Руки на руль.** Тон ровный. Никаких шуток.
4. **Поздороваться.** «Good morning, officer» — хватит.
5. **Делать то, что просит инспектор, в том порядке, в котором он просит.** Не навязывать свой.
6. **Документы доставать без паники.** У каждой бумаги должно быть место — папка, бардачок, планшет. Никакой рытни по всей кабине.
7. **Не отвечать на незаданные вопросы.** Коротко, по существу, правду.
8. **Не знаешь — звони.** «Let me call my safety manager» — нормальная взрослая фраза.
9. **Не спорить.** Даже если уверен, что инспектор ошибся. Это не место для дискуссии. Оспаривание — моя работа через DataQ (Глава 14), а не работа водителя на обочине.
0. **Забрать Inspection Report.** Без него не уезжать. Сфотографировать сразу и отправить сейфти.

Что водитель НЕ делает

- Не выходит из кабины без разрешения.
 - Не предлагает инспектору кофе, сигарету, воду. Двойное толкование никому не нужно.
 - Не снимает инспектора на видео. В ряде штатов это законно, но отношения портит сразу.
 - **Не врёт.** Ложь в HOS = OOS + Misrepresenting records. Это одно из самых тяжёлых нарушений в CSA. Не стоит ни одного разговора.
-

12.5. Работа сейфти — до, во время, после

Трек А — Владелец с 1–3 траками

Ты сам себе и водитель, и сейфти. Вся подготовка = твоя собственная безопасность на дороге.

Каждый день до инспекции: - Папка в кабине: MC, IFTA, Insurance, Registration, Annual Inspection — всё актуальное. - CDL и Medical Card не просрочены. - Pre-trip и DVIR выполнены и подписаны. - HOS чистый за последние 8 дней.

Во время: работаешь по чеклисту водителя выше. Не споришь.

После: - Сохраняешь Inspection Report. - Нет нарушений — в Unit File, и дальше. - Есть нарушения — исправляешь и отправляешь письменное подтверждение в **Commercial Division of DMV** того штата, где была инспекция. Срок — обычно **15 дней**. - Оцениваешь, есть ли смысл подавать DataQ (Глава 14).

Трек Б — Наёмный сейфти

У тебя парк. Твоя задача — сделать так, чтобы результат инспекции не зависел от того, какой водитель в неё попал. Это система, а не удача.

До инспекции — систематическая работа:

1. **Обучение при найме.** Первый день — инструктаж по поведению на DOT-инспекции. Подпись на политике.
2. **Ежемесячный прогон документов в кабинах.** MC, IFTA, Insurance, Registration, Annual Inspection. Истекающие — меняешь заранее, не в последний день.
3. **Трекинг CDL и Medical Card.** Напоминания за 60 и 30 дней до истечения.

4. **HOS в реальном времени.** ELD-платформа должна показывать нарушения **до** того, как водитель въедет на весовую. Не после.
5. **Annual Inspections парка** — в графике, без пропусков.
6. **Работа с механиками** — тормоза, шины, огни.

Во время инспекции: - На телефоне. Водитель может позвонить — уточнить документ, попросить переслать свежий Insurance Certificate (бывает, что у инспектора в базе старый). - Не лезешь к инспектору напрямую, пока он сам не попросит связь с компанией.

После инспекции:

1. Получаешь Inspection Report (фото + оригинал почтой).
2. Кладёшь в **Driver File и Unit File**.
3. Если нарушения есть:
 - Разбиваешь по типам (HOS / vehicle / driver).
 - Назначаешь ответственного за исправление.
 - Проверяешь OOS-статус. Если OOS — трак/водитель стоит до устранения.
 - Отправляешь **письменное подтверждение исправления** в DMV штата инспекции. Без этого нарушение висит в CSA как открытое.
4. Смотришь, есть ли почва для DataQ. Ошибка в коде, VIN, ELD-данных — повод подавать.
5. Хранишь Inspection Report **минимум 12 месяцев** с даты инспекции — требование §396.9(d)(3). На практике держи дольше: нарушения живут в CSA 24 месяца, для DataQ и страховой отчёт нужен под рукой.
6. Если после инспекции BASIC резко просел — запускаешь **Corrective Action Plan** (Глава 17).

Где ломаются сейфти после инспекции

- **✗** Не отправили подтверждение в DMV → нарушение висит открытым.
- **✗** Потеряли Inspection Report → нечего подшить, нечего оспаривать.
- **✗** Не подали DataQ на очевидную ошибку → два года с испорченным CSA.
- **✗** Не рассказали остальным водителям о типовой ошибке → она повторяется.

Я видел все четыре. Первая — самая частая.

12.6. Когда инспектор приходит в офис

Это другая история. Два разных события, не путай их.

New Entrant Safety Audit

Из **Главы 1**: первые **18 месяцев** после получения Authority компания в статусе **New Entrant**. FMCSA обязана провести Safety Audit и решить, давать ли постоянную Operating Authority.

Что смотрят:

- **Company File** — MC, UCR, MCS-150, IFTA, Insurance.
- **Driver Qualification Files** (Глава 5) — CDL, MVR, PSP, Medical Card, Drug Test, подписи политик.
- **Drug & Alcohol Program** (Глава 9) — Policy, подписи, тесты, Clearinghouse.
- **HOS** — ELD и логи за 6 месяцев.
- **Vehicle Maintenance** — Annual Inspections, ремонты, DVIR.
- **Accident Register** — ДТП за период.

Формат — либо **on-site** (приедут), либо **off-site** (пришлешь документы).

Compliance Review (CR)

Глубокая проверка. Назначается, если:

- BASIC-балы выше пороговых.
- Произошло ДТП с летальным исходом.
- Жалоба (от водителя, сотрудника, клиента).
- Плохо пройденный Safety Audit.

CR — только **on-site**. Инспектор садится у тебя в офисе и часами копается в файлах.

На выходе — **Safety Rating**: - **Satisfactory** — порядок. - **Conditional** — есть серьёзное, надо править. - **Unsatisfactory** — Authority может быть отозвана.

План подготовки к on-site

Если звонок уже прозвучал.

Тебе сказали: «Через 2 недели придет инспектор на Safety Audit». Первая реакция — паника. Нормально. Удерживай её пять минут, потом работай.

У тебя 14 дней. Это много. Достаточно, чтобы привести в порядок всё, что реально можно привести.

***День 1.** - Выпиши список файлов, которые будут смотреть (см. выше). - По каждому поставь отметку: «в порядке» / «надо доделать».*

***Дни 2–7.** - Закрываешь пустоты в DQ Files (Глава 5). - Проверяешь подписи на политиках — реальные, не «потом подпишет». -*

Актуализируешь Drug & Alcohol records и Clearinghouse queries. - Прогоняешь ELD за 6 месяцев. Нарушения выписываешь, по каждому готовишь объяснение. - Убеждаешься, что Annual Inspections и ремонты задокументированы.

Дни 8–12. - Делаешь **Mock Audit** — сам по чеклисту FMCSA или с внешним экспертом (у нас это \$399). - Закрываешь то, что всплыло.

День 13. - Готовишь рабочее место для инспектора: стол, принтер рядом, тихое место. - Распределяешь, кто в команде отвечает на какие вопросы.

День 14. - Встречаешь вежливо, проводишь в подготовленное место. - Отвечаешь честно и коротко. - Не прячешь проблемы. Опытный инспектор видит попытку скрыть с порога. - Не знаешь — «Let me check and get back to you». Никаких импровизаций.

Что должно быть готово

- ☐ MCS-150 — актуальный.
- ☐ UCR — оплачен за текущий год.
- ☐ Insurance — действующая.
- ☐ MC Certificate — копия.
- ☐ IFTA License + квартальные отчёты за год.
- ☐ Driver Files — полный пакет по каждому водителю.
- ☐ Drug & Alcohol Policy + подписанные acknowledgements.
- ☐ Drug & Alcohol тесты (pre-employment, random, post-accident).
- ☐ Clearinghouse queries — annual и pre-employment.
- ☐ ELD логи за 6 месяцев + HOS-отчёты.
- ☐ Annual DOT Inspections по каждому юниту.
- ☐ Maintenance records + DVIRs.
- ☐ Accident Register за 12 месяцев.
- ☐ Roadside Inspection reports за 12 месяцев + подтверждения исправлений.

12.7. Три сценария, которые повторяются из года в год

Чистый сценарий

Парк 6 траков, сейфти работает три года, система настроена: документы свежие, ELD с жёсткими алертами, DQ Files без дыр.

Во время Roadcheck один из водителей заезжает на весовую, получает Level I. Инспектор проверяет по полной. Clean. Компания получает плюс по трём BASIC сразу.

За год у того же водителя ещё три чистые инспекции. SMS по Driver Fitness идёт к нулю. Страховая при продлении даёт скидку.

Мораль не в везении. Мораль в системе.

● Типичный сценарий

Парк 4 трака, новый сейфти. Водитель попадает на Level III в Пенсильвании.

- CDL — ок.
- Medical Card — истекла 3 дня назад.
- ELD — 2 нарушения 11-часового лимита за 8 дней.
- Ремень — пристёгнут.

Нарушения: expired medical + HOS violations. Medical тянет **OOS** — водитель стоит. Сейфти в пожарном режиме договаривается о медкомиссии в ближайшей клинике, через 4 часа водитель снова едет. Нарушения идут в CSA.

Сейфти отправляет подтверждение в DMV, подаёт DataQ на одно из HOS-нарушений (техническая ошибка ELD, есть лог). Через месяц одно нарушение снято, одно осталось.

Урок простой: не отследил дату Medical Card — компания получила OOS, потеряла 4 часа и получила плюс в CSA на два года. Один тикет в календаре за 30 дней до истечения снял бы всю эту историю.

● Провальный сценарий

Парк 2 трака, владелец сам себе сейфти. New Entrant, 14-й месяц. Приходит вызов на on-site Safety Audit.

Что находят:

- DQ Files — нет MVR и PSP на обоих водителях. ❌
- Drug & Alcohol Policy — без подписей. ❌
- Pre-employment Drug Test — сделан, но копий результатов нет. ❌
- Annual Inspections — есть, но записи о ремонтах в течение года отсутствуют. ❌
- ELD логи — есть, HOS в норме. ✔️

Результат: **Conditional Safety Rating**. 60 дней на Corrective Action Plan. Владелец разгребает файлы, но страховая уже подняла премию на несколько тысяч в год, два брокера разорвали контракты.

Я видел этот сценарий много раз. Общая черта у всех — попытка сэкономить на внешнем сейфти на старте. Полтора-две сотни в месяц против пяти-десяти тысяч убытков в квартал после Conditional. Арифметика читается.

★ Главное из главы 12

1. Около **3,5 млн инспекций в год** по Северной Америке — это рутина, не исключение.
 2. **Clean Inspection** улучшает CSA. Инспекция — инструмент, а не приговор.
 3. Восемь уровней. В реальности живёшь с **Level I, II, III**. Level I — полный, с лезанием под трак. Level III — только водитель.
 4. Шесть шагов полной инспекции: документы водителя → документы компании → документы юнитов → груз → HOS → техника.
 5. Водитель: спокойствие, чеклист из 10 пунктов, никаких споров, Inspection Report забрать.
 6. Сейфти: система до, телефон во время, исправления + подтверждение в DMV + хранение **минимум 12 месяцев** (на практике дольше) после. При ошибке инспектора — DataQ.
 7. **New Entrant Safety Audit** — в первые 18 месяцев. **Compliance Review** — при плохих CSA или жалобах. Выход — Safety Rating.
 8. **Mock Audit** за 2 недели до on-site — лучшая подготовка, которая существует.
-

✅ Я справился с главой 12, если...

- ☐ Называю 8 уровней DOT-инспекций и объясняю разницу между Level I, II, III.
 - ☐ Знаю 6 шагов полной инспекции и документы на каждом.
 - ☐ Понимаю, что такое **Clean Inspection** и зачем она мне.
 - ☐ Знаю 10 правил поведения водителя на инспекции.
 - ☐ Различаю **New Entrant Safety Audit** и **Compliance Review**.
 - ☐ Знаю срок хранения Inspection Reports — **минимум 12 месяцев** по §396.9 (на практике дольше).
 - ☐ Знаю, что подтверждение исправления идёт в **DMV штата инспекции**.
 - ☐ Слово «инспекция» больше не включает красный свет в голове.
-

💰 Проверь себя до того, как проверят тебя.

Самая дорогая схема в Safety — это когда ты узнаёшь о своих проблемах в тот же момент, что и инспектор. Стоимость такого знакомства — Conditional Rating, \$7–15K к страховой премии, потерянные брокеры.

Mock DOT Audit — это имитация реального аудита руками внешнего сейфти-эксперта. Приходим, смотрим файлы так, как их будет смотреть FMCSA, выдаём отчёт с дырами и 30–60 дней на закрытие **до** прихода настоящего инспектора.

- **Mock DOT Audit разово** — **\$399**. Отчёт + план исправлений + контрольная проверка через 30 дней.
- **Safety Compliance ПРЕМИУМ** — **\$499/мес**. Включает Mock DOT Audit **2 раза в год**, ежедневный CSA-мониторинг, ведение DQ и Drug & Alcohol, подготовку к любому типу инспекции, защиту через DataQ.

\$399 окупаются в первый же день, когда реальный аудит уходит с Satisfactory.

☎ **(315) 871-0833** · WhatsApp +1 **(929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Офисы: New York · New Jersey · Florida.

Глава 13. Violations & Tickets — нарушения и штрафы

Эта глава — про деньги. Про те деньги, которые утекают из компании, пока сейфти не знает, как работать с тикетами и violations. Хороший сейфти в этой теме окупает свою зарплату одним кварталом — за счёт того, что вовремя оспорил, вовремя оплатил, вовремя нашёл адвоката. Плохой сейфти — наоборот, тут компанию и теряет. Поэтому читаем внимательно.

13.1. Что прилетает водителю после инспекции

После **Roadside Inspection** или остановки обычным полицейским водитель получает одно из трёх:

1. **Warning.** Инспектор отпустил. Денег не платим. В CSA запись может попасть, но с нулевыми или минимальными баллами.
2. **Violation.** Зафиксировано в DOT-инспекции. Денег водителю на месте не платит. Но компания платит баллами в BASIC-категории CSA.
3. **Ticket (citation).** Денежный штраф. Выписывает либо полицейский, либо DOT-инспектор. Это и деньги, и запись в MVR водителя, и удар по рейтингу компании.

Пауза.

Новичок видит слово «ticket на \$850» и внутри холодеет. Останови эту реакцию.

Тикет — это часто *лучше*, чем чистый violation. Потому что тикет можно оспорить в суде, переквалифицировать, снять совсем. А violation из DOT-инспекции можно атаковать только через DataQ (это глава 14), и там шансы — как повезёт.

Так что когда водитель звонит в панике — не паникуй вместе с ним. Сейчас разложим по шагам.

13.2. OOS vs non-OOS — главный водораздел

Все нарушения делятся на две группы. И между ними — пропасть.

Non-OOS (обычное нарушение)

Инспектор записал проблему, дал баллы в рейтинг, но водитель **едет дальше**.
Типичные кейсы: новый Medical Card уже выдан, но в траке лежит старая версия; не пристёгнут нижний ремень; мелочь по логбуку.

OOS (Out-of-Service)

Инспектор **запретил двигаться** до устранения. Либо водитель меняется, либо трак стоит, либо едет эвакуатор.

OOS по водителю: - Нарушение HOS (переработал часы). - Просроченный или отсутствующий CDL. - Просроченный Medical Card (именно просроченный, а не забытый дома). - Алкоголь или наркотики. - Фальсификация логбука (\$395.8E).

OOS по траку: - Тормоза out of adjustment — самая частая и самая дорогая история. - Шины с износом ниже нормы. - Проблемы со светом и аварийкой. - Перегруз по осям на scales.

Почему OOS — это больно

Четыре причины, по убыванию очевидности:

1. Рейс встал. Груз не доехал. Брокер зол. Деньги ушли мимо.
2. В CSA severity умножается — к базе прибавляется +2. Это много.
3. Запись висит 24 месяца. Ни суд, ни DataQ её не снимают, если нарушение объективное.
4. **OOS rate** — отдельный публичный показатель компании. Брокеры смотрят его первым делом, раньше чем на сам рейтинг.

📌 Одна OOS — это минимум полтысячи потерянной выручки за рейс плюс долгий шлейф в рейтинге. **Предотвращение OOS всегда дешевле, чем работа с её последствиями.** Запомни это как мантру.

13.3. Severity Weights — как считаются баллы

Теперь к арифметике. Каждое нарушение имеет **Severity Weight** — число от 1 до 10. Чем больше, тем жёстче бьёт по рейтингу.

Формула

$\text{Points} = \text{Severity Weight} \times \text{Time Weight} \times (\text{OOS multiplier, если применимо})$

Time Weight — насколько свежее нарушение:

- 0–6 месяцев → × 3

- 6–12 месяцев → × 2
- 12–24 месяца → × 1
- После 24 месяцев → выпадает из рейтинга.

OOS multiplier — если нарушение привело к OOS, к severity прибавляем +2.

Как это работает на реальных кодах

Фальсификация логбука (§395.8E). Базовый severity 7. Свежий, OOS → severity становится 9. Умножаем: $9 \times 3 = 27$ **баллов** в HOS Compliance. Это попадание крупным калибром.

Speeding 6–10 mph over. Severity 4, свежий: $4 \times 3 = 12$ **баллов** в Unsafe Driving.

Brakes out of adjustment (OOS). Severity 4 + OOS 2 = 6. Свежий: $6 \times 3 = 18$ **баллов** в Vehicle Maintenance.

Водитель не пристёгнут. Severity 7 (да, за ремень дают семёрку — это не «мелкое нарушение» как многие думают) $\times 3 = 21$ **балл** в Unsafe Driving.

 **Как узнать severity для конкретного кода.**

Берёшь код из инспекции, например 392.2SLLSWZ (speeding в work zone). Идёшь на FMCSA Safety Measurement System или гуглишь <код> CSA severity weight. Смотришь число.

Через полгода работы ты топ-20 кодов будешь помнить наизусть. Это нормально.

13.4. Семь BASIC — куда именно падают баллы

Напомню из главы 3. У CSA семь корзин, и каждое нарушение летит в свою:

BASIC	Что сюда	Секции FMCSR
Unsafe Driving	Speeding, ремень, lane change, красный, reckless	§392
HOS Compliance	Логбук, часы, фальсификация	§395
Driver Fitness	CDL, Medical, эндорсменты	§391
Controlled Substances/Alcohol	Наркотики, алкоголь	§382
Vehicle Maintenance	Тормоза, шины, свет, DVIR	§393, §396
Hazmat Compliance	Опасные грузы	§397
Crash Indicator	ДТП (не violation)	—

Как этим пользоваться в ежедневной работе:

- Провалился **Unsafe Driving** — ищи тех, кого ловят на speeding и ремне. Персональный разговор, не общая рассылка.
- Провалился **HOS** — либо фальсифицируют, либо не соблюдают 11/14/70. Разбор ELD по каждому, кто нашумел.
- Провалился **Vehicle Maintenance** — проблема в pre-trip/post-trip и в механике. Annual Inspections, DVIR — всё туда.

Ты не чинишь всю компанию сразу. Ты смотришь, какая BASIC краснеет первой, и бьёшь точно.

13.5. Статистика по штатам — думай как инспектор

ai.fmcsa.dot.gov (Analysis & Information). Это бесплатный инструмент, которым 80% сейфти не пользуются. Ты — будешь.

Что там есть

- Roadside Inspection Summary по штатам.
- Driver Violations by State — топ нарушений водителей.
- Vehicle Violations by State — топ технических.
- Разбивка по месяцам.

Зачем это тебе

Инспектор не выдумывает из головы, что искать. У него есть свои приоритеты — часто это то, что в его штате чаще всего ловят. Если в Огайо топ нарушений — фальсификация логбука, значит инспектор Огайо полезет в ELD твоего водителя дольше обычного. Если в Калифорнии топ — CDL violations, значит там будут копать в документы.

Ты смотришь статистику по штатам, где **твои** водители ездят, и готовишь их к тому, что будут искать именно в этих штатах.

Что делать

Маршрут компании, например, CA–IL–OH. Твои действия:

1. Открываешь статистику по трём штатам.
2. Выписываешь топ-10 driver violations и топ-10 vehicle violations для каждого.
3. Отдельный инструктаж водителям по этим темам.
4. Перед **International Roadcheck** (та самая «DOT Week», обычно середина мая, три дня; в 2026 году 12-14 мая) проходишь по документам и технике именно по этому списку.

Про DOT Week — развенчаем миф.

*Ходит байка, что в самую неделю проверок их больше. На практике часто наоборот — в самую неделю многие компании ездят тихо и осторожно, все подготовлены. А пик инспекций приходится на **1–2 недели до и сразу после**.*

Отпуск в это время брать не надо. Как раз здесь сейфти нужен на связи максимально.

13.6. Driver vs Vehicle violations — где реально можно бороться

Это важный практический момент, его редко объясняют прямо.

Driver violations — борьба возможна и часто выигрывается. Красный свет, speeding, lane change, lane restriction, ремень — всё это в той или иной степени субъективно. Инспектор видел — инспектор зафиксировал, но «как именно видел» — это спорно. Суд может переqualифицировать или снять. Адвокат обычно окупается.

Vehicle violations — бороться почти невозможно. Лысые шины — фото есть, замер есть. Тормоза out of adjustment — замер есть. Перегруз — весы показали. Ни суд, ни DataQ тут не помогут, потому что нечем бить. **Единственная рабочая стратегия — не допустить.** Нормальный DVIR, нормальная механика, Annual Inspection вовремя (глава 6).

Отдельный нюанс — документы на трак (просроченный Annual DOT Inspection, например). Это vehicle violation, но 100% контролируется сейфти-менеджером. Проспал срок — сам виноват. Календарь, напоминания, автоматизация — что угодно, только не полагайся на память.

13.7. Тикет пришёл — что делать, по шагам

  **Раздел одинаково обязателен и для владельца, и для наёмного сейфти.**

Шаг 1. Получить копию

Водитель фотографирует тикет с **обеих сторон** и шлёт на safety-email или в рабочий чат. Бумажный — скан в PDF. Цифровой (photo-enforcement) — скачиваешь с портала штата по citation number.

Шаг 2. Прочитать внимательно

В любом тикете смотри:

- **Citation number / Reference number** — уникальный идентификатор.
- Штат и юрисдикция.
- Код нарушения и его описание.
- Сумма штрафа (если не видна — найдёшь на сайте штата по citation number).
- Due date — крайний срок оплаты.
- Payment options.
- Court date — если дело идёт в суд.

Шаг 3. Решить — платить или оспаривать

Три вопроса, в таком порядке:

1. **Нарушение объективное или субъективное?** Красный свет с камерой — объективный, спорить бесполезно. Speeding «на глаз» или lane change — субъективный, шанс есть.
2. **Сколько денег?** \$51 — просто платим, адвокат дороже. \$1,000+ — адвокат почти всегда окупается.
3. **Сколько стоит в CSA?** Даже дешёвый тикет за ремень (\$139) стоит оспорить, потому что это 21 балл в Unsafe Driving. Арифметика тут не про штраф, а про рейтинг.

Шаг 4–5. Платим или нанимаем адвоката

Оба пути — ниже в 13.8 и 13.9.

Шаг 6. Сохранить всё

Папка: **Tickets** / <номер трака> / <дата>. Туда:

- Скан тикета.
- Скриншот или фото с камеры фиксации (если есть).
- Confirmation of payment.
- Court decision.
- Вся переписка с водителем и адвокатом.

Шаг 7. Внести в реестр

Excel или CRM — не важно. Важно чтобы было: дата, водитель, трак, штат, код, сумма, статус, исход. Это твой рабочий инструмент плюс материал для отчёта руководству. И материал для собственного анализа — где у тебя в компании слабое место.

13.8. Как правильно платить тикет

Три способа. По удобству:

Онлайн-портал штата

Самый чистый вариант.

Алгоритм на примере Florida Highway Patrol:

1. В тикете есть ссылка, или гуглишь: <State> Highway Patrol pay citation online.
2. Находишь Payment of Citations → Online Payment Center.
3. Вбиваешь Citation Number + USDOT компании.
4. Проверяешь — тот ли это тикет (совпадает дата, штат, сумма).
5. Выбираешь способ оплаты.
6. Реквизиты — **компании-перевозчика**, не личные.
7. Email — **всегда safety-email компании**. Confirmation должен прийти тебе, не в личку водителю.
8. Телефон — твой, на случай если будут звонить.
9. Submit.
10. Confirmation появится на экране → **Ctrl+P** → **сохранить PDF**.
11. Проверяешь safety-email — там второй confirmation придёт в течение 2–5 минут.

Два подтверждения — и то, и другое в папку. Государственные порталы иногда глючат. Через месяц может прилететь письмо «вы не заплатили» — и ты в ту же минуту закроешь вопрос двумя скриншотами.

По телефону

Некоторые штаты всё ещё в прошлом веке. Georgia, например (Department of Public Safety) — нормального онлайн-портала нет, платишь звонком.

Что готовь:

- Citation number.
- USDOT + MC.
- Имя и адрес компании.
- Карта.
- Email для подтверждения.

Что ожидать:

- Дозвониться сразу — редкость. Обычно 3–5 попыток в разные дни.
- На удержании можешь висеть долго. Включай громкую связь.

- После оплаты **не вешай трубку**, пока не получил email-confirmation. И попроси оператора продиктовать confirmation number голосом — запиши вручную. Это твоя страховка, если email потом не дойдёт.

Чеком по почте

Медленный, но надёжный. Адрес указан в тикете (обычно Department of Public Safety штата). Чек от компании, в мемо — citation number. Отправляешь **Certified Mail with Return Receipt**. Копию чека и receipt — в папку.

Правило, которое сэкономит тебе карьеру

 **Не плати ничего, если сумма больше \$300 или severity в CSA выше 4 — пока не поговорил с водителем и владельцем.**

Потому что оплата = признание вины. После неё суд не откроется. Ты можешь сжечь возможность оспорить сильное нарушение просто потому, что решил «закрыть побыстрее». Не делай так.

13.9. Когда нужен адвокат и как с ним работать

Когда адвокат окупается

Три критерия. Если совпадают хотя бы два — подключаем адвоката:

1. Штраф $\geq$ \$400.
2. CSA $\geq$ 10 баллов.
3. Нарушение **субъективное** (есть что оспаривать).

Где адвокат реально помогает:

- Speeding на серьёзную сумму.
- Lane restriction, improper lane change.
- Failure to obey traffic control device — если нет видео.
- Некоторые log violations (можно переквалифицировать).
- Ремень (дешёвый штраф, но 21 балл — оспорить стоит).

Где адвокат бесполезен:

- Photo-enforcement (камера на красный свет, speed camera) — видео убивает всё.
- Overweight on axle — веса объективны.
- OOS за техническое состояние трака.

Как устроена работа через агентство

На рынке США есть агентства-посредники. Ты отдаёшь им скан тикета, они подбирают локального адвоката в нужном штате и ведут дело через свой портал. Часто сразу говорят честно: «80% chance to dismiss», «50/50», «не лезьте, проиграете».

Примерная экономика:

- Агентство: **\$250–350**.
- Адвокат: **\$300–500** (часто уже в пакете агентства).
- Итого: **\$500–800** вместо \$1,000 штрафа и 20 баллов CSA.

Три возможных исхода в суде

1. **Dismissed**. Нарушение снято полностью. Идеальный исход.
2. **Reduced / Reclassified**. Переквалифицировали в более мягкое (speeding 15+ over → speeding 1–5 over). Severity в CSA падает резко.
3. **Guilty as charged**. Проиграли. Платишь штраф и гонорар адвоката сверху. Бывает.

Нет гарантий. Когда ты платишь \$500 адвокату вместо \$180 штрафа, ты не покупаешь результат — ты покупаешь **шанс** убрать запись с рейтинга и с MVR. Иногда этот шанс стоит больше, чем сам штраф.

Три типовых сценария

Сценарий идеальный. Иван-водитель получил в Пенсильвании тикет \$182 за failure to obey control device. Сейфти за сутки передал тикет в агентство, агентство оценило шансы в 70%, наняли адвоката. Через полтора месяца суд переквалифицировал в minor equipment violation. CSA — 0 баллов. Штраф — \$60. Итог: сохранённые 15 баллов плюс чистый MVR.

Сценарий типичный. Пётр-водитель в Флориде получил \$1,096 за overweight on axle. Сейфти обратился к адвокату. Адвокат прямо сказал: «Весы — это весы. Оспаривать нечего, проиграете и ещё заплатите за суд». Оплатили. Водителю — отдельный разговор про распределение груза на трейлере.

Сценарий провальный. Сейфти получил тикет \$850, положил в папку «разберусь в понедельник». В понедельник забыл. Через 30 дней — late fee \$300. Плюс в некоторых штатах срабатывает administrative hold на CDL. В итоге \$1,150 и ещё разблокировка прав. Потеряли деньги, потеряли водителя из рейса, получили разговор с владельцем. Не будь этим сейфти. Календарь. Напоминания. Система.

13.10. Если нарушение несправедливо — мостик к DataQ

Иногда инспектор просто ошибается. Пишет «logbook violation», а ELD у водителя работает и всё чисто. Ставит «tire tread below 2/32» — а водитель тут же фотографирует протектор на 5/32.

Два пути:

1. **Есть ticket (денежный штраф)** → суд через адвоката.
2. **Есть violation без ticket** → **DataQ**, специальная процедура FMCSA, где ты с доказательствами требуешь убрать запись из рейтинга.

DataQ — отдельный инструмент, отдельная глава (следующая — 14). Там разберём, как подавать challenge, какие доказательства нужны, сколько идёт рассмотрение, какие шансы.

Короткий тизер: DataQ — это 50/50, сильно зависит от качества доказательств, конкретного штата и типа нарушения. Driver violations через DataQ снимаются чаще, vehicle — почти никогда.

📌 Главный вывод на мостике между главами: **ticket** → суд, **violation** → **DataQ**. Два разных процесса, оба надо уметь.

13.11. Кто платит за тикет — политика и правила

Денежно-политический вопрос, который рано или поздно всплывёт. Готовься заранее.

Модель 1. Платит водитель

Стандартная модель. Если нарушение по вине водителя (speeding, красный, ремень, перегруз по его недосмотру) — платит водитель. И штраф, и адвоката, если нанимает.

Это должно быть **прописано в Driver's Agreement** при найме (глава 5). Без подписанного договора ты не можешь удержать из зарплаты — получишь трудовой иск.

Модель 2. Платит компания

Если нарушение структурное — истёк Annual Inspection (вина сейфти или владельца), отправили в рейс с неисправными тормозами — платит компания. Водитель тут не при чём.

Модель 3. Компания платит, с водителя удерживает

Компания закрывает сразу, чтобы не уйти в просрочку, потом удерживает из settlement. Удобно, но **только с письменным согласием водителя**. Всегда письменно.

Что делает сейфти в любой модели

Кто бы ни платил деньгами — контроль всё равно на тебе:

- Проверить, что тикет оплачен в срок.
- Сохранить confirmation.
- Внести в реестр.
- Продавить найм адвоката, если CSA-баллы опасные.

Типовая ситуация: водитель упирается, не хочет платить \$500 адвокату за тикет на \$180. А нарушение — 21 балл в Unsafe Driving. Ты идёшь не к водителю, а к **owner**: «Если не оспариваем, рейтинг сползает в красное, через два квартала брокеры начнут сливаться. Предлагаю: компания платит адвоката, потом удерживаем 50% с водителя». Это разговор про деньги компании, а не про моральные обязательства — такой разговор выигрывает.

13.12. Car hauler — отдельная боль

Если компания возит автомобили, у неё будут три специфических нарушения, которые ни у кого больше не встречаются в таком объёме:

1. **Vehicle length violation.** Превышена общая длина автовоза (тягач + трейлер + выступающий груз). Лимит в каждом штате свой.
2. **Overhang.** Свес машины за пределы трейлера. Типовые лимиты — 3 фута спереди, 4 фута сзади.
3. **Overweight by axle.** Машины на трейлере размещены криво, вес распределён неправильно — перегруз на оси тягача.

Эти нарушения:

- Дорогие — \$500 до \$3,000.
- Весят в CSA 5–8 баллов.
- Переоспорить почти невозможно — всё объективно замерено.
- Требуют адвоката, который понимает именно car hauling и именно тот штат.

Обычный «street ticket» адвокат с этим не работает. Нужна специализация.

Найти и держать под рукой таких адвокатов — задача сейфти. Не владельца, не диспетчера — твоя.

★ Главное за главу 13

1. Три возможных итога инспекции: **warning, violation, ticket**. Ticket — это деньги плюс запись.
 2. **OOS** — это когда рейс останавливают. В CSA добавляет +2 к severity. Предотвратить всегда дешевле, чем лечить.
 3. Формула баллов: **Points = Severity × Time Weight × OOS multiplier**.
Time weight: ×3 для свежих, ×2 для 6–12 мес, ×1 для 12–24 мес.
 4. **Driver violations** оспариваются в суде. **Vehicle violations** — почти никогда.
 5. Статистика по штатам — на **ai.fmcsa.dot.gov**. Пользуйся, чтобы готовить водителей именно к тому, что ищут в их штатах.
 6. **DOT Week (International Roadcheck, обычно середина мая)** — пик инспекций ДО и ПОСЛЕ, а не в саму неделю. Отпуск в это время не берём.
 7. Оплата тикета — онлайн-портал (лучший способ), телефон (Georgia и др.), чек Certified Mail. **Всегда два подтверждения в папку.**
 8. Адвокат имеет смысл: штраф $\geq \$400$ и CSA ≥ 10 и субъективное нарушение.
 9. Три исхода суда: **dismissed, reduced, guilty**. Гарантй нет — покупаешь шанс.
 10. **Ticket → суд. Violation без ticket → DataQ (глава 14).**
-

✓ Я справился с главой 13, если...

- ▢ Могу объяснить разницу между warning, violation и ticket.
 - ▢ Понимаю, что такое OOS и почему он бьёт жёстче обычного violation.
 - ▢ Могу на примере посчитать CSA-баллы за нарушение ($\text{severity} \times \text{time} \times \text{OOS}$).
 - ▢ Знаю семь BASIC и куда летит нарушение из §395, §392, §393.
 - ▢ Помню алгоритм из 7 шагов: получить → прочитать → оценить → оплатить или оспорить → сохранить → внести в реестр.
 - ▢ Могу оплатить тикет через онлайн-портал штата и сохранить **два** подтверждения.
 - ▢ Знаю критерии «нужен адвокат»: $\geq \$400 + \geq 10$ баллов + субъективное.
 - ▢ Различаю: ticket → суд, violation → DataQ.
 - ▢ Знаю, что для car hauler нужны адвокаты со специализацией, и умею их искать.
-

💰 **Защита от штрафов — от \$150 за кейс с TruckerNavi**

Сейфти один. А тикеты летят из 30 штатов параллельно. Где брать адвоката в Флориде? В Джорджии? Кто разбирается в overweight на car hauler'ах в Техасе? В Пенсильвании?

Это именно то, что **TruckerNavi** закрывает. У нас сеть локальных адвокатов по всем штатам. Мы знаем специфику car hauler violations. Мы следим за court date, грузим документы, доводим дело до решения.

Что входит в \$150:

- Экспертиза тикета и оценка шансов.
- Поиск адвоката в нужном штате.
- Ведение кейса до court date.
- Отчёт о результате и обновление папки.

Для car hauler — отдельные пакеты с профильными адвокатами по length / overhang / axle weight.

☎ **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Глава 14. DataQ — как отбивать нарушения обратно

В этой главе — как забрать у FMCSA баллы, которые списали несправедливо. Что такое DataQ, что реально отбивается, что не отбивается, как написать запрос так, чтобы инспектор штата встал на твою сторону. После этой главы ты перестанешь проглатывать каждое нарушение молча. Будешь отбивать то, что отбивается — а это больше, чем кажется.

14.1. Откуда взялся DataQ и зачем он тебе

В Главе 11 разобрали, как инспекторы выписывают нарушения. В Главе 13 — тикеты и варнинги. Остаётся вопрос, ради которого эта глава и пишется: **что делать, когда нарушение несправедливое.**

Вариантов ошибки много. Офицер перепутал DOT-номер. Записал HOS-нарушение, не разобравшись что это был глюк ELD. Присвоил аварию тебе, потому что у соседней компании DOT отличается на одну цифру. Ты узнаёшь об этом через две-три недели, когда нарушение уже висит на SMS и съедает баллы.

Раньше, чтобы это оспорить, нужно было найти нужный офис в нужном штате, найти конкретного человека, подать запрос по внутренней процедуре штата и ждать — без гарантии, что FMCSA вообще узнает о твоих попытках. Большинство перевозчиков плюнули и терпели. Нарушения копились, рейтинг падал, страховка росла.

FMCSA навела порядок и сделала единую онлайн-систему — **DataQ (Data Quality System)**. Формально запрос внутри неё называется **RDR (Request for Data Review)** — запрос на пересмотр данных.

Что DataQ умеет оспаривать

Четыре типа записей в базе FMCSA:

- **Roadside Inspections** — протоколы придорожных инспекций и нарушения в них.
- **Crash Reports** — отчёты о ДТП от полиции штата.
- **Investigations** — результаты расследований FMCSA.
- **Crash Preventability Determinations** — статус аварии «non-preventable» в рамках отдельной программы.

Что DataQ НЕ умеет

Пауза.

Это место путает каждого второго новичка. Останови здесь внимание.

DataQ не отменяет тикеты и штрафы. Совсем. Суд по тикету — другая вселенная: другое заседание, другой юрист, другой процесс.

DataQ работает только с **записями в базе FMCSA** — с тем, что влияет на твой CSA-рейтинг.

Пример. Водителя остановили за превышение. Ему дали citation (штраф) и записали violation в отчёт инспекции. — **Citation** → только суд штата. — **Violation в inspection report** → DataQ, но **после** того как суд вынес решение в пользу водителя. Без судебного решения DataQ даже читать твой запрос не станет.

Запомни эту последовательность — сначала суд, потом DataQ. Она спасает компании от серьёзных ударов по CSA каждый месяц.

14.2. Как система работает внутри

Понимая механику, ты не будешь нервничать, когда ответ не приходит три месяца.

1. Ты подаёшь запрос через портал DataQ.
2. FMCSA пересылает его в офис безопасности **того штата**, где была инспекция или авария.
3. Инспектор штата поднимает оригинальные документы, созванивается с офицером, который оформлял протокол, разбирает твои аргументы.
4. Инспектор штата выносит решение.
5. FMCSA обновляет базу в соответствии с этим решением.

 **Главное:** FMCSA ничего не меняет сама. Решает **штат**. Скажет штат «нет» — FMCSA через голову не прыгнет.

Поэтому твой запрос пишется не для FMCSA. Он пишется для конкретного человека — инспектора штата, который откроет его в понедельник утром с чашкой кофе.

Сроки

Официальные сроки после реформы DataQs (апрель 2026): первичное рассмотрение до **21 дня**, Reconsideration ещё до 21 дня, финальный пересмотр до 45 дней. По жизни:

- Простые случаи с ясными доказательствами — 2–5 дней.

- Средние — 2–4 недели.
- Аварии и переквалификация на non-preventable — от месяца до полугода.
- Спорные, с перепиской — до года.

Я видел кейсы, где положительный ответ приходил на четвёртый месяц. Терпение и регулярные напоминания. Про напоминания ниже.

Повторная подача

Можно. После реформы апреля 2026 отказ не финал даже без новых доказательств: запрашивай **Reconsideration**, его проводят независимые эксперты, не участвовавшие в первом решении, дальше есть Final Review. Подать RDR можно в течение 3 лет после инспекции и 5 лет после аварии. Новые доказательства по-прежнему резко повышают шансы.

14.3. Что реально отбивается

Первый вопрос новичка: «Если подам — мне уберут?» Ответ зависит от категории.

Категория 1. Нарушение вообще не твоё

Офицер перепутал DOT. Или авария досталась тебе из-за компании с похожим номером. Шанс высокий — если у тебя есть доказательства, где реально был твой трак в этот момент: ELD, BOL, GPS-трек, фото.

Категория 2. Офицер ошибся в квалификации

Типичный сценарий. Иван получает **395.26(b)** — «ELD data recorded incorrectly». Сейфти берёт у провайдера ELD официальный **Malfunction Letter** с датой сбоя, прикладывает его плюс сам логбук. Нарушение чаще всего снимают.

Другой сценарий. Водителю пишут **392.2** — «нарушение законов штата» — из-за того что **обычные водительские права** (не CDL) просрочены. Но 392.2 — это про коммерческое вождение, а CDL и медкарта у водителя валидны. Прикладываешь копии действующих CDL и медкарты, объясняешь, что регулярный DL к коммерческой езде отношения не имеет. Снимают.

Категория 3. Нарушение было, но ты его закрыл

Нарушение по тормозам (**T13CCR** и родственники). Ты сразу загнал трак в шоп, починил, прошёл повторную annual inspection. В DataQ грузишь:

- Оригинальный inspection report.
- Shop invoice с описанием работ.

- Новый annual inspection (чистый).
- Фото после ремонта.

Часто снимают часть нарушений (например, «Air Loss Rate Exceeded»), часть оставляют. Это всё равно победа — меньше баллов.

Категория 4. Судебное решение по тикету

Водитель получил citation за превышение. В суде судья переквалифицировал или снял. Грузишь **court disposition** в DataQ — и violation в inspection report приводят в соответствие с решением суда.

Категория 5. Аварии — переквалификация

Отдельная тема, раздел 14.5.

Категория 6. Глюки ELD

Самое тяжёлое. Инспектор видит «скачок» одометра или engine hours и ставит **false log**. На самом деле это глюк девайса, водитель физически не мог это руками править. Доказывать долго, иногда 3–4 попытки. Прикладываешь:

- Instruction manual ELD (видно, что ручного ввода одометра нет).
- Malfunction letter от провайдера.
- Детальный logbook с origin-кодами (auto/manual).
- GPS-трек, совпадающий с логбуком.

Иногда выигрываешь, иногда нет. Но о том, зачем подавать даже в безнадёжных случаях — раздел 14.8.

Когда НЕ подавай

- Водитель реально нарушил, логбук это подтверждает, доказательств у тебя нет.
- Трак реально был битый, ремонта ты не делал.
- У водителя реально истёк медкарт, и это видно.

Здесь DataQ — пустая трата времени. Направь энергию в тренинг водителя и закрытие дыры (Глава 17).

14.4. Процедура подачи: по шагам

 **Если страшно от интерфейса.**

Интерфейс DataQ — обычная форма с выпадающими списками. Страшно не нажимать кнопки — страшно писать убедительный текст. Текст

разберём ниже по шаблону. Пока просто иди по шагам.

Шаг 1. Регистрация

Два пути:

1. **Через портал FMCSA** (если у тебя уже есть аккаунт компании) — там есть раздел DataQ.
2. **Напрямую через dataqs.fmcsa.dot.gov** — регистрируешься как user.

Нужны **DOT Number + PIN**. Если PIN потерян — запрашиваешь новый через портал FMCSA, придёт почтой на адрес компании за 5–10 дней.

Вся регистрация — минут двадцать.

Шаг 2. Выбираешь тип запроса

Кнопка **Add Request** → система спрашивает, что оспариваешь:

- **Crash Event** — авария.
- **Inspection / Violation (Including Requesting a Copy of Report)** — инспекция или нарушение.
- **Roadside Citation / Warning** — тикет или варнинг.
- **Non-Roadside (USDOT Audit / Investigation)** — аудит или расследование.
- **Registration / Insurance / Household Goods Compliance** — регистрация и страховка.
- **Drug & Alcohol Clearinghouse Petition** — записи в Clearinghouse.
- **I Don't Know** — если ничего не подходит.

Шаг 3. Подкатегория

Внутри каждого типа — свои. Для Crash Event например:

- **Not Mine (Motor Carrier or Driver)** — авария не моя.
- **Crash Cannot Be Prevented** — водитель не мог избежать.
- **Duplicate Crash Record** — дубликат.
- **Crash Report Missing Key Data** — не хватает данных.
- **Crash Report Contains Incorrect Information** — ошибка в отчёте.
- **Post-Crash Inspection ADA/DOT** — вопрос по пост-крэш инспекции.
- **Other** — прочее.

Для Inspection бери **Inspection Report Contains Incorrect Information**. Если оспариваешь — значит информация некорректна. Универсальная категория.

Шаг 4. Идентификатор

Вводишь штат и report number. Система сама подтягивает дату, водителя, трак, список нарушений.

Шаг 5. Narrative

Главное. Отдельный раздел 14.6.

Шаг 6. Supporting documents

Правила простые:

- **Все фото — в один PDF.** Не 50 отдельных файлов.
- **Файлы называй по-человечески.** Не IMG_3847.jpg, а ELD_Malfunction_Letter_Samsara_05_07_2024.pdf.
- **Грузи только то, что работает на твою позицию.** Лишние документы размывают внимание и дают инспектору повод усомниться.

Шаг 7. Submit и follow-up

После отправки кейс получает номер. Следи за статусом и **раз в 7–10 дней пиши короткое сообщение:** «Any updates on this case?»

Почему это важно. В DataQ каждый день падают тысячи кейсов. Твой легко уходит в низ очереди. Каждое сообщение — уведомление инспектору, твой кейс снова наверху. Без follow-up дело может лежать месяцами.

Чек-лист перед Submit:

- ☐ Правильная категория и подкатегория.
- ☐ Корректные report number и штат.
- ☐ Narrative — факты, без эмоций, со ссылкой на CFR.
- ☐ Все supporting documents приложены.
- ☐ Фото в одном PDF, имена файлов осмысленные.
- ☐ Ничего лишнего, что может сбить инспектора.
- ☐ Копия всего, что ушло, сохранена у тебя: Company File / DataQ / [дата]_[номер].

14.5. Аварии: Non-Preventable и Non-Reportable

Самая денежная тема в DataQ. Авария бьёт по CSA сильнее любого другого нарушения. Переквалификация одной аварии в «non-preventable» — это десятки баллов с Crash Indicator.

Программа Crash Preventability Determination

FMCSA запустила программу, которая позволяет перевозчику доказать: авария попадает в один из **21 типа «non-preventable»** (список расширен FMCSA с 1 декабря 2024) — водитель объективно не мог её предотвратить.

Основные группы, упрощённо:

1. Удар в стоящий/легально припаркованный CMV.
2. Удар CMV сзади (rear-end), если CMV не виноват.
3. Удар CMV на встречной полосе — другое ТС выехало на встречу.
4. ДТП с водителем под alcohol/drugs (не твой водитель).
5. ДТП с водителем, ехавшим в обратном направлении (не твой).
6. ДТП с самоубийцей или пешеходом, идущим по шоссе.
7. ДТП с животным на дороге.
8. ДТП от инфраструктуры — упавший с другого ТС груз, разрушенный объект и т.п.
9. Любое ДТП, где видеозапись подтверждает развитие событий.

Полный список из 21 типа: [fmcsa.dot.gov/crash-preventability-determination-program](https://www.fmcsa.dot.gov/crash-preventability-determination-program). Попадает твой случай под один из них — грех не подавать.

Разница: Non-Preventable vs Non-Reportable

Non-Preventable — авария была, но CSA её игнорирует при расчёте Crash Indicator.

Non-Reportable — аварии в системе вообще не должно быть (не соответствует критериям FMCSA: нет жертв, нет травм, требующих немедленного лечения, не было эвакуации). Её убирают полностью.

Оба варианта — выигрыш.

Типовые сценарии

Сценарий А. Потеря контроля в ясную погоду. Водитель идёт по интерстейту, внезапно теряет контроль, трейлер опрокидывается. Погода ясная, дорога сухая, скорость в норме. Police report, фото, отрицательный post-accident drug/alcohol test. Подаёшь с полным пакетом + follow-up каждые 2–3 дня — через 2 недели приходит «Non-Preventable».

Сценарий Б. Удар сбоку при манёвре. Водитель манёвр по правилам, в него въезжает другой. Police report подтверждает, что наш не нарушал. Подача → ~2 недели → Non-Preventable.

Сценарий В. Пустой трейлер, туман, пробка впереди. Холод, низкая видимость, пустой трейлер (без загрузки у него другая инерция). Трафик

встал, водитель тормозит, пустой трейлер заносит, удар. Подал. Через день инспектор просит полный police report (изначально был сокращённый). Догружаешь полный. Потом тишина несколько недель. Пишешь follow-up каждую неделю. Через почти три месяца — Non-Preventable. Долго, но результат того стоит.

Я видел этот паттерн много раз. Сложные аварии отдают на non-preventable не сразу — но отдают, если настаивать корректно.

Обязательный пакет для аварийного запроса

- **Полный Police Accident Report** (не сокращённая версия).
- **Crash / Towing Report** с деталями эвакуации.
- **Post-accident Drug & Alcohol Test** (отрицательный).
- **Фото с места** — в одном PDF.
- **DashCam / видео регистратора**, если есть. Это золото.
- **Заявление водителя** — коротко, по фактам.
- **Показания свидетелей**, если есть.
- **ELD / Logbook на момент ДТП** — показать, что по HOS всё чисто.

Без отрицательного post-accident drug/alcohol теста non-preventable запрос слабый. Это твоё обязательное движение после любой серьёзной аварии — делаешь сразу, не через три дня.

14.6. Narrative, который выигрывает

Это навык, который отличает сейфти от новичка. Плохой narrative = отказ. Хороший = победа.

Структура

1. Приветствие — короткое, вежливое.
2. Номер инспекции / crash и дата.
3. Что произошло — факты, без эмоций.
4. Почему нарушение не обосновано — со ссылкой на CFR.
5. Что приложено.
6. Просьба: «Please review and remove this violation».
7. Контакт для уточнений.

Принципы

- **Факты, не эмоции.** Не «офицер был предвзят», а «на момент инспекции одометр показывал X, в записи стоит Y».

- **Ссылка на закон.** Открой 49 CFR, найди норму. «Per 49 CFR 392.2, every CMV must be operated in accordance with the laws of the jurisdiction...» — в десять раз сильнее, чем «мы считаем, что это несправедливо».
- **Коротко и конкретно.** Одна страница по сути лучше, чем пять страниц литературы.
- **Вежливо.** Инспектор — живой человек. «Please help us resolve this» работает лучше, чем «немедленно удалите».
- **Оставляй дверь открытой.** «Let us know if you need additional information» — сигнал готовности к диалогу.

Шаблон для ELD-нарушения

Hello,

We would like to request a review of inspection #[NUMBER] dated [DATE] for driver [NAME], DOT #[NUMBER].

The inspector cited violation 395.26(b) – "ELD data recorded incorrectly (odometer, engine hours)."

After reviewing the driver's logbook and contacting our ELD provider, we confirmed that the device experienced a documented malfunction on [DATE]. The malfunction affected odometer and engine hour readings automatically, and the driver had no ability to manually override these values.

Please see attached:

1. Official Malfunction Letter from [Provider].
2. Driver's ELD logbook with origin codes (all entries marked "Auto").
3. Trip sheet with accurate locations and mileage.

The violation is not justified because the incorrect data resulted from a device malfunction, not driver negligence or manipulation.

Kindly review and remove this violation from our record.
Let us know if you need additional information.

Thank you,
[Name], Safety Manager

[Company]
[Phone / Email]

Как НЕ надо

«Здравствуйте. Наш водитель не виноват. Инспектор неправ. Уберите нарушение.»

Это гарантированный отказ. Ни фактов, ни норм, ни документов. Инспектору не с чем работать.

14.7. Два трека

 **Владелец.** 1–3 трека, одно нарушение в квартал — разбирайся сам. На качественный запрос уходит 1–3 часа: вникнуть в факты, собрать документы, написать narrative. Если отыгранное нарушение снижает страховку на \$1–5K в год — это выгодная инвестиция времени.

Но когда нарушений становится 2–3 в месяц, или ты не уверен — подходит ли случай под переквалификацию — делегируй. Плохо написанный запрос хуже отсутствия запроса. Инспектор запомнит компанию как «шумную без дела» — и следующие твои запросы будут читать с предубеждением.

 **Наёмный сейфти.** DataQ — одна из зон, где твоя ценность измеряется цифрами. «Я отыграл 5 нарушений за квартал, CSA упал с 67 до 52» — вот конкретный разговор с владельцем.

Веди **реестр DataQ-запросов**. Таблица: дата подачи / номер инспекции или crash / тип нарушения / дата первого ответа / дата финального решения / результат. Это твоя витрина для владельца. И твой личный инструмент — через год ты увидишь паттерны: какие категории штат отдаёт, какие не отдаёт, какие инспекторы работают быстро, какие нет.

14.8. Зачем подавать даже в почти безнадежных случаях

Принцип непривычный, но важный.

Подавай даже когда уверен, что не снимут. Четыре причины.

- 1. Иногда снимают.** Инспекторы — люди, у каждого свой уровень строгости. Я видел: один и тот же тип ELD-нарушения три раза отказывают, на четвёртый — снимают. Попался другой инспектор.
- 2. Страховая это считает.** Renewal. Страховщик смотрит CSA, видит нарушения. Ты показываешь: 20 кейсов в DataQ, 15 — выиграны, 5 —

отказы. Компания работает. Для страховой это прямой сигнал более низкого риска.

3. **Compliance Review.** Когда FMCSA придёт (Глава 17), ты покажешь переписку по каждому спорному нарушению. Сам факт нарушения это не отменит, но покажет управленческую культуру — а это влияет на итог аудита.
4. **Ты учишься.** Каждый запрос делает тебя быстрее: ты лучше формулируешь, точнее находишь CFR, плотнее собираешь доказательства. Через 20 кейсов ты будешь делать за час то, что в начале занимало день.

14.9. Где ломаются чаще всего

1. **Запрос без доказательств.** «Мы считаем, что несправедливо» — автоматический отказ.
2. **Оспаривание тикетов в DataQ.** Ещё раз: штрафы — в суд штата. В DataQ — после суда, с court disposition.
3. **Эмоции в narrative.** «Офицер был груб и предвзят». Даже если это правда — не пиши. Пиши про факты и нормы.
4. **50 отдельных файлов.** Инспектор не будет открывать каждый. Один PDF.
5. **Несколько нарушений в одной инспекции без структуры.** Если оспариваешь 3 нарушения из 4 — структурируй: «Violation 1: ... — reason. Violation 2: ... — reason». Иначе инспектор путается и отказывает по всем.
6. **Отсутствие follow-up.** Подал и забыл на 2 месяца. Кейс лежит внизу очереди. Пиши раз в 7–10 дней.
7. **Malfunction Letter задним числом.** Если ELD глючил — запрашивай письмо у провайдера **в тот же день**. Через месяц логи могут быть уже недоступны, письмо восстановить не получится.
8. **Нет post-accident drug/alcohol теста.** После серьёзной аварии — тест обязателен. Без него non-preventable запрос на воздухе.

★ Главное за главу 14

1. **DataQ** — единая федеральная система FMCSA для оспаривания записей в твоём CSA.
2. Запрос формально называется **RDR (Request for Data Review)**.
3. Решает **штат**, не FMCSA. Пиши для инспектора штата.

4. Отбиваются: ошибки квалификации, чужие нарушения, устранённые технические проблемы, судебные решения по тикетам, аварии на non-preventable/non-reportable.
 5. Тикет DataQ **не отменяет** — это суд штата. После суда запись в inspection report можно скорректировать через DataQ.
 6. Сильный **narrative** = факты + CFR + документы + вежливый тон.
 7. Авария → **Non-Preventable** (CSA игнорирует) или **Non-Reportable** (удаляется).
 8. **Follow-up каждые 7–10 дней** — иначе кейс ляжет на дно очереди.
 9. Подавай даже сомнительные случаи — работает на страховую, на Compliance Review, на тебя.
 10. Веди **реестр DataQ** — управленческая витрина и инструмент обучения.
-

Я справился с главой 14, если...

- ☐ Могу объяснить, что такое DataQ и чем он отличается от суда штата.
 - ☐ Знаю пошаговую процедуру подачи.
 - ☐ Понимаю, что реально оспорить, а что — пустая трата времени.
 - ☐ Знаю разницу между **Non-Preventable** и **Non-Reportable**.
 - ☐ Могу написать структурированный narrative со ссылкой на 49 CFR.
 - ☐ Знаю обязательный пакет документов для inspection и для crash.
 - ☐ Завёл (или готов завести) реестр DataQ-запросов.
 - ☐ Понимаю, зачем подавать даже в неочевидных случаях.
-

DataQ — это прямые деньги.

Каждое снятое нарушение влияет на: - **Страховку** — renewal через 6–12 месяцев может быть на \$3–10K дешевле. - **Брокеров** — многие смотрят CSA до выдачи груза. - **Частоту проверок FMCSA** — красная зона притягивает Compliance Review.

Цена входа — время. Разобраться, написать narrative, собрать документы, вести переписку неделями. У владельца трёх траков редко есть 3 часа на один запрос — и это нормально.

TruckerNavi ведёт **полный цикл DataQ-оспаривания**: от анализа инспекции → подготовки запроса → переписки с инспектором штата → до финального результата. Кейсы по логбукам, техническому состоянию, скорости, переквалификация аварий в Non-Preventable — это наша ежедневная работа.

Услуга входит в пакеты **Safety Compliance СТАРТ** (\$189/мес, до 3 траков) и **РОСТ** (\$349/мес, 4–8 траков). Крупные отдельные кейсы — сложные аварии, Compliance Review с массовым оспариванием — по индивидуальной оценке.

☎ **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Глава 15. Accidents — действия при ДТП

Это глава про звонок, которого ждёт каждый сейфти. Тот самый: «Шеф, я тут въехал». Разберём как не развалиться самому, как удержать водителя, что делать в первый час и в первые сутки, как заполнять Accident Register и когда обязателен пост-тест. К концу главы у тебя в голове будет чёткая последовательность — даже если звонок придёт в 03:47 ночи.

Пауза. Прочти до того, как пойдёшь в процедуры.

Три вещи, которые тебе нужно принять сразу, чтобы дальше читать спокойно.

Первая. Авария случится. Не «может быть», а случится. Если у тебя десять траков на дороге каждый день — это вопрос месяцев, не лет. Статистика по США: около 5000 смертельных ДТП с коммерческими грузовиками в год. Мелких инцидентов — fender bender на парковке, задетое зеркало, царапина об столб — десятки тысяч.

Вторая. Мелкие инциденты — это не катастрофа, это рутина. Серьёзные ДТП — это тоже управляемая ситуация, если у тебя на столе лежит протокол. Сейфти без протокола в такой момент зависает. Сейфти с протоколом знает, куда звонить следующим номером.

Третья. Если авария произошла — это не значит, что ты плохой сейфти. Ты не обязан предотвратить все ДТП в мире, это не входит в твою должностную функцию. Твоя функция — правильно отреагировать на то, что уже случилось.

Теперь по делу.

Если звонок уже идёт, а ты не готов

Вдох на четыре, выдох на шесть. Один раз. Этого хватит, чтобы мозг включился.

Первая фраза в трубку — **«Ты цел? Раненые есть?»** Только это. Не «что случилось», не «кто виноват», не «как ты так». Сначала человек, потом факты.

Если водитель в состоянии говорить — веди по чек-листу (он ниже в главе 15.3). Если нет — коротко: «Звони 911, перезвони мне когда сможешь». Положи трубку. Запиши время звонка. С этой секунды у тебя таймлайн.

15.1. Почему авария — это зона высшего внимания

Три факта, которые ты должен держать в голове, когда работаешь с ДТП.

Факт первый. В смертельных ДТП с участием коммерческих траков около 62% погибших — это водители и пассажиры легковушек. Ещё около 19% — пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты. Водители самих траков — около 17%, меньшинство. Для суда это означает одно: трак всегда «сильная сторона». Присяжные видят большую машину и маленькую. Даже если формально виноват водитель легковушки, иск прилетит в твою компанию.

Факт второй. Crash reports уходят в SMS-систему FMCSA и висят там 24 месяца. Каждое ДТП — минус к твоему Crash Indicator, плюс к риску Conditional рейтинга.

Факт третий. Иски по коммерческим ДТП в США — шести- и семизначные. Один проигранный суд может закрыть малого перевозчика.

Отсюда вывод, который двигает всю эту главу: то, что сделает водитель в первые 30 минут, и то, что сделаешь ты в первые 24 часа, часто определяет исход на годы вперёд. Не на недели — на годы.

15.2. Скрипт для водителя: 7 шагов на месте

Водитель в момент аварии не помнит твоих инструкций с ориентации. Он в шоке, рядом мигающие огни, может быть кровь, может быть крик. Единственное, что у него работает — моторная память и бумажка перед глазами.

Поэтому заламинируй эти 7 шагов крупным шрифтом и положи в каждый трак на одно и то же место — козырёк, перчаточный ящик, куда угодно, но везде одинаково. Дальше — прогон наизусть на ориентации.

Шаг 1. Молчать о вине

В США фраза «sorry» на месте ДТП — это не вежливость, это *admission of guilt*. Суд её так и прочтёт.

Водитель на месте — представитель компании. Каждое его слово может лечь в протокол и всплыть через год в иске.

Правила для водителя: - Не извиняться. - Не обсуждать причину с другим участником. - Не говорить свидетелям «я не заметил», «я задумался», «я торопился». - С полицией — только факты: кто, что, когда. Не «почему» и не «кто виноват».

Шаг 2. Остановиться и не двигать трак

Остановиться — это закон, не опция.

Но **не перемещать** трак, если только этого не требует полицейский или знак. Классическая ошибка: водитель видит чужое ДТП впереди, перегораживает полосу «чтобы никто не врезался в пострадавших», и следующая машина въезжает уже в его трак. Дальше — виноват он. Помочь хочешь — съезжай на обочину, заглушись за пределами проезжей части.

Шаг 3. Выставить треугольники

Если остановка длится больше 10 минут — треугольники обязательны.

Важное уточнение: **10 минут — это не льготный срок**, это порог, после которого отсутствие треугольников становится нарушением. Ставить нужно сразу, как только понятно, что стоишь надолго.

Стандарт расстановки: - **10 футов** позади трака — первый. - **100 футов** позади (примерно 33 шага) — второй. - **100 футов** перед траком — третий, если дорога двусторонняя.

Шаг 4. Вызвать помощь

911 — первым номером после треугольников.

Нет сигнала, нужно кого-то послать за помощью — **отправляй двоих в разные стороны**. Один заблудится, передумает или решит, что это не его дело.

Про первую помощь — отдельно. В США есть Good Samaritan Laws, которые защищают тех, кто помогает раненому добросовестно. Но если водитель не обучен CPR — пусть лучше не лезет. Накрыть одеялом от шока, не перемещать пострадавшего (если нет риска пожара), ждать скорую.

Если ты хочешь, чтобы водители реально оказывали первую помощь — отправь их на официальный курс CPR и bloodborne pathogens, выдай нормальную аптечку. Без обучения — не трогать. Необученная помощь может сделать хуже и тебе, и раненому.

Шаг 5. Собрать свидетелей

Свидетели решают исход дела. Их показания могут спасти компанию или закопать.

С каждого свидетеля водитель берёт: - Имя. - Адрес. - Телефон. - Номерной знак машины.

Не даёт персональные данные — **хотя бы сфотографировать номер машины**. Потом через страховую или адвоката этого человека можно найти.

Шаг 6. Звонить тебе — отойдя от свидетелей

Водитель звонит в компанию только после того, как отошёл от места на расстояние, где его не слышат участники и свидетели.

Причина простая: если в панике водитель говорит тебе «я ехал как ошпаренный, я не посмотрел» — и это слышит свидетель чужой стороны, ты получил готовое признание в суд. За такие записи адвокаты истца дают премии.

Твоя задача на твоём конце — быть готовым принять звонок и вести его по чек-листу из 15.3.

Шаг 7. Фотографировать всё

Современный телефон делает работу, которую раньше делал следователь. У водителя должна быть въевшаяся привычка:

- Все углы трака и трейлера — общий план и крупно по повреждениям.
- Все углы второй машины.
- Место ДТП целиком — дорога, разметка, светофоры, знаки, общая обстановка.
- Номерные знаки всех участников.
- Driver license и insurance card другого водителя.
- Короткое видео — просто пройти с камерой по кругу.
- Timestamp в настройках камеры — включить заранее.

Фото делаются **даже если инцидент выглядит пустяковым** и другая сторона согласилась разъехаться без полиции. Через два месяца «пустяк» превращается в demand letter на \$25,000, и единственное, что у тебя есть против него — твои фотографии с места.

Ламинированная карточка в кабине.

7 шагов на одной странице, крупно, в прозрачной плёнке, на козырёк. В момент шока человек не вспоминает — он читает. Это твоя реальная страховка от цены его молчания в полиции.

15.3. Действия сейфти в первый час

Трубка. Водитель: «У меня тут авария». Дальше — строго по порядку.

Минуты 0–5. Человеческий контакт

1. «**Ты цел? Раненые есть?**» — первая и единственная фраза.
2. Если жив, разговаривает — сбавь ему пульс двумя-тремя фразами:

- «Главное, ты жив. Остальное решается».
- «Сейчас пройдем по пунктам, я рядом».
- «Говори спокойно, я записываю».

Ранен, говорит с трудом — «Звони 911, перезвони когда сможешь». Не надо собирать показания у полумёртвого.

Минуты 5–20. Базовая информация

Нужен **Accident Intake Form** — твой внутренний бланк первичного приёма. Нет бланка — лист бумаги и ручка. Вопросы по порядку:

1. Точное время аварии.
2. Точный адрес, мильный маркер, шоссе, направление.
3. Пострадавшие — сколько, кого увезла скорая.
4. Буксировалась ли хотя бы одна машина.
5. Вызвали ли полицию, приехал ли офицер.
6. **Police Report Number** — если уже есть, записать.
7. Есть ли DOT-инспектор на месте (редко, но бывает).
8. Какие машины участвуют — сколько, марки.
9. Имя, адрес, телефон другого водителя.
0. Его страховая и номер полиса.
11. Свидетели — собраны ли контакты.
2. Делает ли водитель фото.

Записывай в режиме реального времени. «Потом вспомню» — не работает, к вечеру половины деталей в голове уже не будет.

Минуты 20–45. Решение по пост-тесту

Это главное решение первого часа. Подробно разбираю в 15.5, здесь — принцип.

По 49 CFR 382.303 **Post-Accident Drug & Alcohol Test** обязателен при одном из условий:

- Кто-то **погиб** → тестируем всегда, вина значения не имеет.
- Есть **травмы с медпомощью вне места ДТП** → тестируем, если водителю выписали ticket.
- Хотя бы одна машина **отбуксирована** → тестируем, если выписан ticket.

Тайминги: - **Алкоголь — 8 часов**. Лучше 2. - **Наркотики — 32 часа**.

Подпадаешь под критерий — звони в клинику прямо из этой минуты. Не «через час», не «после работы». Сейчас.

Минуты 45–60. Страховая

Звонок брокеру или напрямую страховой — **First Notice of Loss**.

Что им нужно: - Номер полиса. - Время и место. - Короткое описание. - Пострадавшие — есть или нет. - Police Report Number, если уже есть. - Другая сторона — имя, телефон, страховая.

Они назначают **аджастера** — человека, который поведёт дело. Запиши его имя и прямой номер. Это теперь твой главный контакт по этому кейсу.



Если звонок пришёл ночью

Коммерческий транспорт едет круглосуточно, ночной звонок — часть должности. Два правила.

Первое: с полусна не пытайся решить всё сразу. Сделай минуты 0–5 (убедись, что человек жив) и минуты 5–20 (запиши базу). Остальное — утром.

*Второе: **единственная вещь, которая не ждёт до утра, — пост-тест**. Если критерии подпадают, ищи ночную DOT collection site прямо сейчас. Страховая подождёт до 9 утра, police report подождёт неделю — пост-тест не ждёт.*

15.4. Первые 24 часа

Ночь прошла. Водитель жив, трак либо едет, либо стоит. Что дальше.

Чек-лист на 24 часа

#	Действие	Когда
1	Забрать у водителя полный комплект фото и видео	Сразу после звонка
2	Заполнить Accident Intake Form	В первый час
3	Принять решение по пост-тесту и отправить	До 8 часов (алкоголь)
4	Открыть First Notice of Loss	До 24 часов
5	Записать Police Report Number	Как появится
6	Занести в Accident Register	До 24 часов
7	Создать папку дела (Drive / софт)	В первый день
8	Уведомить владельца (если ты наёмный)	Сразу после звонка
9	Решить с траком — ремонт, замена, tow	24–48 часов
10	Начать лог коммуникаций — кто сказал что	С первого дня

Трак после ДТП

Не едет — эвакуатор. Едет с повреждениями — **DVIR обновляется**, и продолжать рейс водитель не имеет права, если повреждение влияет на безопасность.

После серьёзного ДТП DOT-инспектор может потребовать post-accident inspection. **Не мой трак** до приезда страхового оценщика. Грязь, следы шин, сколы краски — это доказательства. Смысл — доказательств нет.

Водитель после ДТП

После серьёзной аварии человек часто не может работать — шок, адреналиновый отходняк, мелкие травмы, о которых он в моменте не сказал. Не грузи его в рейс в тот же день.

- 24–48 часов отдыха.
- Жалуется на самочувствие — к врачу, даже если «да нормально, просто спина тянет». Скрытые травмы вылезают через сутки-двое.
- Через 24 часа сядь с ним на 20 минут: что помнит, как видит причину. Запиши. Через неделю эти воспоминания будут уже пересказом.

Пауза — про водителя

Если у водителя это первая серьёзная авария, особенно с пострадавшими — он может несколько дней не спать, не есть, крутить в голове одно и то же, бояться сесть в кабину. Это не слабость. Это нормальная реакция нормального человека на то, что он чуть не убил кого-то или чуть не погиб сам.

Есть медстраховка с EAP (Employee Assistance Program) — воспользуйся. Нет — дай неделю отдыха и поговори по-человечески. Водитель, которого ты загнал в рейс через два дня после ДТП с трупам, — это заявка на следующее ДТП. Не экономь здесь.

15.5. Post-Accident Drug & Alcohol Test

Этот тест после серьёзной аварии становится федеральной обязанностью. И именно его чаще всего забывают или делают криво — за что штраф и CSA-удар.

Когда тест обязателен

По 49 CFR 382.303:

Ситуация	Тест?
Кто-то погиб	Да, всегда. Вина не важна
Травма с медпомощью вне места ДТП + водителю выписали ticket	Да
Буксировка хотя бы одной машины + водителю выписали ticket	Да
Мелкий инцидент: без травм, без буксировки, без ticket	Нет (но читай дальше)

Ключ во 2-м и 3-м случае — **ticket**. Нет ticket — нет обязанности. Есть ticket — есть.

Жёсткие тайминги

- **Алкоголь — 8 часов.** Не успел — должен задокументировать почему, в специальной форме.
- **Наркотики — 32 часа.** Не успел — то же самое.

После 32 часов тест юридической силы уже не имеет. Это не «ну ладно, хоть что-то». Это просто не считается.

Механика

1. Найди ближайшую **DOT Collection Site** — обычно это Concentra, Quest Diagnostics, LabCorp. В крупных городах есть mobile collection с выездом.
2. Отправь водителя с бланком **Federal Drug & Alcohol Testing Custody and Control Form (CCF)**.
3. Клиника берёт образец, лаборатория возвращает результат через 1–3 дня.
4. **Negative** — подшил в Driver Qualification File, живём дальше.
5. **Non-negative / positive** — начинается отдельный тяжёлый процесс (см. ниже).

Если тест положительный

Хуже не бывает. Шаги:

1. Водитель **немедленно** отстраняется от safety-sensitive duties.
2. Запись в **Drug & Alcohol Clearinghouse** — в течение 3 рабочих дней (см. Главу 9).
3. Водитель идёт к **SAP (Substance Abuse Professional)**.
4. Return-to-Duty Process — от месяца до полугода, с последующим follow-up testing минимум на 12 месяцев.
5. Компания сообщает своему Random Drug & Alcohol Consortium.

Для компании это удар по **Controlled Substances BASIC** в CSA и потенциально — **отказ страховой в покрытии** по основанию gross negligence. Если водитель был под веществом при серьёзной аварии и это подтверждено тестом, коммерческая страховая может развернуть иск обратно в компанию.

Серая зона: пограничные случаи

Парковка, задел припаркованную машину, никто не пострадал, не буксировали, ticket нет. По закону — тест не обязателен.

Я делаю так: если есть сомнение — тестирую. Сбор стоит \$40–80. Штраф за пропущенный обязательный тест — обычно от нескольких сотен до нескольких тысяч долларов (потолок по Appendix B к Part 386 превышает \$15,000) плюс CSA. Математика очевидная.

Решил не тестировать — **задокументируй решение**. Коротко, в дело: «Пост-тест не проводился: нет смертей, нет травм с медпомощью, нет буксировки, ticket водителю не выписан. Дата. Подпись». Эта бумажка стоит 30 секунд и закрывает вопрос инспектору.

15.6. Accident Report и Accident Register

Бумажная часть. Та, которую откроет инспектор на Safety Audit или Compliance Review.

Что это

Accident Register — журнал всех reportable crashes за последние **365 дней**, хранится **3 года**. Обязательное требование FMCSA, предоставляется по первому запросу.

Reportable Crash — авария, подпадающая под хотя бы один из критериев:

1. Хотя бы одна машина **отбуксирована**.
2. **Травма** у участника с медпомощью вне места ДТП.
3. **Смерть** участника.

Не подпадает под эти критерии — в федеральный реестр можно не вносить. Но во внутренний лог — вноси всё подряд, включая мелочь. Картина целиком тебе нужнее, чем FMCSA.

Что записывается по каждому reportable crash

По 49 CFR 390.15:

- Дата аварии.

- Город или ближайший населённый пункт.
- Штат.
- Имя водителя.
- Количество травм.
- Количество смертей.
- Утечка опасных материалов (кроме топлива из бака).
- VIN трака.
- Копия официального state report или insurance report — по запросу.

 Форма Accident Register — официальная FMCSA, печатается и заполняется от руки. Доступна на сайте FMCSA; образец в пакете материалов к книге (truckernavi.com/kniga).

Как вести на практике

Два рабочих варианта.

Excel. Для компаний с одним-двумя траками и одним сейфти. Колонки: Date | Driver | Truck VIN | Location | Police Case # | Injuries | Deaths | Claim # | Other Party | Adjuster | Estimate \$. Отдельный лист на каждый год, ссылка на папку с документами по делу.

Сейфти-софт. Для компаний с реальным парком и более чем одним человеком в compliance. В разделе Accident: новый кейс → компания → водитель → трак → дата/время/место → статус claim → участники → вложения (фото, driver license другой стороны, police report, medical bills) → зона комментариев.

Для Safety Audit — распечатай из своей системы в формате официальной формы FMCSA. Для внутренней работы — любой удобный формат.

Зачем вести комментарии в деле

Кейс может жить от месяца до нескольких лет. Ни один человек не удержит в голове все разговоры с аджастером, адвокатом, свидетелями за полтора года.

Уволился сейфти, ушёл в отпуск, или рядом появился второй — любой должен **за 10 минут чтения** понять, где кейс сейчас. Это возможно только если вы пишете комментарии с датой, именем и сутью.

Пример того, как выглядит хорошая запись:

15.03.2024 — разговор с Michael (adjuster, Progressive). Признали ответственность, запросили допфото повреждений. Отправил в 14:30.

22.03.2024 — demand letter от Smith & Partners на \$35,000. Приложены medical bills \$18,000. Столкновение на парковке, повреждения на фото минимальные — сумма завышена.

05.04.2024 — наш адвокат (John Parker): *medical bills* не привязаны к ДТП. Отправил контрпредложение.

Новый человек открывает дело и через 30 секунд знает, что происходит. Это и есть зрелый compliance.

15.7. Три сценария

● Как должно быть

Парк — 15 траков. Водитель попадает в ДТП на I-80, его задел при перестроении.

На месте: остановился на обочине, выставил треугольники (10 / 100 / 100), вызвал 911. Полиция через 12 минут оформила, ticket выписан другой стороне.

Фото — все ракурсы, номера, DL и insurance card чужого водителя, контакты двух свидетелей.

Звонок сейфти — отойдя от места. Сейфти за час открыл First Notice of Loss, внёс в Accident Register. Пост-тест по критериям не обязателен (нет травм, нет буксировки, ticket не на нашего) — задокументировано письменно.

Итог: другая страховая закрывает ущерб за 3 недели. Crash Indicator слегка дрогнул, через 24 месяца вернётся в исходное.

● Как обычно бывает

Парк — 8 траков. Водитель задел припаркованную машину на узкой улице в Бруклине.

На месте: занервничал, извинился перед владельцем (ошибка один), согласился «разойтись без полиции» (ошибка два), не сделал ни одного фото (ошибка три). Взял телефон владельца на клочке бумаги.

Через три недели — demand letter на \$8,000. Владелец заявил, что повреждения серьёзные, подал через свою страховую.

Сейфти начинает расследование задним числом. Свидетелей нет. Фото места нет. Есть слово против слова.

Итог: страховая платит \$5,000 после торга. Дело закрыто, но без фото было невозможно отделить повреждения от этого инцидента от предыдущих царапин на чужой машине.

● Как не надо

Парк — 3 трака, владелец сам себе сейфти. Водитель попал в ДТП на I-95 с лёгкой травмой у пассажира другой машины.

На месте всё ровно: полиция, фото, контакты.

Но владелец загружен — забыл отправить водителя на пост-тест. Вспомнил через 10 дней. 32 часа давно прошли.

Через 4 месяца — иск на \$75,000 от пострадавшего. Страховая начинает выплаты, запрашивает полный пакет документов. **Отсутствие пост-теста** страховая интерпретирует как потенциальное нарушение federal regulations и отказывает в полном покрытии.

Параллельно FMCSA выходит на рандомную проверку. Видит в деле отсутствие записи о пост-тесте. Штраф \$1,100.

Итог: компания доплачивает \$30,000 из своего кармана, получает CSA-удар и штраф. Владелец перестаёт играть в сейфти и нанимает внешнего.

Это ровно тот момент, где люди звонят нам. TruckerNavi: +1 (315) 871-0833, WhatsApp +1 (929) 347-4410. Защита от штрафов — \$150.

★ Главное за главу 15

1. **Авария будет.** Готовь протокол заранее. В моменте импровизация не работает.
2. **7 шагов водителя наизусть:** молчать о вине → остановка → треугольники → 911 → свидетели → звонок сейфти → фото.
3. **Никогда не «sorry»** на месте. Одно слово — потенциально десятки тысяч в суде.
4. **Первый час сейфти:** человеческий контакт → сбор базы → решение по пост-тесту → First Notice of Loss.
5. **Post-Accident Test:** смерть — всегда; травма с медпомощью + ticket — да; буксировка + ticket — да. **Алкоголь 8 часов, наркотики 32.**
6. **Accident Register:** 365 дней активного, 3 года хранения. Police Report или insurance report — приложить.
7. **Комментарии в деле** — твой инструмент преемственности. Без них дело через год — это чёрная коробка.

📅 Чек-лист «Первые 24 часа после ДТП»

- ☐ Спросил «Ты цел? Раненые есть?» первой фразой.
- ☐ Напомнил водителю не признавать вину.
- ☐ Записал точное время, место, Police Report Number.
- ☐ Получил данные другой стороны — DL, insurance, телефон.

- ▢ Собрал контакты свидетелей (или номерные знаки).
- ▢ Получил все фото и видео с места.
- ▢ Принял и задокументировал решение по пост-тесту.
- ▢ Если нужен — направил водителя в клинику в пределах 8 часов.
- ▢ Открыл First Notice of Loss со страховой.
- ▢ Записал имя и прямой телефон аджастера.
- ▢ Уведомил владельца (если работаю наёмным сейфти).
- ▢ Занёс инцидент в Accident Register.
- ▢ Создал папку дела — фото, документы, лог разговоров.
- ▢ Дал водителю 24–48 часов восстановления.

✓ Я справился с главой 15, если...

- ▢ Могу назвать водителю 7 шагов на месте без подсказки.
- ▢ Объясняю, почему «sogту» — запрещённое слово.
- ▢ Помню три критерия обязательного Post-Accident Test.
- ▢ Помню тайминги: **алкоголь 8, наркотики 32**.
- ▢ Знаю, что такое Reportable Crash и что идёт в Accident Register.
- ▢ Положил ламинированную карточку со скриптом в каждый трак.
- ▢ Сделал свой Accident Intake Form.
- ▢ Знаю ближайшую **DOT Collection Site** в своём районе — адрес, часы, ночные смены.

Образцы документов

- Accident Register — официальная форма FMCSA ([fmcsa.dot.gov](https://www.fmcsa.dot.gov); образец в пакете материалов к книге, truckernavi.com/kniga).

Где мы здесь

Authority Bundle (\$499) — регистрация с нуля с готовыми политиками по accident response. Safety Compliance (\$189 / \$349 / \$499/мес) — ведём Accident Register, отрабатываем пост-тесты, закрываем First Notice of Loss за тебя. Drug & Alcohol Program (\$150) — подключение к консорциуму, собственно без которого пост-тест не оформить. Mock Audit (\$399) — прогоним твой Accident Register до прихода инспектора, укажем где дыра. Защита от штрафов (\$150) — если уже прилетело за пропущенный тест или кривой report.

Контакты: +1 (315) 871-0833, WhatsApp +1 (929) 347-4410, truckernavi.com, data@truckernavi.com. Офисы — NY, NJ, FL.

💡 *Сделай одну вещь сегодня. Распечатай чек-лист «Первые 24 часа» и положи в ящик стола. В день, когда ты услышишь «шеф, у меня авария», этот лист сэкономит тебе час паники и, возможно, десятки тысяч компании.*

Авария — это не конец карьеры сейфти. Это проверка протокола. С протоколом ты проходишь её пошагово и с документами на руках. Теперь протокол у тебя есть.

Глава 16. Claims — как вести страховые претензии и не терять на них деньги

Claims — это самая денежная и самая нервная часть работы сейфти. Один инцидент — десятки тысяч долларов на кону, переписка на месяцы, три страховых параллельно. В этой главе ты поймёшь, как устроен процесс изнутри, как собирать досье, как разговаривать с adjuster, и как закрывать дело так, чтобы компания вышла с минимумом потерь. Разбираем на трёх типовых кейсах: перевёрнутый трак с грузом напитков (~\$100 000), испорченный гипсокартон под снегом, и «задетая ступенька» на парковке за \$10 000.

16.1. Что такое claim и откуда он берётся

Claim (страховая претензия) — это когда кто-то приходит с документом и говорит: «Был убыток. Его должна закрыть твоя компания». Всё. Без красивых оборотов — это требование денег.

В транспорте убытки есть всегда. Что-то бьётся, что-то переворачивается, что-то промокает, что-то не доезжает. Индустрия это знает — для этого и существует страховка. Но страховка не работает сама. Между аварией и деньгами стоит процесс: документы, переписка, доказательства, сроки. И главный человек в этом процессе — ты.

Три типа claims, с которыми ты реально столкнёшься

1. **Cargo Claim** — по грузу. Груз повреждён, испорчен, пропал. Платит **Cargo Insurance**.
2. **Liability Claim** (General / Auto) — по ущербу третьим лицам. Водитель задел чужую машину, чужое имущество, чужого человека. Платит **Liability Insurance**.
3. **Physical Damage Claim** — по твоему траку или трейлеру. Твой актив — твоя страховая. Платит **Physical Damage Insurance**.

Один инцидент обычно порождает не один claim, а несколько. Трак перевернулся с грузом — открываешь три дела: Cargo, Physical по траку, Physical по трейлеру. И часто это три РАЗНЫХ страховых компании, потому что владельцы парков специально разносят риски по разным полисам — так выходит дешевле.

Пауза.

Сейчас мысль: «компания потеряет 100 тысяч долларов, и это из-за меня». Останови её. Я знаю эту мысль, она у каждого сейфти на первом крупном кейсе.

Claim — это не твой убыток. Компания платит страховые премии каждый месяц именно для того, чтобы в такие моменты удар принимала страховая, а не бюджет фирмы. Твоя работа — не «спасти деньги из воздуха», а провести процесс правильно: собрать документы, передать adjuster, ответить на запросы, сохранить переписку. Сделаешь чисто — страховая заплатит.

Откажет — тоже не трагедия. Это предсказуемый результат, и чаще всего видно заранее на какой почве он вырастет. Идём дальше.

Брокер-агент — твой первый звонок

У новичков первый рефлекс — звонить в страховую напрямую. Неверный ход.

Правильный первый контакт — **insurance broker-agent**, тот человек или фирма, через кого оформлен полис. Он знает твою историю, твой парк, твоего водителя. Часто он сам открывает claim за тебя и ведёт с тобой диалог. Это твой представитель, а не клерк страховой.

Важно. По условиям полиса ты **обязан** уведомлять страховую о претензиях в разумные сроки. Если будешь «решать сам» втихую — нарушаешь контракт, и в перспективе это стоит полиса. НО. Если ущерб мелкий и виновник готов рассчитаться на месте — лучше без страховой. Каждый зарегистрированный claim поднимает премии на следующем renewal. Об этом через пару абзацев.

Deductible — твоя часть удара

Deductible (франшиза) — сумма, которую платит владелец до того, как включится страховая. Полис с deductible \$2 500 по Physical Damage: ремонт на \$10 000 — ты отдаёшь \$2 500, страховая \$7 500.

Правило простое: **выше deductible — ниже ежемесячная премия**. Парки с живыми деньгами ставят deductible \$5 000–\$10 000, экономят на взносах и мелочь закрывают сами, не трогая claim.

Loss Control — защита до аварии, а не после

Самый дешёвый claim — тот, которого не было. У крупных страховых есть **Loss Control departments**, и они реально помогают встроить у тебя защитные процессы:

- Регулярные тренинги водителей.
- Бонусы за безопасное вождение, санкции за нарушения.

- Контроль DVIR и технического состояния парка.
- Анализ паттернов: один водитель тянет серию claims? Один маршрут — регулярные ЧП? Это сигнал.

Всё что ты делал в главах 4–15 — DQ файлы, NOS, инспекции, тренинги — это и есть работа с claims. Только авансом.

16.2. Жизненный цикл claim — пять стадий

Любой claim, хоть на \$3 000, хоть на \$3 миллиона, идёт через одни и те же пять стадий.

Стадия 1. Инцидент и первичный анализ. Что-то случилось. Звонок от водителя, email от брокера, входящее от чужой страховой. Твоя задача — понять масштаб, зафиксировать факты, связаться с owner.

Стадия 2. Открытие claim. Сообщаешь своей страховой (через агента или напрямую). Получаешь **Claim Number** и имя **adjuster** — человека страховой, который ведёт дело.

Стадия 3. Досье. Собираешь пакет документов: фото, police report, CDL, регистрации, rate confirmation, BOL.

Стадия 4. Переписка с adjuster. Долгая фаза. Вопросы — ответы. Дополнительные запросы. Driver statement. Недели, иногда месяцы.

Стадия 5. Закрытие. Дело закрывается одним из трёх путей: страховая платит, страховая отказывает (denial letter), стороны не договорились и дело уходит в суд. В конце — **Letter of Closed Claim**. Этот документ подшиваешь в папку.

Сроки — от 10 дней на простом кейсе до нескольких лет на сложном. Это нормально.

16.3. Стадии 1–2. Анализ и открытие claim

Кейс 1. Перевернутый трак

Типовой сценарий (собираТЕЛЬный). Водитель Иван едет на delivery в Пенсильванию. Погода рабочая, видимость чистая, дорога прямая. Резкий порыв ветра — трак уходит с полосы, разворачивает, ложится на бок. Водитель цел, без царапины. Трак — total damage. Трейлер — сильные повреждения. Груз внутри — полностью уничтожен. Только сам трак и трейлер — до \$100 000.

Вот как сейфти работает в первые часы.

Шаг 1. Вытащить информацию из водителя

Водитель в шоке. Не дави, не обвиняй, не паникуй сам. Спокойно по пунктам:

- Жив? Травмы? Нужен медик?
- Где именно — штат, highway, mile marker.
- Во сколько.
- Что произошло с его слов.
- Полиция на месте? Есть инспектор DOT?
- Другие участники ДТП — были?

Шаг 2. Фиксировать доказательства, пока они есть

Фото. Много. Разные ракурсы. Сам трак, трейлер, груз, дорога, разметка, погода, другие участники (если есть). Всё, что водитель физически может снять — пусть снимает.

Видео с dash-cam. Если стоит Samsara, Motive или аналог — попытайся снять последние 15–20 минут.

Типовая засада: при серьёзном ударе трак теряет связь с сервером, и видео не успевает уйти в облако. Тогда единственный путь — отправлять физический регистратор к провайдеру на извлечение данных. Это дорого и долго, но работает. Я это видел много раз.

Crash / Incident Number. Если приехала полиция — у них есть номер дела. Водитель обязан его узнать и передать тебе. Через 1–2 недели в том же участке запросишь полный **police report**.

Контакты других участников. Если в ДТП были чужие машины — водитель обязан взять: имя, телефон, компанию, страховку, DOT, номер прав. На месте, не потом.

Шаг 3. Зафиксировать у себя

- Запись в **Accident Register** (см. Главу 15).
- Новая папка в Google Drive: Claim – Иван Петров – 15.03.2025.
- Всё, что приходит — фото, документы, email — складываешь туда.

Шаг 4. Поговорить с owner ДО открытия claim

Вот это важно. **Не открывай claim сразу.** Сначала разговор с owner.

Бывают ситуации, где claim лучше НЕ открывать:

- Виновная сторона готова заплатить на месте — и ущерб небольшой.
- Ущерб меньше deductible — открывать бессмысленно, страховая всё равно не платит.

- В ситуации есть нюансы, которые дадут почти гарантированный denial — тогда сначала полное досье, потом открытие, не наоборот.

Каждый зарегистрированный claim поднимает следующее renewal.

Страховая при продлении смотрит loss history — и каждая запись бьёт по премии не только по этому траку, а по всему парку. Иногда заплатить \$3 000 наличными дешевле, чем три года платить повышенные премии.

● **Трек А — Владелец.** Ты сам себе owner, но это не повод принимать решение на эмоциях. 30 минут паузы. Посчитай на бумаге: сумма ущерба vs deductible vs рост премий vs риск что пострадавший сам откроет claim со своей стороны. Часто итог — всё-таки открывать через брокера. Но считать надо.

● **Трек Б — Наёмный сейфти.** Твоя работа — принести факты и рекомендацию. Денежное решение принимает owner, не ты. Обязательно письменно в email: «Ситуация вот такая. Варианты — А, В, С. Моя рекомендация — В. Подтверди». Это прикроет тебя потом.

Шаг 5. Открыть claim — если решили открывать

У твоей компании есть документ **Claim Reporting Procedures**, страховая выдаёт его при оформлении или продлении полиса. На одной странице — куда звонить и писать:

- Auto Liability — телефон, email, Policy Number.
- General Liability — телефон, email, Policy Number.
- Cargo — часто отдельная компания, отдельный департамент.
- Physical Damage — свои контакты.

Распечатай и держи в быстром доступе. В стрессе ты этот PDF искать не будешь.

Первый email — шаблон:

Subject: New Claim – Policy #XXX – [date]

Hello,

Please open a new claim under Policy #XXX.

- Date: [дата]
- State: [штат]
- Time: [время]
- Driver: [имя]
- Truck #: [номер]
- Brief description: Due to weather conditions, the driver lost control and the truck overturned. No third parties involved.

Photos attached.

Please advise on adjuster assignment.

Best regards,
[имя], Safety Manager
[компания]

Не вываливай всю папку сразу. Базовая информация — и хватит. Adjuster сам запросит что ему нужно. Типовой первый запрос: «What was the cargo? Trailer year, make, VIN? Rate confirmation? Who owned the product?» — и ты точно высылаешь.

Обратный сценарий — claim против тебя

Бывает и так: ты ничего не открывал, а на почту прилетает письмо от твоей же страховой: «На вашу компанию подан claim от такой-то компании. Вот материалы. Нужен driver statement». Это когда брокер или shipper открыл дело у себя, его страховая связалась с тобой — и ты узнаёшь постфактум.

Процесс тот же: анализ, досье, ответы. Просто стартовая точка — не твой звонок, а входящее письмо.

16.4. Стадия 3. Досье — что именно собрать

Досье — это твой главный аргумент. Всё, что скажет adjuster «платить или не платить», будет основано на том, что ты прислал. Чем полнее и аккуратнее — тем быстрее дело и тем выше шанс выплаты.

Базовый пакет — любой claim

Папка Claim — [водитель] — [дата] в Google Drive:

1. **Фото с места** — много, разные ракурсы.
2. **Police Report** — придёт через 1–2 недели; Incident/Crash Number записан сразу.
3. **CDL водителя** — скан обеих сторон, срок действия.
4. **Medical Card** — скан.
5. **Registration трака** — текущая.
6. **Registration трейлера** — текущая.
7. **Proof of Insurance** — подтверждение, что на момент инцидента водитель, трак и трейлер были на полисе.
8. **Lease / Rent Agreement** — если что-то в лизе или аренде.

Дополнительно — Cargo Claim

9. **Rate Confirmation** — документ от брокера: груз, маршрут, цена, специальные требования (например, «TARPS required»).
10. **Bill of Lading (BOL)** — подтверждает загрузку, приём, состояние груза на старте.
11. **Контакты broker и shipper.**
12. **Towing / эвакуация** — инвойс. Эвакуация перевёрнутого трака с грузом — это легко ~\$30 000 сверху, готовься.
13. **Сертификат утилизации груза** — если груз уничтожен. Стоит около \$3 000, и оформить его без письменного согласия владельца груза нельзя. Просто выкинуть — нельзя.

Дополнительно — Physical Damage Claim

4. **Estimate / Invoice** от авторемонта.
15. **Appraisal** — оценка ущерба от оценщика страховой.

Дополнительно — Liability Claim

6. **Данные третьих лиц** — кого задела, их страховка, их повреждения.
17. **Driver Statement** — письменные показания водителя.

Как это выглядит в кейсе 1 (перевёрнутый трак)

По одному инциденту — **три параллельных claim в трёх разных страховых:**

- Cargo Claim (страховая А) — за груз.
- Physical Damage по траку (страховая Б) — total damage.
- Physical Damage по трейлеру (страховая В) — повреждения.

General Liability не открываем — третьи лица не пострадали. Правило: **нет пострадавших третьих — нет Liability claim.**

В каждую страховую — свой пакет, свой первый email, свой adjuster. Папка в Drive разрастается на подпапки. Это нормальный рабочий режим. Привыкай вести несколько дел параллельно.

Если страшно собирать досье

1. **Не делай всё за день.** По частям. Сегодня фото и показания. Завтра регистрации. Через неделю police report.
2. **Чек-лист прямо в папке.** Файл CHECKLIST.md, отмечай что собрано, что в работе, что ждёт.

3. **Первый вопрос всегда один:** был ли на месте водитель/трак/трейлер на момент инцидента. Не был — страховая откажет, и весь остальной сбор не имеет смысла. Проверяй это первым.
4. **Спрашивай у adjuster.** Он тоже человек. «Это мой первый cargo claim, в каком формате вам удобнее — zip или отдельные файлы?» — тебе ответят. Это не признак слабости, это экономия времени.
-

16.5. Стадия 4. Работа с adjuster и хранение документов

Кто такой adjuster и на чьей он стороне

Adjuster — сотрудник страховой, ведущий твой claim. Собирает данные, оценивает, решает: платить, не платить, сколько.

Держи это в голове с первой минуты: adjuster формально нейтрален, фактически **работает в интересах страховой**. Не враг, но и не союзник. Его цель — минимизировать выплату. Твоя — обосновать максимальную. Вот почему досе решает всё.

Правила переписки

Правило 1. Email, не телефон. Если adjuster позвонил — ок, говори. Но потом обязательно письмо: «Подтверждаю наш разговор: договорились, что я пришлю X до такой-то даты, вы ответите до такой-то». Устная договорённость без подтверждения — её нет.

Правило 2. Отвечай быстро. У adjuster десятки дел параллельно. Молчишь две недели — раздражается, закрывает дело не в твою пользу. Я видел письма КАПСЛОКОМ — это буквально «я устал ждать».

Правило 3. Давай только то, что спросили. Первый email — минимум. Дальше — по запросам. Зачем давать материал, который могут развернуть против тебя.

Правило 4. Driver statement готовь заранее. Adjuster почти всегда захочет поговорить с водителем или получить показания письменно. Если водитель **признаёт вину** — общения может и не быть. Не признаёт — будут звонки и вопросы. Подготовь водителя: формулировки чёткие, без эмоций, без догадок и «мне показалось».

Кейс 2. Гипсокартон под снегом

Ещё один типовой сценарий (собираТЕЛЬНЫЙ). Водитель — owner-operator, едет из Орегона в Миннесоту. Груз — гипсокартон. В **rate confirmation** прописано

чёрным по белому: **TARPS required**. Брокер в переписке подтверждает. Диспетчер пишет водителю пять сообщений: «Не забудь tarp».

На pick-up какой-то работник склада говорит: «Да ладно, можешь не накрывать». Водитель верит и едет без брезента. Январь, снег, слякоть. Гипсокартон впитывает воду как губка. В Миннесоте груз — на выброс. Brokerage открывает claim на сумму около \$11 000.

Работа сейфти:

1. Получил email и фото от брокера.
2. Связался с водителем — «мне на складе сказали».
3. Форвард всего пакета в Cargo Insurance.
4. Страховая назначила adjuster, adjuster поговорил с водителем.
5. Через 6 дней — **claim закрыт. Выплаты нет.**

Почему. Rate confirmation требовал tarps. Переписка с диспетчером требовала tarps. Водитель осознанно проигнорировал. **Это не страховой случай, это халатность.**

Итог: весь этот счёт owner-operator платит из кармана. Откажется — страховая может пойти в суд или брокер подаст иск.

Зачем я разбираю этот кейс. Это типовая причина **denial (отказа)**:

- Нарушение инструкций из rate confirmation.
- Нарушение HOS в момент аварии.
- Водитель/трак/трейлер не на полисе.
- Умышленные действия или грубая халатность.

Все четыре пункта — железобетонный denial. Знай их наизусть.

Document Retention — храни всё

Главное правило: не удаляй ничего. Никогда. Ни одного email.

В папке claim должно быть:

-  Первое уведомление (твой email или входящее).
-  Вся переписка с adjuster — все письма, в хронологии.
-  Всё, что отправлял adjuster.
-  Всё, что прислал adjuster — appraisals, invoices, фото.
-  Driver statement (если был).
-  Police report.
-  Summary каждого телефонного разговора в email.
-  **Letter of Closed Claim** — финальный документ.

Где хранить:

1. В рабочем email — ничего не удалять, это твой главный архив.
2. В Google Drive или safety-кофте (ProTransport и аналоги) — структурированная копия.
3. Backup — серьёзные парки делают ежемесячный бэкап на внешний диск.

Зачем это нужно:

- Claims всплывают через полгода, год, три. Особенно при суде.
- При renewal страховая запросит loss history.
- На Safety Audit или Compliance Review DOT может запросить.
- Водитель уволится и через год подаст иск — у тебя должна быть вся переписка.

Срок хранения: минимум 5 лет после закрытия. Liability с травмами или смертельным исходом — навсегда, пока компания существует.

16.6. Стадия 5. Закрытие claim

Пока нет **Letter of Closed Claim** — дело формально открыто. И оно может «проснуться» через полгода. Закрытие — не формальность, это реальная защита.

Три сценария

Сценарий 1. Страховая платит. Adjuster принимает решение о выплате. Деньги уходят — тебе, пострадавшей стороне или в ремонт. Ты получаешь Letter of Closed Claim и копию подтверждения платежа.

Сценарий 2. Denial — отказ. Приходит **Denial Letter** с обоснованием. Это не конец. Можно:

- Оспорить через broker-agent.
- Собрать дополнительные доказательства и попробовать геореп.
- Привлечь юриста.

Но чаще дальше так: owner платит сам, или платит owner-operator (если это он был виноват), или пострадавший идёт через свою страховую.

Сценарий 3. Суд. Стороны не договорились по сумме. Страховая делает final offer, его отклоняют — adjuster пишет «закрываем файл» и передаёт дело в суд.

Кейс 3. «Ступенька» за десять тысяч

Типовой сценарий (собираТЕЛЬНЫЙ). Маленький, но показательный. Водитель паркуется на стоянке, задевает соседний трак — бак, часть ступеньки, царапина

по корпусу. Ерунда.

Владелец соседа не хочет договариваться. Открывает claim на **\$10 000** через свою страховку. Adjuster твоей страховой делает appraisal — **реальный ущерб около \$5 000**, вдвое меньше запрошенного. Пострадавший не согласен, требует все десять.

Предлагали закрыть напрямую за \$3 000–\$4 000 — отказ. Пошли через страховую. Дальше:

- Твоя страховая делает final offer: сумму по appraisal, около \$5 000.
- Adjuster ставит дедлайн: нет ответа до названной даты, значит rejection.
- Пострадавший молчит.
- Adjuster письменно закрывает файл: дальнейших офферов не будет, пострадавшему остаётся идти через собственную страховую или подавать в суд.

Ты получаешь **Letter of Closed Claim** и подшиваешь в папку. С твоей стороны дело закрыто. Дальше — это уже проблема пострадавшего и его страховой, не твоя.

Letter of Closed Claim — финальный документ

Письмо от adjuster, где прямо написано: **«Claim #XXX closed. Final disposition: [paid / denied / transferred].»**

Неважно, чем закрыли — победой или поражением. Документ должен быть в папке.

Только с ним ты можешь официально сказать owner: «Дело закрыто. Выдохнули.»

Без Letter of Closed Claim дело формально открыто. Через полгода прилетит «требуем оплаты» — а у тебя нет позиции защиты. Добивай закрытие до конца.

После закрытия

1. Сообщи owner результат — письмом, не устно.
 2. Сообщи водителю, если его это касается (например, owner-operator платит из кармана).
 3. Помечаешь папку [CLOSED – дата].
 4. Заносишь результат в loss log компании — пригодится на renewal.
 5. Если вскрылась системная дыра (водители регулярно не накрывают груз, один маршрут даёт серию инцидентов) — делаешь рекомендации owner по профилактике.
-

16.7. Правила, которые сэкономят тебе годы

⚠ Десять ошибок, которые делают новички

1. **Пытаются «решить на месте» без страховой, а через 3 месяца приходит адвокат пострадавшего.** Нет подписанного waiver/release — открывай claim.
2. **Открывают claim на каждую царапину.** Обратная крайность. Ущерб ниже deductible — не заводим.
3. **Высылают adjuster всё досье одним письмом.** Лишнее — материал для denial. Давай по запросу.
4. **Не проверяют полис на момент инцидента.** Водитель/трак/трейлер не был добавлен — мгновенный отказ. Проверка в первый час.
5. **Не сохраняют переписку.** Через два года ничего не восстановить.
6. **Не подтверждают устное письмом.** Adjuster сказал — через месяц «не помнит».
7. **Медленно отвечают.** Adjuster теряет терпение, закрывает дело против тебя.
8. **Не информируют owner.** Owner узнаёт про \$100 000 потерь через полгода. Это конец карьеры сейфти.
9. **Договариваются с пострадавшим за спиной страховой.** Нарушение контракта, риск потерять полис.
0. **Не получают Letter of Closed Claim.** Дело «как бы закрыто», формально — нет.

📋 Чек-лист «Первые 24 часа»

- ☐ Водитель цел. При травмах — медпомощь.
- ☐ Зафиксировано время, место, штат, обстоятельства.
- ☐ От водителя максимум фото и видео.
- ☐ Записан Incident/Crash Number от полиции.
- ☐ Контакты всех участников ДТП получены.
- ☐ Проверил, были ли водитель, трак, трейлер на полисе.
- ☐ Попытался снять видео с dash-cam, пока есть шанс.
- ☐ Создана папка в Google Drive.
- ☐ Запись в Accident Register.
- ☐ Owner в курсе — кратко, фактами, без паники.
- ☐ Определены типы claims: Cargo / Liability / Physical.
- ☐ Определены страховые (могут быть разные).
- ☐ План открытия claims согласован с owner.

-] Первый email отправлен брокеру-агенту или в страховую.

Чек-лист «Ведение claim»

-] Claim Number и контакты adjuster получены.
-] Базовое досье собрано (8 пунктов из 16.4).
-] Запросы adjuster закрываются за 24–48 часов.
-] Устные разговоры подтверждаются email.
-] Driver statement готов и согласован с водителем.
-] Owner получает статус раз в неделю.
-] Переписка сохраняется в email + Drive.

Чек-лист «Закрытие claim»

-] Letter of Closed Claim получен.
-] Папка помечена [CLOSED – дата].
-] Owner уведомлён письменно.
-] Результат в loss log.
-] Мини-анализ: что можно было сделать иначе, какие системные выводы.

★ Главное за главу 16

1. **Claim** — требование компенсации за ущерб. Три типа: **Cargo, Liability (General/Auto), Physical Damage**. Один инцидент = несколько параллельных claims в разных страховых.
2. Первый контакт — **broker-agent**. Не страховая напрямую.
3. **Deductible** — франшиза владельца. Выше франшиза — ниже премия. Ущерб ниже deductible в claim не заводим.
4. Пять стадий: **анализ** → **открытие** → **досье** → **переписка** → **закрытие**. Сроки — от 10 дней до лет.
5. На стадии анализа: фото/видео, police report, разговор с водителем, проверка полиса, разговор с owner. **Не спешить с открытием — сначала считаем.**
6. Досье: 8 базовых документов + специфика по типу. Критичны: **rate confirmation, BOL, регистрации, CDL, proof of insurance**.
7. **Adjuster работает на страховую.** Только email, быстрые ответы, устное фиксировать письмом, лишнего не давать.
8. **Document retention:** хранить всё минимум 5 лет. Не удалять email. Drive + email архив.

9. Причины **denial**: нарушение rate confirmation, не на полисе, нарушение HOS, умышленные действия.
- о. Дело закрыто только с **Letter of Closed Claim**. Без него — открыто, даже если кажется что всё.
-

Я справился с главой 16, если...

- ☐ Объясню разницу между Cargo, Liability и Physical Damage claim.
 - ☐ Понимаю, что такое deductible и как он влияет на решение открывать claim.
 - ☐ Знаю, кто такой adjuster и на чьей он стороне на практике.
 - ☐ Перечислю пять стадий жизненного цикла claim.
 - ☐ Знаю восемь документов базового досье.
 - ☐ Понимаю, почему сначала разговор с owner, а потом открытие.
 - ☐ Знаю, что такое Letter of Closed Claim и почему без него дело открыто.
 - ☐ Понимаю, что переписка и документы хранятся минимум 5 лет.
 - ☐ Готов вести первый claim, понимая что это недели и месяцы, а не один день.
-

Claims стоят дорого. Плохо веденные claims стоят ещё дороже.

Один неаккуратно закрытый claim — это десятки тысяч долларов на премиях следующие три года. Если в твоей компании процесс claims ещё не поставлен — ставь его сейчас, а не после первого тяжёлого кейса.

Когда нужна консультация по конкретной ситуации или руки на параллельное ведение нескольких тяжёлых дел — TruckerNavi каждый день работает с adjuster десятков страховых. Мы видели denial по всем возможным причинам и знаем, как писать first notice, чтобы шансы на выплату были максимальными.

 **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru ·  data@truckernavi.com

Глава 17. Corrective Action Plan — план исправления

Последняя глава. И — если честно — самая обнадеживающая из всех. Потому что к этому моменту ты уже знаешь всё, что нужно, чтобы в CAP не попасть. А если попал — дальше пошаговая инструкция, как выйти. CAP — это не похороны компании. Это вторая попытка, которую FMCSA даёт почти каждому.

Прочти это до того, как читать остальное

Если ты открыл эту главу не из интереса, а потому что у тебя в почте уже лежит письмо от FMCSA с требованием Corrective Action Plan — остановись. Глава подождёт ещё десять минут. Сейчас важнее собрать голову.

Первое. CAP — это не revoked Authority. Если FMCSA просит план, значит, они НЕ закрывают тебя прямо сейчас. Они говорят: «Нашли нарушения. Даём 15 или 60 дней. Покажи, что исправил, — живи дальше». Это приглашение на передачу, а не отчисление.

Первое. CAP — это не revoked Authority. Если FMCSA просит план, значит, они НЕ закрывают тебя прямо сейчас. Они говорят: «Нашли нарушения. Даём 15 или 60 дней. Покажи, что исправил, — живи дальше». Это приглашение на передачу, а не отчисление.

Второе. Грамотно написанный CAP проходит. Я видел десятки таких планов. Если структура правильная, тон вежливый и приложения на месте — одобрение приходит за 2–3 недели примерно в 9 случаях из 10. Отклоняют тех, кто отправляет одну страницу со словами «мы ничего не нарушали, инспектор ошибся». Вот их — да, отклоняют.

Третье. Это не клеймо. CAP был у многих крепких перевозчиков в первый год. Особенно в 2017–2019, когда ELD-мандат переехал через половину индустрии. Это часть взросления компании, а не приговор её репутации.

Четвёртое. Время у тебя есть. FMCSA не стучит в дверь среди ночи. У тебя на руках письмо с датой. У New Entrant по §385.319(c) есть 60 дней с даты уведомления на устранение нарушений (у пассажирских и hazmat перевозчиков: 45), а сам CAP по политике FMCSA стоит отправить в первые 15 дней: тогда агентство гарантированно успеет рассмотреть план до конца срока. Этого хватает, чтобы сделать работу спокойно, а не в панике.

Теперь — по делу.

17.1. Что такое Corrective Action Plan

Corrective Action Plan (CAP) — формальный документ, где перевозчик отвечает FMCSA на четыре вопроса:

1. **Почему** нарушение случилось.
2. **Что** уже сделано, чтобы его закрыть.
3. **Как** компания не допустит повторения.
4. **Чем** это подтверждается.

Это работа над ошибками, только в формате, который FMCSA принимает. Опирается на **49 CFR** — ту самую «книгу правил» перевозчика, про которую шла речь во всех предыдущих главах.

Когда FMCSA требует CAP

Три сценария, других практически не бывает.

Сценарий 1. Провал New Entrant Safety Audit. Первые 18 месяцев компания — **New Entrant**, и в этот период обязательно проходит аудит. Один **Critical Violation** или набор **Acute** — аудит провален, прилетает письмо. По §385.319(c) на устранение нарушений у New Entrant есть **60 дней с даты письма** (пассажирские и hazmat: 45), но сам CAP отправляй в **первые 15 дней**: иначе FMCSA не гарантирует, что рассмотрит план до конца срока. Затянул или план не принят — Authority revoked.

Сценарий 2. Conditional или Unsatisfactory рейтинг после Compliance Review. Действующая компания прошла полноценный **Compliance Review**, получила **Conditional** (условный) или **Unsatisfactory** (неудовлетворительный) рейтинг. Чтобы вернуться к **Satisfactory** — подаёшь **Safety Rating Upgrade Request**, а CAP идёт внутри этого пакета.

Сценарий 3. Реакция на конкретную проблему. Иногда FMCSA или страховая запрашивают план не по всей компании, а по конкретному инциденту или паттерну — например, когда CSA-баллы по Unsafe Driving или HOS Compliance ушли в красную зону.

CAP и DataQ — не путать

- **DataQ** (Глава 14) — ты доказываешь, что нарушения **не было** или оно неправильно занесено.
- **CAP** — ты признаёшь нарушение и показываешь, как исправляешься.

Факт нарушения реален? DataQ закрыт. Идёшь в CAP.

17.2. Как устроено письмо от FMCSA

Типовое письмо после New Entrant Safety Audit состоит из четырёх блоков.

Блок 1. Общая информация о компании. Владелец, DOT Number, количество траков и водителей.

Блок 2. Результаты по шести сегментам. FMCSA проверяет компанию по шести категориям:

1. **General Information** — документы, страховка, Authority.
2. **Driver** — Driver Qualification Files, CDL, Medical Cards, дисквалификации.
3. **Operations** — HOS, ELD, Logbook.
4. **Maintenance** — Annual Inspection, DVIR, состояние траков.
5. **Hazardous Materials** — если есть HazMat Authority.
6. **Accident** — частота и тяжесть аварий за последние 36 месяцев.

По каждому — **Pass / Fail / N/A**.

Блок 3. Комментарии к Fail. Где Fail — указан конкретный пункт **49 CFR** и короткое описание, что именно нашли.

Типичный сценарий, который я видел не раз: компания открылась осенью 2018-го, в середине перехода с AOB RD на ELD. Владелец сам за рулём, пользуется старой AOB RD, потому что «так работало». Аудит приходит весной 2019-го. Инспектор открывает логи, видит AOB RD после мандата — это **49 CFR 395.8**, Critical Violation. Operations → Fail. Аудит провален.

Блок 4. Что от тебя требуется. Здесь FMCSA называет:

- Пункты CFR, которые надо адресовать.
- Дедлайн (15 или 60 дней).
- Документы, которые надо приложить.
- Вопросы, на которые надо ответить письменно.



Если страшно — что делать в первые 24 часа

1. Скан письма в папку *CAP/2024_FMCSA_Letter.pdf*. Бумагу — в физический файл.
2. Дедлайн в календарь. Напоминания за 10 / 5 / 2 дня.
3. Выпиши номера CFR, которые нарушены. Только номера, без комментариев.
4. В этот день ничего не отвечай. Спешка даст ошибку.
5. Инспектору не звонишь с претензиями. Вообще. Тихое уважение сейчас стоит дороже.
6. Позвони тому, кто уже делал CAP — сейфти, консультанту, аутсорсу. Не за советом пока — просто услышать голос человека,

который знает, что ситуация решается.

17.3. Анатомия правильного CAP

Запомни эту структуру. Она одна и та же для любого типа нарушений — меняется только начинка.

Блок 1. Shell (обложка)

- Имя компании, DOT Number, MC Number.
- Адрес, телефон, email.
- ФИО и должность ответственного (Owner или Safety Manager).
- Дата составления.

Блок 2. Acknowledgement (признание)

Два-три предложения, где ты подтверждаешь, что:

1. Письмо FMCSA прочитано.
2. Факт нарушения признан.
3. Компания обязуется работать в соответствии с 49 CFR и Hazardous Materials Regulations.
4. На момент подачи CAP компания уже соответствует стандартам.

Под этим блоком — подпись владельца или officer. Без подписи документ мёртвый.

Блок 3. Why this violation was allowed to occur

Короткое, честное, вежливое объяснение. Никаких «инспектор не прав», «никто не предупредил», «у нас вообще-то всё нормально».

Рабочая формулировка (по тому же AOBRD/ELD кейсу):

The company was formed on 10/23/2018, during the transition period from AOBRD to ELD. There was misunderstanding about the applicability of AOBRD for a newly formed carrier. The owner was under the impression that AOBRD could still be used. We apologize for this misunderstanding and have fully implemented ELD in accordance with 49 CFR 395.22.

Три компонента, без которых блок не работает:

1. Признали факт.
2. Объяснили контекст.
3. Сказали, что уже сделано.

Как писать НЕ надо:

Инспектор придрался. Мы не знали, что надо ELD. У нас всё в порядке.

Это отказ.

Блок 4. Actions taken to correct

Ядро плана. Конкретные действия, которые компания уже предприняла. 5–10 пунктов — нормальный объём.

Рабочие формулировки, которые FMCSA принимает:

- «We are now working with a national safety consulting company that has provided additional safety controls and education to ensure we are aware of FMCSA regulations and procedures.»
- «We have updated our Log Audit Policy and Procedures and have included them in our revised Driver Handbook.»
- «We have attached a corrective action description and a step-by-step disciplinary policy for drivers who repeatedly fail to submit their Records of Duty Status (RODS) on time.»
- «We have implemented ELD and switched our driver from AOBDR to ELD in accordance with 49 CFR 395.22.»
- «We have sent the driver written ELD instructions and documented his acknowledgement.»
- «We have developed and distributed a new HOS (Hours of Service) Guide based on FMCSA regulations.»
- «We have added a malfunction procedure policy requiring drivers to reconstruct RODS on paper logs if ELD fails.»
- «We now conduct monthly log audits cross-referencing ELD logs with Bills of Lading, fuel receipts, and toll records.»

Блок 5. Future actions

Что планируешь: тренинги, смена ELD-провайдера, наём сейфти, софт. Со сроками. Без сроков — это не план, а пожелание.

Блок 6. Responsible person

Имя, должность, опыт человека, который отвечает за исполнение CAP. В маленькой компании это сам владелец — так и пиши, с описанием своего опыта.

Блок 7. Additional documentation

Самая толстая часть. Здесь лежат доказательства, что за словами стоит работа.

17.4. Что прикладывать — на примере CAP по ELD

Нарушение — **49 CFR 395.8** (неправильное ведение RODS). Вот что идёт в пакет.

Минимум, ниже которого опускаться нельзя

1. **Copy of FMCSA letter** — копия письма, на которое отвечаешь.
2. **Written answers to FMCSA questions** — отдельный документ с ответами на все вопросы из письма.
3. **ELD Provider worksheet:**
 - ELD Provider Name
 - Device Name
 - ELD Model Number
 - Software Version
 - ELD Identifier
4. **Сам CAP** — 4–8 страниц.
5. **Driver Handbook** — объёмный внутренний регламент (60–90 страниц): Accident policy, Training, Drug & Alcohol, HOS, ELD usage, Malfunction procedure, Discipline.
6. **Log Report** — детальный: pickup/delivery, BOL #, маршруты.
7. **ELD Logs за 30 дней** — через **web services transfer** (с кодом-комментарием) и **дополнительно** в PDF.
8. **DVIR** — ежедневные pre-trip и post-trip.
9. **Bills of Lading** за период аудита.
10. **Fuel Reports** — дата, локация, объём.
11. **Monthly Log Audit Summary** — твой собственный внутренний аудит (показывает инспектору, что система работает).
12. **HOS Summary** — детальный и общий, с разбивкой on-duty / sleeper / driving по дням.

Правило

Чем толще пакет качественных приложений — тем выше шанс. Инспектор должен закрыть папку с мыслью: «Эти ребята не просто написали — они это внедрили».

 **Образцы:** - Базовый шаблон CAP (4 страницы): в пакете материалов к книге, truckernavi.com/kniga. - Расширенный шаблон CAP с приложениями, *Driver Handbook drafts, log audit templates: там же.*

17.5. Как отправлять CAP

Два канала, используй **оба**:

1. **Safer Portal** — защищённый портал FMCSA. Логинишься по учётке перевозчика, загружаешь документы.
2. **Email** — дублируешь на адрес инспектора из письма.

Зачем оба. Чтобы при сбое на их стороне у тебя было доказательство отправки. И чтобы никто потом не сказал «нам ничего не приходило».

После отправки:

- Сохраняешь подтверждения доставки (скрин Safer Portal, delivery receipt по email).
 - Ждёшь 2–4 недели.
 - Через 30 дней тишины — короткое вежливое follow-up на email инспектора.
-

17.6. Типичные ошибки

Ошибка 1. Тон оправдания

«Инспектор не так понял», «нас неправильно истолковали». В CAP так писать нельзя. Если ты не согласен с фактом — это **DataQ** (Глава 14). В CAP только признание и исправление. Две разные игры, не путай.

Ошибка 2. Одна страница

«Всё исправили, с уважением, Иван». Отказ гарантирован. Минимум — 4 страницы CAP + Driver Handbook + приложения.

Ошибка 3. Шаблон без адаптации

Взял шаблон из интернета, вставил имя своей компании в трёх местах, остальные 113 мест оставил как есть. Инспектор открывает — в CAP чужая компания. Конец разговора.



Лайфхак: `Ctrl+F` → `Replace All` → меняешь все `COMPANY NAME` на реальное. После — **читаешь документ целиком**, медленно, страницу за страницей. Placeholder'ы любят прятаться в сносках и заголовках таблиц.

Ошибка 4. Приложил логи, но не прочитал их

Это самая частая и самая болезненная ошибка. Ты вложил ELD logs за 30 дней, а там у водителя — `driving` без `duty status`, `personal conveyance` посреди рабочей

смены, локации, которые не бьются с маршрутом. Инспектор смотрит — находит НОВЫЕ нарушения. Теперь у тебя два CAP вместо одного.

Перед отправкой логов потратить полчаса. Пройди их глазами. Найди проблемы. Попроси водителя сделать edits с его подтверждением. И только потом отправляй.

Ошибка 5. Забыл подпись

Acknowledgement без подписи officer или owner — это не документ. Это черновик. Инспектор не обязан его рассматривать.

Ошибка 6. Пропущенный дедлайн

Дедлайны (CAP в первые 15 дней, устранение нарушений в 60) — это не «желательно». Это жёстко. Пропустил — Authority revoked, обратной дороги из этой точки уже нет. Напоминания в календарь сразу, как получил письмо.

Ошибка 7. Слова без доказательств

Написал «проводим monthly log audits» — приложи хотя бы один audit summary. Написал «выдали Handbook водителю» — приложи подпись водителя о получении. Слова без подтверждения в CAP ничего не весят.

17.7. Три типовых сценария

Сценарий А. Ровный (одобreno с первого раза)

Иван открывает компанию на один трак в октябре 2018-го. Провалил New Entrant Audit по ELD. Получил письмо.

Что он делает за 10 дней:

1. Покупает сертифицированную ELD-систему.
2. Переводит себя на ELD, документирует обучение.
3. Пишет CAP с признанием, объяснением контекста (transition period), описанием восьми конкретных действий.
4. Собирает 12 приложений, включая 82-страничный Driver Handbook.
5. Отправляет через Safer Portal + email.
6. Через две недели — **CAP accepted, New Entrant status maintained.**

Это эталон. Большинство одобренных планов выглядят именно так.

Сценарий Б. Со второй попытки

Компания на 5 траков. Compliance Review провален по HOS и Driver Qualification. Первый CAP — сами, на 3 страницы. Отказ за недостаточность.

Вторая попытка:

1. Взяли внешнего сейфти на разовую услугу.
2. Переписали CAP с полной структурой.
3. Доложили DQ Files: Safety Performance History, MVR, Clearinghouse reports.
4. Одобрено за 3 недели.

Вывод простой: со второго раза почти всегда проходит, если учтены комментарии из отказа.

Сценарий В. Компания закрылась

Компания на 2 трака, New Entrant. Critical Violation — водитель без Medical Card. Прилетает требование CAP. Владелец пишет одну страницу: «Не знали. Теперь есть. Всё». Без приложений, без признания, без Handbook, без демонстрации системы.

Результат — **Authority revoked**. Компании нет.

Разница между Сценарием А и Сценарием В не в размере компании и не в тяжести нарушения. Разница — в серьёзности подхода к ответу.

17.8. Два трека

Трек А — Владелец

Если ты владелец и получил требование CAP — главное правило: **не садиться писать план в день получения письма**. Это не та работа, которую делают на эмоциях.

1. Первые 48 часов — спокойно читаешь письмо, выписываешь нарушения, CFR, дедлайн.
2. Решаешь: делаю сам или заказываю под ключ.
3. Делаешь сам — берёшь образцы CAP из пакета материалов к книге (truckernavi.com/kniga), шаблон Driver Handbook, адаптируешь.
4. Заказываешь — передаёшь письмо сейфти-консультанту и работаешь в паре: они пишут, ты собираешь документы и подписываешь.

Честно: если у тебя 1–3 трака и это первый CAP в жизни — делегируй. Цена ошибки здесь — не штраф, а вся компания. Написать CAP с нуля самому без опыта — это 40–60 часов работы и всё равно документ слабее

профессионального. Некоторые владельцы идут на это из принципа «сам сделаю». Я не осуждаю, но я видел много раз, чем это заканчивается. В первый CAP лучше не экспериментировать.

● Трек Б — Наёмный сейфти

Для сейфти CAP — это базовый навык, который осваивается в первые 1–2 года работы.

1. Держи у себя 3–5 образцов CAP разных типов: по ELD, по Driver Files, по Maintenance, по HOS.
2. Веди «банк формулировок» — готовые английские блоки, которые собираешь как лего под конкретный случай.
3. Поддерживай живой Driver Handbook, обновляй ежегодно — он идёт в каждый CAP как приложение.
4. Главный навык — **перевод нарушения на язык CFR**. «Водитель не вёл логбук» → 49 CFR 395.8 → план по этому пункту.
5. Второй навык — **inspector-friendly English**. Это тренируется, как любой профессиональный стиль. Читай свои старые CAP и чужие, отмечай, где звучит вежливо и сухо, где — оправдательно.

Если работаешь в аутсорсе (в TruckerNavi, например), у тебя в архиве десятки одобренных CAP — используй как референс, а не заново изобретай структуру.

17.9. Как вести диалог с инспектором после отправки

После отправки часто прилетают уточняющие вопросы. Пять правил:

1. Отвечаешь быстро — 1–2 рабочих дня.
2. Отвечаешь строго на вопрос. Без монологов «кстати, а ещё мы тут...».
3. Остаёшься вежливым, даже если вопрос кажется глупым.
4. Сохраняешь всю переписку.
5. Не обещаешь того, что не сделаешь. Спрашивают «проведёте тренинг до конца месяца?» — отвечай «да» только если реально проведёшь. Инспектор запомнит.

🛑 Пауза.

Если в процессе работы над CAP ты чувствуешь, что захлёбываешься в документах — это нормально. Первый CAP у любого сейфти ощущается как восхождение на гору.

Секрет в том, чтобы разбить её на дни.

- День 1: читаешь письмо, выписываешь CFR.
- День 2: собираешь логи, BOL, fuel, DVIR.
- День 3: пишешь сам CAP.
- День 4: адаптируешь Driver Handbook.
- День 5: проверяешь логи — это критически важный день.
- День 6: финальная вычитка + подпись владельца.
- День 7: отправка.

Неделя. Реалистично. У тебя есть 15 или 60 дней — значит, буфер на сбои точно останется. Иди дальше.

17.10. Если CAP отклонили

Это не конец. Действуй по шагам:

1. Читаешь отказ внимательно. Там написано, что именно не устроило.
2. Классифицируешь проблему:
 - Не хватает документов → доложить.
 - Мало конкретики → переписать с деталями.
 - Не тот CFR в ссылках → переформулировать.
3. Если нужно время — запрашиваешь extension. FMCSA обычно даёт 15–30 дней на доработку.
4. Подаёшь CAP заново с исправлениями.

Потерять Authority после первого отказа — редкость. Чаще теряют те, кто после отказа просто молчит.

17.11. CAP для других типов нарушений

Разобрали ELD. Для остальных сегментов структура та же, меняются CFR и приложения.

Тип нарушения	CFR	Ключевые приложения
ELD / HOS	49 CFR 395	ELD logs, Log Audit Summary, ELD Provider info, HOS Guide
Driver Qualification	49 CFR 391	DQ Files, MVR, Medical Cards, SPHR responses
Drug & Alcohol	49 CFR 382	D&A Policy, Clearinghouse reports, Random testing log
Vehicle Maintenance	49 CFR 396	Annual Inspections, DVIR, Maintenance records
Insurance / Financial Responsibility	49 CFR 387	MCS-90, Certificate of Insurance
Accident Register	49 CFR 390.15	Accident Register, Police Reports, Claim files

Под каждый тип держи у себя мини-чеклист документов и шаблон CAP с правильными CFR.



Чек-лист составления CAP

- ☐ Письмо отсканировано, дедлайн в календаре, напоминания выставлены.
- ☐ Выписаны все CFR, которые нарушены.
- ☐ Решено: пишу сам или делегирую.
- ☐ Собрана shell-информация (имя, DOT, MC, адрес).
- ☐ Написан Acknowledgement — признание + обязательство соблюдать 49 CFR.
- ☐ Владелец/officer подписал Acknowledgement.
- ☐ Написан блок Why it occurred — вежливо, коротко, честно.
- ☐ Перечислены 5–10 конкретных Actions taken.
- ☐ Добавлены Future actions со сроками.
- ☐ Назначен Responsible person.
- ☐ Собран пакет приложений.
- ☐ Логи проверены до отправки, ошибки водителя найдены и закрыты.
- ☐ Все placeholder’ы в шаблоне заменены на реальные данные.
- ☐ CAP загружен в Safer Portal.
- ☐ CAP продублирован на email инспектора.
- ☐ Подтверждения отправки сохранены.
- ☐ В календаре стоит напоминание через 3 недели — проверить статус.

★ Главное за главу

1. CAP — это шанс, а не приговор. FMCSA даёт время исправиться.
 2. Три сценария: провал New Entrant Audit, Conditional/Unsatisfactory после Compliance Review, реакция на конкретную проблему.
 3. Сроки: у New Entrant 60 дней на устранение нарушений (45 у пассажирских/hazmat), сам CAP отправляй в первые 15 дней. Пропуск = потеря Authority.
 4. Структура: Shell → Acknowledgement → Why occurred → Actions taken → Future actions → Responsible person → Приложения.
 5. Тон: вежливый, честный, без споров. Споры — в DataQ, не здесь.
 6. Приложения часто решают больше, чем текст.
 7. Логи проверяй до отправки. Найти чужую ошибку в своём CAP хуже, чем в оригинальном аудите.
 8. Отправка — Safer Portal + email, подтверждения сохраняем.
 9. Ответ ждём 2–4 недели. Отклонили — переподаём с исправлениями.
 10. Первый CAP и ты владелец — делегируй. Риск слишком велик, чтобы учиться на нём.
-

✅ Я справился с главой 17, если...

- ☐ Понимаю, что такое CAP и в каких случаях он требуется.
 - ☐ Знаю три сценария, запускающих CAP.
 - ☐ Держу в голове структуру из 7 блоков.
 - ☐ Могу перечислить минимум 8 приложений для CAP по ELD.
 - ☐ Понимаю разницу между CAP и DataQ.
 - ☐ Отличаю inspector-friendly тон от оправдательного.
 - ☐ Сохранил образцы CAP из пакета материалов к книге (truckernavi.com/kniga).
 - ☐ Знаю, что отказ — не финал, можно переподать.
 - ☐ Выбрал стратегию: делать сам, учиться или делегировать.
-

🎉 Ты дочитал учебник

Если дошёл до этой строки — ты прошёл путь от «кто такой сейфти» в Главе 1 до «как спасти Authority» в Главе 17. Это не маленький путь.

Сейфти-менеджмент — это не про гениальность и не про особый талант. Это про **дисциплину и систему**. Ты теперь знаешь, как работает

профессиональный сейфти: Company File, Driver File, Unit File, HOS, Drug & Alcohol, IFTA, DVIR, DOT-инспекции, DataQ, защита компании в инцидентах, Corrective Action Plan. Это всё складывается в одну картину, и ты её видишь.

Дальше — практика. Её никакой учебник не заменит. Но у тебя теперь есть карта.

Иди работай.

§ Нужна помощь с Corrective Action Plan?

CAP — одна из тех услуг, где цена ошибки — не штраф, а компания целиком. Поэтому многие владельцы и штатные сейфти отдают первый CAP профессионалам — не из слабости, а чтобы увидеть рабочий шаблон и дальше делать самим.

TruckerNavi делает CAP под ключ:

- **Анализ письма FMCSA** и идентификация всех нарушений по CFR.
- **Написание CAP** (4–10 страниц) с правильной структурой и inspector-friendly tone.
- **Адаптация Driver Handbook** под твою компанию (80+ страниц готового материала).
- **Пакет приложений:** ELD logs, Log Audit Summary, BOL, fuel, DVIR, HOS Guide.
- **Проверка логов** до отправки — находим и закрываем ошибки водителей.
- **Отправка через Safer Portal + email**, сопровождение до получения ответа FMCSA.
- **Доработка при отказе** — если прилетят уточнения, отвечаем мы.

Обычный срок — **5–10 рабочих дней**. В 15-дневный дедлайн New Entrant укладываемся.

☎ **(315) 871-0833** · WhatsApp **+1 (929) 347-4410** · truckernavi.com/ru · data@truckernavi.com

Офисы в NY, NJ, FL.

Мы полезны.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А. Глоссарий русско-английский

Эта глава устроена как справочник. Её не читают подряд — к ней возвращаются. Когда в разговоре с брокером, инспектором, андеррайтером или собственным диспетчером прозвучит незнакомая аббревиатура — открываешь и смотришь.

Порядок — по английскому термину. Так правильно: вся индустрия говорит на английском, и путаться в переводах означает путаться дважды. Запомнишь английское — поймёшь всех. Запомнишь только русское — не поймёшь никого.

Пауза.

Сейчас ты смотришь на этот список и в голове: «я никогда это не выучу». Не надо выучивать. Справочники не учат наизусть — в них ищут. Через пару месяцев работы половина терминов осядет сама, потому что ты будешь ими пользоваться каждый день. Остальные — открываешь и смотришь. Это нормальный способ работать. Я до сих пор открываю CFR, когда нужна точная формулировка.

Иди дальше.

Термины

Accident Register — регистр ДТП. Журнал, в котором перевозчик фиксирует все аварии за последние 3 года: дата, место, раненые, погибшие, сумма ущерба. Сейфти держит его живым и предъявляет при Compliance Review.

Activate Authority — активация полномочий. Запуск MC Authority после регистрации компании, оформления страховки с MCS-90 и VOC-3. До активации возить груз между штатами нельзя.

Active Driver — активный водитель. Тот, кто числится в ростере компании и работает. От количества активных зависит random pool, IFTA и Clearinghouse-запросы.

ADA (Americans with Disabilities Act) — закон о правах людей с ограниченными возможностями. Бьёт по пассажирским перевозкам в первую очередь.

Adverse Driving Conditions — неблагоприятные условия вождения. Исключение в HOS: +2 часа к времени вождения, если условия стали непрогнозируемо плохими (туман, снег, затор после аварии).

Agent for Service of Process — агент по получению юридических документов в штате. Через него компания получает повестки и иски. Назначается формой BOC-3.

Alcohol Test — тест на алкоголь. Обязателен по DOT. 0.02 — отстранение от руля, 0.04 — дисквалификация.

Applicant — кандидат на позицию водителя. До оформления: проверка CDL, Medical Card, MVR, PSP.

Authorized for Hire — перевозчик, работающий за плату. Одна из самых частых классификаций в MCS-150.

BASICs (Behavior Analysis and Safety Improvement Categories) — семь категорий CSA: Unsafe Driving, HOS Compliance, Driver Fitness, Controlled Substances/Alcohol, Vehicle Maintenance, Hazmat Compliance, Crash Indicator. По каждой считается процентиль.

Bill of Lading (BOL) — товарно-транспортная накладная. Основной документ на груз: что везут, от кого, кому, куда.

BOC-3 (Designation of Process Agents) — форма назначения процессуальных агентов во всех штатах. Без неё Interstate Authority не активируется.

Broker — посредник между шиппером и перевозчиком. Лицензируется FMCSA отдельно, должен иметь bond BMC-84 или trust BMC-85 на \$75 000.

Business Corporation — корпорация. Один из базовых типов юрлиц, отделяет активы владельцев от обязательств компании.

Cargo Classification — классификация грузов в MCS-150 (General Freight, Household Goods, Refrigerated Food, Motor Vehicles и т.д.). Добавишь категорию — страховка подорожает.

Cargo Insurance — страховка груза. Покрывает потерю или повреждение. Стандартный лимит — \$100 000.

Car Hauler — автовоз. Классификация 9NB в MCS-150, отдельная специфика в подготовке водителей.

CDL (Commercial Driver's License) — коммерческие права. Обязательны для CMV. Классы A, B, C.

CDL Class A — для сцепок $\geq 26\ 001$ фунтов с буксируемым весом $>10\ 000$ (тягач с прицепом).

CDL Class B — для одиночных ТС $\geq 26\ 001$ фунтов или с прицепом $\leq 10\ 000$ (straight truck, автобус).

CDL Class C — для ТС $<26\ 001$, перевозящих 16+ пассажиров или hazmat.

Chain of Custody (COC) — цепочка ответственности. Документ сопровождения образца от сбора до лаборатории при drug test.

Change of Address — смена адреса компании. Обновляется через MCS-150.

Clean Idle — режим чистого холостого хода. Требование CARB в Калифорнии, подтверждается наклейкой на двигателе.

Clearinghouse (FMCSA Drug & Alcohol Clearinghouse) — федеральная база нарушений по наркотикам и алкоголю у CDL-водителей. Проверка обязательна при найме и ежегодно с 2020 года.

CMV (Commercial Motor Vehicle) — коммерческое ТС. По §390.5: ≥10 001 фунтов, либо 9+ пассажиров за плату, либо hazmat.

Common Carrier — перевозчик чужих грузов за плату.

Company File — комплект базовых документов компании: MC Certificate, страховка, MCS-150, MCS-90, контракт с ELD-провайдером, MVR, Medstop, IFTA, UCR.

Compliance Review (CR) — глубокий аудит. Серьёзнее чем Safety Audit. По итогам могут понизить Safety Rating.

Consortium / Third-Party Administrator (C/TPA) — внешний администратор программы тестирования. Ведёт Random Pool, drug & alcohol testing для небольших перевозчиков.

Controlled Substances Testing — тестирование на контролируемые вещества по §382: pre-employment, random, post-accident, reasonable suspicion, return-to-duty, follow-up.

Corrective Action Plan (CAP) — план исправлений после проваленного New Entrant Safety Audit. Подаётся в FMCSA, чтобы сохранить Authority.

Crash Indicator — BASIC по вовлечённости в аварии за последние 24 месяца.

Crash Report — полицейский отчёт о ДТП. Уходит в FMCSA, ложится в CSA.

CSA (Compliance, Safety, Accountability) — программа FMCSA по мониторингу перевозчиков. Считает показатели через SMS и BASICs.

Custom Harvester — перевозчик сельхозтехники в уборку. Имеет расширения по HOS.

Daily Vehicle Inspection Report (DVIR) — ежедневный осмотр ТС до и после рейса. §396.11.

Dataqs — система FMCSA для оспаривания ошибочных записей (инспекции, аварии). Работает. Пользуйся.

Decal (IFTA/IRP) — наклейки IFTA/IRP, по две на юнит, на кабине.

Dedicated Route — регулярный маршрут, закреплённый за водителем или компанией.

DOT (Department of Transportation) — Министерство транспорта США. Создано в 1966.

DOT Number (USDOT Number) — уникальный ID перевозчика, выдаёт FMCSA.

DOT Physical — медосмотр по стандартам DOT. Проводит сертифицированный medical examiner. Результат — Medical Examiner's Certificate.

Driver Qualification File (DQ File) — файл водителя. §391.51: заявление, CDL, MVR, Medical Card, Road Test, Previous Employer Verification, Clearinghouse query и остальное. На каждого водителя — своя папка.

Driver Vehicle Examination Report (DVER) — отчёт о придорожной инспекции.

Driving Record — отчёт или портал водительской истории. Источник для MVR и PSP.

Drug Test (DOT Drug Test) — 5-панельный тест DOT: марихуана, кокаин, опиаты, амфетамины, PCP. Только сертифицированная лаборатория.

Dry Van — закрытый полуприцеп. Самый массовый тип трейлера.

ELD (Electronic Logging Device) — электронное устройство учёта часов. Обязательно с 2017, должно быть в реестре FMCSA.

ELD Mandate — федеральное требование использовать ELD для HOS.

ELP (English Language Proficiency) — требование достаточного английского у CDL-водителя.

Exempt For-Hire — перевозчик вне части регуляций (освобождённые товары или работа в commercial zone).

Expiration Date — дата истечения срока: CDL, Medical Card, страховка, IFTA. Веди календарь, это ломает компании чаще, чем инспекции.

Factoring — факторинг. Продажа счетов фактору за 1–5% ради быстрого cash flow.

FAST Act — федеральный закон 2015 года, перекроивший программы FMCSA, включая PSP и SMS.

Federal Motor Carrier Safety Regulations (FMCSRs) — федеральные правила безопасности грузоперевозок. 49 CFR, Parts 350–399.

FEIN/EIN (Federal Employer Identification Number) — федеральный налоговый ID компании. Нужен для DOT Number, IFTA, Form 2290.

Flatbed — платформа без бортов или с низкими бортами. Негабарит, строительные грузы, металл.

FMCSA (Federal Motor Carrier Safety Administration) — Федеральное управление безопасности автоперевозок. Агентство DOT, существует с 2000.

FMCSA PIN — персональный ID компании в FMCSA для онлайн-обновления MCS-150. Без него руками ничего не сделаешь.

For-Hire Carrier — перевозчик по найму.

Form 2290 (Heavy Vehicle Use Tax, HVUT) — налог IRS на тяжёлые ТС ≥55 000 фунтов. Ежегодный.

FLSA (Fair Labor Standards Act) — закон о труде. Большинство trucking-водителей выведены из-под требований по overtime.

Freight Broker — см. Broker.

Fuel Tax — топливный налог. Для межштатных — IFTA.

General Freight — генеральный груз. Самая широкая cargo classification в MCS-150.

General Liability Insurance — общая гражданская ответственность. Покрывает ущерб третьим лицам вне ДТП.

GVWR (Gross Vehicle Weight Rating) — разрешённая полная масса ТС. От неё зависит класс CDL и применимость FMCSR.

Hazmat (Hazardous Materials) — опасные материалы. Требуют NM endorsement, отдельной лицензии и повышенной страховки: \$1M или \$5M.

Hazmat Endorsement (H) — допуск в CDL на hazmat. Нужна проверка TSA и отпечатки пальцев.

HOS (Hours of Service) — часы работы по §395: 11 часов вождения, 14-часовое окно, 10 часов отдыха, 60/70 часов за 7/8 дней.

Household Goods Carrier — перевозчик домашних вещей. Отдельная Authority (MC-HH).

IFTA (International Fuel Tax Agreement) — соглашение о топливном налоге между 48 штатами и 10 провинциями Канады. Отчёт квартальный.

IFTA License — лицензия IFTA. Выдаёт базовый штат на год, продление в декабре.

Independent Contractor — независимый подрядчик. Owner-operator не как сотрудник, а как контрактор. В Калифорнии — под тестом ABC (закон AB5).

Insurance Certificate (COI) — сертификат страхования. Брокеры запрашивают до загрузки.

Interstate Carrier — межштатный перевозчик.

Intrastate Carrier — перевозчик внутри одного штата.

IRP (International Registration Plan) — соглашение о регистрации ТС для межштатных перевозок (apportioned plates).

KYU (Kentucky Weight Distance Tax) — налог Кентукки за пробег. Отдельный аккаунт, квартальные отчёты.

LLC (Limited Liability Company) — компания с ограниченной ответственностью. Рабочая форма для owner-operator.

Load Board — биржа грузов. DAT, Truckstop и подобные — диспетчеры ищут груз там.

Logbook — журнал часов. Бумажный или электронный.

Long Combination Vehicle (LCV) — сцепка из двух-трёх прицепов. Отдельный endorsement.

MC Authority (Motor Carrier Authority) — полномочия на коммерческую перевозку. Номер MC.

MC Certificate — документ, подтверждающий право на перевозку property или passengers.

MCS-90 — эндорсмент к страховке, подтверждающий federal financial responsibility. Без него Authority не активируется.

MCS-150 — идентификационная форма перевозчика. При регистрации и каждые 2 года (biennial update).

MCS-150B — комбинированная форма с Hazmat Safety Permit.

Medical Card (Medical Examiner's Certificate) — медкарта водителя. Обычно до 2 лет.

Medical Examiner National Registry — реестр FMCSA сертифицированных медиков. У каждого доктора — свой номер.

Medstop — онлайн-платформа для drug & alcohol тестов, random pool и DOT-документов водителей.

Motor Carrier — автомобильный перевозчик.

MVR (Motor Vehicle Record) — история вождения. Запрос при найме и ежегодно. \$391.25.

New Entrant — новый перевозчик. Первые 18 месяцев — под особым наблюдением FMCSA.

New Entrant Safety Audit — аудит новичка. В течение 12 месяцев после получения Authority. Здесь компании умирают чаще всего — готовься заранее.

New Mexico Weight Distance Tax — налог за пробег в Нью-Мексико. Отдельный аккаунт, квартальные отчёты.

New York HUT (Highway Use Tax) — налог Нью-Йорка. Отдельный стикер, квартальные отчёты.

Non-CDL Driver — водитель без CDL. Работает на TC <26 001 (например, car hauler до 26k).

Non-Preventable Crash — непредотвратимая авария. С 2020 её можно убрать из CSA через DataQs.

Off-Duty (OFF) — статус ELD «не на работе». В рабочее время не идёт.

On-Duty Not Driving (ON) — «на работе, не за рулём»: загрузка, разгрузка, DVIR, ожидание.

Operating Authority — операционные полномочия (общий термин для MC, FF, MX).

Operation Classification — классификация операций в MCS-150: Authorized For-Hire, Private Property, Exempt и т.д.

Oregon Weight Mile Tax — налог за пробег в Орегоне. Отдельный аккаунт, квартальные отчёты — вместо IFTA по топливу.

OOS (Out-of-Service Order) — ордер о выводе из эксплуатации. При серьёзных нарушениях (HOS, hazmat, механика) — движение запрещено до устранения.

Owner-Operator — владелец-оператор. Часто работает под чужим MC по лизинг-соглашению.

PEV (Pre-Employment Verification) — проверка прошлых работодателей. За последние 3 года. §391.23.

PIN (FMCSA PIN) — см. FMCSA PIN.

POD (Proof of Delivery) — подписанный BOL. Без него счёт брокеру не выставишь.

Post-Accident Test — тест после ДТП. Обязателен при определённых условиях §382.303 (в т.ч. фатальное).

Pre-Employment Drug Test — тест до допуска к работе. Результат должен быть отрицательным.

Preventable Crash — предотвратимая авария. Идёт в CSA Crash Indicator.

Private Carrier — частный перевозчик, возит свой груз.

Private Passenger Carrier — частный пассажирский (шаттл отеля, например).

PSP (Pre-Employment Screening Program) — программа проверки водителя при найме. Даёт 5 лет crash data и 3 года inspection data.

Random Drug & Alcohol Testing — случайное тестирование. Минимум 50% drug и 10% alcohol от среднесписочной численности CDL-водителей в год.

Random Pool — пул водителей, из которого консорциум выбирает кандидатов на random test каждый квартал.

Reasonable Suspicion Test — тест по обоснованному подозрению. Supervisor с подготовкой направляет водителя.

Reefer (Refrigerated Trailer) — рефрижератор.

Reefer Breakdown Coverage — покрытие поломки холодильной установки в Cargo Insurance.

Return-to-Duty (RTD) Test — тест возврата к работе после нарушения. Под контролем SAP.

Roadside Inspection — придорожная инспекция. DOT/CVSA. Уровни I–VI.

SAFER (Safety and Fitness Electronic Records) — публичный сервис FMCSA с профилями перевозчиков. Туда смотрят брокеры. Туда смотришь ты.

Safety Audit — базовый аудит для нового перевозчика.

Safety Rating — рейтинг безопасности: Satisfactory / Conditional / Unsatisfactory / Unrated.

SAP (Substance Abuse Professional) — специалист по химической зависимости. Оценивает и ведёт программу для водителя с положительным тестом — до return-to-duty.

SCAC (Standard Carrier Alpha Code) — буквенный код перевозчика. Выдаёт NMFTA. Нужен для интермодальных и государственных грузов.

Service Date (MC Service Date) — дата активации MC Authority.

Severity Weight — вес тяжести нарушения в SMS. От 1 до 10.

Shipper — грузоотправитель.

Single Trip Permit — разовый пермит (IFTA, IRP, overweight).

Sleeper Berth (SB) — спальное место. Статус в ELD. Используется для split sleeper (8/2 или 7/3).

SMS (Safety Measurement System) — система измерения безопасности FMCSA. Считает процентиля по BASICs.

Straight Truck — одиночный грузовик, без прицепа.

Supporting Documents (HOS) — документы, подтверждающие HOS: BOL, квитанции, диспетчерские записи. Хранятся 6 месяцев.

Tax ID — см. FEIN.

Terminal — база компании, yard.

Time Zones — часовые пояса. В континентальных США их 4: Eastern, Central, Mountain, Pacific. Для ELD это важно — выбирается один home terminal time zone.

TWIC (Transportation Worker Identification Credential) — удостоверение для доступа в порты.

UCR (Unified Carrier Registration) — ежегодный федеральный сбор. Зависит от размера автопарка.

Unified Registration System (URS) — прежняя система подачи MCSA-1 на новую Authority; с 14 мая 2026 заменена новой системой FMCSA **Motus** (форма заявки та же MCSA-1).

Unsafe Driving BASIC — одна из BASICs: превышение скорости, reckless driving, ремень безопасности.

Updating Date (Biennial Update) — обновление MCS-150 каждые 2 года. График — по последней цифре DOT-номера.

USDOT Number — см. DOT Number.

Vehicle Maintenance BASIC — BASIC по техническому состоянию ТС.

Violation — нарушение, зафиксированное при инспекции. Пошло в CSA.

VIN (Vehicle Identification Number) — идентификационный номер ТС, 17 символов.

Weigh Station — весовая станция. Там же проводят inspections.

Yard — база, стоянка траков и трейлеров.

Аббревиатуры одним списком

Если нужно быстро расшифровать — смотри сюда. Термины выше объясняют суть, таблица ниже — просто расшифровывает буквы.

Аббревиатура	Расшифровка	Перевод
ADA	Americans with Disabilities Act	Закон о правах людей с ограниченными возможностями
BASIC	Behavior Analysis and Safety Improvement Category	Категория анализа поведения и безопасности
BMC	Bureau of Motor Carriers (forms)	Бюро автоперевозчиков (формы)
BOC-3	Designation of Process Agents	Назначение процессуальных агентов
BOL	Bill of Lading	Товарно-транспортная накладная
CAP	Corrective Action Plan	План корректирующих действий
CARB	California Air Resources Board	Совет Калифорнии по качеству воздуха
CDL	Commercial Driver's License	Коммерческие водительские права
CFR	Code of Federal Regulations	Свод федеральных правил
CLP	Commercial Learner's Permit	Ученическое коммерческое разрешение
CMV	Commercial Motor Vehicle	Коммерческое ТС
COC	Chain of Custody	Цепочка ответственности
COI	Certificate of Insurance	Сертификат страхования
CR	Compliance Review	Проверка соответствия
CSA	Compliance, Safety, Accountability	Соответствие, безопасность, ответственность
C/TPA	Consortium / Third-Party Administrator	Консорциум / внешний администратор
CVSA	Commercial Vehicle Safety Alliance	Альянс безопасности коммерческих ТС
DOT	Department of Transportation	Министерство транспорта
DQ	Driver Qualification (file)	Файл квалификации водителя
DVER	Driver Vehicle Examination Report	Отчёт об инспекции ТС и водителя
DVIR	Driver Vehicle Inspection Report	Ежедневный осмотр ТС

Аббревиатура	Расшифровка	Перевод
ELD	Electronic Logging Device	Электронное устройство учёта часов
ELP	English Language Proficiency	Владение английским
FAST	Fixing America's Surface Transportation Act	Закон о развитии наземного транспорта
FEIN/EIN	Federal Employer Identification Number	Федеральный налоговый ID
FF	Freight Forwarder (authority)	Экспедиторские полномочия
FLSA	Fair Labor Standards Act	Закон о стандартах труда
FMCSA	Federal Motor Carrier Safety Administration	Федеральное управление безопасности автоперевозок
FMCSR	Federal Motor Carrier Safety Regulations	Федеральные правила безопасности
GVWR	Gross Vehicle Weight Rating	Полная разрешённая масса
HM	Hazardous Materials endorsement	Допуск на опасные грузы
HOS	Hours of Service	Часы работы
HUT	Highway Use Tax	Налог за использование автомагистралей
HVUT	Heavy Vehicle Use Tax	Налог на тяжёлые ТС
ICC	Interstate Commerce Commission	Комиссия межштатной торговли (упразднена)
IFTA	International Fuel Tax Agreement	Соглашение о топливном налоге
IRP	International Registration Plan	План регистрации ТС
IRS	Internal Revenue Service	Налоговая служба США
KYU	Kentucky Weight Distance (tax)	Налог Кентукки за пробег
LCV	Long Combination Vehicle	Длинная сцепка
LLC	Limited Liability Company	Компания с ограниченной ответственностью
MC	Motor Carrier (number)	Номер автоперевозчика
MCS	Motor Carrier Safety (forms)	Формы FMCSA
MVR	Motor Vehicle Record	История вождения

Аббревиатура	Расшифровка	Перевод
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration	Управление безопасности дорожного движения
NMFTA	National Motor Freight Traffic Association	Ассоциация грузоперевозок
OOS	Out-of-Service	Вывод из эксплуатации
OSHA	Occupational Safety and Health Administration	Управление охраны труда
PIN	Personal Identification Number (FMCSA)	Персональный ID в FMCSA
POD	Proof of Delivery	Подтверждение доставки
PSP	Pre-Employment Screening Program	Программа проверки при найме
RTD	Return-to-Duty (test)	Тест возврата к работе
SAFER	Safety and Fitness Electronic Records	Электронный реестр перевозчиков
SAP	Substance Abuse Professional	Специалист по зависимости
SB	Sleeper Berth	Спальное место
SCAC	Standard Carrier Alpha Code	Буквенный код перевозчика
SMS	Safety Measurement System	Система измерения безопасности
SSN	Social Security Number	Номер социального страхования
TSA	Transportation Security Administration	Управление транспортной безопасности
TWIC	Transportation Worker Identification Credential	Удостоверение работника транспорта
UCR	Unified Carrier Registration	Единая регистрация перевозчиков
URS	Unified Registration System	Единая система регистрации
USDOT	United States Department of Transportation (number)	Номер Минтранса США
VIN	Vehicle Identification Number	Идентификационный номер ТС

★ Главное за главу.

Этот глоссарий — не экзаменационный материал. Это рабочий инструмент. Держи его под рукой в первые полгода. Когда брокер скажет «send me the COI and BOL», ты откроешь справочник один раз — и потом уже не будешь открывать никогда. Так это и работает: термины въедаются через использование, а не через зубрёжку.

Если застрял на термине и книга не помогла — пиши нам. Разберём конкретно твой случай.

TruckerNavi 📞 +1 (315) 871-0833 💬 WhatsApp: +1 (929) 347-4410 🌐
truckernavi.com ✉ data@truckernavi.com 📍 NY / NJ / FL

Приложение В. Календарь сейфти-менеджера

Это не инструкция, которую читают один раз. Это твой годовой скелет работы. Распечатай, повесь над столом, веди по нему журнал с галочками и датами. Когда в дверь постучит FMCSA — а рано или поздно постучит — именно эти галочки и подписи отделят твою компанию с Satisfactory от компании с Conditional и downgrade.

Календарь построен по частоте: ежедневно → еженедельно → ежемесячно → ежеквартально → ежегодно → триггерные события. Работай сверху вниз, не перескакивай.



Каждый день

- ▮ **ELD-логи за вчера — открыть и пройтись по violations.** Samsara, Motive, Omnitrac — неважно, у всех фильтр по нарушениям есть. Смотришь: HOS, form & manner, unassigned driving. Если пропускать — нарушения копяты молча, а потом CSA в HOS Compliance уходит в красное. Глава 5.
 - ▮ **Unassigned driving — закрыть до конца дня.** Либо присвоить водителю, либо пометить yard move / personal conveyance. Висящие мили — это «призраки» в системе, и при аудите аудитор их увидит первыми.
 - ▮ **DVIR — проверить, что defects ушли в шоп.** Pre-trip и post-trip отчёты водителей бесполезны, если дефект записан и забыт. Трак с открытым дефектом на линию не выходит. Глава 7.
 - ▮ **FMCSA Portal — вчерашние roadside inspections на месте?** DataQs / Inspection Reports. Если инспекция есть, но в портале не подгрузилась — подавай challenge сразу, пока доказательства свежие (формально штат обязан принять RDR в течение 3 лет по инспекции и 5 лет по аварии).
 - ▮ **Телематика: speeding, harsh braking, harsh acceleration.** Позвонил водителю, поговорил, записал в driver file. Правило простое: coaching без записи — coaching не существует. Аудитор спросит «где»? — и ты должен показать.
 - ▮ **Critical alerts: что истекает в ближайшие 7 дней.** Медкарта, CDL, permit. Водитель с просроченной медкартой на дороге = мгновенный OOS при первой же инспекции.
-



17 Каждую неделю

-] **Log audit — минимум 10% логов каждого водителя.** Сверяешь ELD с fuel receipts и toll receipts. Сам аудит: отраслевой стандарт, а §395.8(k) обязывает хранить логи и supporting documents 6 месяцев, так что материал для сверки у тебя обязан быть. Заводи log audit sheet, подписывай, подшивай. Глава 5.
 -] **Tracker документов — обновить.** CDL, medical cards, annual inspections, IRP, IFTA decals, COI. Напоминания за 30/60/90 дней, иначе тебя завалит в один момент.
 -] **CSA scores в SMS.** ai.fmcса.dot.gov, все 7 BASICs. Вверх пошло — реагируй сразу, не жди письма от FMCSA. Глава 11.
 -] **Safety meeting — 15-30 минут.** Зима — winter driving. Лето — fatigue и heat. Груз — cargo securement. Attendance sheet с подписями — это твоё доказательство training program при аудите. Без подписей — не было.
 -] **IFTA: receipts в папку, мили по штатам в таблицу.** Не копии до конца квартала. Копишь — в апреле или июле получишь хаос, ошибки в декларации, и flag на audit.
 -] **Accident register — всё ли внесено.** Если на неделе были DOT-recordable инциденты, проверь §390.15. Хранить 3 года.
 -] **Open maintenance work orders.** PM intervals не просрочены? Глава 7.
-



Каждый месяц

-] **Полный log audit 10%+ за месяц** по каждому водителю. Подпись, дата, в DQF.
-] **DQF на полноту.** §391.51 — больше 20 обязательных документов. Ротация: 3-5 файлов в месяц, за год проходишь всех. Недостающий документ в DQF — это **acute violation** на compliance review. Не critical — **acute**. Разница большая. Глава 3.
-] **IFTA: сверка пробега и топлива по штатам нарастающим итогом.** Экспорт из ELD + GPS. Глава 8.
-] **Clearinghouse: limited queries и random pool за месяц.** Процент FMCSA на 2026 год: **50% на controlled substances, 10% на alcohol** (без изменений с 2020 года; проверяй ежегодно на transportation.gov/odapc/random-testing-rates). Pool ведёт third-party administrator, но проверяешь ты.
-] **CSA trend report для владельца/руководства.** Куда движемся? Какая BASIC ухудшается? Что делаем.

-] **COI от брокеров и шипперов — не истёк?** Просроченный COI — отказ в оплате invoice. Деньги, которые ты уже заработал, зависят.
 -] **PM compliance report.** Процент траков, прошедших PM в срок. Ниже 95% — сигнал fleet manager'у.
-



Каждый квартал (тут IFTA — не пропускать)

-] **IFTA quarterly return.** Дедлайны жёсткие: **30 апреля, 31 июля, 31 октября, 31 января.** Подача через портал base jurisdiction. Пропустил — штраф \$50 или 10% от tax due + 1% каждый месяц просрочки. Три пропущенных квартала подряд — **license revocation.** Это не «могут отозвать», это отзовут. Глава 8.
 -] **IRP mileage reports** — где требуется штатом, обычно идёт в паре с IFTA.
 -] **CSA deep-dive за квартал.** Все инспекции, все violations, паттерны: повторяющиеся дефекты, конкретные водители. Документ в папку.
 -] **Random D&A pool — процент выполнен?** Отстающий pool — классическая находка аудитора. Классическая. Её всегда ищут.
 -] **Safety training plan на следующий квартал.** Темы по сезону.
 -] **Vendor review.** Клиника для drug testing, MVR provider, DQF service — сертификаты на месте, SLA выполняются?
-



Каждый год

-] **Annual MVR на каждого водителя (§391.25).** В DQF на 3 года. Нет свежего MVR — disqualifying violation. Глава 3.
-] **Annual Driver Review (§391.25)** — письменная оценка на основе MVR, аварий, нарушений. Твоя подпись, в DQF.
-] **Annual Clearinghouse Full Query на каждого CDL-водителя.** С письменным **signed consent** от водителя — это обязательно. Без query — штраф до **\$19,246 за каждого водителя** (уровень 2025 года). Не на компанию, а **за каждого.** Глава 4.
-] **Annual Vehicle Inspection (§396.17) на каждый трак и каждый трейлер.** Сертифицированный инспектор, форма прикреплена к юниту, копия в maintenance file, хранить 14 месяцев. Отсутствует — OOS на месте.
-] **Form 2290 (HVUT) — до 31 августа** за fiscal year 1 июля – 30 июня. IRS e-file. Без stamped Schedule 1 не обновишь tags и IRP. Глава 9.
-] **UCR на следующий год — до 31 декабря.** [uscr.gov](https://www.uscr.gov). Без UCR — OOS в штатах-участниках.

-] **MCS-150 обновление.** Формально раз в **24 месяца** (по последней цифре USDOT и соответствующему месяцу), но ставь в ежегодный календарь — так не пропустишь. Пропуск = **deactivation USDOT номера**, и вся компания встаёт. Глава 2.
-] **IRP apportioned plates и IFTA decals — renewal.** Обычно январь-март, зависит от штата.
-] **BOC-3 / Process Agent — проверить.** Обычно автопродление, но проверить.
-] **Safety Management Plan и written policies — пересмотреть.** HOS policy, D&A policy, accident procedure. Подпись CEO, свежая дата.
-] **Annual driver training refresher** — HOS, cargo securement, distracted driving, hazmat если возишь.
-] **Insurance renewal review.** Auto liability (федеральный минимум \$750K–\$1M, но реальные шипперы хотят \$1M+), cargo, general liability, workers comp.
-] **Internal mock audit.** Имитируешь FMCSA compliance review своими силами: DQF, HOS, D&A, maintenance, accidents. Находки — в action plan. Если своими силами не тянешь — TruckerNavi Mock Audit, \$399.
-] **Emergency Response Plan и Contact List — обновить** (ДТП, hazmat release, cargo claims).



Триггерные события — реагируешь немедленно

ДТП (DOT-recordable accident)

-] **Post-accident protocol в течение часа.** Звонок водителю, сбор данных: место, травмы, tow-away, другие ТС. Глава 10.
-] **Post-accident D&A test по §382.303 — если есть триггер:** fatality / injury с medical treatment away from scene / citation водителю + disabling damage. **Alcohol — в течение 8 часов. Drug — в течение 32 часов.** Пропустил окно — нарушение D&A policy и потенциально federal violation.
-] **Accident Register (§390.15) — запись в течение 24 часов.** Хранить 3 года.
-] **Страховая — уведомление в течение 24 часов** или по срокам в полисе.
-] **ELD logs, DVIR, dashcam за 7 дней до и 1 день после — сохранить и изолировать.** При крупной аварии — preservation letter / litigation hold. Не надейся, что «как-нибудь потом найдём».
-] **Internal investigation report.** Preventable / non-preventable, root cause, что меняем. С водителем поговорить.

Roadside Inspection Report / citation

-] **Inspection в систему в течение 24 часов.** Сверить с FMCSA Portal.
-] **OOS corrections выполнить, подписать сертификацию на обороте отчёта (это 8-day certification). Signed copy — в issuing state agency в течение 15 дней.** Пропустил — citation висит открытым, CSA ухудшается.
-] **DataQs challenge — оценить.** Ошибочный driver, неверный violation code, неверная дата — оспариваем. Подавать лучше сразу, пока доказательства свежие (формально штат принимает RDR до 3 лет по инспекции и до 5 лет по аварии). Глава 11.
-] **Coaching с водителем по конкретному violation — в письменном виде.**
-] **Citation — платить, оспаривать или traffic lawyer.** Conviction упадёт в MVR и в annual review. Это не мелочь.

Conditional или Unsatisfactory Safety Rating

Теперь спокойно. Получить Conditional — не конец. Conditional означает «у тебя есть проблема, мы даём время исправить». Unsatisfactory — серьезнее, но и там есть процедура.

-] **Compliance review report — читать построчно.** Все acute и critical violations выписать. Глава 11.
-] **Safety Management Plan / request for upgrade — подать в срок.** Passenger/hazmat: Unsatisfactory = OOS через **45 дней**. Freight: через **60 дней**. Это жёсткие цифры.
-] **Corrective action по каждой находке:** пересобрать DQF, переписать процедуры, переобучить людей.
-] **Консультант или attorney, если внутри не тянешь.** Здесь на кону authority. Экономить на этом этапе — дороже, чем нанять.
-] **Уведомить страховую и ключевых шипперов.** Conditional влияет на тарифы и контракты — лучше сказать первым, чем они узнают из SAFER.
-] **Follow-up compliance review — запросить после внедрения.**

Intervention Letter / Warning Letter от FMCSA

-] **Письменный план корректирующих действий в указанный срок.**
-] **Внутренний аудит по проблемной BASIC — именно по той категории, где превышен threshold.**
-] **Coaching и training в этой зоне — участвовать.**

Наём нового водителя

-] **DQF открыть, 20+ документов по §391.51 собрать — до первого dispatch.** Глава 3.

-] **Pre-employment Clearinghouse Full Query с consent.** Clean — работаем, не clean — разговор отдельный.
-] **Pre-employment drug test (§382.301).** Negative до первого dispatch. Не «параллельно с обучением», а **до**.
-] **PSP report** запросить.
-] **Previous employer inquiry за 3 года (§391.23) — safety history.**
Дедлайн 30 дней.
-] **Road test и certificate (§391.31)** — или принять эквивалент CDL.

Увольнение водителя

-] **Clearinghouse** — убрать из employer queries.
-] **DQF** сохранить ещё 3 года после термина (§391.51(d)). Не выбрасывай.
-] **Забрать: ELD, fuel card, toll tag, ключи, ID-бейдж.**



Как это не превратить в хаос

Один простой приём: все дедлайны — в Google Calendar или Outlook с повторяющимися напоминаниями за **60, 30 и 7 дней**. IFTA, 2290, UCR, MCS-150 — это тихие дедлайны. Они не кричат. Пока не пропустил — ничего не происходит. Пропустил — и в тот же день OOS, штрафы, deactivation, остановленные траки.

Я видел компании, которые разваливались на одном пропущенном MCS-150. На **одном**. Поэтому calendar software за \$50-200 в месяц — это не расход, это страховка от \$10,000+ штрафа за один забытый дедлайн.

И да — если чувствуешь, что в одиночку этот объём не удержишь, это нормально. Так оно и есть: средний парк до 10 траков без системы и без помощи проваливает compliance за год. С системой — держит. TruckerNavi Safety Compliance от \$189/мес закрывает большую часть этого календаря за тебя; Mock Audit \$399 раз в год показывает, где дырки. Решать тебе.

Контакты, если нужно: **+1 (315) 871-0833**, WhatsApp **+1 (929) 347-4410**, **truckernavi.com**, **data@truckernavi.com**. Офисы NY, NJ, FL.



Главное по этой главе. Сейфти-менеджер — это ритм. Ежедневные галочки → еженедельные аудиты → месячные ревью → квартальные декларации → годовые обновления. Выпадаешь из ритма — ломается всё. Держишь ритм — FMCSA к тебе приходит и уходит без находок.

Приложение С. Библиотека форм: что собрать и где взять

Это твой склад документов: что должно лежать в папках компании и где брать каждую форму. Читать подряд не надо, это справочник. Возвращайся сюда, когда в главе увидишь .

Два источника:

- **Официальные федеральные формы** всегда бери с [fmcsa.dot.gov](https://www.fmcsa.dot.gov) (или [irs.gov](https://www.irs.gov), портала штата): они бесплатные и обновляются.
 - **Внутренние шаблоны** (чек-листы, политики, письма, таблицы): запрашивай пакет материалов к книге на truckernavi.com/kniga.
-

1. Company File: документы компании

Документ	Зачем нужен	Где взять
MCS-150 (Motor Carrier Identification Report) + инструкция	Регистрация данных перевозчика, Biennial Update раз в 2 года	fmcsa.dot.gov
MC Certificate (Operating Authority)	Официальное подтверждение права работать перевозчиком	выдаёт FMCSA после активации Authority (заявка MCSA-1 через Motus)
MCS-90 Endorsement	Страховое приложение о публичной ответственности; без него полис для FMCSA не полис	оформляет твоя страховая; бланк на fmcsa.dot.gov
Certificate of Insurance (COI)	Подтверждение активной страховки (liability + cargo) для брокеров и файла	выдаёт страховая или агент
BOC-3 (Designation of Process Agents)	Назначение process agents по всем штатам	подаёт blanket-агент в электронном виде
UCR-регистрация	Ежегодный федеральный сбор, зависит от размера парка	plan.ucr.gov
Форма 2290 (HVUT)	Федеральный налог на тяжёлые траки, дедлайн 31 августа	irs.gov
ELD: сертификат устройства + manual в кабину	Подтверждение, что устройство в реестре FMCSA (§395.22)	сайт твоего ELD-провайдера; реестр на fmcsa.dot.gov
Чек-лист Company File	Самопроверка папки компании при сборке и внутреннем аудите	шаблон: truckernavi.com/kniga

2. Driver File (DQF): папка водителя

Документ	Зачем нужен	Где взять
Driver Employment Application	Заявление кандидата по §391.21, первый документ в папке	шаблон: truckernavi.com/kniga
Запрос MVR + release-формы штатов (NH, PA и др.)	Проверка при найме и ежегодный обзор §391.25	DMV штата; шаблон запроса: truckernavi.com/kniga
PSP-отчёт	Федеральная история при найме: аварии за 5 лет, инспекции за 3 года	psp.fmcsa.dot.gov
Safety Performance History Records Request (SPHRR)	Запрос бывшим работодателям по §391.23	шаблон: truckernavi.com/kniga
Medical Card + распечатка из National Registry	Подтверждение медсертификата и права врача его выдавать	врач из National Registry (nationalregistry.fmcsa.dot.gov)
Drug & Alcohol Policy	Политика компании по Part 382, водитель подписывает при найме	шаблон: truckernavi.com/kniga
Pre-employment Testing Notification	Уведомление кандидата о тесте до отправки в лабораторию	шаблон: truckernavi.com/kniga
Certification of Road Test	Дорожный тест по §391.31 (или CDL как эквивалент)	шаблон: truckernavi.com/kniga
Annual Certificate of Violations	Годовая декларация нарушений по §391.27	шаблон: truckernavi.com/kniga
Independent Contractor Agreement / Owner-Operator Lease	Отношения с 1099-водителем и ОО по §376.12	шаблон: truckernavi.com/kniga (финальную версию смотрит юрист)
Written Warning + Termination Letter	Дисциплинарная история, защита компании в спорах	шаблоны: truckernavi.com/kniga
Training Report	Учёт внутреннего обучения (ELD, HOS, safety)	шаблон: truckernavi.com/kniga
Чек-лист Driver File	Полный список содержимого DQF с учётом Clearinghouse	шаблон: truckernavi.com/kniga

3. Unit File: папка на каждый трак

Документ	Зачем нужен	Где взять
Annual Inspection form (\$396.17)	Годовая инспекция, хранить минимум 14 месяцев	делает сертифицированный механик; образец формы: truckernavi.com/kniga
DVIR (Driver Vehicle Inspection Report)	Pre-trip и post-trip дефекты, контроль ремонтов	встроен в ELD; бумажный шаблон: truckernavi.com/kniga
Unit ID Card	Карточка единицы: номер, VIN, DOT; копия в кабину	шаблон: truckernavi.com/kniga
Таблица Bridge Formula	Развесовка по осям, лимиты 20 000/34 000/80 000 lbs	ops.fhwa.dot.gov

4. IFTA, пермиты, рейсы

Документ	Зачем нужен	Где взять
IFTA License + decals	Квартальный топливный налог, копия лицензии в каждой кабине	налоговый портал base-штата; ставки на iftach.org
Пермиты особых штатов: NY HUT, KY (KYU), NM, OR	Отдельные weight-distance налоги вне IFTA	порталы штатов (oscar.ny.gov и др.)
Таблицы IFTA: fuel, gallons, мили по штатам	База квартального отчёта, ведёшь ежедневно	шаблоны: truckernavi.com/kniga
Bill of Lading, Invoice, Load Report	Документы рейса и выставление счетов	шаблоны: truckernavi.com/kniga
Driver's Daily Log (бумажный, \$395.8)	Васкуп при поломке ELD, до 8 дней	шаблон: truckernavi.com/kniga
Log Audit Sheet	Еженедельная сверка ELD с fuel и toll receipts	шаблон: truckernavi.com/kniga

5. Compliance и аварии

Документ	Зачем нужен	Где взять
Accident Register (§390.15)	Учёт DOT-recordable аварий, хранить 3 года	форма на fmcса.dot.gov ; образец: truckernavi.com/kniga
Corrective Action Plan (базовый и расширенный)	Ответ на провал аудита, Conditional/Unsatisfactory	шаблоны: truckernavi.com/kniga (Глава 17)
SMS-отчёт по BASICS	Ежемесячный контроль CSA-баллов	ai.fmcса.dot.gov (по DOT + PIN)

★ Главное за приложение

Это рабочий склад, а не коллекция. У каждого документа конкретное место в папке и конкретный момент, когда ты его достаёшь.

Делай сразу:

1. Заведи папку **Templates/** и пять подпапок по разделам приложения: **Company, Drivers, Units, IFTA** и рейсы, **Compliance**.
2. Официальные формы скачай с fmcса.dot.gov и порталов штатов; шаблоны запроси на truckernavi.com/kniga.
3. Когда книга присылает тебя сюда через 📎 : открываешь нужный документ в своей папке, а не ищешь по всему компьютеру.

Когда через месяц работы у тебя в голове будет не «где это лежит», а «сейчас возьму шаблон и отправлю»: ты встал на ноги как сейфти. До этого момента пользуйся складом.

Нужна помощь собрать Company File или Driver File с нуля?
TruckerNavi делает это под ключ: Safety Compliance от \$189/мес, Mock Audit \$399, Authority Bundle \$499. 📞 +1 (315) 871-0833 · WhatsApp +1 (929) 347-4410 · truckernavi.com · data@truckernavi.com Офисы: NY · NJ · FL.

Приложение D. FAQ — страхи, которые ломают новичка

Страх у новичка — не слабость. Слабость — держать его в одиночку и кормить молчанием.

Ниже — тридцать с лишним страхов, которые я слышу от владельцев и сейфти-менеджеров постоянно. Если узнаёшь себя — хорошо. Значит, ты не уникально сломанный, ты обычный новичок. Дальше разбираемся.

Часть 1. Страхи владельца

1. «Меня выпишут на \$16,000 и закроют»

В интернете гуляют цифры: \$16,000 за одно HOS-нарушение, \$30,000+ по наркотикам и алкоголю. Цифры настоящие. Но это потолок, который FMCSA вытаскивает против системных нарушителей и тех, кто подделывал документы. К новичкам с нормальной бумагой этот потолок не применяется почти никогда.

Что реально: - Средний штраф маленькой компании после compliance review — \$3,000–8,000. - 70% нарушений сжимаются или обнуляются через corrective action plan. - Между первым NOC и финальным счётом — 30–45 дней на исправление.

Если пришёл NOC (Notice of Claim): 1. Не паникуй. 30 дней у тебя есть. 2. Разбираешь нарушения по строкам, сверяешь с §390–396. 3. Пишешь corrective action по формуле: «было X → сделал Y → вот доказательство». 4. Запрашиваешь settlement conference — штраф часто срезают на 50–70%. 5. Сумма больше \$10k — нанимаешь DOT-attorney. Это не трата, это инвестиция.

 Главы 14 и 22.

2. «Инспектор на роуд-чеке будет меня ломать»

Инспектор — не враг. Инспектор — человек с квотой и желанием до конца смены доехать без головной боли. 90% из них прагматики.

Инспектор **обязан** зафиксировать то, что увидел. Он **не обязан** лезть глубоко, если базовая бумага в порядке.

Что снижает глубину проверки в 2–3 раза: чистый трак, спокойный водитель, аккуратная папка.

Водитель должен уметь: 1. Молчать без агрессии. Не спорить, не врать, не оправдываться. 2. Давать только то, что просят. Не раскладывать всё подряд. 3. Иметь inspection kit готовым: CDL, medcard, registration, IFTA decal, insurance, ELD-инструкция, BOL. 4. Сразу после инспекции — фото DVIR и Inspection Report тебе на телефон.

📖 Глава 9.

3. «У меня водители плохо говорят по-английски»

С 2025 года English Language Proficiency снова out-of-service нарушение. Это не слух.

Но проверяют **водителя**, не владельца. Так что твой английский никого не интересует, а вот английский того, кто сидит за рулём — да.

Что требуется от водителя: понять инструкцию инспектора, прочитать знак, объясниться на базовом уровне. Акцент — это не нарушение. Проблема начинается там, где водитель вообще не понимает вопроса.

Делай на найме: 1. Задай пять вопросов на английском про маршрут и документы. Не понимает — не берёшь. 2. Дай ему список из 30 фраз с roadside-инспекции (есть в учебнике). 3. Если он на грани — оплати 10 часов разговорного, \$200–300. OOS стоит от \$1,500 простоя. Считается быстро.

📖 Глава 7, раздел ELP.

4. «Водитель уйдёт и утащит с собой клиентов»

Что он может унести реально: - Контакты брокеров. Юридически — публичная инфа на DAT и Truckstop. - Знание ставок и маршрутов. - Редко — копии rate confirmations.

Что **не** уходит никогда: твой Authority, USDOT, страховка, контракты. Это твоё.

Прикрываешь себя так: 1. Driver Employment Agreement с пунктом о конфиденциальности — подписанный, не «завтра подпишем». 2. Брокерские аккаунты — никогда с твоим SSN или EIN в руки водителю. 3. В день увольнения: доступ в ELD убран, топливная карта заморожена, TMS закрыт, ключи сданы. Одним днём. 4. Если был company driver под Drug & Alcohol — закрывай Clearinghouse query.

📖 Глава 8.

5. «Страховая меня кинет на claim»

Отношения со страховой асимметричные. Они читали полис сто раз. Ты — один.

Claim отказывают почти всегда по одной из причин: - Late reporting (больше 24–48 часов). - Отсутствует DQ file на водителя. - Medical card просрочен на день аварии. - Нарушен HOS.

Премия после at-fault accident не скачет на 300%, как в страшилках. Обычно +15–40% на следующий год.

Делай: 1. Читай полис до подписи. Особенно exclusions и MCS-90. 2. Репортуй любой инцидент в 24 часа. Даже бампер поцарапан. 3. Веди accident register по §390.15. Это не бюрократия, это твой щит. 4. Все спорные вопросы — письменно, в email. По телефону adjuster скажет одно, через месяц — другое. 5. Работай с independent broker, а не «знакомый пацан с офисом».

📖 Глава 17.

6. «Я забуду про IFTA и потерю Authority»

Authority не испаряется от одного пропущенного квартала. Цепочка длиннее: сначала fine \$50–500, потом suspension номеров, и только потом revocation.

Что реально убивает Authority быстро: - Пропущенный MCS-150 update (каждые 2 года) — deactivation USDOT. - Неуплата UCR до 31 декабря.

Календарь, который спасает:

Что	Когда
IFTA Q1	до 30 апреля
IFTA Q2	до 31 июля
IFTA Q3	до 31 октября
IFTA Q4	до 31 января
UCR	до 31 декабря
MCS-150	по последней цифре USDOT
Annual DOT inspection	на каждый трак ежегодно

Напоминания в Google Calendar за 30, 14 и 3 дня. Либо TruckerNavi Compliance (\$189/349/499) держит календарь за тебя — IFTA filing отдельно \$100/мес.

📖 Глава 5.

7. «Если будет серьёзное ДТП — меня размажут в суде»

Nuclear verdicts \$10M+ в трекинге — не страшилка, они есть. Plaintiff attorneys охотятся на карьеров целенаправленно.

Но 80% этих вердиктов строится на «reptile theory»: суду показывают, что компания **системно** плевала на safety. Слабый hiring (взяли водителя с тремя DUI), нет training records, CSA в красных зонах годами, medical card давно просрочен. Когда присяжные это видят — они присуждают миллионы.

Защита — до аварии: 1. Чистый DQ file на каждого. Без пробелов. 2. Задokumentированный training: orientation, annual refresher, post-accident. 3. На каждую roadside violation — counseling и подпись водителя, что с ним провели работу. 4. CSA BASICS держишь ниже alert threshold.

После аварии: 1. Страховая и DOT-attorney — первые два звонка. 2. Litigation hold: сохраняешь всё — ELD, dashcam, phone records, DQ file, maintenance. Ничего не удаляешь. Удалишь — получишь spoliation и проиграешь до начала процесса. 3. С адвокатом другой стороны не разговариваешь. Никогда. Только через своего юриста.

📖 Глава 19.

8. «Я маленький, мне не выжить рядом с мега-карьерями»

91% траковых компаний в США — меньше шести траков. Ты не в меньшинстве. Ты в норме.

Мега-карьер имеет economies of scale. У тебя есть скорость решений и близкий контроль. Direct shipper контракты в нишах (reefer, flatbed, hotshot, hazmat) мелкая компания с чистым CSA получает **легче**, чем Werner — потому что shipper не хочет быть номером 4,000 в очереди у диспетчера.

Куда расти: 1. Выбираешь нишу. Где меньше конкуренции и выше маржа. 2. Retention важнее набора. Один водитель, оставшийся на 3 года, стоит в разы дешевле трёх новых. 3. Direct shippers начинаешь собирать с 5–10 траков и чистого CSA. 4. Гонка за объёмом разоряет. Гонка за margin per mile — строит.

📖 Глава 24.

9. «Clearinghouse — я там что-то нажму не так»

Интерфейс сложный, логика простая. Один CDL-водитель = один full query при найме + один limited query в год.

Основные штрафы идут за: - Не сделанный pre-employment query. - Не сделанный annual query.

Не за то, что ты «нажал не туда».

Последовательность: 1. Pre-employment: **full query** с письменным consent водителя — **до** того как он сел в трак. 2. Annual: **limited query** — в течение 365 дней от предыдущего. 3. Positive result или refusal — водитель **немедленно** снимается с safety-sensitive functions. Не завтра. Сейчас. 4. SAP process идёт только через квалифицированного SAP. Этапы фиксируешь. 5. Храним 3 года.

TruckerNavi Drug & Alcohol — \$150. Мы ведём consortium и queries, тебе остаётся подпись.

 Глава 11.

10. «DataQ — а если проиграю challenge?»

Проиграл — ничего не случилось. Violation уже и так на CSA. Хуже не стало.

А вот если **не** подать challenge на неверное нарушение — оно висит 24 месяца. За эти два года ты теряешь \$2,000–8,000 на повышении страховой премии и потерянных контрактах. Посчитай, стоит ли «не заморачиваться».

Success rate на хорошо подготовленный challenge — 40–60%.

Как подавать: 1. Каждую инспекцию разбираешь в течение 48 часов. 2. Если есть основания — challenge в 30–60 дней, пока материалы свежие. 3. Доказательства: dashcam, ELD logs, фото, объяснение водителя, DVIR. 4. Пишешь сухо и по делу. Никаких «инспектор ко мне придрался». Только факты и ссылки на regulation. 5. Отказали частично — подаёшь resubmit с новыми доказательствами.

 Защита от штрафов TruckerNavi — \$150.

 Глава 15.

11. «Conditional rating — это конец?»

Conditional — это не приговор. Это жёлтая лампочка на панели. Видят её брокеры, шипперы, страховая. Но у тебя есть 60 дней на upgrade request через corrective action.

Unsatisfactory — вот это out-of-service для компании. До него ещё далеко.

Что делаешь: 1. Получил conditional → берёшь копию compliance review report. 2. Построчно пишешь corrective action на каждое нарушение. 3. Через 60–90 дней подаёшь request for upgrade с документами. 4. Параллельно сам звонишь страховой и ключевым клиентам. Они узнают в любом случае — пусть узнают от тебя, не из базы.

12. «Когда юрист, а когда сам?»

Юрист стоит \$300–600 в час. Без юриста — бывает дороже.

Звонишь юристу: - Любое ДТП с injury, fatality или damage больше \$25k. - NOC больше \$10,000. - Proposed rating: Conditional или Unsatisfactory. - Revocation или suspension Authority. - Subpoena, lawsuit, претензия от plaintiff attorney. - Employment lawsuit от водителя.

Разбираешься сам: - Routine DataQ. - NOC до \$5,000 с ясными нарушениями. - IFTA/IRP filings. - Renewal страховки. - Hiring/termination по готовым templates.

13. «А если сейфти-менеджер или диспетчер меня обманывает?»

В маленькой компании один человек часто держит половину операционных знаний. Это риск.

Красные флаги: - «Не надо вам доступ в ELD, это только путает». Сразу пересматриваешь отношения. - Необычно низкие rates на однотипных маршрутах. Kickback от брокера. - Подписи от твоего имени без твоего ведома. - Водители глухо жалуются на диспетчера.

Структурная защита: 1. Master access на всё — у тебя. Сотрудники работают на user-level. 2. Weekly reports: revenue per truck, deadhead %, claims, violations. Один лист, смотришь пять минут. 3. Раз в месяц — случайный аудит: 5 loads, сверяешь rate conf, invoice, payment. 4. Разделение ролей: один человек букает, другой ведёт деньги. Не один и тот же.

14. «Боюсь уволить плохого водителя — засудит»

At-will employment в большинстве штатов. Можешь уволить без причины.

Но нельзя уволить за: - Whistleblowing по STAA (Surface Transportation Assistance Act). - Жалобу на нарушение HOS со стороны компании. - Заявление об injury.

Если сделаешь — это retaliation и суд ты проиграешь.

Безопасное увольнение: 1. Минимум две письменных warnings в personnel file. 2. Progressive discipline: verbal → written → final → termination. 3. Увольнять в рабочее время, лично или видеозвонком. Не SMS. 4. Final paycheck по срокам своего штата (CA — в тот же день, TX — в течение 6 дней). 5. Clearinghouse closure где нужно. 6. DAC report — честный. Преувеличишь — получишь defamation suit.

📖 Глава 8.

🟢 Часть 2. Страхи наёмного сейфти-менеджера

15. «От меня ждут что я знаю всё, а я не знаю»

👤 Пауза.

Сейчас мысль: «я тут обманщик, все поймут через неделю». Останови её.

Никто не знает всё. Сейфти с десятилетним стажем гуглит §395, потому что там столько exceptions, что помнить их невозможно. Твоя работа — не помнить, а **знать где искать и у кого уточнить**.

Первые 90 дней: 1. Прочитай FMCSA parts 390, 391, 392, 395, 396. По одному разу. Не зубрить. 2. Собери personal reference binder: частые regulations, контакты, типовые процедуры. 3. Подпишись на FMCSA newsletter, зайди в 2–3 чата сейфти. 4. Найди ментора. Один звонок в неделю закрывает 80% вопросов.

📖 Глава 1, Приложение В.

16. «Звонит водитель в три ночи — я не знаю что сказать»

Вешаешь над столом этот список. Буквально.

Ситуация	Первый звонок
Roadside inspection прямо сейчас	Водителю: спокойно, сотрудничать, прислать фото после
ДТП с injury/fatality	911 → owner → страховая 24/7 → DOT attorney
Out-of-service order	State DMV / FMCSA hotline + юрист
Positive drug test	MRO → owner → SAP referral
Водитель отказался от теста	Немедленное снятие → Clearinghouse report в 3 дня
NOC пришёл	Owner → DOT attorney если больше \$10k
IRS/IFTA audit	CPA + DOT attorney
Cargo claim	Страховая + broker/shipper

 Приложение С.

17. «Водитель мне врёт про HOS, а поймать не могу»

ELD edits оставляют audit trail. Всё видно, если умеешь смотреть.

- **Personal Conveyance** — строго: после off-duty, личные цели, не в интересах компании. Заехал в Walmart после разгрузки — ок. Поехал ближе к следующему pickup — не ок.
- **Yard Moves** — только на территории компании. Не на стоянке TA.
- **Unassigned driving** — красный флаг. Либо водитель отсоединился, либо кто-то ездил без логина.

Алгоритм контроля: 1. Weekly ELD audit: 10 случайных дней. Смотришь edits, unassigned driving, PC. 2. Подозрительный edit — email водителю: «объясни эту правку». 3. Первое нарушение — documented warning с подписью. 4. Pattern falsification — termination. Если оставишь — при аудите отвечать будешь ты, не он.

 Глава 12.

18. «Владелец говорит: “разберись сам, не дёргай меня”»

Частая история. Вся safety сваливается на одного человека, при этом полномочий принимать решения не дают.

Границы ставятся на первой неделе: 1. Письменный scope of authority. Что ты решаешь сам, что — с ним. 2. Делишь решения на две корзины: - **Твои:** ежедневный coaching, routine DataQ, DVIR follow-up, DQ updates. - **С owner:**

termination, траты выше \$X, accident response, юридические вопросы. 3. Еженедельная встреча 30 минут. Ты приходишь с issues и рекомендациями. Он утверждает. 4. Если владелец игнорирует критический safety-issue — пишешь ему email. Не в мессенджер, в email. Это твоя личная защита, если FMCSA завтра придёт на порог.

📖 Глава 2.

19. «Я сам боюсь инспектора — а должен учить водителей»

Ты никогда не был на roadside, а coach'ишь водителей с миллионом миль. Страшно.

Как закрываешь разрыв: 1. Съезди на Level 1 как passenger, хотя бы один раз. С разрешения водителя и владельца. 2. Посмотри десяток YouTube-роликов от CVSA-сертифицированных инспекторов. 3. Прочитай CVSA North American Standard Inspection Procedures. 4. Coaching делаешь на реальных данных: вот наш inspection report, вот что отметил инспектор, вот что чиним.

Водитель уважает сейфти не за опыт за рулём. Он уважает за **результат**. Выигранный DataQ даёт больше уважения, чем миллион миль в твоей биографии.

📖 Глава 9.

20. «Мне просят подписать документ задним числом»

Это момент, который определяет твою карьеру.

Подделка документа — federal crime. Штраф до \$12,000 per violation, уголовная статья, personal liability. **Твоё имя будет на этом документе навсегда.** Компанию закроют — ты останешься с этой подписью.

Я видел этот паттерн. Я этого не делаю и другим не советую. Не из моральных соображений, а потому что цена в разы выше любой зарплаты.

Как отказываешь: 1. «Задним числом не подпишу. Но могу ускорить оформление сегодня — присылай что есть, закрою за день». 2. Альтернатива: park the truck до получения документов. Простой дешевле штрафа и уголовки. 3. Владелец настаивает — попроси **письменно** запросить. Откажется писать — ты уже получил ответ. 4. Давление продолжается — уходи. Такая компания закроется через аудит. Ты не хочешь быть в ней в тот день.

📖 Глава 26.

21. «Страшно писать в FMCSA — вдруг подставлю компанию»

FMCSA видит твою компанию каждый день через CSA. Твои emails не «привлекают внимание». Внимание уже есть.

Good-faith коммуникации (DataQ, уточняющие вопросы, corrective action) читаются регулятором как **положительный** сигнал. Компания, которая молчит и не реагирует, выглядит хуже той, которая задаёт вопросы.

Правила переписки: 1. Профессионально, конкретно, с датами и reference numbers. 2. Только через официальные каналы (DataQ portal, FMCSA contact form). Не с личных gmail. 3. Сохраняешь всю переписку. 4. Не врешь. «Investigating and will correct» — лучше, чем выдуманная история.

📖 Приложение А.

22. «Не понимаю как читать CSA»

Упрощаю до сути: - CSA = 7 BASICs (Unsafe Driving, HOS, Driver Fitness, Controlled Substances, Vehicle Maintenance, HM, Crash). - Percentile от 0 до 100. Чем **выше**, тем хуже. - Alert threshold: 65% или 80% в зависимости от BASIC (у passenger/hazmat пороги жёстче). - Выше порога — FMCSA думает про intervention. Warning letter, потом investigation.

Ежемесячная рутина: 1. Регистрируешь компанию на FMCSA Portal. Видишь свои scores. 2. Смотришь: какие BASICs подходят к threshold. 3. BASIC в красной зоне — собираешь violations, что можно — challenge'ишь через DataQ, остальное закрываешь improvement plan'ом. 4. Violations теряют вес со временем. Через 24 месяца уходят полностью. Время — твой союзник.

📖 Глава 15.

23. «Первый internal audit — страшно находить проблемы»

👤 Пауза.

Мысль: «я найду косяки, и мне же потом влетит за то, что их нашёл». Знакомо. Неправильно.

Владелец, который злится на audit findings — плохой владелец. Хороший скажет «спасибо, давай чинить». Твоя ценность в том, что ты находишь **до** инспектора.

Первый внутренний аудит: 1. Узкий score. Бери 5 DQ files и сверяй с §391.51 чеклистом. 2. Findings формулируешь фактами: «Отсутствует MVR в пределах 12 месяцев». Не «в файле бардак». 3. Приоритеты: critical (OOS risk)

→ major → minor. 4. Презентуешь владельцу **как решение**, а не жалобу: «Вот что нашёл, вот как закрываем за 30 дней».

Хочешь потренироваться безопасно — Mock Audit TruckerNavi \$399. Мы находим дыры до FMCSA.

📖 Глава 13, Приложение E.

24. «Водители меня ненавидят — я для них мент»

Нет. Водители ненавидят **унижение и несправедливость**, а не safety как таковую.

Сейфти, который выигрывает DataQ, решает проблемы со страховой, объясняет regulation человеческим языком — становится уважаемым человеком в гараже.

Строишь доверие так: 1. Первый контакт с новым водителем — welcome call, а не нотация. 2. DataQ на каждую сомнительную инспекцию — водители это замечают и рассказывают друг другу. 3. Coaching один на один. Никакого публичного разбора перед командой. 4. Когда компания неправа — говоришь прямо: «диспетчер тебе дал плохой load, это не твоя вина». 5. Держишь сторону водителя, когда владелец давит на HOS.

📖 Глава 6.

25. «FMCSA regs написаны на марсианском»

🧑 Пауза.

CFR написан legalese. Native speakers тоже в нём путаются. Ты не один такой.

Как читаешь: 1. CFR — не учебник. Это справочник. Не читаешь от начала до конца. 2. FMCSA Interpretations — plain English пояснения. Начинай с них. 3. Гуглишь «FMCSA [название] explained» — читаешь пять разных источников на одну тему. 4. Сложный кейс — звонишь в FMCSA Division Office. Консультируют бесплатно. 5. Учебник TruckerNavi — это тот же CFR, переведённый на человеческий.

📖 Приложение F.

26. «Первый compliance review — завалю»

Compliance review — это 1–3 дня, а не расстрел.

Auditor присылает список запрашиваемых документов за 1–2 недели. Подготовиться можно. И нужно.

Подготовка: 1. Audit request letter — читаешь внимательно, составляешь список **всех** запрошенных документов. 2. За 2 недели — internal mock audit. Ищешь gaps, закрываешь. 3. Отдельная папка на каждую категорию. Чистые, подписанные binders. Не куча листов на столе. 4. Один designated contact в день аудита — ты. Не хаос с тремя людьми параллельно. 5. Отвечаешь коротко: «да», «нет», «не знаю, пришлю позже». Не додумываешь за auditor'a. 6. Нашли violation — не спорить на месте. «May I provide additional context in writing?» — и пишешь позже спокойно.

💰 Mock Audit TruckerNavi — \$399. За 3 часа видишь, что ломается.

📖 Глава 14.

27. «После аварии — мозг отключается»

Запоминаешь последовательность. Руководствуешься ей, когда голова не работает.

911 СОАЧН:

1. 911 вызвано? → injuries, towing, police report.
2. 1 owner уведомлён сразу.
3. 1 insurance 24/7 claims line.
4. C camera/photos: сцена, повреждения, другая сторона.
5. O other party: license, insurance, plates.
6. A ALL documents preserved: ELD, dashcam, DVIR, rate conf, logs.
7. C CDL post-accident drug/alcohol test — по критериям §382.303.
8. H hold statements: водитель не даёт объяснений другой стороне, юристам, соцсетям. Никому кроме полиции.

Потом: 9. Accident register — в 24 часа. 10. Если DOT reportable — MCS-150 update. 11. DOT-attorney в контактах на быстром наборе.

Распечатай этот список. Положи в стол.

📖 Глава 18.

28. «Ошибусь — и не исправить»

🧑 Пауза.

Мысль «одна ошибка — конец» — это тревога, а не реальность.

Почти любая safety-ошибка исправима. FMCSA даёт возможность для corrective action в 95% случаев. Непоправимы только три вещи: falsification, obstruction, cover-up. То есть не сами ошибки, а попытки их спрятать.

Правило: Bad news first, bad news fast.

- Нашёл просроченный medcard — паркуешь трак сегодня, не завтра.
- Пропустил quarterly — подаёшь late с penalty, не тянешь ещё квартал.
- Дал неверный DataQ response — подаёшь корректировку.

Индустрия прощает ошибки. Индустрия не прощает попытки скрыть.

 Глава 26.

29. «Страшно сказать “нет” владельцу или диспетчеру»

Пауза.

Ты новичок, они — ветераны с миллионами миль. Страшно говорить нет. Но каждый раз, когда ты говоришь «да» на незаконную просьбу — это **твое** имя и **твоя** лицензия в конце подписи.

Формулировка, которая работает:

«Я понимаю, диспетчеру нужен этот load. Водитель выйдет в OOS по HOS через 4 часа. Отправим — штраф \$1,000, OOS sticker, CSA hit. Давай найдём другой вариант: relay driver, late delivery, свой водитель.»

Два правила: - Никогда просто «нет». Всегда «нет + альтернатива». - Ссылайся на regulation, не на своё мнение. «Regulation говорит X» — это не ты против них, это regulation против нас всех.

 Глава 27.

30. «Safety — это 24/7, я выгораю»

Пауза.

Average tenure сейфти-менеджера — 2 года. Потом выгорание. Это не преувеличение, это статистика.

Но это выбор, а не неизбежность. Выгорают те, кто не построил систему.

Система устойчивости: 1. **Границы.** After-hours — только emergency. Список emergency определён **заранее**, не по настроению. 2. **Делегирование.** Рутинные вопросы водитель решает с диспетчером. Ты — не секретарь. 3. **Автоматизация.** ELD alerts, Clearinghouse reminders, compliance calendar. Машина напоминает, не ты. 4. **Резерв.** Второй человек базово обучен отвечать. Без этого ты не берёшь vacation никогда. 5. **Коллеги.** Чат сейфти-менеджеров — это не болтовня, это терапия. 6. **Outsource рутины.** TruckerNavi Compliance забирает IFTA, permits, Clearinghouse, consortium. Ты занимаешься тем, что требует твоей головы.

31. «У меня нет нетворка»

За 6 месяцев строится с нуля:

1. Free safety groups: NASTC, TCA, OOIDA.
2. CVSA roadcheck week webinars — бесплатно.
3. Local trucking association — одна встреча в месяц.
4. LinkedIn: подписываешься на 20 сейфти-профи, комментируешь их посты, не лайкаешь молча.
5. FMCSA Division Office: представляешься, просишь educational visit. Они это любят.
6. Русскоязычный чат сейфти-менеджеров TruckerNavi.

Через полгода — 30+ контактов, кому можно позвонить. Через год — ты сам становишься чьим-то контактом.

 Приложение G.

32. «Когда сам, когда TruckerNavi»

Outsourcing — это не слабость. Это распределение ресурса.

Сам: - Ежедневная работа с водителями. - Internal audits и coaching. - DataQ challenges. - Первое реагирование на инцидент. - Стратегические решения.

Отдаёшь TruckerNavi: - IFTA quarterly — \$100/мес. - UCR, MCS-150, biennial updates. - Permits (OS/OW, trip, fuel). - Clearinghouse queries пачкой. - Drug & Alcohol consortium — \$150. - Подготовка к Compliance Review. - Mock Audit — \$399. - Защита от штрафов — \$150. - Authority Bundle — \$499 (весь запуск компании). - Полный compliance — \$189/349/499 в зависимости от объёма.

Правило простое: отдаёшь всё, что повторяется и идёт по правилам. Оставляешь себе то, что требует суждения и живых отношений.

Связь: +1 (315) 871-0833, WhatsApp +1 (929) 347-4410, truckernavi.com, data@truckernavi.com. Офисы в NY, NJ, FL.

 Приложение H.

Главное за главу

Safety — это не про «никогда не ошибаться». Такой задачи нет ни у кого в индустрии.

Safety — это три навыка:

1. **Видеть проблему раньше других.**
2. **Решать её быстрее других.**
3. **Документировать её лучше всех.**

Всё остальное — производное.

Каждый из этих 32 страхов я видел. У себя, у владельцев, у сейфти-менеджеров с разным опытом. Прошли его все, кто остался в индустрии. Пройдёшь и ты.

Не потому что ты особенный. Потому что это проходимое.

Поехали дальше. 🚚

Приложение Е. Банк тестов (64 вопроса с разборами)

Это не экзамен. Это способ проверить, где у тебя в голове есть пробел — пока он не стал дырой на реальном аудите.

Работай так: прочитал вопрос, дал себе ответ, сверил. Если попал — идёшь дальше. Если промахнулся — читай разбор внимательно и возвращайся к главе, откуда вопрос. Пропускать разборы — бессмысленно. Они короткие, и в них лежит то, что я хотел бы вдолбить тебе лично.

Пауза.

Если тесты пугают — это нормально. Ты не в школе, здесь тебя никто не оценивает. Это тренажёр. Промахи тут дешёвые, промахи на аудите — нет. Лучшие ошибиться десять раз здесь, чем один раз там.

Глава 1. Кто такой Safety Manager

Тест #1 (Глава 1)

Вопрос: Зачем индустрии вообще понадобилась роль Safety Manager? - А) Чтобы следить за топливом - В) Чтобы держать компанию в compliance и снижать количество аварий - С) Чтобы планировать маршруты водителям

Ответ: В **Разбор:** Safety Manager — это не диспетчер и не логист. Его работа — не грузы возить, а прикрывать компанию от штрафов и аварий. Когда FMCSA закрутило гайки, кто-то в штате обязан был взять на себя compliance. Так и появилась роль.

Тест #2 (Глава 1)

Вопрос: Как называется программа FMCSA, которая отслеживает, насколько перевозчик безопасен? - А) Commercial Vehicle Enforcement (CVE) - В) Federal Road Safety Administration (FRSA) - С) Compliance, Safety, Accountability (CSA)

Ответ: С **Разбор:** CSA — это твой главный рабочий инструмент. Работает через BASIC-категории и систему SMS. FRSA не существует, CVE — это про другое. CSA ты должен знать как адрес своей компании.

Тест #3 (Глава 1)

Вопрос: Первые 18 месяцев после старта новая компания находится под: - А) Испытательным сроком, когда работать нельзя - В) Мониторингом FMCSA по

программе New Entrant - C) Требованиям брать только опытных водителей

Ответ: В Разбор: New Entrant — это 18 месяцев, в течение которых FMCSA смотрит на тебя под лупой. Работать можно и нужно, но за это время обязан пройти Safety Audit. Не пройдёшь — authority закроют.

Тест #4 (Глава 1)

Вопрос: Что из перечисленного FMCSA НЕ использует для оценки безопасности перевозчика? - A) Safety audits - B) Roadside inspections - C) Отслеживание расхода топлива

Ответ: C Разбор: Топливо — это про IFTA и про экономику, но не про безопасность. Safety-данные идут из аудитов, придорожных инспекций, отчётов об авариях и расследований. Всё остальное на CSA-скор не влияет.

Тест #5 (Глава 1)

Вопрос: Что Safety Manager делает в первую очередь при найме нового водителя? - A) Проверяет его MVR и safety record - B) Сразу отправляет в дальний рейс - C) Заставляет пройти курс перед оформлением

Ответ: A Разбор: MVR и PSP — первое, что ты смотришь. Наймёшь водителя с грязной историей — получишь его историю в свой CSA-скор. Курсы и road test — потом. Сначала — документы.

Тест #6 (Глава 1)

Вопрос: Зачем контролировать, чтобы у водителя в кабине были все документы? - A) Чтобы не словить violations на roadside - B) Чтобы уменьшить бумажную работу - C) Чтобы быстрее проскакивать инспекции

Ответ: A Разбор: Офицер на весах проверяет CDL, medical card, ELD, BOL. Нет документа — получай violation. Violation — минус в CSA. Проскочить инспекцию нельзя, это не опция.

Тест #7 (Глава 1)

Вопрос: Что случится, если вовремя не заплатить налоги, связанные с перевозками? - A) Штрафы и штрафы - B) Налоговые льготы - C) Обязательный внешний аудит

Ответ: A Разбор: IFTA, HVUT (2290), UCR — всё это платится по календарю. Просрочил — штраф, заблокирована регистрация, decal не получишь. Государство за опоздание бонусов не раздаёт.

Тест #8 (Глава 1)

Вопрос: Как Safety Manager участвует в обслуживании траков? - А) Сам крутит гайки - В) Каждый год покупает новые траки - С) Настраивает процессы обслуживания и контролирует их выполнение

Ответ: С Разбор: Ты не механик. Ты — тот, кто поставил систему: pre-trip, post-trip, годовой DOT inspection, реакция на DVIR. Vehicle Maintenance BASIC портится чаще всего именно там, где Safety Manager этот процесс не настроил.

Тест #9 (Глава 1)

Вопрос: Как Safety Manager связан с деньгами компании? - А) Хорошая safety-программа гасит штрафы, иски и аварии - В) Он договаривается о цене на топливо - С) Прибыль зависит только от числа загрузок

Ответ: А Разбор: Одна серьёзная авария — и компании нет. Nuclear verdict в \$10M — это не страшилка, это реальность последних лет. Хороший Safety Manager снижает страховку, держит чистый CSA и делает тебя интересным для брокеров. Это прямые деньги.

Тест #10 (Глава 1)

Вопрос: Что делать, если у кандидата много нарушений в истории? - А) Плевать, главное чтобы CDL был - В) Оценить риск и решить - С) Взять, но только на короткие рейсы

Ответ: В Разбор: Смотришь: какие нарушения, какой давности, есть ли паттерн. DUI или россыпь moving violations — это красный флаг для Unsafe Driving BASIC. «Короткие рейсы» тут ничего не спасают — скор компании получает всё равно.

Тест #11 (Глава 1)

Вопрос: Что изменило индустрию в конце 1800-х? - А) Электротраки - В) Двигатель внутреннего сгорания - С) Более мощные паровые двигатели

Ответ: В Разбор: ДВС убил лошадей и пар, и только после этого коммерческие перевозки стали реальностью. Электро — это уже разговор XXI века.

Тест #12 (Глава 1)

Вопрос: Что подняло индустрию в 1960-х — начале 1970-х? - А) Кантри-музыка и фильмы про дальнбойщиков - В) Популярность железных дорог - С) Траки стали предпочтительным способом доставки

Ответ: С Разбор: Interstate Highway System при Эйзенхауэре — вот что сделало автотранспорт быстрее и гибче поездов для door-to-door. Культура

дальнобойщиков — следствие, а не причина.

Тест #13 (Глава 1)

Вопрос: Почему водители массово бастовали в конце 1970-х? - А) Индустрия стала слишком конкурентной - В) Нефтяной кризис взвинтил цену дизеля - С) Новые регуляции потребовали длинных перерывов

Ответ: В Разбор: 1973 и 1979 — два нефтяных удара подряд. Owner-operators не могли перекинуть расходы на брокеров. Отсюда протесты.

Тест #14 (Глава 1)

Вопрос: Что сделала дерегуляция 1980 года? - А) Сократила число компаний - В) Запустила рост числа перевозчиков - С) Сделала мелких нелегалами

Ответ: В Разбор: Motor Carrier Act 1980 снёс монополию ICC. Вход в рынок открылся, тысячи мелких компаний вышли на линию. С тех пор рынок такой, какой есть — конкурентный и нестабильный.

Тест #15 (Глава 1)

Вопрос: Что помогло индустрии снова расти в последние годы? - А) Запрет железнодорожных перевозок государством - В) Сокращение автопарков - С) Стабилизация цен на топливо

Ответ: С Разбор: Когда дизель не скачет — можно планировать бюджет, держать ставки, нанимать людей. Предсказуемость важнее, чем низкая цена.

Тест #16 (Глава 1)

Вопрос: Главная головная боль индустрии сегодня: - А) Нехватка водителей - В) Хайвеи закончились - С) Слишком много компаний

Ответ: А Разбор: Driver shortage — хроника. АТА оценивает в сотни тысяч человек недостачи. Возраст парка водителей растёт, медицинские требования жёстче, молодёжь в индустрию идёт неохотно.

Тест #17 (Глава 1)

Вопрос: Чем компании пытаются перебить нехватку водителей? - А) Заставляют работать дольше - В) Поднимают оплату и дают home time - С) Заменяют автономными траками

Ответ: В Разбор: Sign-on bonus, предсказуемый home time, новые траки с нормальной кабиной. «Работать дольше» — невозможно физически, NOS не даст. Автономия пока в презентациях, не на дорогах.

Тест #18 (Глава 1)

Вопрос: Почему трак-индустрия не исчезнет? - А) Железные дороги исчезают - В) Траки становятся автономными - С) Компаниям всегда нужно возить груз

Ответ: С Разбор: 70%+ грузов в США — на траках. Last-mile без автотранспорта не существует. Даже если поезд или самолёт везёт дальнбой — финальное звено всё равно трак.

Тест #19 (Глава 1)

Вопрос: Что ждёт индустрию в ближайшие десятилетия? - А) Перестанет расти из-за регуляций - В) Будет меняться под новые технологии - С) Траки запретят

Ответ: В Разбор: ELD, телематика, AI-диспетчеризация, электрификация — индустрия эволюционирует. Safety Manager обязан держать руку на пульсе, иначе компания останется в прошлом десятилетии.

Тест #20 (Глава 1)

Вопрос: Три кита работы Safety Manager: - А) Safety, compliance, operations - В) Вождение и доставка - С) Финансы компании

Ответ: А Разбор: Safety — предотвращать аварии. Compliance — держать FMCSA/DOT/state в зелёной зоне. Operations — процедуры найма, обучения, реакции на инциденты. Вождение — не твоё. Финансы — тоже не твоё.

Тест #21 (Глава 1)

Вопрос: За каким федеральным агентством ты в первую очередь следишь? - А) FAA - В) FMCSA - С) EPA

Ответ: В Разбор: FMCSA — твой главный регулятор. FAA — авиация. EPA иногда пересекается через эмиссии, но это не твоя первая забота.

Тест #22 (Глава 1)

Вопрос: Ключевая ответственность Safety Manager за документы водителя: - А) Назначение маршрутов - В) Техобслуживание - С) Ведение DQ-файлов и контроль найма

Ответ: С Разбор: Driver Qualification File по 49 CFR 391 — твой артефакт. Собираешь, обновляешь, защищаешь его. Нет DQ File — на аудите разнесут.

Тест #23 (Глава 1)

Вопрос: Как обеспечить drug-free workplace? - А) Random testing и полный DOT testing cycle - В) Подпись водителя на бумажке «не употребляю» - С) Ждать, пока случится инцидент

Ответ: А **Разбор:** 49 CFR Part 382: pre-employment, random, post-accident, reasonable suspicion, return-to-duty. Random — не опция, это обязанность. Бумажка с обещанием юридически — нуль.

Тест #24 (Глава 1)

Вопрос: Что Safety Manager делает для обучения водителей? - А) Создаёт материалы и проводит регулярные safety-митинги - В) Учит экономить топливо - С) Даёт новичка ментору и забывает про формальное обучение

Ответ: А **Разбор:** Safety meetings, handbook, видео, разборы реальных инцидентов. Плюс это не только обучение — это документация. В суде после аварии эта документация спасает компанию.

Тест #25 (Глава 1)

Вопрос: Что входит в управление инцидентами? - А) Своевременная оплата водителям - В) Планирование ремонтов - С) Расследование аварий и ведение документации

Ответ: С **Разбор:** После ДТП: собрать документы, заполнить accident register, работа со страховой, внутреннее расследование, выводы. Это критично и для claims, и для DataQ, и для защиты в суде.

Тест #26 (Глава 1)

Вопрос: Зачем мониторить CSA-скоры? - А) Видеть тренды и реагировать до того, как ударит - В) Считать зарплату - С) Сравнивать цены на топливо

Ответ: А **Разбор:** CSA решает, сколько внимания к тебе у FMCSA, и насколько ты интересен брокерам. Превысил threshold в BASIC — жди интервенции. Проактивный мониторинг дешевле реактивного всегда.

Тест #27 (Глава 1)

Вопрос: Какие документы ведёт Safety Manager? - А) Инвойсы клиентам - В) Driver handbooks, safety policies, training manuals - С) Контракты с дилерами траков

Ответ: В **Разбор:** Твоя зона — всё, что про водителя и про правила. И для аудита, и для суда: «была политика — водитель её нарушил» — это твоя линия защиты компании.

Тест #28 (Глава 1)

Вопрос: Без каких программ ты не выживешь? - А) Анимация для обучения - В) SMM - С) Excel и Word

Ответ: С **Разбор:** Минимум — Office. Дальше подтянется TMS, ELD-платформа, Clearinghouse, FMCSA Portal. Но базовый Excel обязан щёлкать без запинки.

Тест #29 (Глава 1)

Вопрос: Зачем Safety Manager нужна сильная коммуникация? - А) Водители, менеджмент, страховые, юристы, FMCSA — всё это ты - В) Договариваться о ставках - С) Объяснять налоговое законодательство

Ответ: А **Разбор:** Ты посредник между пятью-шестью сторонами одновременно. Без коммуникации всё ломается. Ставки — диспетчер. Налоги — бухгалтер. Связки держишь ты.

Глава 2. Юрисдикция и правовая среда

Тест #30 (Глава 2)

Вопрос: Одна из главных причин банкротств перевозчиков сейчас: - А) Нехватка freight и падение ритейла - В) Конкуренция и новые компании - С) Высокое топливо

Ответ: А **Разбор:** В freight recession ставки падают ниже себестоимости. Мелкие не выдерживают. Топливо добавляет боли, но убивает именно отсутствие грузов.

Тест #31 (Глава 2)

Вопрос: Что дали индустрии технологии? - А) Полностью убрали водителей - В) Подняли эффективность операций - С) Убрали склады

Ответ: В **Разбор:** ELD, GPS, TMS, AI — это рычаги эффективности, не замена людей. Склады, наоборот, растут из-за e-commerce.

Тест #32 (Глава 2)

Вопрос: Зачем происходят слияния трак-компаний? - А) Повысить конкуренцию - В) Объединить ресурсы, чтобы выжить - С) Уничтожить мелких

Ответ: В **Разбор:** Масштаб = дешевле страховка, лучше цена на топливо, сильнее переговорная позиция. Это не заговор, это экономика.

Тест #33 (Глава 2)

Вопрос: Какие штаты хорошо работают для Dry Van? - А) Калифорния и Иллинойс - В) Флорида и Нью-Йорк - С) Техас, Иллинойс, Огайо

Ответ: С Разбор: Производство, логистические хабы, меньше регуляторного давления чем в Калифорнии. И они в центре основных freight lanes.

Тест #34 (Глава 2)

Вопрос: Что такое «market flip»? - А) Разворот рынка и начало роста - В) Крах индустрии - С) Рост числа водителей

Ответ: А Разбор: Рынок ходит циклами: recession → boom → recession. Flip — точка перехода. Умеешь её читать — знаешь, когда покупать траки, а когда продавать.

Тест #35 (Глава 2)

Вопрос: Что может случиться со ставками в будущем? - А) Замрут на уровне прошлого года - В) Пойдут куда угодно — зависит от рынка - С) Зафиксирует государство

Ответ: В Разбор: Ставки — это спрос и предложение. После 1980 года никакое государство ничего не фиксирует. Двигутся по рынку.

Тест #36 (Глава 2)

Вопрос: Почему e-commerce важен для трак-индустрии? - А) Двигает объёмы перевозок - В) Убирает физические магазины и траки - С) Позволяет продавать траки онлайн

Ответ: А Разбор: Каждый заказ на Amazon — это кусочек работы для трака. LTL и parcel растут, last-mile взорвался, новые DC-сети — всё это e-commerce.

Тест #37 (Глава 2)

Вопрос: Как компании реагируют на рост цен на топливо? - А) Отказываются от дальних рейсов - В) Требуют бесплатного топлива у правительства - С) Переходят на альтернативное топливо и электро

Ответ: С Разбор: CNG, LNG, биодизель, электро. И fuel surcharge в контрактах — самый быстрый способ не разориться прямо сейчас.

Тест #38 (Глава 2)

Вопрос: Главное влияние урбанизации на индустрию: - А) Открываются новые зоны доставки - В) Падает спрос на перевозки - С) Траки больше не пускают в города

Ответ: А Разбор: Новый район = новый склад, магазин, DC. Где-то есть emission zones, но это точечные ограничения, а не общая тенденция.

Тест #39 (Глава 2)

Вопрос: Зачем data analytics в индустрии? - А) Всё автоматизировать - В) Отменить учёт топлива - С) Видеть, где теряются деньги и время

Ответ: С Разбор: Telematics показывает, какие водители безопаснее, какие маршруты прибыльнее, где сжигается лишнее топливо. Это инструмент решений, а не замена здравого смысла.

Тест #40 (Глава 2)

Вопрос: Когда появился DOT? - А) 1966 - В) 1980 - С) 2001

Ответ: А Разбор: DOT создан в 1966, начал работу в 1967. FMCSA выделилась из FHWA 1 января 2000 года (закон MCSIA 1999). 1980 — это Motor Carrier Act и дерегуляция, другая история.

Тест #41 (Глава 2)

Вопрос: Миссия FMCSA: - А) Регулировать авиацию - В) Управлять ценой на топливо - С) Предотвращать смерти и травмы на дорогах с участием коммерческого транспорта

Ответ: С Разбор: Всё остальное, чем занимается FMCSA — это инструменты под эту цель. HOS, drug testing, CDL, CSA — всё ради снижения аварий.

Тест #42 (Глава 2)

Вопрос: Программа FMCSA для мониторинга перевозчиков: - А) Transportation Oversight Program - В) Compliance, Safety, Accountability (CSA) - С) Road Inspection Initiative

Ответ: В Разбор: CSA и её 7 BASIC: Unsafe Driving, HOS, Driver Fitness, Controlled Substances, Vehicle Maintenance, NM, Crash Indicator. Заучи эти семь.

Тест #43 (Глава 2)

Вопрос: Сколько длится New Entrant Program? - А) 6 месяцев - В) 12 месяцев - С) 18 месяцев

Ответ: С Разбор: 18 месяцев. За это время обязан пройти Safety Audit. Провалил — authority revoked.

Тест #44 (Глава 2)

Вопрос: Как FMCSA обеспечивает соблюдение правил? - А) Safety audits, roadside inspections, crash reports, investigations - В) Налоговые аудиты и бизнес-оценки - С) Только штрафы за перевес

Ответ: А **Разбор:** Четыре канала данных, которые вливаются в твой CSA. Если хоть один течёт грязью — скор портится.

Тест #45 (Глава 2)

Вопрос: Что регулирует 49 CFR Part 395? - А) Hours of Service - В) Топливную эффективность - С) Штрафы за превышение скорости

Ответ: А **Разбор:** 11-hour driving, 14-hour window, 70/60-hour rule, 30-min break. Это фундамент ELD-мандата и один из самых жёстких разделов FMCSR.

Тест #46 (Глава 2)

Вопрос: Что требуется от каждого коммерческого трака в interstate commerce? - А) Правильная маркировка компании и груза - В) Пермит на каждый рейс - С) Только электродвигатели

Ответ: А **Разбор:** USDOT number на кабине, название компании, MC (где применимо). Для hazmat — placards. Для груза — BOL.

Тест #47 (Глава 2)

Вопрос: Зачем обязательное drug/alcohol тестирование? - А) Для скидки на страховку - В) Для соответствия федеральным требованиям безопасности - С) Чтобы не нанимать новых

Ответ: В **Разбор:** 49 CFR Part 382 — прямое федеральное требование. Не выполнил — штраф, риск потерять authority. Скидка на страховку — приятный побочный эффект.

Тест #48 (Глава 2)

Вопрос: Максимальный BAC для CDL-водителя на работе: - А) 0.02 - В) 0.05 - С) 0.08

Ответ: А **Разбор:** CDL — 0.02 (off-duty на 24 часа), 0.04 — дисквалификация. Для обычных водителей в большинстве штатов — 0.08. Планка для CDL жёстче в разы.

Тест #49 (Глава 2)

Вопрос: Что будет, если компанию признают negligent? - А) Письмо-предупреждение - В) Обязательное обучение - С) Штраф и/или иск

Ответ: С **Разбор:** Negligence — это юридический термин. Пострадавшая сторона засудит, nuclear verdict может быть десятки миллионов. Плюс civil penalties от FMCSA.

Тест #50 (Глава 2)

Вопрос: Почему трак-индустрия — одна из самых зарегулированных в США? -

А) Опасна для самих водителей - В) Работает через границы штатов, и слишком важна для экономики - С) Траки дороже обычных машин

Ответ: В Разбор: Interstate commerce = federal jurisdiction. Плюс 70%+ грузов, плюс потенциал массовых жертв. Отсюда уровень регулирования.

Тест #51 (Глава 2)

Вопрос: Кто пишет правила для индустрии? - А) Штаты - В) Департамент сельского хозяйства - С) Конгресс США

Ответ: С Разбор: Закон принимает Конгресс (MCA, FAST Act). FMCSA и DOT — исполнители. Штаты добавляют своё сверху, но в interstate приоритет у федерального уровня.

Тест #52 (Глава 2)

Вопрос: Зачем нужен Fair Labor Standards Act (FLSA)? - А) Регулировать техобслуживание - В) Защищать работников — минимальная зарплата, overtime, детский труд - С) Задавать скоростные лимиты

Ответ: В Разбор: FLSA 1938 года — базовый трудовой закон США. К трак-индустрии применяется с оговорками — и это следующий вопрос.

Тест #53 (Глава 2)

Вопрос: Почему FLSA по сути не применяется к CDL-водителям? - А) Motor Carrier Act передал полномочия DOT - В) Трак-компании освобождены от оплаты труда - С) Водители работают в нескольких штатах

Ответ: А Разбор: Motor Carrier Exemption. Если водитель под юрисдикцией DOT по HOS — overtime по FLSA ему не положен. Именно поэтому CDL-водителям чаще платят per-mile, а не с overtime.

Тест #54 (Глава 2)

Вопрос: Что закрепило дело Morris v. McComb (1947)? - А) Приоритет федеральных законов над штатными для interstate-водителей - В) Обязательный overtime для всех водителей - С) Трак-перевозки больше не считаются interstate

Ответ: А Разбор: Ключевое решение Верховного суда. Даже если водитель в основном ездит внутри штата, но груз/компания участвуют в interstate commerce — применяется федеральная юрисдикция.

Тест #55 (Глава 2)

Вопрос: Где чаще всего сталкиваются федеральные и штатные законы? - А) Отпуск водителей - В) Какой закон применять при прямом противоречии - С) Жильё для водителей

Ответ: В Разбор: Классика жанра — meal/rest breaks в Калифорнии vs федеральные HOS. Preemption обычно даёт приоритет федеральному, но суды смотрят по ситуации.

Тест #56 (Глава 2)

Вопрос: Что регулирует California AB5? - А) Статус работника: independent contractor или employee - В) Скоростные лимиты - С) Типы груза

Ответ: А Разбор: AB5 серьёзно ударил по lease-on моделям в Калифорнии. Owner-operator стало сложно оформить как IC. Если работаешь на этом рынке — это твой вопрос.

Тест #57 (Глава 2)

Вопрос: Зачем нужен «ABC test»? - А) Определить — IC или employee - В) Мерить выбросы - С) Решать максимальный вес

Ответ: А Разбор: А — свобода от контроля. В — работа вне обычной деятельности компании. С — самостоятельный бизнес. Все три должны сработать — иначе это employee.

Тест #58 (Глава 2)

Вопрос: Зачем знать и федеральные, и штатные законы? - А) Федеральные не применяются - В) Штатные всегда приоритетнее - С) Штат добавляет свои требования поверх федерального минимума

Ответ: С Разбор: Федеральный уровень — минимум. Штат добавляет weight permits, fuel tax, IRP, IFTA, oversize permits. Не знаешь штат, где работаешь — получишь по шапке от местных офицеров.

Тест #59 (Глава 2)

Вопрос: Как держать compliance в актуальном состоянии? - А) Регулярно проверять обновления FMCSA и DOT - В) Игнорировать штатные законы - С) Следить только за законами штата регистрации

Ответ: А Разбор: Регуляции меняются каждый год. Подписка на FMCSA bulletins, CVSA updates, industry publications — обычная рабочая рутина. Без этого отстанешь за полгода.

Тест #60 (Глава 2)

Вопрос: Зачем Эйзенхауэр поддержал Interstate Highway System? - А) Быстрая перевозка сельхозпродукции - В) Национальная безопасность — переброска войск и эвакуация на случай ядерной войны - С) Чтобы удобнее было ездить в отпуск

Ответ: В **Разбор:** Эйзенхауэр был генералом до президентства. Federal-Aid Highway Act 1956 — его идея про мобильность армии. Экономический эффект — приятный побочный результат.

Тест #61 (Глава 2)

Вопрос: Главное экономическое следствие Interstate System: - А) Взрыв рабочих мест и рост индустрий - В) Полная замена железных дорог - С) Трак-перевозки стали ненужными

Ответ: А **Разбор:** Индустриализация Юга, рост пригородов, появление национальных ретейл-сетей, и взрыв трак-индустрии. Всё это — Interstate.

Тест #62 (Глава 2)

Вопрос: Сколько часовых поясов в континентальной части США? - А) Три - В) Четыре - С) Пять

Ответ: В **Разбор:** Eastern, Central, Mountain, Pacific — четыре. Alaska и Hawaii — за пределами континента. Для NOS-логов это имеет значение, не путай.

Тест #63 (Глава 2)

Вопрос: Какой закон ввёл четыре часовых пояса? - А) FLSA - В) Standard Time Act 1918 - С) Motor Carrier Act

Ответ: В **Разбор:** Standard Time Act 1918 закрепил то, что железные дороги уже использовали де-факто. До этого в каждом городе было своё «солнечное» время.

Тест #64 (Глава 2)

Вопрос: Три типа трак-операций: - А) Interstate, Intrastate Hazmat, Intrastate Non-Hazmat - В) Federal, State, Local - С) Independent, Private, Government

Ответ: А **Разбор:** Это классификация по юрисдикции. Interstate = FMCSA полностью. Intrastate Hazmat = federal + state. Intrastate Non-Hazmat = в основном штатные правила. От этого зависит всё — какие регуляции применимы к тебе.

Глава 4. Company File

Тест #65 (Глава 4)

Вопрос: Что такое Motor Carrier Authority? - А) Автоматически выдаётся всем, кто возит грузы или людей - В) Разрешение для for-hire перевозчиков возить пассажиров или federally regulated goods в interstate - С) Выдаётся автоматически всем компаниям в США

Ответ: В Разбор: MC — это разрешение FMCSA работать как for-hire carrier. Private carrier (возит свой груз) в MC не нуждается. Автоматически ничего не выдаётся — подаёшь MCSA-1 через систему Motus, оформляешь страховку, ждёшь.

Тест #66 (Глава 4)

Вопрос: Что такое MCS-150? - А) Форма для общения с брокерами - В) Форма со всей информацией о компании - С) Форма для регистрации и обновления USDOT number

Ответ: С Разбор: Motor Carrier Identification Report. Обновление — каждые 2 года (biennial). Проспал — USDOT деактивируют, работать нельзя.

Тест #67 (Глава 4)

Вопрос: Что такое MCS-90? - А) Endorsement, который компании иметь не нужно - В) Страховка, покрывающая всё - С) Endorsement к auto liability для гарантии federally mandated coverage

Ответ: С Разбор: Это не отдельная страховка, а «приклеенная» к основной бумага. Гарантирует пострадавшим выплату, даже если основной полис по каким-то причинам не работает. FMCSA требует её от всех for-hire interstate.

Тест #68 (Глава 4)

Вопрос: Что такое UCR? - А) Часть SAFETEA-LU 2005 - В) Федеральный закон о регистрации в Небраске - С) Unified Carrier Registration — обязательная для interstate-перевозчиков

Ответ: С Разбор: Платишь ежегодно, сумма зависит от размера флота. Деньги уходят штатам на safety. Не заплатил — получишь штраф на первом же roadside в участвующем штате.

Тест #69 (Глава 4)

Вопрос: ELD Contract и Manual — по какой норме? - А) 49 CFR §395.22(h) — передача данных на roadside - В) §395.23(e) - С) §395.24(h)

Ответ: А Разбор: §395.22(h): в кабине должна быть инструкция для водителя по передаче данных офицеру (display/print/transfer), описание malfunctions и blank RODS на 8 дней. Нет — violation.

Тест #70 (Глава 4)

Вопрос: Что такое USDOT number? - А) Для тех, кто возит меньше 6 пассажиров - В) Для всех CDL-водителей - С) Уникальный идентификатор компании — по нему собираются safety-данные через аудиты, инспекции, crash-расследования - D) Номер, присваиваемый конкретному транспортному средству

Ответ: С Разбор: USDOT — это идентификатор КОМПАНИИ, а не машины. Вариант D путает с VIN/plate. Вся safety-история привязана к этому номеру.

Тест #71 (Глава 4)

Вопрос: Что такое IFTA license? - А) Intrastate user license в базовой юрисдикции - В) Соглашение с одним штатом и канадскими провинциями - С) License или decal по International Fuel Tax Agreement

Ответ: С Разбор: Соглашение 48 континентальных штатов и 10 канадских провинций. Платишь налог в базовой юрисдикции, она распределяет между всеми. License + decals на трак — обязательно.

Тест #72 (Глава 4)

Вопрос: Зачем нужен MC Certificate? - А) Даёт право возить federally regulated goods в interstate - В) Регистрирует в DMV штата - С) Разрешает управлять личным транспортом

Ответ: А Разбор: Без активной MC ты не for-hire carrier. Цепочка: MCSA-1 через Motus → USDOT → publication period → страховка → VOC-3 → активация.

Тест #73 (Глава 4)

Вопрос: Зачем страховка для активации MC? - А) Избежать налогов - В) Заменить DOT number - С) FMCSA требует General Liability и Cargo Insurance

Ответ: С Разбор: Страховой брокер подаёт BMC-91/91X (liability) и при необходимости BMC-34 (cargo) прямо в FMCSA. Только после этого MC активируют. Нет страховки — нет authority.

Тест #74 (Глава 4)

Вопрос: Что покрывает General Liability? - А) Ущерб чужому имуществу, травмы третьих лиц, юр.расходы - В) Ремонт своих траков - С) Компенсацию за потерянные грузы

Ответ: А **Разбор:** Свой трак — Physical Damage. Чужой груз — Cargo Insurance. Третьи лица — General Liability. Эти три понятия путать нельзя.

Тест #75 (Глава 4)

Вопрос: Зачем важен MCS-150? - А) Регистрирует на interstate fuel tax - В) Активирует, деактивирует или обновляет USDOT - С) Заменяет MC Certificate

Ответ: В **Разбор:** Через MCS-150 ты управляешь статусом своего USDOT: адрес, operation, cargo classification, количество траков. Biennial update — всегда.

Тест #76 (Глава 4)

Вопрос: Зачем MCS-90? - А) Подтверждает наличие валидной страховки - В) Заменяет General Liability - С) Даёт право обходить инспекции

Ответ: А **Разбор:** Подтверждает, что ты соответствуешь federal financial responsibility — минимум \$750К, в отдельных случаях до \$5М в зависимости от груза.

Тест #77 (Глава 4)

Вопрос: Зачем ELD Contract and Manual? - А) Замена отчётов по обслуживанию - В) Регистрация для USDOT - С) Обеспечивает соблюдение NOS

Ответ: С **Разбор:** ELD фиксирует driving time автоматически. Контракт с провайдером + мануал в кабине = твоё доказательство compliance по §395.8 при аудите.

Тест #78 (Глава 4)

Вопрос: Что обязан проверить Safety Manager перед наймом? - А) Credit score - В) Историю адресов проживания - С) Motor Vehicle Record (MVR)

Ответ: С **Разбор:** §391.23: MVR в течение 30 дней после найма и дальше ежегодно. Это государственная запись, по ней видно все violations и suspension.

Тест #79 (Глава 4)

Вопрос: Зачем аккаунт в TPA/Consortium (Med Stop и аналоги)? - А) Отслеживать fuel tax - В) Для DOT drug/alcohol testing - С) Бесплатные медосмотры

Ответ: В **Разбор:** TPA управляет random pool, собирает результаты, генерирует отчёты. Быть в Consortium — обязательство по 49 CFR Part 382. Работать без TPA — грубое нарушение.

Тест #80 (Глава 4)

Вопрос: Зачем IFTA license? - А) Регистрация в FMCSA - В) Отчёт и уплата fuel tax при работе в нескольких юрисдикциях - С) Увеличение страховки

Ответ: В Разбор: Без IFTA пришлось бы регистрироваться в каждом штате отдельно — это ад. IFTA — один отчёт в базу, и она сама распределяет.

Тест #81 (Глава 4)

Вопрос: Зачем UCR? - А) Ежегодный federal fee для interstate carriers - В) Проверка веса траков - С) Замена DOT и MC

Ответ: А Разбор: Ежегодная регистрация с fee по размеру флота. Просрочил — штрафы на roadside в штатах-участниках. Это не заменяет ни DOT, ни MC.

Тест #82 (Глава 4)

Вопрос: Главная функция MCS-90: - А) Регистрация interstate operations - В) Подтверждение валидной страховки - С) Учёт пробега

Ответ: В Разбор: Копия MCS-90 лежит в company file всегда. Это твоё «удостоверение» того, что ты застрахован по federal minimum.

Тест #83 (Глава 4)

Вопрос: Что проверять в ELD-контракте? - А) Имя провайдера и факт регистрации в FMCSA Registered ELDs - В) Fuel receipts водителя - С) SSN водителя

Ответ: А Разбор: Критично: твой ELD-провайдер должен быть в списке FMCSA. Если его revoked — у тебя 60 дней на замену. Не пропусти этот момент, потому что провайдеров из списка уже снимали — не единожды.

Тест #84 (Глава 4)

Вопрос: Зачем MVR? - А) Определить зарплату - В) Узнать прошлые места работы - С) Проверить историю нарушений и safety record

Ответ: С Разбор: Прошлые работодатели — это PSP/DAC и previous employment verification. MVR — конкретно государственная запись из DMV. Нарушения → оценка риска → решение о найме.

Тест #85 (Глава 4)

Вопрос: Что нужно от водителя перед запросом MVR? - А) Письменное согласие - В) Депозит - С) Рекомендательное письмо

Ответ: А Разбор: FCRA требует письменного consent на background check. Без него — юридическая ответственность на компании.

Тест #86 (Глава 4)

Вопрос: Зачем сервисы-агрегаторы MVR? - А) Водители могут редактировать записи - В) Быстрее и дешевле, чем запросы в каждый DMV - С) Бесплатный доступ к CDL

Ответ: В Разбор: Единая точка вместо отдельных DMV каждого штата — экономия времени. Редактировать там ничего нельзя, это государственные данные.

Тест #87 (Глава 4)

Вопрос: Что делает TPA (Med Stop и аналоги)? - А) Управляет DOT drug/alcohol testing - В) Отслеживает медрасходы - С) Регистрирует в IRS

Ответ: А Разбор: TPA организует collection sites, хранит результаты, держит random pool, выдаёт отчёты для аудитов. Это твой подрядчик по тестированию.

Тест #88 (Глава 4)

Вопрос: Зачем random drug/alcohol тесты? - А) Для снижения страховки - В) Для проверки посещаемости - С) Обязательное требование FMCSA

Ответ: С Разбор: Random rate: 50% для drugs, 10% для alcohol от среднего числа CDL-водителей в году. Это минимум от FMCSA, можно выше, ниже — нельзя.

Тест #89 (Глава 4)

Вопрос: Когда обновлять IFTA license? - А) Ежегодно в декабре - В) Каждые 2 года - С) Только при покупке нового трака

Ответ: А Разбор: IFTA — календарный год. Новые decals приходят в декабре; на переходный период действует двухмесячный grace period: прошлогодние наклейки легальны до последнего дня февраля, если продление подано вовремя. Опоздал — штрафы и простой.

Тест #90 (Глава 4)

Вопрос: Что даёт IFTA license? - А) Снижение обслуживания - В) Единый отчёт по fuel tax для нескольких штатов - С) Освобождение от FMCSA

Ответ: В Разбор: Без IFTA — отдельная регистрация в каждом штате. С IFTA — один отчёт в базовой юрисдикции, она распределяет налог.

Тест #91 (Глава 4)

Вопрос: Что делать, если компания ещё не в TPA/Consortium? - А) Игнорировать, это опционально - В) Попросить водителей самих сдавать тесты - С) Срочно оформить, это обязательно

Ответ: С Разбор: Без TPA — нарушение 49 CFR Part 382. Это одно из первых, что проверит FMCSA на Safety Audit. Пропускать нельзя.

Тест #92 (Глава 4)

Вопрос: Зачем MCS-150? - А) Обновление CDL - В) Регистрация на interstate fuel tax - С) Первичная регистрация USDOT и все дальнейшие обновления

Ответ: С Разбор: Это и первая подача, и все последующие изменения. Для hazmat — MCS-150B.

Тест #93 (Глава 4)

Вопрос: Как часто подавать MCS-150? - А) Каждые 2 года - В) Каждые 3 года - С) Только при покупке нового трака

Ответ: А Разбор: Biennial update — по последней цифре USDOT number и месяцу. Даже если вообще ничего не поменялось — обновление всё равно обязательно.

Тест #94 (Глава 4)

Вопрос: Что будет, если пропустить biennial MCS-150? - А) USDOT деактивируют - В) Скидка на fees - С) Можно спокойно работать дальше

Ответ: А Разбор: Deactivation — и всё, легально ты не работаешь. Восстановить можно, но это время и нервы. Поэтому biennial update ставится в календарь сразу после регистрации.

Тест #95 (Глава 4)

Вопрос: Максимальный штраф за необновление MCS-150: - А) \$1,500 - В) \$5,000 - С) \$10,000

Ответ: С Разбор: До \$10,000 (цифра индексируется). Для малой компании это удар ниже пояса. Поэтому biennial update — автоматическая задача в твоём чек-листе, не обсуждается.

Тест #96 (Глава 4)

Вопрос: Если компания перестала работать — нужно ли подавать MCS-150? - А) Нет, только активные подают - В) Нет, FMCSA сама всё удалит - С) Да, формально указать Out of Service / Ceased Operations

Ответ: С Разбор: Просто «перестать работать» — не работает. USDOT остаётся в системе, штрафы продолжают прилетать, даже если твой трак на приколе. Закрывай официально.

Глава 5. Driver File

Тест #97 (Глава 5)

Вопрос: Какое определение CDL правильное? - А) Лицензия для управления специализированными транспортными средствами — включая тяжёлые, негабаритные, пассажирские - В) Class A CDL разрешает управление любой комбинацией с GCWR 26,001 lbs или меньше

Ответ: А Разбор: Вариант В неверен: Class A — это GCWR БОЛЕЕ 26,001 lbs. Структура CDL определяется FMCSA: классы А/В/С плюс endorsements.

Тест #98 (Глава 5)

Вопрос: Первый шаг при оценке нового водителя: - А) Запросить CDL и Medical Card - В) Спросить про пробег - С) Сразу провести road test

Ответ: А Разбор: Нет валидного CDL и Med Cert — нет даже разговора. Это минимум по 49 CFR §391.11. Road test — потом.

Тест #99 (Глава 5)

Вопрос: Что подтверждает Medical Certificate? - А) Отсутствие traffic violations - В) Медицинскую годность к управлению CMV - С) Наличие 5+ лет опыта

Ответ: В Разбор: Med Cert выдаёт certified Medical Examiner из National Registry по §391.41. Срок обычно 2 года, иногда меньше (гипертония, диабет и т.д.).

Тест #100 (Глава 5)

Вопрос: Как проверить подлинность CDL? - А) Через DMV штата или онлайн-верификацию (CDLIS) - В) Спросить у прошлого работодателя - С) Посмотреть на глаз и поверить

Ответ: А Разбор: Фальшивые CDL — не редкость, я их видел. CDLIS и прямой запрос в DMV — надёжно. На глаз — нет.

Тест #101 (Глава 5)

Вопрос: Водитель не прошёл медосмотр — что делать? - А) Взять, но на меньшие часы - В) Нельзя нанимать до прохождения - С) Только локальные рейсы

Ответ: В Разбор: Нет валидного Med Cert — абсолютный запрет. Никаких «локальных» или «сокращённых» исключений. Это и безопасность, и прямая юр.ответственность компании.

Тест #102 (Глава 5)

Вопрос: Один из первых шагов pre-employment: - А) Pre-employment drug test - В) Первая зарплата - С) Назначение трака

Ответ: А Разбор: §382.301 — pre-employment drug test до первого управления CMV. Нет negative result — водитель за руль не садится.

Тест #103 (Глава 5)

Вопрос: Какой документ — уведомление и согласие на drug test? - А) Certificate of Road Test - В) Dispatch Agreement - С) Pre-employment Testing Notification and Consent

Ответ: С Разбор: Стандартный документ в DQ File. Без подписи — нарушение privacy rights и процедуры.

Тест #104 (Глава 5)

Вопрос: Зачем проверять предыдущих работодателей? - А) Назначить конкретный трак - В) Подтвердить опыт и historyкомплаенса - С) Дать страховку

Ответ: В Разбор: §391.23 — запрос у всех DOT-работодателей за последние 3 года: accidents, drug/alcohol violations, причины расторжения. Это твоя due diligence.

Тест #105 (Глава 5)

Вопрос: Какой документ оценивает практические навыки водителя? - А) Certificate of Road Test - В) Drug and Alcohol Policy - С) Pre-employment Testing Consent

Ответ: А Разбор: §391.31 — обязательный road test. Можно заменить equivalent certificate по §391.33, но сама запись road test в DQ File должна быть.

Тест #106 (Глава 5)

Вопрос: Что проверить перед первым рейсом водителя? - А) Регистрацию его личной машины - В) Прошлый пробег - С) Negative drug test и подписанный контракт

Ответ: С Разбор: Плюс CDL, Med Cert, MVR, previous employment verification, road test. Полный DQ File должен быть собран ДО первой поездки — не после.

Тест #107 (Глава 5)

Вопрос: Что в зоне ответственности Safety Manager перед стартом водителя? - А) Проверка полноты DQ File - В) Назначение маршрутов - С) Проверка GPS

Ответ: А **Разбор:** Маршруты — диспетчер. GPS — IT. DQ File — ты. Разграничение зон ответственности не нарушай.

Тест #108 (Глава 5)

Вопрос: Что такое Lease Agreement? - А) Форма safety-комплаенса - В) Контракт на аренду трака/трейлера - С) Краткосрочный трудовой договор

Ответ: В **Разбор:** При owner-operator и lease-to-own. Содержание жёстко регулируется 49 CFR Part 376 (Truth-in-Leasing).

Тест #109 (Глава 5)

Вопрос: Что записывается в Annual Certificate of Violation? - А) Все traffic violations водителя за год - В) Количество поездок - С) Рейтинг от клиентов

Ответ: А **Разбор:** §391.27: водитель ежегодно сам подаёт список своих violations (кроме parking). Нет этого листа в DQ File — получишь violation на аудите автоматом.

Тест #110 (Глава 5)

Вопрос: Что делать водителю при добровольном уходе? - А) Уйти без уведомления - В) Позвонить Safety Manager и потребовать увольнения - С) Написать заявление с указанием отсутствия финансовых претензий

Ответ: С **Разбор:** Добровольное заявление — твоя защита от последующих wrongful termination claims. Пункт про «нет финансовых претензий» закрывает споры по неоплаченным miles, deduction, claims.

Тест #111 (Глава 5)

Вопрос: Первый шаг при нарушении водителем правил компании: - А) Сразу уволить - В) Warning letter с фиксацией нарушения - С) Вычет из зарплаты

Ответ: В **Разбор:** Progressive discipline — стандартная HR-практика. Первое нарушение — бумага. Это и коучинг, и документация на будущее.

Тест #112 (Глава 5)

Вопрос: Сколько warning letters до увольнения? - А) Три - В) Четыре - С) Пять

Ответ: А **Разбор:** Three strikes — типовая политика. Но есть зона мгновенного увольнения без warnings: DUI, at-fault accident с жертвами, drug positive. Туда включай своё суждение заранее.

Тест #113 (Глава 5)

Вопрос: Что включить в финальное письмо после 3 нарушений? - А) Благодарность за службу - В) Приглашение переподать заявку - С) Причины

увольнения и ссылки на все 3 warnings

Ответ: С Разбор: Чёткая документация — твой щит в суде. Должны быть ссылки на все warning letters и описание финального триггера.

Тест #114 (Глава 5)

Вопрос: Что такое CDL? - А) Общая лицензия для всех машин - В) Временное разрешение для новичков - С) Лицензия для управления CMV (tractor-trailers, buses)

Ответ: С Разбор: CDL требуется когда: GVWR >26,001 lbs, или буксир >10,000 (Class A), или 16+ пассажиров, или hazmat с placards.

Тест #115 (Глава 5)

Вопрос: Сколько классов CDL и по какому принципу? - А) Два (А, В) по опыту - В) Три (А, В, С) по типу управляемой машины - С) Четыре (А, В, С, D) с разделением passenger/cargo

Ответ: В Разбор: Class A — combination >26,001 GCWR с trailer >10,000. Class B — single vehicle >26,001 или с trailer <10,000. Class C — всё остальное CMV (hazmat, 16+ пассажиров).

Тест #116 (Глава 5)

Вопрос: Зачем pre-employment drug/alcohol test? - А) Чтобы не нанимать курильщиков - В) Выявить запрещённые вещества и защитить дорожную безопасность - С) Проверить диету

Ответ: В Разбор: DOT 5-panel: marijuana, cocaine, amphetamines, opioids, PCP. Результат → Clearinghouse. Нет negative — нет работы.

Тест #117 (Глава 5)

Вопрос: Зачем MVR? - А) История трудоустройства - В) История владения авто - С) История нарушений и соответствие FMCSA

Ответ: С Разбор: MVR — государственная запись DMV. Нужна при найме и потом ежегодно. Основа риск-оценки.

Тест #118 (Глава 5)

Вопрос: Что подтверждает Medical Certificate? - А) Легальную годность к CMV - В) Страховку - С) Прохождение drug test

Ответ: А Разбор: Med Cert отдельно от CDL. В CDLIS фиксируется как self-certification category (Non-Excepted Interstate и т.д.).

Тест #119 (Глава 5)

Вопрос: Pre-Employment Testing Notification and Consent — зачем? - А) Для общего background check - В) Разрешает drug/alcohol testing перед наймом - С) Контракт на первую зарплату

Ответ: В **Разбор:** Отдельное согласие именно на chemical testing. Обязательная часть DQ File и DOT testing folder.

Тест #120 (Глава 5)

Вопрос: Главная цель Previous Employment Verification: - А) Проверить CDL-опыт и past performance - В) Узнать, работал ли за границей - С) Подтвердить наличие личной машины

Ответ: А **Разбор:** §391.23: safety performance history за 3 года. Accidents, drug violations, причины расторжения — важнее самого факта опыта.

Тест #121 (Глава 5)

Вопрос: Зачем Certificate of Road Test? - А) Подтверждает прохождение практического теста - В) Гарантия трудоустройства - С) Замена CDL

Ответ: А **Разбор:** Road Test проверяет способность водителя управлять конкретным типом транспорта, который есть в твоём парке. Или equivalent certificate — если он уже сдал где-то.

Тест #122 (Глава 5)

Вопрос: Что включает Safety History Records Request? - А) График работы и зарплату - В) Рекомендации - С) Историю аварий и safety-нарушений

Ответ: С **Разбор:** §391.23: запросы у всех DOT-работодателей за 3 года — accidents, drug/alcohol tests (positive, refusals), completion of return-to-duty процесса.

Тест #123 (Глава 5)

Вопрос: Зачем Annual MVR Check? - А) Проверить аварии и violations за 12 месяцев - В) Годовой техосмотр трака - С) Продление срока CDL

Ответ: А **Разбор:** §391.25 — ежегодный обзор driving record, с документированием review в DQ File. Плюс §391.27 — annual list от самого водителя. Оба — обязательны.

Глава 6. Unit File

Тест #124 (Глава 6)

Вопрос: У кого самая большая доля рынка в США? - А) Kenworth - В) Volvo - С) Freightliner

Ответ: С Разбор: Freightliner (Daimler) — ~40% рынка. Cascadia — его рабочая лошадь. Safety Manager должен ориентироваться в моделях хотя бы по факту, чтобы разговаривать с механиками на одном языке.

Тест #125 (Глава 6)

Вопрос: Сколько примерно у Kenworth? - А) 40% - В) 14% - С) 10%

Ответ: В Разбор: Kenworth — часть PACCAR вместе с Peterbilt. 14% — стабильно. W900 и T680 — главные модели.

Тест #126 (Глава 6)

Вопрос: Популярная модель Peterbilt: - А) Peterbilt 379 - В) Peterbilt 390 - С) Peterbilt 579

Ответ: А Разбор: 379 давно снят, но остался легендой у owner-operators — за надёжность и культовый дизайн. 579 — современный аэродинамический.

Тест #127 (Глава 6)

Вопрос: Почему Freightliner часто встречается на вторичке? - А) Переделывает траки в электро - В) Массово перепродаётся как day cabs после службы в крупных флотах - С) Продаёт только крупным флотам

Ответ: В Разбор: Schneider, Werner и подобные покупают Cascadia пачками, через 3-5 лет списывают. На вторичном рынке эти траки живут вторую жизнь — часто как day cabs для local haul.

Тест #128 (Глава 6)

Вопрос: Какой трейлер для перевозки автомобилей? - А) Refrigerated - В) Automotive haulage trailer - С) Conestoga

Ответ: В Разбор: Car haulers — многоуровневая конструкция. Отдельная ниша, отдельные навыки, своя нервная система. В общий трак-бизнес не прыгай без подготовки.

Тест #129 (Глава 6)

Вопрос: Основное назначение Dry Van: - А) Скоропортящиеся грузы - В) Негабарит - С) Защита груза от погоды и дороги

Ответ: С **Разбор:** Dry Van — самый массовый тип. Стандарт — 53 фута. Закрытый, защита от осадков и кражи. Не для refrigerated и не для oversize.

Тест #130 (Глава 6)

Вопрос: Какой трейлер позволяет грузить с любой стороны? - А) Flatbed - В) Refrigerated - С) Step deck

Ответ: А **Разбор:** Flatbed — открытая платформа. Кран или forklift заходят с боков, спереди, сзади. Груз крепится ремнями и цепями. Стройматериалы, техника, трубы — всё сюда.

Тест #131 (Глава 6)

Вопрос: Главное преимущество Conestoga: - А) Встроенный холодильник - В) Rolling tarp — быстрая загрузка + защита - С) Для перевозки скота

Ответ: В **Разбор:** Conestoga — это flatbed с раздвижным тентом. Грузишь как flatbed (с боков), а защищаешь как dry van. Хороший вариант для тех грузов, где нужно и одно, и второе.

Тест #132 (Глава 6)

Вопрос: Почему reefer дороже dry van? - А) Холодильная установка требует топлива и обслуживания - В) Легче, алюминиевый - С) Больше места

Ответ: А **Разбор:** Reefer unit (Thermo King, Carrier) работает на своём дизеле, требует обслуживания, сам трейлер с insulation дороже. Но и ставки на reefer-груз выше.

Тест #133 (Глава 6)

Вопрос: Зачем соблюдать CMV size/weight regulations? - А) Экономия топлива - В) Предотвращение ущерба дорогам и безопасность перевозки - С) Лёгкое управление

Ответ: В **Разбор:** Overweight ломает мосты, overlength опасен на поворотах. Federal: 80,000 lbs GVW, 20,000 single axle, 34,000 tandem. Штаты могут ужесточать. Overweight permits — отдельная история, с документами и маршрутом.

Тест #134 (Глава 6)

Вопрос: Что такое International Registration Plan (IRP)? - А) Налоговое освобождение - В) Соглашение о регистрации для работы в нескольких юрисдикциях - С) Федеральная страховка

Ответ: В **Разбор:** IRP — это как IFTA, но про регистрацию (plates). Один apportioned plate от базовой юрисдикции — и работаешь по всем штатам/

провинциям. Fees распределяются по пробегу.

Тест #135 (Глава 6)

Вопрос: Когда трак обязан быть под IRP? - А) GVW >26,000 lbs и работа в нескольких штатах - В) Работа только в одном штате - С) Личное использование

Ответ: А **Разбор:** IRP для qualified motor vehicles: >26,000 lbs GVW, или 3+ axles, или combinations >26,000 — если ты пересекаешь границы штатов. Чисто intrastate — IRP не нужен.

★ Главное за главу.

Тесты — это не проверка твоей памяти. Это карта того, что ты ещё не закрепил. Промахи не пугают, промахи показывают куда вернуться. Пройди всё, отметь вопросы, которые ты взял не уверенно — и перечитай главы, откуда они. Через две-три итерации это станет твоим рабочим знанием, а не заучкой.

На аудите у тебя не будет вариантов А/В/С. Там офицер задаст вопрос, и ты ответишь. Именно поэтому мы идём через разборы — не просто «какой правильный», а «почему он правильный и почему остальные нет». Эту логику ты и носишь потом в голове каждый день.

Об этом учебнике

© **TruckerNavi Inc., 2026.** Все права защищены.

Авторская редакция v2.0. Написана для русскоязычных владельцев траковых компаний и сейфти-менеджеров, работающих в США. Материал основан на реальной практике сопровождения сотен перевозчиков в штатах NY, NJ, FL.

Если этот учебник помог — передай его коллеге-сейфти или владельцу траковой компании, которому может быть сложно. **Мы полезны, когда нашей пользой делятся.**

TruckerNavi Inc. ☎ +1 (315) 871-0833 · 💬 WhatsApp +1 (929) 347-4410 🌐 truckernavi.com · ✉ data@truckernavi.com 📍 New York · New Jersey · Florida

Мы полезны. • We are useful.

Дата сборки: 2026-04-17