




PeWeTe
energy in motion

Группа компаний
ПЕТРО ВЕЛТ ТЕХНОЛОДЖИС
СТАНДАРТ ОРГАНИЗАЦИИ

СТО 02-2018
(ред.03)

УТВЕРЖДАЮ:
Генеральный директор
ООО «Петро Велт Технолоджис»

 **Н.В. Мулько**

СТАНДАРТ № 2
БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Введён в действие приказом № 66 от 16.04 2021 г.

Москва 2021

ФОРМУЛЯР ДОКУМЕНТА







История документа

Ред.	Дата	Описание основных изменений	Разработчик	Введено
01	12.11.2018	Выпуск первой редакции	Киликиди Д.Г. Дирекция по КС, ОТ, ПБ и ООС ООО «Петро Велт Техно- лоджис»	Приказом ООО «Петро Велт Технолод- жис»
02	03.10.2019	<ul style="list-style-type: none"> Изменена аббревиатура: СТО 02-2018 Изменен п.10.6. Структурное подразделение Операционной компании, в которой произошло ДТП, в течение суток формирует «Молнию» (приложение 6) и направляет ее в ЦИТС для дальнейшего нумерации и распространения в pdf-формате по другим структурным подразделениям и Операционным компаниям. Добавлен п.10.9. По результатам расследования происшествия службой, ответственной за обеспечение БДД, формируется и направляется в течение суток в другие структурные подразделения информационный листок «ЖИВИ и УЧИСТЬ» (приложение 6.1), который содержит информацию о кратком описании происшествия, непосредственных, корневых, системных причинах, а также о мерах по их устранению. Изменен формат «МОЛНИИ» (приложение 6). Добавлено приложение 6.1 «Формат информационного листка «ЖИВИ и УЧИСТЬ». Содержание дополнено приложением 6.1 «Формат информационного листка «ЖИВИ и УЧИСТЬ». 	Киликиди Д.Г. Дирекция по КС, ОТ, ПБ и ООС ООО «Петро Велт Техно- лоджис»	Приказом ООО «Петро Велт Технолод- жис»
03	22.03.2021	<ul style="list-style-type: none"> В раздел 3 внесен термин «ПДД». Изменён п.4.4.1. Изменён п.4.5.5. Изменён п.4.5.6. Изменён п.4.5.7. Изменён п.4.5.8. Изменён п.4.6.7. Изменён раздел 4.8 в связи с вступлением в силу Приказа Минтранса РФ от 29.07.2020 №.264. Изменён п.6.5. Изменён п.6.15. Удалён п.7.10. Изменён п.7.11. Изменён № пункта с 7.11. на 7.10. Изменён п.7.12. Изменён № пункта с 7.12. на 7.11. Изменён п.7.13. Изменён № пункта с 	Киликиди Д.Г. Дирекция по КС, ОТ, ПБ и ООС ООО «Петро Велт Техно- лоджис»	Приказом ООО «Петро Велт Технолод- жис»

		<ul style="list-style-type: none"> 7.13. на 7.12. • Изменён № пункта с 7.14. на 7.13. • Изменён № пункта с 7.15. на 7.14. • Изменён № пункта с 7.16. на 7.15. • Изменён № пункта с 7.17. на 7.16. • Изменён № пункта с 7.18. на 7.17. • Изменён № пункта с 7.19. на 7.18. • Изменён п.7.20. Изменён № пункта с 7.20. на 7.19. • Изменён п.7.21. Изменён № пункта с 7.21. на 7.20. • Удалён п.7.22. • Изменён № пункта с 7.23. на 7.22. • Изменён № пункта с 7.24. на 7.23. • Изменён № пункта с 7.25. на 7.24. • Изменён № пункта с 7.26. на 7.25. • Изменён № пункта с 7.27. на 7.26. • Изменён № пункта с 7.28. на 7.27. • Изменён п.9.1. • Изменён п.9.2. • Изменён п.9.3. • Изменён п.9.7. • Изменён п.9.8. • Изменён п.9.9. • Изменён п.9.11. • Раздел 9 дополнен пунктом 9.15. • Изменён п.10.3. • Изменён п.10.6. • В п.11.3 таблица «Меры дисциплинарного взыскания за нарушение Стандарта» дополнены строками 10, 11. • Изменён п.10.6. • Раздел 13 дополнен нормативной ссылкой. • Изменено Приложение 1. • Изменено Приложение 4. 		
--	--	---	--	--

Оригинал настоящего документа находится в Административно-хозяйственном отделе ООО «Петро Велт Технолоджис» вместе с оригиналом приказа о введение в действие настоящего документа. Прежде, чем ссылаться на настоящий документ, пользователь обязан убедиться, что его бумажная или электронная версия является текущей. За помощью обращайтесь к разработчику документа.

СОГЛАСОВАНО

Должность	Инициалы, фамилия	Подпись
Директор по корпоративным финансам и учетной политике	Р.Ф. Абдуллин	
Директор по юридической работе	С.В. Сухорученков	
Директор по закупкам	А.В. Бродский	
Директор по внутрискважинным технологиям	М.В. Сыртланов	
Директор по персоналу	Л.И. Усманова	
Начальник управления по эксплуатации и технического обслуживания оборудования	В.Н. Ярыгин	
Начальник управления по бурению и ЗБС	В.В. Тюренок	
Исполнительный директор ООО «КАТКонефть»	И.А. Дышин	
Исполнительный директор ООО «КАТОБЬНЕФТЬ»	А.А. Антонов	
Исполнительный директор ООО «КАТойл-Дриллинг»	А.В. Бачурин	

СОДЕРЖАНИЕ

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
1.	Общие положения	7
2.	Цели	8
3.	Термины и определения	9
4.	Основные требования по транспортной безопасности	12
4.1.	Состояние транспортного средства	12
4.2.	Ремни безопасности	13
4.3.	Бортовые системы мониторинга транспортного средства и видеореги- страции	13
4.4.	Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения	14
4.5.	Водители транспортных средств	15
4.6.	Общие требования при движении на транспортном средстве	17
4.7.	Особенности осуществления перевозок в зимнее время	18
4.8.	Продолжительность управления транспортным средством, перерывы, продолжительность отдыха	21
4.9.	Организация транспортных перевозок, планирование поездок и оценка рисков	22
4.10.	Мероприятия, предшествующие транспортной перевозке	23
4.11.	Организация транспортных перевозок на регулярных линиях	26
4.12.	Организация транспортных перевозок вне регулярных линий	29
4.13.	Управление транспортным средством в условиях недостаточной види- мости при снегопаде и пыли	30
4.14.	Условия, при которых транспортные перевозки временно прекращаются	30
5.	Должностные обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения	33
6.	Планирование, учет и отчетность по БДД	34
7.	Организация и проведение инструктажа водителей	36

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
8.	Организация контроля за работой водителей на линии	40
9.	Порядок расследования дорожно-транспортных происшествий	41
10.	Классификация дорожно-транспортных происшествий и порядок оперативного оповещения	44
11.	Ответственность работников	46
12.	Период действия Стандарта и порядок внесения изменений	48
13.	Нормативные ссылки	49
Приложения		
1.	Чек-лист контрольного осмотра	50
2.	Порядок работы медицинского пункта по проведению предрейсовых и послерейсовых осмотров водителей транспортных средств	53
3.	Типовой договор по безопасности вождения	56
4.	Матрица классификации дорожно-транспортных происшествий	58
5.	Формат сообщения о дорожно-транспортных происшествиях	59
6.	Формат «Молнии»	61
6.1.	Формат информационного листа «ЖИВИ и УЧИСЬ»	62
7.	Схема оперативного оповещения	63
8.	Типовой план транспортной перевозки	64

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. Стандарт «Безопасность дорожного движения» (далее – Стандарт) разработан с учетом производственной деятельности ООО «КАТКонефть», ООО «КАТОБЬНЕФТЬ» и ООО «КАТойл-Дриллинг» (далее – Операционные компании) в области безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

1.2. Настоящий Стандарт устанавливает порядок организации работы по обеспечению безопасности дорожного движения в Операционных компаниях, а также основные требования к состоянию транспортных средств, организации перевозок, порядок проведения обучения персонала безопасным методам работы, порядок организации и осуществления контроля за безопасностью дорожного движения.

1.3. Стандарт является обязательным для всех работников Операционных компаний.

1.4. Требования Стандарта распространяются на подрядные организации, оказывающие транспортные услуги Операционным компаниям.

1.5. Настоящий Стандарт не отменяет необходимость соблюдения требований действующего законодательства Российской Федерации (РФ) в области безопасности дорожного движения, осуществления транспортных перевозок и т.д.

2. ЦЕЛИ.

2.1. Целью Стандарта является обеспечение безопасности персонала Операционных компаний и подрядных организаций, оказывающих транспортные услуги для Операционных компаний, исключение дорожно-транспортных происшествий.

2.2. Соблюдение требований законодательства РФ в области безопасности дорожного движения.

3. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.

Автомобильные дороги ведомственные (ведомственные дороги) – дороги, находящиеся на балансе предприятий и организаций и предназначенные для обслуживания их производственных, технологических перевозок, подъездов к производственным объектам и дорогам общей сети. Подразделяются на подъездные, технологические, внутрихозяйственные, служебные, патрульные и др.

Автомобильные дороги общего пользования (дороги общего пользования) – автомобильные дороги, являющиеся государственной собственностью и обеспечивающие движение автомобилей, отвечающих установленным надлежащим образом требованиям (по нагрузкам и габаритам), находятся на балансе органов управления дорожным хозяйством, подразделяются на дороги федеральные и территориальные.

Автомобильная дорога зимняя (автозимник) – дорога с проезжей частью, построенной из льда, намораживаемого послойно, или уплотненного снега и льда, а также проложенная по замерзшему льду рек и озер.

Безопасность дорожного движения (БДД) – комплекс организационно-технических, медицинских мероприятий, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий и отражающих состояние и степень защищенности участников дорожного движения.

Водитель (машинист) – управляющий транспортным средством (спецтехникой) работник Операционной компании или подрядной организации, оказывающей услуги работы в интересах Операционной компании.

Груз – объект (товары, изделия, предметы, полезные ископаемые, сырьё, материалы, отходы производства и потребления и др.), принятый в установленном порядке для перевозки.

Грузы повышенной опасности – грузы, отнесенные действующим национальным законодательством к грузам, представляющим повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей среды.

Дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся её технологической частью (защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства дорог).

Дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Ледовые переправы – переправы, проложенные по ледяному покрову рек, озер, водохранилищ, каналов. Могут быть частью временных зимних автодорог

(автозимников), временно заменять недействующий мост или в зимний период паромную переправу постоянной автодороги.

Маршруты регулярных линий – маршруты, по которым осуществляется транспортная перевозка через определенные интервалы времени по установленным маршрутам движения с посадкой и высадкой пассажиров (загрузкой и выгрузкой грузов и/или оборудования) на заранее определённых остановках.

Междугородные транспортные перевозки – любые транспортные перевозки, осуществляемые за пределы черты города (или иного населенного пункта) на расстояние более 50 км.

Международные транспортные перевозки – любые транспортные перевозки с пересечением по крайней мере одной государственной границы.

Механическое транспортное средство – транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

Недостаточная видимость – видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки.

Ограниченная видимость – видимость водителем дороги в направлении движения, ограниченная рельефом местности, геометрическими параметрами дороги, растительностью, строениями, сооружениями или иными объектами, в том числе транспортными средствами.

Опасные участки дорог (опасные участки):

- участки автомобильных дорог, проезд по которым сопряжён с повышенным риском возникновения ДТП либо повышенной тяжестью их последствий;
- участки автомобильных дорог, движение по которым требует принятия мер, соответствующих обстановке, а также связано с существенным изменением режимов движения и/или на которых установлены или должны быть установлены соответствующие дорожные знаки или проведены иные организационно-технические мероприятия.

Опасный груз – вещества, материалы, изделия и отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые вследствие их специфических свойств при транспортировании или перегрузке могут:

- создать угрозу жизни и здоровью людей;
- вызвать загрязнение окружающей природной среды;
- вызвать повреждение и уничтожение транспортных сооружений, средств и материальных ценностей.

Организация, осуществляющая транспортные перевозки – Операционная компания, а также подрядные организации, оказывающие услуги/выполняющие работы по осуществлению транспортных перевозок для Операционных компаний.

Отдел охраны труда, промышленной безопасности и охраны окружающей среды (ООТ, ПБ и ООС) – структурное подразделение Операционной компании, занимающееся вопросами обеспечения охраны труда, промышленной безопасности и охраны окружающей среды.

Отдых – любой непрерывный период продолжительностью не менее часа, в течение которого член экипажа не участвует в процессе транспортной перевозки и/или осуществлении манёвров транспортным средством.

Пассажир – лицо кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него), а также выходит из транспортного средства (сходит с него).

Подрядчик (подрядная организация) – любая организация или частное лицо, оказывающая(ее) услуги/выполняющая(ее) работы по осуществлению транспортных перевозок в интересах Операционных компаний.

Подъездные дороги – отрезки автомобильных дорог к пунктам погрузки и выгрузки грузов и оборудования, местам посадки и высадки пассажиров, местам работы технологического транспорта на нефтяных месторождениях и другим местам, обеспечивающие беспрепятственное и безопасное движение транспортных средств и свободное маневрирование их в любое время суток.

Правила дорожного движения (ПДД) – устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации, а также технические требования, предъявляемые к транспортным средствам, для обеспечения безопасности дорожного движения.

Прицеп – транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-ропуски.

Спецтехника (специализированная техника) – механическое транспортное средство, оборудованное устройствами, механизмами или оборудованием (комплексом технических средств), включая тяжёлую технику, используемое для выполнения/оказания определённого вида работ/услуг.

Технический осмотр – проверка соответствия технического состояния и оборудования транспортных средств требованиям нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Транспортное средство (ТС) – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём.

Транспортные перевозки – любое передвижение ТС по дорогам с пассажирами или грузом.

Транспортная услуга – результат деятельности исполнителя транспортной услуги по удовлетворению потребностей пассажира, грузоотправителя и грузополучателя в перевозках в соответствии с установленными нормами и требованиями.

Член экипажа – водитель или лицо, сопровождающее водителя для оказания ему помощи при выполнении некоторых маневров, и, как правило, принимающее активное участие в транспортных операциях.

4. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.

4.1. Состояние ТС.

4.1.1. ТС и спецтехника должны эксплуатироваться в исправном состоянии, обеспечивающим безопасность водителя, пассажиров и третьих лиц. ТС и спецтехника должны проходить проверку технического состояния.

Периодичность проверки технического состояния ТС и спецтехники:

Тип ТС	Кто проводит проверку (осмотр)	Периодичность	Документирование
Все виды ТС	Водитель и представитель организации, ответственный за обеспечение БДД	Ежедневно	Нет
Спецтехника	Водитель и представитель организации, ответственный за обеспечение БДД	Непосредственно перед каждым выездом, но не реже 1 раза в неделю	Да
ТС, перевозящие опасные грузы	Водитель и представитель организации, ответственный за обеспечение БДД	Еженедельно	Да
Легковые и грузовые автомобили	Водитель и представитель организации, ответственный за обеспечение БДД	Еженедельно	Да
Автобусы для перевозки пассажиров	Водитель и представитель организации, ответственный за обеспечение БДД	Ежедневно	Да

Чек-лист контрольного осмотра ТС приведен в Приложении 1 к Стандарту.

4.1.2. Все ТС, используемые в интересах Операционных компаний, должны быть оборудованы шинами, соответствующими времени года и климатическим условиям.

Шины должны находиться в состоянии, соответствующем требованиям нормативных документов РФ.

4.1.3. Если на шинах требуется устанавливать цепи противоскольжения, то водители должны быть обучены навыкам правильной их установки, а также эксплуатации ТС с цепями противоскольжения.

4.1.4. Все ТС и спецтехника, въезжающие на территорию взрывопожароопасных объектов, должны быть оборудованы сертифицированными искрогасителями, а спецтехника, перевозящая легковоспламеняющиеся жидкости, дополнительно устройствами для снятия статического электричества.

4.1.5. Водители всех ТС и спецтехники должны быть обеспечены светоотражающими жилетами и иметь их в кабине, а водители, управляющие ТС и спецтехникой на ледовых переправах, должны дополнительно иметь спасательные жилеты.

4.2. Ремни безопасности.

4.2.1. Все водители и пассажиры, находясь в ТС, обязаны пристёгиваться ремнями безопасности (за исключением ТС, передвигающихся по ледовым поверхностям, болотистым почвам вне дорог и в случаях, предусмотренных инструкцией по эксплуатации).

Данное требование обязательно также при движении на личном и ином автотранспорте, который используется в служебных целях.

4.2.2. Машинисты (водители) спецтехники (транспортных средств) обязаны пристёгиваться ремнями безопасности при въезде на трейлер и съезде с него, при передвижении собственным ходом, а также в случаях, оговорённых заводом-изготовителем.

4.2.3. Ремни безопасности ТС и спецтехники должны находиться в работоспособном состоянии.

4.2.4. Водителям, перевозящим пассажиров, запрещается начинать движение до тех пор, пока все пассажиры, находящиеся в ТС, не пристегнутся ремнями безопасности.

4.2.5. Вновь устанавливаемые ремни безопасности должны соответствовать требованиям нормативных правовых документов РФ. Ремни безопасности на передних сидениях должны быть «трехточечными», если иное не оговорено заводом-изготовителем.

4.2.6. Ремни безопасности на задних сидениях легковых автомобилей и на сиденьях автобусов могут иметь «трехточечную» или «двухточечную» конструкцию в зависимости от конкретной модели ТС.

4.2.7. Если в ТС имеется спальное место, которое предусмотрено для использования во время движения, оно должно быть оборудовано ограничителем перемещения.

4.2.8. Использование ТС и спецтехники, не оборудованных ремнями безопасности, не допускается.

4.3. Бортовые системы мониторинга транспортного средства и видеорегистрации.

4.3.1. На всех ТС должны быть установлены бортовые системы мониторинга транспортного средства (БСМТС).

4.3.2. БСМТС применяются для регистрации характеристик движения, таких как скорость, ускорение, торможение, километраж, время в пути и др.

Целью применения таких систем является:

- контроль за соблюдением водителями скоростного режима;
- контроль за режимом труда и отдыха водителей;
- контроль за эксплуатацией транспортного средства;
- выработка более безопасного и экономичного стиля вождения;
- оказание экстренной помощи при сходе транспортного средства с линии;
- снижение аварийности;
- снижение простоев транспортного средства;
- оптимизация затрат на перевозки;

- повышение культуры вождения.

4.3.3. Данные с БСМТС применяются при расследовании обстоятельств ДТП.

Порядок применения БСМТС, документирования и использования данных с этих систем определяется решением соответствующего руководителя Операционной компании.

4.3.4. Вмешательство в конструкцию и работу БСМТС, умышленная порча системы и её составляющих, попытки её отсоединения не допускаются.

4.3.5. Все ТС должны быть оборудованы видеорегистраторами, фиксирующими дорожную обстановку и действия водителя и пассажиров одновременно, обеспечивающими запись до обновления на одну карту памяти не менее 48 часов работы. Краны на автомобильном шасси должны быть дополнительно оснащены видеорегистраторами в кабине управления крановой установкой.

4.4. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения.

4.4.1. Водители и ИТР, допущенные к управлению ТС ОК, в обязательном порядке должны проходить предрейсовые медицинские осмотры. Водители и ИТР, допущенные к управлению ТС ОК осуществляющие перевозку пассажиров дополнительно должны пройти послерейсовые медицинские осмотры.

4.4.2. При командировании водители проходят предрейсовые медицинские осмотры перед началом командировки и послерейсовые медицинские осмотры по окончании командировки. В длительной командировке при недомогании водитель обращается за медицинской помощью в местное медицинское учреждение, куда командирован работник.

Порядок организации медицинских осмотров водителей изложен в Приложении 2.

4.4.3. Водители ТС должны обязательно проходить профилактические периодические медицинские осмотры (освидетельствования) в порядке и сроки, установленные действующим законодательством РФ.

4.4.4. Медицинское и психиатрическое освидетельствования кандидатов в водители проводится медицинскими водительскими комиссиями, организуемыми при территориальных и ведомственных лечебно-профилактических учреждениях в порядке, предусмотренном действующим законодательством РФ.

4.4.5. Периодические медицинские освидетельствования водителей ТС, проводятся с целью определения возможности их дальнейшего допуска к управлению ТС по состоянию здоровья и физическому развитию с учётом категории ТС.

4.4.6. Справка государственного образца о прохождении водителем периодического медицинского освидетельствования хранится у ответственного руководителя (специалиста) за обеспечение безопасности дорожного движения Операционной компании и является основанием для его допуска к дальнейшей работе на данной категории (типе) ТС.

4.4.7. При направлении водителя на внеочередное медицинское освидетельствование специалистом ООТ, ПБ и ООС заполняется бланк направления, в котором указывается причина внеочередного медицинского освидетельствования. При необходимости водитель направляется на внеочередное медицинское освидетельствование в сопровождении медработника специализированного медицинского пункта организации, осуществляющей транспортные перевозки, который представляет водителя комиссии.

4.4.8. Водители, состоящие в штате Операционной компании, осуществляющей транспортные перевозки, проходят периодическое медицинское освидетельствование за счёт средств работодателя. Повторное освидетельствование водителя, направляемого по инициативе Государственной инспекции безопасности дорожного движения на медицинское освидетельствование в порядке экспертизы, производится за счёт средств водителя.

4.4.9. Каждое ТС, спецтехника должны быть укомплектованы медицинской аптечкой в соответствии с требованиями нормативных правовых документов. Запрещается допускать произвольную замену указанных в перечне средств и изделий медицинского назначения. Нельзя хранить в аптечке и применять средства с поврежденной маркировкой и просроченным сроком годности. При использовании любого средства аптечку срочно нужно дополнить.

4.4.10. Все водители ТС должны быть обучены навыкам оказания первой помощи, а водители ТС, для перевозки опасных грузов и перевозки пассажиров должны проходить дополнительное обучение, по программе оказания первой помощи пострадавшим ежегодно.

4.5. Водители ТС.

4.5.1. Водители должны быть подготовлены для управления соответствующей категорией ТС, а также не иметь медицинских противопоказаний. Квалификация, опыт работы и иные профессиональные качества водителя должны соответствовать конкретным видам перевозок.

4.5.2. Все водители обязаны иметь водительское удостоверение для управления конкретной категорией ТС, выданное соответствующим государственным органом, и незамедлительно информировать своего линейного (непосредственного) руководителя обо всех изменениях в этом документе.

4.5.3. Минимальный возраст для водителей:

не моложе 18 лет – для водителей ТС, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 т;

не моложе 21 года – для водителей других ТС и водителей, занятых перевозкой пассажиров.

Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше 50 км от обычного места учёта ТС, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:

- иметь стаж работы не менее одного года в качестве водителя ТС, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т;
- иметь стаж работы не менее одного года в качестве водителя ТС, которые предназначены для пассажирских перевозок по маршрутам в радиусе до 50 км от обычного места приписки этих транспортных средств или других типов пассажирских перевозок.

4.5.4. Для осуществления перевозок по временным зимним дорогам и ледовым переправам водитель должен иметь соответствующий опыт и общий стаж вождения не менее 3 лет.

4.5.5. Водители вне зависимости от водительского стажа и квалификации как при приеме на работу, так и при переводе с одной марки ТС на другую, должны проходить испытание в соответствии со статьей 70 Трудового кодекса РФ. Для

проведения испытания назначаются водители-наставники, под руководством которых водители будут проходить испытание (стажировку).

4.5.6. Если после прохождения испытания водитель не допущен к самостоятельной работе, то он подлежит увольнению, как не подтвердивший квалификацию в период испытательного срока.

4.5.7. Лист прохождения испытания (стажировки) является основанием для допуска водителя к самостоятельной работе. Оформленные листы испытания (стажировки) должны храниться у работодателя не менее пяти лет.

4.5.8. После прохождения испытания (стажировки) приказом Операционной компании водитель (машинист) закрепляется за определенным ТС.

4.5.9. Все штатные водители, машинисты и инженерно-технические работники, допущенные к управлению ТС обязаны подписать договор по безопасности вождения (Приложение 3) к Стандарту. Один экземпляр указанного договора должен храниться в личном деле работника у специалиста по БДД, другой – выдаваться на руки водителю. Водитель при управлении ТС (спецтехникой) должен при себе иметь копию договора.

4.5.10. Запрещается управление ТС в болезненном или утомлённом состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения.

Недостаточное количество времени для отдыха может явиться одной из причин ДТП.

Продолжительность рабочего времени и времени отдыха водителей устанавливаются в соответствии с требованиями законодательства РФ.

4.5.11. Водитель ТС имеет право отказаться от выезда в рейс в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья вследствие нарушения требований охраны труда, за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами, до устранения такой опасности, в том числе если:

- ТС находится в неисправном состоянии;
- существенно нарушен режим труда и отдыха водителя;
- предусмотрены не все меры безопасности при движении по запланированному маршруту;
- отсутствует план поездки, когда он необходим.

4.5.12. При отказе от рейса в случае необходимости водитель представляет своему непосредственному руководителю письменное объяснение с изложением мотивов такого решения.

4.5.13. Не допускается движение по маршруту, отличному от указанного в путевом листе, или в целях, не соответствующих деятельности Операционной компании.

4.5.14. Водителям запрещается употреблять спиртные напитки или наркотические/токсические препараты, а также любые другие вещества или медикаменты, которые могут повлиять на способность управлять транспортным средством. Нарушения этого запрета недопустимы. Любой работник Операционной компании, у которого возникли подозрения, что водитель ТС находится под воздействием вышеуказанных веществ, должен отказаться от поездки, принять меры к её недопущению. Необходимо проинформировать своего линейного руководителя, а также сообщить о данном факте в соответствии с внутренними документами Операционной компании, устанавливающими порядок передачи оперативных сообщений о происшествиях.

4.5.15. Каждая Операционная компания осуществляет учёт данных о квалификации водителя, общем стаже его водительской деятельности и на определенных типах ТС, сроках прохождения медицинского переосвидетельствования, об участии в ДТП, допущенных нарушениях Правил дорожного движения (ПДД), фактах лишения права управления ТС, отстранений от работы на линии из-за алкогольного опьянения или последствий алкогольной интоксикации, перерывах в водительской деятельности, работе по совместительству.

4.6. Общие требования при движении на ТС.

4.6.1. Во время движения водителям запрещается курить, пользоваться мобильными средствами связи (сотовые, спутниковые телефоны, радиостанции и т.д.). Если водителю необходимо воспользоваться мобильным телефоном во время поездки, следует остановить транспортное средство в соответствии с ПДД.

4.6.2. Водители обязаны хорошо видеть дорогу и других участников дорожного движения, для чего при нарушениях зрения должны использовать очки или контактные линзы, если они предписаны.

4.6.3. Количество пассажиров и масса перевозимого груза в легковых ТС не должны превышать величин, указанных в инструкции по эксплуатации данного ТС.

4.6.4. Во время движения все водители обязаны включать фары ближнего света, в том числе в дневное время и в черте населённых пунктов. Включенные фары ближнего света увеличивают видимость транспортного средства в дневное время и уменьшают вероятность ДТП.

4.6.5. Движение ТС задним ходом является одним из наиболее опасных элементов движения, поэтому нужно избегать ситуаций, в которых необходимо двигаться задним ходом.

4.6.6. При остановке (парковке) необходимо по возможности поставить ТС таким образом, чтобы первым движением при выезде было движение вперёд, так как большое количество наездов на пешеходов происходит именно при движении задним ходом.

4.6.7. Перед тем как начать движение задним ходом, водитель должен подать два звуковых сигнала. Осуществлять движение задним ходом на грузовых автомобилях только с помощью ответственного за погрузо-разгрузочные работы. Все грузовые автомобили и автобусы должны быть оснащены устройством, обеспечивающим, автоматическую подачу звукового сигнала при движении задним ходом.

4.6.8. Запрещается использование радар-детекторов и иных средств, препятствующих работе Государственной инспекции безопасности дорожного движения, на всех ТС, осуществляющих перевозки в интересах Операционной компании.

4.6.9. Во всех случаях, когда водитель покидает ТС, он обязан заглушить двигатель и использовать стояночный тормоз. В случае, когда водитель покидает ТС, а заглушить двигатель невозможно, необходимо подложить противооткатные башмаки (упоры) под колесо, чтобы предотвратить самопроизвольное движение ТС как вперед, так и назад. Данное требование также обязательно при проведении погрузочно-разгрузочных работ.

4.6.10. Если в дороге возникает необходимость выйти из ТС, водитель обязан надеть светоотражающий жилет.

4.6.11. Ремонт ТС должен производиться только в оборудованных для этого поме-

щениях или на постах с использованием исправных инструментов и приспособлений и соблюдением требований по охране труда.

4.6.12. Водителю в полевых условиях разрешено выполнять устранение возникших во время работы на линии мелких эксплуатационных неисправностей ТС, не требующих разборки механизмов.

Во всех остальных случаях автомобиль должен быть отбуксирован для проведения ремонта в ремонтно-механические мастерские.

4.6.13. Работы по ремонту ТС необходимо производить в соответствии с требованиями технической документации на ТС и инструкций по охране труда.

4.6.14. Водителям запрещается выполнять работы по ремонту колёс и замене автомобильных шин вне специализированных постов (участков), предназначенных для шиномонтажа, разрешается замена неисправного колеса на запасное с соблюдением требований по охране труда.

4.6.15. Водитель должен убедиться, что груз, в том числе внутри пикапов и легковых автомобилей, правильно и надежно закреплён, не нарушены соответствующие требования завода-изготовителя и установленные законодательством ограничения по весу груза для данного ТС.

4.6.16. Водитель несет полную ответственность за то, чтобы не было превышено допустимое количество пассажиров для ТС, и ни при каких условиях не должен допускать нарушения данного требования.

4.6.17. Скорость движения в тёмное время суток должна быть снижена не менее чем на 10 км/ч от максимальной разрешённой скорости на данном участке дороги.

4.6.18. При наличии атмосферных осадков, тумана и иных условий недостаточной видимости или отсутствии укреплённых обочин – не менее чем на 20 км/ч от максимальной скорости, которая разрешена дорожными знаками на данном участке.

При совокупности вышеуказанных условий (тёмное время суток, недостаточная видимость) скорость должна быть снижена не менее чем на 30 км/ч.

На опасных участках дорог с высокой плотностью движения ТС может быть организован радарный контроль скоростного режима.

4.6.19. В инструкциях по охране труда и БДД водителей должны быть отражены вопросы обеспечения безопасности при движении транспорта в тёмное время суток и в условиях недостаточной видимости.

4.6.20. При движении нескольких ТС водители должны информировать друг друга о существующих опасностях на дороге. Обучение приемам и порядку такого информирования производится в ходе проведения инструктажей водителей.

4.6.21. Водитель перед началом работ по буксировке, сцепке, расцепке автомобилей или автомобиля-тягача и прицепа (полуприцепа) должен проверить исправность прицепа (полуприцепа), буксировочных устройств, наличие и исправность приспособлений и инструментов.

При буксировке прицепа (полуприцепа) необходимо обязательно применять соответствующий страховочный трос или цепь для соединения прицепа и тягача на случай аварийного разрушения тягово-сцепного устройства.

4.7. Особенности осуществления перевозок в зимнее время.

4.7.1. До наступления осенне-зимнего периода с водительским составом должен быть проведён инструктаж по особенностям вождения в этот период, в программу

которого необходимо включить вопросы обеспечения безопасности при движении по ледовым поверхностям, временным зимним дорогам и правила пользования переправой.

4.7.2. Вахтовые автомобили и автобусы должны быть укомплектованы исправными отопительными устройствами. Конструкция систем отопления должна исключать возможность попадания выхлопных газов в кабину или кузов ТС (салон автобуса, кузов-фургон и т. п.) как из подкапотного пространства, так и из отопителя. Запрещается использование различных самодельных отопителей (дизельных, бензиновых, электрических, твердотопливных и других).

4.7.3. Автозимники (автомобильные дороги зимние) должны быть на всём протяжении обозначены вешками, иметь указатели и быть подготовлены к движению колонн автомобильных и тракторных поездов, обеспечивая их безопасное, бесперебойное и удобное движение с заданными расчётными скоростями и нагрузками.

4.7.4. При выезде в рейс необходимо тщательно проверить техническую исправность ТС, регулировку механизмов и систем, а также целостность и надежность всех элементов зимней оснастки, особенно утепления двигателя и радиатора, утепления и обогрева кабины.

4.7.5. Необходимо помнить, что устранение любых неисправностей в пути на морозе сопряжено с большими трудностями и может привести к обморожению рук водителя, длительному простоев транспортного средства и его замораживанию.

4.7.6. В ТС необходимо иметь буксирный трос, лопату.

4.7.7. Перед направлением ТС по маршрутам, имеющим ледовые переправы через реки, озера и другие водоёмы, работник Операционной компании, отвечающего за транспортную безопасность, должен убедиться в их приёме и открытии для эксплуатации, а также уточнить допустимый максимальный вес ТС с грузом, установленный для данной ледовой переправы.

Указанная информация должна быть получена в дорожных организациях, в чьём ведении находятся соответствующие ледовые переправы.

4.7.8. На ледовой переправе движение ТС допускается только в один ряд. При этом дистанция между ТС должна быть не менее 30 м.

4.7.9. ТС массой свыше 25 т пропускаются с минимальной дистанцией не менее 70 м впереди и сзади.

4.7.10. При транспортировке по ледовой переправе грузов с общей массой более 60 т на гусеничном и более 40 т на колёсном ходу прекращается движение всего остального транспорта на данной полосе.

4.7.11. Выезд ТС на переправу должен осуществляться на пониженной передаче со скоростью не более 10 км/ч, без толчков и торможений.

4.7.12. Движение работников по переправе разрешается только по специальным дорожкам, проложенным по бокам полосы движения и обозначенным вехами. На переправах длиной более 100 м вдоль пешеходной дорожки через 100-150 м должны быть установлены промежуточные стационарные или передвижные пункты обогрева.

ТС должны двигаться по переправе со скоростью не более 20 км/ч. В случае необходимости торможение должно осуществляться плавно, без резких движений рулевого колеса.

4.7.13. Категорически запрещается:

- передвижение транспортных средств в туман или пургу;
- движение с остановками, рывками, разворотами, обгонами транспортных средств;
- заправка транспортных средств горючим;
- пропуск по ледовой переправе транспортных средств, вес которых с грузом превышает грузоподъемность льда;
- перевозка по ледовой переправе пассажиров в рейсовых автобусах и транспортных средствах, перевозящих группы людей. Пассажиры должны быть высажены перед въездом на переправу.

4.7.14. При обнаружении трещин на ледовой переправе (дороге) водитель обязан немедленно сообщить об этом лицам, осуществляющим эксплуатацию переправы, и лицу, ответственному за БДД Операционной компании.

4.7.15. Во время оттепелей в весенний период движение по переправе рекомендуется организовать в наиболее холодное время суток: утром и ночью.

В весенний период движение по переправе прекращается:

- при появлении на льду колеи, заполненной водой;
- при образовании сквозных трещин шириной более 15 см;
- при уменьшении толщины и прочности льда;
- при разрушении льда у съездов.

4.7.16. Стоянка ТС на ледовой переправе запрещена. При вынужденной остановке ТС объезд его допускается только с разрешения лиц, ответственных за состояние ледовой переправы.

4.7.17. Неисправные ТС должны быть немедленно отбуксированы на берег тросом не короче 50 м.

4.7.18. Вблизи переправы должны быть запасы песка и других материалов, необходимых в процессе её эксплуатации и ремонта. Кроме того, для эвакуации с рабочей полосы переправы неисправных ТС вблизи неё должны находиться тягачи с необходимым такелажем.

4.7.19. Для возможности экстренного покидания ТС при движении по ледовым переправам необходимо держать двери, окна и люки ТС открытыми, ремни безопасности отстёгнутыми. При этом должен быть обеспечен внешний визуальный контроль движения ТС по ледовой переправе.

4.7.20. Водителям ТС категорически запрещается самовольно изменять маршрут движения, двигаться по участкам ледового покрова рек, озёр и других водоемов, не предусмотренных для проезда транспорта.

При низкой температуре воздуха:

4.7.21. При выезде на отдаленное расстояние более 100 км водитель должен быть обеспечен спецодеждой: костюм для защиты от пониженных температур, зимние сапоги, шапка, рукавицы.

4.7.22. При выезде на отдаленное расстояние создавать группы из двух машин, в исключительных случаях можно направлять по два водителя в одном автомобиле, постоянно поддерживать связь с ЦИТС. Водитель обязан убедиться в технической

исправности машины, в наличии шанцевого инструмента, иметь достаточный запас горючего, запасное колесо, средство пожаротушения, медицинскую аптечку.

4.8. Продолжительность управления ТС, перерывы, продолжительность отдыха.

4.8.1. При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителей не может превышать 10 часов. Увеличение этого времени, но не более чем на 2 часа допускается в целях завершения перевозки и (или) следования к месту стоянки. Время управления автомобилем в течение одной календарной недели не должно превышать 56 часов, в течение любых двух последовательных календарных недель - 90 часов.

4.8.2. Водителям, осуществляющим перевозки на служебных легковых автомобилях при обслуживании руководителей организаций, а также водителям, работающим в составе вахтовых бригад при вахтовом методе организации работ, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена работодателем до 12 часов.

4.8.3. Не позднее 4 часов 30 минут времени управления автомобилем, после окончания времени отдыха или специального перерыва, за исключением случаев превышения времени управления автомобилем допускается, но не более чем на 1 час, в целях следования автомобиля к месту ближайшей стоянки для отдыха или к конечному месту назначения водитель обязан сделать специальный перерыв продолжительностью не менее 45 минут, если не наступает время отдыха или перерыва продолжительность которых превышает продолжительность специального перерыва.

Специальный перерыв может быть разделен на несколько частей, первая из которых должна составлять не менее 15 минут, а последняя - не менее 30 минут, а при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении каждая из частей должна составлять не менее 10 минут. Время перерыва для отдыха и питания должно быть продолжительностью не менее 30 минут и не более двух часов, и предоставляться водителям, как правило, в середине рабочего дня (смены).

4.8.4. Если пребывание водителя в ТС предусматривается продолжительностью более 12 часов, либо расстояние превышает 500 км, в рейс направляются два водителя. Смена водителей должна осуществляться не реже чем через 3 часа. При этом ТС должно быть оборудовано спальным местом для отдыха водителя. В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы.

4.8.5. Необходимо предусмотреть время и место отдыха водителей в пути при направлении в дальние рейсы или на работу в отрыве от основной базы.

4.8.6. Время, в течение которого водитель находится во время движения автомобиля в составе экипажа и не управляет автомобилем, в рабочее время не включается.

4.8.7. При суммированном учёте рабочего времени сверхурочная работа в течение рабочего дня (смены) вместе с работой по графику не должна превышать 12 часов.

4.8.8. Сверхурочные работы не должны превышать для каждого водителя четырёх часов в течение двух дней подряд и 120 часов в год.

4.8.9. При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного отдыха должна быть не менее 11 часов, которые должны быть использованы до завершения ежедневного периода.

4.8.10. Продолжительность ежедневного отдыха вместе со временем перерыва для отдыха и питания в течение ежедневного периода должна быть не менее двойной продолжительности времени работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену).

4.8.11. Водители, работающие в составе группы водителей (далее - экипаж), обязаны одновременно и полностью использовать ежедневный отдых не менее 9 часов до завершения ежедневного периода, который для экипажа допускается увеличить до 30 часов. Время, в течение которого водитель находится во время движения автомобиля в составе экипажа и не управляет автомобилем, в рабочее время не включается. Еженедельный отдых должен составлять не менее 45 часов. Этот отдых должен начинаться не позднее шестого ежедневного периода, наступающего с момента завершения предыдущего еженедельного отдыха. В случае работы экипажа допускается сокращение еженедельного отдыха до значения не менее 24 часов в каждую календарную неделю при соблюдении условий компенсации отдыха.

4.8.13. Ежесуточный период отдыха может использоваться на ТС, если на нём имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.

4.8.14. При поездке в ночное время график работы водителей должен быть составлен таким образом, чтобы обеспечить предоставление дополнительного времени отдыха водителям при рабочей смене продолжительностью более 10 часов.

4.8.15. Вопросы труда и отдыха водителей должны быть включены в программы предрейсового инструктажа.

4.9. Организация транспортных перевозок, планирование поездок и оценка рисков.

4.9.1. Линейные руководители всех уровней, участвующие в организации транспортных перевозок, должны активно демонстрировать очевидную лидерскую позицию и личное участие во всех направлениях, связанных с безопасным вождением и управлением поездками, в том числе:

- проводить оценку риска и планирование поездки;
- подавать личный пример, используя ремни безопасности;
- контролировать соблюдение скоростного режима водителями и использование приёмов безопасного вождения;
- минимизировать транспортные перевозки в тёмное время суток и общий пробег транспортных средств;
- активно поддерживать и в рамках своих должностных обязанностей разъяснять работникам требования Стандарта, акцентировать внимание на опасностях, связанных с транспортом.

4.9.2. Для поездок, сопряженных с повышенным риском (передвижение на расстояния более 500 км, перевозка грузов на большие расстояния, движение организованной колонной, работа в условиях бездорожья, перевозка нестандартных (негабаритных) грузов, движение по ледовым переправам, временным зимним дорогам, в ночное время, в условиях пониженной видимости и т. д.), необходимо составить план поездки.

4.9.3. Такой план должен составляться уполномоченным представителем Операционной компании, осуществляющей транспортные перевозки. В этот план необходимо включать раздел по соблюдению соответствующих мер безопасности,

которые определяются на основе оценки рисков в каждом конкретном случае. По возможности следует ограничить число поездок в тёмное время суток.

4.9.4. При планировании поездок в тёмное время суток необходимо определять опасные участки на дороге, имеющиеся риски, места отдыха водителей, медпункты и т. д.

4.9.5. При осуществлении перевозок по ледовым переправам и автозимникам необходимо проводить оценку риска, связанного с травмированием работников и повреждением ТС.

4.10. Мероприятия, предшествующие транспортной перевозке.

4.10.1. Перед началом транспортной перевозки ответственные лица организации, осуществляющей транспортные перевозки, обязаны:

- обеспечить проведение обязательного предрейсового инструктажа (с регистрацией в журнале инструктажей) со всеми потенциальными участниками перевозки и ознакомление их с перечнем возможных рисков и мерах по их снижению, перечень которых приведён в таблице:

Риски	Меры по снижению рисков
Неправильный выбор скорости в темное время суток – съезд в кювет или опрокидывание	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Снижать скорость движения не менее чем на 10 км/ч от максимальной разрешенной скорости на данном участке дороги
Встречный разъезд на повороте или закруглении дороги в темное время суток – касательное столкновение со встречным автомобилем	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Снижать скорость при встречном разъезде (при необходимости до полной остановки ТС)
Встречный разъезд с выездом на обочину – съезд в кювет или опрокидывание	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Не заезжать слишком далеко на обочину – не дальше имеющихся на ней следов протектора ▪ При наличии сыпучего песка или мягкой глины, неровности в сопряжении обочины с проезжей частью – снизить скорость при съезде на обочину (при необходимости до полной остановки ТС)
Встречный разъезд в сочетании с препятствием на полосе движения – съезд в кювет или опрокидывание, касательное столкновение со встречным автомобилем	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Снижать скорость при встречном разъезде (при необходимости до полной остановки ТС) ▪ Преодолевать выбоины на небольшой скорости, не пытаться объехать в этот момент выбоину, выезжая на встречную полосу или обочину
Обгон-объезд – встречное столкновение с третьим транспортным средством, столкновение с едущим спереди автомобилем	<ul style="list-style-type: none"> ▪ При скорости обгоняемого до 40 км/ч иметь обзор дороги до 400 м, при скорости обгоняемого около 80 км/ч видеть свободную встречную полосу на протяжении не менее 800 м ▪ Не следует приближаться к обгоняемому автомобилю на малую дистанцию до начала обгона
Гололедица, снежный накат	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Трогаться с места плавно, без пробуксовки колес ▪ Тормозить плавно, не выключая сцепление, при необходимости переходить на пониженную передачу ▪ Быстро переключать передачи, сокращать время нахождения в движении на

	нейтральной передаче ▪ Двигаться со скоростью, соответствующей дорожным условиям
Грунтовые дороги, броды	▪ Двигаться со скоростью, соответствующей дорожным условиям ▪ Не переключать передачу в момент проезда скользких и неровных участков дороги ▪ Проверить брод, предварительно выбрать место проезда
Ледовые переправы	▪ Руководствоваться дорожными знаками, соблюдая грузоподъемность, скорость, интервал движения; ▪ При отсутствии знаков допустимого тоннажа, не проезжать через ледовую переправу; ▪ Визуально убедиться в состоянии ледовой переправы – отсутствии трещин, полыней. Не проезжать по необорудованным ледовым переправам и снежной целине
Большие расстояния	▪ Соблюдать режим труда и отдыха, при первых признаках усталости или сонливости остановиться и отдохнуть
В ночное время дороги не освещены, встречный транспорт движется с дальним светом	▪ Двигаться со скоростью, соответствующей дорожным условиям, снизив ее не менее, чем на 10км/ч.
Плохая видимость при выюгах, песчаных бурях, туманах	▪ Обязательно двигаться с включенными фарами, снизить скорость или остановиться
Проезд не регулируемых железнодорожных переездов	▪ Перед переездом необходимо убедиться в отсутствии приближающегося поезда ▪ Не начинать движение через переезд при приближении поезда
Пешеходы могут пересекать дорогу в неожиданных местах	▪ Постоянно применять навыки защитного вождения, убедиться, что пешеходы видят Вас, быть готовым немедленно остановиться
Преодоление водных переправ на плавсредствах	▪ Въезд/выезд и расстановку техники производить только по сигналу дежурного и при отсутствии пассажиров в техническом средстве с соблюдением необходимых мер предосторожности. Не въезжать на паромные переправы или плавучие средства при отсутствии рулевого за штурвалом судна или при неработающем двигателе судна

- убедиться, что маршрут движения чётко определен;
- проконтролировать определение потенциальных факторов риска, особенно на опасных участках маршрута движения, на ледовых переправах, при этом следует принимать во внимание рельеф местности, погодные условия, время суток, известные опасные участки дороги, ограничения скорости, наличие населённых пунктов и т.д.;
- проконтролировать наличие у водителя следующих документов:

а) водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории;

б) регистрационных документов на данное транспортное средство, а при наличии прицепа – на прицеп;

в) документов, подтверждающих право владения, или пользования, или распоряжения данным транспортным средством, а при наличии прицепа – на прицеп (в случае управления транспортным средством в отсутствие его владельца);

г) путевого листа;

д) полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО);

е) копии договора по безопасности вождения;

ж) документов на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – документов, предусмотренных правилами перевозки этих грузов;

з) свидетельства об обучении правилам перевозки опасных грузов (ДОПОГ) (если требуется);

и) лицензионной карточки (если требуется).

- выдать водителю утвержденный План транспортной перевозки с указанием маршрута и всеми заполненными графами, подписями руководителя (или лица, на которого возложены функции по утверждению Планов транспортных перевозок), лица, проводившего предрейсовый инструктаж, лица, проводившего предрейсовый осмотр транспортного средства, лица, ответственного за эксплуатацию транспортных средств, лица, ответственного за безопасность дорожного движения и водителя. План выдается только на одну поездку. После завершения поездки план подлежит сдаче и хранится в Обществе/подрядной организации, осуществляющей транспортные перевозки, в течение одного года;
- обеспечить прохождение водителем предрейсового медицинского осмотра перед выездом на линию и послерейсового – после завершения поездки;
- удостовериться в том, что для поездки выделены соответствующие транспортные средства и при их выборе были приняты во внимание идентифицированные факторы риска;
- убедиться, что привлечённые к выполнению задачи водители обладают необходимой квалификацией и допущены к управлению соответствующим типом транспортного средства и вождению в условиях, в которых будет осуществляться перевозка;
- убедиться, что физическое и психическое состояние водителей отвечает предъявляемым требованиям, при этом особое внимание следует обратить на количество часов предшествующей рабочей нагрузки, количество часов предшествующего отдыха и т.д.;
- удостовериться, что водители и пассажиры полностью проинструктированы относительно деталей поездки – маршрута, факторов риска, мест запланированных остановок и т. д.;
- убедиться, что проведён контрольный осмотр транспортного средства в соответствии с установленным порядком;
- убедиться, что груз размещён и закреплён правильно;
- убедиться, что при составлении графика поездки и планировании остановок для отдыха учтены требования к физическому состоянию водителя;
- обеспечить условия для питания и отдыха водителей на маршрутах перевозок;

- предусмотреть время и место отдыха водителей в пути при направлении в дальние рейсы или на работу в отрыве от основной производственной базы предприятия.

4.10.2. Ответственные лица Операционной компании, подрядной организации, оказывающие транспортные услуги, обязаны проконтролировать время прибытия ТС в пункт назначения. Если ТС не прибывает в назначенное время, лица, находящиеся в пункте назначения, должны проводить мероприятия по плану, составленному на случай возникновения непредвиденных обстоятельств.

4.10.3. Каждый водитель, выполняющий международные, междугородние, а также иные транспортные перевозки вне регулярных линий, должен быть обеспечен Планом транспортной перевозки по маршруту с указанием времени прохождения остановок, населённых пунктов и других ориентиров, картой маршрутов с указанием опасных участков и т.д.

4.10.4. Во время рейса водитель обязан производить периодический осмотр ТС, а именно проверить следующее:

- давление воздуха в шинах (инструментально);
- наличие утечек масла и охлаждающей жидкости (визуально);
- затяжку колесных гаек (инструментально);
- состояние шлангов пневмосистемы и гидросистемы и их соединения (визуально);
- надежность крепления груза и затяжку крепёжных тросов и цепей;
- состояние груза на предмет повреждений (визуально).

4.10.5. Проверка проводится после завершения отдыха водителя во время специальной остановки (при этом фактическое время отдыха не должно включать в себя время, затраченное на проведение проверки).

4.10.6. Водитель также обязан производить общий визуальный осмотр ТС и перевозимого груза. При необходимости должны быть очищены внешние световые приборы, световозвращатели, зеркала заднего вида и номерные знаки.

4.11. Организация транспортных перевозок на регулярных линиях.

4.11.1. В организации, осуществляющей транспортные перевозки, должен быть составлен реестр регулярных линий транспортных перевозок.

4.11.2. Перед началом перевозок по регулярным линиям, а также в процессе их выполнения, подразделение Операционной компании, отвечающее за безопасность дорожного движения (если перевозка осуществляется самостоятельно) или руководство подрядной организации, оказывающей транспортные услуги, выполняющей работы в интересах Операционной компании, обязано осуществить оценку рисков и соответствия дорожных условий установленным требованиям безопасности движения на маршрутах транспортных перевозок.

Факторы, которые необходимо учитывать при оценке рисков:

Параметры дороги	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ширина проезжей части ▪ Характеристика поверхности проезжей части ▪ Дефекты дороги ▪ Конфигурация перекрестков ▪ Дорожная разметка
------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Расположение дорожных знаков, светофоров ▪ Видимость и обзорность дороги ▪ Величина подъемов (спусков), поперечного уклона, глубина кювета ▪ Радиус закруглений ▪ Дорожные сооружения ▪ Придорожная полоса (кюветы, откосы и т.д.)
Дефекты дороги	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Волны ▪ Просадки ▪ Выбоины ▪ Гребенка ▪ Колея ▪ Сдвиг
Обочины и разделительные полосы	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Уровень прилегающей кромки проезжей части ▪ Состояние укрепительных полос ▪ Ширина обочины ▪ Повреждение грунтовых обочин
Видимость в плане	<ul style="list-style-type: none"> ▪ На пересечениях автомобильных дорог ▪ На неохраемых железнодорожных переездах
Дорожные знаки	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие (отсутствие) дорожных знаков ▪ Временно установленные знаки
Дорожная разметка	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие (отсутствие) дорожной разметки
Дорожные ограждения	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие (отсутствие) дорожных ограждений на мостах и путепроводах ▪ Наличие поврежденных элементов ограждений
Наружное освещение	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие (отсутствие) действующих светильников в местах повышенного риска
Продолжительность поездки	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие придорожных мест отдыха ▪ Наличие организованных пунктов приема пищи
Рельеф местности	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие затяжных подъемов, спусков ▪ Горные перепады, серпантины
Метеорологические условия	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Дождь, снегопад, туман ▪ Возможное затопление участков маршрута ▪ Гололед, наледь
Безопасность	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Угроза осуществления преступных действий в отношении транспортного средства или его водителя, пассажиров; ▪ Наличие районов, где необходимо принимать дополнительные меры безопасности
Интенсивность движения автомобильных дорог	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Магистральные дороги скоростного движения ▪ Магистральные улицы непрерывного движения ▪ Магистральные дороги регулируемого движения ▪ Магистральные улицы общегородского и районного значения ▪ Улицы и дороги местного значения
Животные	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Вероятность появления животных на проезжей части
Населенные пункты	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Прохождение маршрута движения через населенный пункт ▪ Наличие детских учреждений и жилых районов на маршруте движения ▪ Наличие, отсутствие регулируемого пешеходного движения
Промышленные предприятия, объекты	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие нефтяных, газовых, тепловых, электрических и других объектов и коммуникаций
Аварийность	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Уровень ДТП на участках движения
Окружающая среда	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие природоохранных объектов, водоохранных зон
Связь, коммуникации	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие (отсутствие) устойчивой связи на всем маршруте движения ▪ Наличие мест с возможностью установки связи
Поддержка в	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Возможность получить помощь на протяжении всего маршрута

4.11.3. Обследование дорожных условий на маршрутах регулярных линий транспортных перевозок должно осуществляться не реже двух раз в год (зимний и летний период). По результатам обследования дорожных условий составляется акт, в котором перечисляются выявленные риски, угрожающие безопасности движения, и принимаются следующие возможные меры:

- не открывать движение на маршруте перевозок до принятия необходимых мер;
- прекратить движение на маршруте или изменить маршрут движения;
- изменить режимы движения на маршруте (скорость, тоннаж, габариты и т.д.).

4.11.4. Ограничение скорости передвижения транспортных средств должно быть установлено также в зависимости от времени года, неудовлетворительных погодных условий и т.д. Режимы движения транспортных средств определяются приказом Операционной компании, осуществляющей транспортные перевозки, и обязательны для исполнения всеми работниками, в том числе работниками лиц, оказывающих услуги/выполняющих работы в интересах Операционной компании, если такое условие включено в заключенные с ними договоры.

4.11.5. Подразделение Операционной компании, отвечающее за безопасность дорожного движения (если перевозка осуществляется самостоятельно) или руководство подрядной организации, оказывающей транспортные услуги, выполняющей работы в интересах Операционной компании, обязано скорректировать в зависимости от результатов обследования режим движения (в случае существенного ухудшения дорожных условий, а также на осенне-зимний период и т.д.).

4.11.6. График транспортных перевозок должен разрабатываться в соответствии с установленными в организации, осуществляющей транспортные перевозки, правилами, на основе нормирования скоростей на действующих маршрутах регулярных линий. Нормативы скорости движения должны обеспечивать безопасные режимы движения транспортных средств в реальных условиях движения на маршруте, соответствовать скорости, разрешенной ПДД, организации дорожного движения, учитывая время задержек на железнодорожных переездах и т.п.

4.11.7. Графики выпуска пассажирских транспортных средств на линию должны формироваться с учетом изменения пассажиропотоков по дням недели и часам суток в целях обеспечения перевозок пассажиров без нарушения норм вместимости транспортных средств.

4.11.8. Каждый водитель, выполняющий транспортные перевозки на регулярных линиях, должен быть обеспечен картами маршрутов с указанием опасных участков, перечнем возможных рисков и контрольных мер.

4.11.9. При критических изменениях дорожных или метеорологических условий, создающих угрозу безопасности транспортных перевозок (разрушение дорожного покрытия, гололед, сильный туман, заносы и т.д.), руководство организации, осуществляющей транспортные перевозки, обязано провести оперативную корректировку графиков движения в сторону снижения скорости или изменения маршрута движения, вплоть до прекращения движения транспортных средств.

4.11.10. В случае обнаружения водителями на маршрутах движения или в местах погрузки-разгрузки грузов неучтенных рисков, водителями должен осуществляться их учет и предприниматься соответствующие меры по сокращению или исключению

рисков.

4.11.11. Должностные лица организации, осуществляющей транспортные перевозки, имеют право осуществлять контроль на регулярных линиях, при его проведении останавливать транспортные средства и принимать при выявлении нарушений необходимые меры.

4.11.12. Подразделение Операционной компании, отвечающее за безопасность дорожного движения (если перевозка осуществляется самостоятельно) или руководство подрядной организации, оказывающей транспортные услуги, выполняющей работы в интересах Операционной компании, обязано обеспечить выполнение требований, отражающих порядок и особенности организации различных видов перевозок, в том числе крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов. Полная масса транспортных средств не должна превышать фактическую грузоподъемность расположенных на маршрутах мостов, эстакад, путепроводов, других искусственных сооружений.

4.11.13. Водители обязаны:

- строго соблюдать установленные маршруты движения;
- не превышать установленный скоростной режим движения;
- учитывать влияние дорожно-климатических факторов на маршрутах движения.

4.12. Организация транспортных перевозок вне регулярных линий.

4.12.1. В каждой Операционной компании должен быть определен процесс планирования междугородних перевозок, а также иных перевозок вне регулярных линий за пределами лицензионного участка или района ее деятельности.

4.12.2. Процесс планирования транспортных перевозок должен включать в себя следующие этапы:

- определение рисков каждой поездки (разбор маршрута движения), способов их снижения и распространение информации о рисках;
- обследование дорожных условий на маршруте перевозки;
- составление Плана транспортной перевозки (Приложение 8) и его утверждение.

4.12.3. Работники, ответственные за организацию дорожного движения и безопасную эксплуатацию ТС (спецтехники) в Операционной компании, проводят разбор маршрута перевозок вне регулярных линий в следующем порядке:

Шаг 1. Изучение и обсуждение общей характеристики маршрута:

- протяженности маршрута;
- интенсивности движения с учётом времени суток;
- состава транспортного потока;
- качества и состояния дорожного покрытия;
- особенности заезда к местам погрузки-разгрузки и т. д.

Шаг 2. Определение опасных участков и ситуационный анализ ДТП на маршруте – на карту маршрута с привязкой к километровой сетке или более мелким элементам дорожной обстановки наносятся:

- места концентрации ДТП;

- опасные участки, обозначенные предупреждающими знаками;
- опасные участки, которые не обозначены на маршруте, но на которых наблюдается повышенное число нарушений.

Анализ происшествий проводится на основании материалов внутренних расследований, данных ГИБДД, по результатам опроса водителей.

Шаг 3. Обсуждение влияния дорожно-климатических (или иных факторов) на безопасность проезда по маршруту движения.

4.12.4. При необходимости транспортной перевозки вне регулярных линий работники, ответственные за безопасную эксплуатацию ТС (спецтехники) и организацию дорожного движения в Операционной компании, осуществляющей перевозку, обязаны предпринять меры, предшествующие такой перевозке.

4.13. Управление ТС в условиях недостаточной видимости при снегопаде и пыли.

При движении нескольких ТС в одном направлении впереди идущее ТС, а также ТС, движущееся во встречном направлении, в ряде случаев может создавать снежное (пылевое) облако, ухудшающее видимость на дороге. При этом водителю следует руководствоваться следующими рекомендациями:

- обозначить ТС световыми приборами;
- снизить скорость и подготовиться к торможению;
- соблюдать безопасную дистанцию до границы снежного (пылевого) облака;
- при следовании за другим ТС соблюдать дистанцию, достаточную для безопасного торможения до полной остановки;
- не допускать выезд на встречную полосу движения;
- не допускать обгон ТС в условиях недостаточной видимости.

4.14. Условия, при которых транспортные перевозки временно прекращаются.

4.14.1. Движение ТС временно прекращается в следующих случаях:

- при тумане, ливне, граде, метели, снегопаде, пылевой буре и при пожарах, если видимость из кабины водителя в светлое или тёмное время суток при дальнем свете фар вне населенных пунктов составляет менее 50 м, в городе менее 30 м. Под видимостью из кабины водителя следует понимать максимальное расстояние чёткого, без напряжения зрения водителя распознавание объектов на дороге, встречных и попутных ТС, пешеходов и т. д. Исключение составляют случаи, когда на отдельных участках маршрута (не превышающих 300 м) видимость ограничена до расстояния менее 50 м (в низинах, балках, долинах рек). При этом водитель как минимум должен видеть кромку земляного полотна, соблюдать необходимые меры предосторожности и двигаться со скоростью не более 20 км/ч;
- при гололедице, на обледенелом дорожном покрытии скорость движения не может быть более 20 км/ч, при этом должны быть обеспечены условия безопасного дорожного движения. Исключение могут составлять маршруты, где протяжённость зоны гололедицы не превышает ста метров на городских маршрутах, одного километра на пригородных маршрутах, трёх километров на междугородних при условии отсутствия уклонов дороги более 4%;

- при скорости ветра более 25 м/с;
- при наличии информации, что на дороге имеются снежные, песчаные заносы или другие помехи, которые могут препятствовать движению ТС;
- при температуре воздуха минус 40° С и ниже на междугородних маршрутах и маршрутах регулярных линий. Организации, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров, могут отступать от требований данного пункта в случае, если перевозка людей осуществляется несколькими автобусами в группе, причём их загрузка должна позволять при выходе из строя одного из автобусов пересадить его пассажиров в другие. Организации, осуществляющие технологические перевозки грузов или работу технологического транспорта, могут отступать от требований данного пункта, если движение основного транспортного средства осуществляется в группе или с машиной (машинами) сопровождения. При этом водители должны быть обеспечены мобильными или спутниковыми телефонами;
- если дорожное полотно покрыто водой, снегом или в других случаях, когда водитель чётко не видит границ дороги;
- если при проведении на дороге ремонтных работ появились условия, представляющие опасность для здоровья и жизни перевозимых пассажиров и водителя;
- при пожарах, авариях на нефтяных, газовых, тепловых, электрических и других коммуникациях;
- при возникновении стихийных явлений и условий, угрожающих безопасности транспортных перевозок (селевые потоки, частичное разрушение участков дорог, инженерных сооружений вследствие оползней, ледохода, наводнения, землетрясения и т. д.).

4.14.2. В случае возникновения на дорогах условий, опасных для движения ТС, право временного прекращения транспортных перевозок предоставляется:

- диспетчерским службам и службам оперативного управления производством Операционной компании с немедленным предоставлением информации в подразделение, отвечающее за транспортную безопасность (если перевозка осуществляется Операционной компании самостоятельно);
- руководству подрядной организации, оказывающего транспортные услуги в интересах Операционной компании (если перевозка осуществляется с привлечением подрядной организации).

4.14.3. Подразделение Операционной компании, отвечающее за безопасность дорожного движения (если перевозка осуществляется Операционной компании самостоятельно), или руководство организации, оказывающего транспортные услуги в интересах Операционной компании (если перевозка осуществляется с привлечением подрядной организации), после получения информации об условиях, опасных для движения, принимает решение о прекращении и возобновлении транспортных перевозок, о чем с немедленно информирует водителей.

4.14.4. Если на маршруте водитель принимает решение о прекращении движения самостоятельно, он сообщает об этом диспетчерской службе или в подразделение Операционной компании, отвечающее за транспортную безопасность, или руководству организации, оказывающего транспортные услуги в интересах Операционной компании. В случае принятия водителем решения о продолжении движения по маршруту в сложной дорожно-климатической обстановке, он должен

обеспечить безопасность движения всеми имеющимися в его распоряжении средствами (световая и звуковая сигнализация, выбор соответствующей скорости движения, сопровождение другими транспортными средствами и т. д.). При этом водитель должен двигаться со скоростью, обеспечивающей безопасную доставку пассажиров и грузов независимо от норм времени на пробег и других нормативов.

4.14.5. С водителями ТС перед выездом на линию должен проводиться инструктаж, в котором должно быть предусмотрено, что при возникновении опасных условий водитель обязан остановить транспортное средство в безопасном месте (съезде, площадке отдыха, обочине), приняв все меры для безопасности пассажиров, предотвращению наезда других транспортных средств.

5. ДОЛЖНОСТНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БДД.

Обязанности лиц, ответственных за обеспечение БДД, а также ответственных за техническое состояние и безопасную эксплуатацию ТС, устанавливаются в Операционных компаниях должностными инструкциями.

6. ПЛАНИРОВАНИЕ, УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ ПО БДД, РЕГИСТРАЦИЯ ДТП И НАРУШЕНИЙ ПДД.

6.1. Заполнение, пересылку и хранение документации осуществляют работники службы безопасности движения или другие, назначенные приказом должностные лица, которые несут ответственность за качество, полноту и сохранность документации.

6.2. В Операционной компании составляется и хранится следующая обязательная первичная документация, связанная с обеспечением безопасности движения ТС:

- журнал учета ДТП (должен быть пронумерован, прошнурован и скреплен печатью);
- журнал учета нарушений ПДД водителями;
- планы мероприятий по обеспечению БДД;
- личные карточки водителей по учету нарушений ПДД и ДТП;
- акты и копии актов служебных расследований ДТП.

Вышеперечисленная документация заполняется и хранится работниками службы безопасности движения (при их отсутствии в штате - соответствующими должностными лицами, назначенными приказом).

6.3. В журнале учета ДТП заполняются сведения по всем ДТП, совершенным при участии водителя данной организации-владельца ТС независимо от тяжести последствий, величины материального ущерба и степени виновности водителя. Запись в журнале производится при поступлении информации от органов ГИБДД или по заявлению водителя, а также от свидетелей, оказавшихся на месте происшествия, после необходимого, в случае неясности, уточнения (поправки) данных работником службы безопасности движения.

6.4. В журнале учета нарушений ПДД фиксируется каждое нарушение, допущенное водителем ТС. Информация фиксируется как по рапортам ГИБДД, так и по письменным актам (рапортам) работников службы безопасности движения и вышестоящих организаций. Запись осуществляется после необходимого, в случае неясности, уточнения (проверки) материала работниками службы безопасности движения.

6.5. Владельцы транспортных средств сверяют сведения о дорожно-транспортных происшествиях с участием транспортных средств, находящихся у них в эксплуатации, с информацией о дорожно-транспортных происшествиях Министерства внутренних дел Российской Федерации на официальном сайте Госавтоинспекции, входящем в состав аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России», в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» либо посредством единой системы межведомственного электронного взаимодействия. Периодичность проведения сверок определяется ими самостоятельно, но не реже одного раза в год.

6.6. Если при сверке в ГИБДД данных по учету ДТП и нарушений ПДД, допущенных водителями, обнаруживается отсутствие записи в соответствующем журнале Операционной компании о факте ДТП или нарушения ПДД, то в журнале должна быть сделана соответствующая дополнительная запись с указанием действительной даты регистрируемого случая.

6.8. Планы мероприятий по предупреждению ДТП должны быть утверждены руководителем Операционной компании.

6.9. По мере выполнения пунктов плана и по окончании календарного срока плана по каждой его позиции должна быть сделана отметка о выполнении, оформленная работником службы безопасности движения.

6.10. План мероприятий по предупреждению ДТП должен включать следующие разделы:

- контроль выполнения нормативных документов и приказов вышестоящих организаций по предупреждению ДТП;
- организация смотров, конкурсов по БДД, обобщение и пропаганда передового опыта в этой области;
- совершенствование профессиональной подготовки водителей;
- организация медицинского освидетельствования водителей, улучшение условий труда водителей;
- повышение надежности ТС в эксплуатации, обеспечение их комплектации в соответствии с требованиями безопасности движения;
- обследование дорожных условий на маршрутах перевозок;
- повышение уровня оснащенности кабинета по безопасности движения и службы безопасности движения.

6.11. Личная карточка водителя заполняется после прохождения водителем вводного инструктажа по безопасности движения при приеме на работу. Карточка водителя хранится у специалиста по БДД Операционной компании.

6.12. Записи в карточку нарушений ПДД и совершенного ДТП производятся после их записи в соответствующий журнал.

6.13. Все ДТП и нарушения ПДД регистрируются в «Реестре происшествий» Операционной компании с присвоением номера.

6.14. Оригиналы актов расследования происшествий и все материалы по расследованию хранятся в службах и отделах ответственных за расследование.

6.15. Скан-копии актов расследования передаются руководителям подразделений, ответственными за расследование, начальнику отдела по ОТ, ПБ и ООС для внесения информации по расследованию в реестры происшествий и мероприятий, назначенных по итогам расследования.

7. ОТБОР, КВАЛИФИКАЦИЯ, ОБУЧЕНИЕ, АТТЕСТАЦИЯ И ИНСТРУКТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ.

7.1. При приеме на работу необходимо проверить водительское удостоверение, обученность кандидата на профессию водителя на специальных курсах вождения, а также информацию о кандидате у предыдущего работодателя. НЕЛЬЗЯ принимать на работу водителя, имеющего одну из перечисленных ниже проблем:

- наказание за управление ТС в состоянии алкогольного или наркотического опьянения за последние пять лет;
- наказание за оставление места ДТП;
- три или более нарушения ПДД за последние 12 месяцев;
- если подавший заявление о приеме на работу водитель лишен водительских прав на определенный срок и этот срок еще не истек.

7.2. Следует принимать на работу водителей, обладающих следующими качествами:

- является профессиональным водителем;
- не совершал ДТП, является осторожными водителями;
- готов обучаться и переучиваться для выполнения другой работы;
- положительные отзывы с прошлого места работы.

7.3. Инструктажи по безопасности движения проводятся в Операционных компаниях с целью обеспечения знания и выполнения водителями требований и условий обеспечения безопасности движения.

7.4. Общее руководство работой по проведению инструктажей по безопасности движения проводит технический директор Операционной компании.

7.5. Непосредственным организатором работы по проведению инструктажей и ответственным за их содержание, своевременность выполнения, контроля и учета является должностное лицо, назначенное приказом исполнительного директора Операционной компании.

7.6. Содержание инструктажей и список лиц, обязанных их проводить, утверждается руководителем Операционной компании.

Содержание инструктажей.

7.7. **Вводный инструктаж** проводится инженером безопасности движения или другим должностным лицом, назначенным приказом Операционной компании, и должен содержать:

- основные положения законодательства об ответственности работников, связанных с движением ТС;
- правила внутреннего распорядка на предприятии;
- правила движения на территории и в производственных помещениях организации-владельца ТС;
- правила пожарной безопасности;
- особенности работы водителей ТС в Операционной компании;
- основные причины ДТП и методы их предупреждения;
- основные причины травматизма водителей;

- режим труда и отдыха водителей;
- порядок проведения предрейсовых медицинских осмотров;
- нормы выдачи и правила пользования спецодеждой и защитными приспособлениями;
- порядок сообщения водителями о допущенных ими ДТП;
- порядок стажировки водителей.

7.8. Первичный инструктаж на рабочем месте проводится непосредственным руководителем работ (начальником участка, начальником цеха, мастером) и должен содержать:

- сведения об особенностях устройства закрепляемого за водителем ТС;
- характеристики перевозимых грузов;
- характеристики маршрутов движения ТС;
- порядок хранения ТС в межсменное время.

Практический показ методов безопасного управления ТС осуществляется в процессе стажировки водителей водителем-инструктором.

Проводя первичный инструктаж на рабочем месте, непосредственный руководитель работ обязан проверить наличие отметки о своевременном прохождении медицинского освидетельствования, знание ПДД, обратить внимание на необходимость соблюдения условий установленного трудового распорядка.

7.9. Повторный инструктаж проводит непосредственный руководитель работ с целью проверки и повышения знаний соответствующих нормативных документов по безопасности движения по программе инструктажей по безопасности движения на рабочем месте.

7.10. Предрейсовый инструктаж включает следующие положения:

- условия движения и наличие опасных мест на маршруте;
- состояние погодных условий;
- режим движения, организация отдыха и приема пищи;
- порядок стоянок и отстоя, охраны транспортных средств;
- особенности перевозки грузов и пассажиров, порядок проезда железнодорожных переездов и путепроводов, мест скопления людей.

7.11. В сезонный инструктаж включаются вопросы обеспечения безопасности движения и эксплуатации автомобиля в соответствии с погодными (низкие температуры, снегопад, весенние паводки) и другими условиями (повышенная активность пешеходов-школьников в периоды каникул, особенности пассажирских и пешеходных потоков в летнее время, увеличение пассажиро-транспортных потоков).

7.12. Специальный инструктаж по безопасности движения проводится со всеми водителями в следующих случаях:

- при опасных изменениях условий движения на маршрутах (появление опасных участков на дорогах, внезапных изменений погодных условий и т.п.);
- при внезапном изменении грузопассажирских маршрутов;
- при получении информации о совершенных происшествиях;

- при получении распоряжений и приказов, поступающих из вышестоящих организаций.

7.13. При направлении водителя в командировку или в дальний рейс инструктаж по безопасности движения должен содержать следующие сведения:

- порядок подготовки автомобиля к рейсу;
- характеристика маршрута движения;
- режим труда и отдыха водителя, места отдыха;
- хранение автомобиля;
- правила управления ТС в сложных дорожных условиях.

7.14. В случае направления с предприятия группы водителей в командировку или длительный рейс назначается старший группы. При инструктаже старшего группы указываются его обязанности по контролю за своевременным возвращением автомобилей на стоянку, соблюдением водителями режима труда и отдыха, ПДД и иной действующей нормативной документации по безопасности движения.

7.15. При изменении характера перевозимого груза инструктаж по безопасности движения должен содержать следующие сведения:

- свойства груза, влияющие на безопасность движения;
- требования к безопасному выполнению погрузки-разгрузки, размещению и креплению груза;
- особенности маршрута движения;
- рекомендации по скоростному режиму в различных дорожных условиях.

7.16. При направлении водителя на перевозку опасных грузов инструктаж проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

7.17. При изменении закрепляемого за водителем типа ТС инструктаж по безопасности движения должен содержать следующие сведения:

- особенности технических характеристик и устройства подвижного состава;
- размещение и крепление груза;
- особенности работы на данном типе транспортного средства в типичных ситуациях строительных перевозок (стесненных условиях маневрирования, карьерах и т.п.);
- порядок движения на территории строящихся объектов.

7.18. При нарушении водителем ПДД или других нормативных документов по безопасности движения, которые привели или могут привести к травмам или гибели людей, инструктаж по безопасности движения должен содержать следующие сведения:

- ситуационный анализ совершенного или возможного ДТП;
- ответственность за нарушение соответствующих требований ПДД или другого нормативного документа по безопасности движения;
- меры предупреждения возникновения аналогичных нарушений.

Порядок проведения инструктажей по безопасности движения.

7.19. Инструктажи по безопасности движения должны проводиться в следующие сроки:

- вводный инструктаж по безопасности движения проводится со всеми водителями, принимаемыми на работу на предприятие;
- предрейсовый инструктаж проводится с водителями, обеспечивающими перевозку опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, с водителями, направляемыми в командировку;
- сезонные инструктажи проводятся со всеми водителями два раза в год в весенне-летний и осенне-зимний периоды;
- специальный инструктаж проводится со всеми водителями при необходимости срочного доведения до них информации.

7.21. Отметка о прохождении водителями инструктажей по безопасности движения делается (под их подпись) в соответствующем журнале.

Обучение водителей по безопасности движению.

7.23. Все водители проходят обучение безопасному вождению и аттестацию по правилам дорожного движения, которая проводится ежегодно в соответствии с требованиями нормативных правовых актов.

7.24. Для водителей предусматривается дополнительное обучение по следующим курсам:

- защитное вождение;
- специализированное обучение зимнему вождению;
- специализированное обучение управлению спецтехникой.

7.25. Дополнительное специализированное обучение водителей проводится согласно требованиям заказчика, но не реже 1 раза в 3 года.

7.26. Программы дополнительного обучения водителей разрабатываются транспортной службой (отделом) Операционной компании и утверждается исполнительным директором.

7.27. В программу обучения водителей «Специализированное практическое обучение зимнему вождению» должны быть включены вопросы обеспечения безопасности при движении по ледовым переправам и «зимникам» для категории водителей, участвующих в таких грузоперевозках.

7.28. Прохождение обучения оформляется соответствующими документами.

8. ОРГАНИЗАЦИЯ КОНТРОЛЯ ЗА РАБОТОЙ ВОДИТЕЛЕЙ НА ЛИНИИ.

8.1. Установлены следующие формы проведения контроля за работой водителя на линии:

- осуществление контроля выпуска и возвращения ТС с регистрацией в журнале контроля технического состояния при выпуске и возвращении ТС с линии;
- осуществление контроля через БСМТС;
- осуществление выездных проверок по контролю за работой водителей.

8.2. Действия ответственных лиц по контролю за работой водителя на линии заключается в выявлении:

- водителей, управляющих ТС в нетрезвом состоянии;
- участков и отдельных мест на улицах и дорогах, где необходима установка дополнительных дорожных знаков, а также мест, где имеющиеся дорожные знаки утратили свое значение;
- наиболее типичных случаев нарушения ПДД.

8.3. Контроль подразделяется на предрейсовый, послерейсовый и текущий (на линии для проверки соблюдения ПДД).

Предрейсовый контроль дает непосредственную оценку профессиональной работоспособности водителя (восстанавливаемости), состояния его здоровья, отсутствия нетрезвого состояния; послерейсовый контроль позволяет проверить безотказность водителя, подтверждает прогностические оценки.

9. ПОРЯДОК РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП И НАРУШЕНИЙ ПДД.

9.1. Все ДТП и/или нарушения ПДД подлежат расследованию в комиссии Операционной компании с оформлением акта и регистрацией в системе «IMPROVE».

9.2. Комиссия по расследованию ДТП и/или нарушения ПДД (далее - Комиссия) создается приказом Операционной компании. В работе комиссии могут принимать участие (при необходимости) представители подрядных (сервисных) организаций, причастных к ДТП. Председатель комиссии вправе привлекать к участию в расследовании любых работников Операционной компании в рамках их должностных обязанностей и направления деятельности. Число членов комиссии по расследованию должно быть нечетным.

9.3. При расследовании ДТП и/или нарушения ПДД комиссия:

- всесторонне изучает обстоятельства ДТП и/или нарушения ПДД, оценивает действия водителя, дорожные условия и условия движения, их возможное влияние на возникновение ДТП и/или нарушения ПДД;
- оценивает последствия ДТП или нарушения ПДД;
- выявляет нарушения, повлекшие за собой ДТП и/или нарушения ПДД;
- устанавливает непосредственные и корневые причины ДТП и/или нарушения ПДД, недостатки системы управления;
- устанавливает виновных в ДТП и/или нарушения ПДД лиц, в результате нарушений которыми требований правил, инструкций, приказов возникло ДТП и/или нарушение ПДД, и конкретные нарушения каждого из них, предлагает меры воздействия;
- предлагает меры по устранению последствий ДТП и/или нарушения ПДД, а также меры по недопущению аналогичных происшествий.

9.4. Должностные лица Операционной компании проводят служебное расследование ДТП в контакте с работниками органов дознания или следствия, и в случае прибытия на место происшествия раньше них должны принять меры к оказанию помощи пострадавшим и доставке их в ближайшее медицинское учреждение, к охране места происшествия, ТС и груза.

9.5. С разрешения работников органов дознания или следствия необходимо:

- осмотреть место ДТП и поврежденные ТС, ознакомиться с протоколами осмотра места ДТП, осмотра транспорта и схемой ДТП и в необходимых случаях снять с них копии;
- сфотографировать общий вид места ДТП, положение ТС участвовавших в ДТП, следы торможения или качения ТС, а также предметы, которые могли повлиять на возникновение ДТП. Если на месте ДТП были неудовлетворительные дорожные условия, зафиксировать на фото или видео дорожную обстановку;
- осмотреть документы, в частности удостоверение на право управления ТС, талон технического осмотра, страховой полис, путевой лист, товарно-транспортные документы на перевозимый груз, а также уточнить необходимые данные у водителей и других работников транспорта, объяснения которых могут иметь значение для выяснения обстоятельств ДТП.

9.6. В зависимости от характера и вида ДТП, кроме указанных вопросов, необходимо выяснить и другие обстоятельства, оказавшие влияние на возникновение ДТП (т.е. установить связь между происшествием и невыполнением тех или иных обязанностей службами автохозяйства), в частности:

- как налажен контроль за работой водителей на линии и контроль за правильным, исключающим возможность самовольного использования автомобилей, оформлением путевых листов и товарно-транспортных документов (отмечается ли время выезда и возвращения в гараж, время нахождения в пути и под погрузочно-разгрузочными работами и показания спидометра);
- какие меры принимаются эксплуатационной службой по пресечению нарушений порядка оформления путевых листов и товарно-транспортных документов;
- что предпринимается для установления места нахождения водителей, не прибывших своевременно в гараж;
- режим работы и отдыха водителя ТС в период, предшествующий происшествию;
- имелись ли до этого у водителя случаи ДТП и нарушений трудовой и транспортной дисциплины и каким взысканиям он подвергался, уровень специальной подготовки водителя;
- выяснить о водителе, находившемся во время происшествия в нетрезвом состоянии, при каких обстоятельствах он оказался за рулем в нетрезвом состоянии: явился ли водитель пьяным на работу или употреблял спиртные напитки на работе, кто из должностных лиц проверял его состояние перед выездом на линию, исключает ли система допуска водителя к управлению автомобилями в Операционной компании возможность выезда в рейс в нетрезвом состоянии, не связано ли употребление спиртных напитков с незаконным использованием автомобиля;
- когда проводилось нормирование скоростей движения на маршрутах;
- какие принимались меры по предупреждению перегрузки ТС;
- выполнялись ли правила перевозки людей на грузовых автомобилях;
- техническое состояние автомобиля перед выездом в рейс, кто осуществлял технический контроль и инструктаж водителя, когда и кем производилось последний раз техническое обслуживание автомобиля, какие дефекты были обнаружены и были ли заявки водителя на устранение дефектов автомобиля, как они устранены;
- число погибших, раненых и размер материального ущерба от повреждения ТС и утраты груза.

9.7. Результаты расследования оформляются актом свободной формы. Акт должен содержать следующую информацию:

- дата и точное время ДТП и/или нарушение ПДД;
- место ДТП и/или нарушение ПДД: в городе- улица, район; на дороге - километр дороги или расстояние до ближайшего населенного пункта;
- на каком часу работы водителя произошло ДТП и/или нарушение ПДД (при поездках на дальние расстояния указывать продолжительность работы,
- продолжительность отдыха, время, прошедшее после отдыха, и общее время в наряде);
- непосредственные причины ДТП и/или нарушение ПДД;
- корневые причины, способствовавшие возникновению ДТП и/или нарушению ПДД;
- корректирующие мероприятия, направленные на исключение непосредственных

и коренных причин ДТП и/или нарушений ПДД, недостатков системы управления со сроками из реализации и ответственными лицами.

9.8. Форма акта расследования устанавливается локальным нормативным документом Операционной компании и прописывается в системе «IMPROVE».

9.9. К акту прилагаются копии:

- протокола осмотра места ДТП и протокола осмотра и проверки технического состояния ТС;
- схемы ДТП;
- акта медицинского освидетельствования для установки алкогольного опьянения;
- объяснения работников Операционной компании, в результате нарушений которыми правил, инструкций и приказов произошло ДТП, и характеристик на них;
- листы учета технического обслуживания и ремонта ТС (при технической неисправности ТС);
- приказов Операционной компании с выводами и конкретными предложениями по предупреждению ДТП.

9.10. При необходимости акт расследования ДТП представляется органам следствия.

9.11. Расследование ДТП и/или нарушение ПДД проводится в течение 5-и дней. При наличии пострадавших в ДТП срок расследования может быть увеличен.

9.12. Уровень тяжести ДТП может быть изменен в ходе расследования в следствие уточнения размера причиненного ущерба. Информация об изменении уровня происшествия должна быть отражена в реестре происшествий.

9.13. На всех объектах Операционных компаний должны фиксироваться в зеленых картах опасные ситуации и происшествия без последствий с дальнейшим анализом причин их возникновения в структурных подразделениях.

9.14. Должностные лица, ответственные за обеспечение безопасности дорожного движения, ежемесячно проводят сводный анализ причин происшествий, аварийных и опасных ситуаций. Результаты анализа рассматриваются на совещаниях «День мастера». По результатам анализа формируются мероприятия с корректирующими и предупреждающими действиями, которые фиксируются в протоколе совещания.

9.15. Все материалы расследований ДТП и нарушений ПДД должны быть «подгружены» в систему «IMPROVE».

10. КЛАССИФИКАЦИЯ ДТП И ПОРЯДОК ОПЕРАТИВНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ.

10.1. Все происшествия подразделяются на пять уровней по степени тяжести потерь:

- мульти-катастрофические (МК)
- катастрофические (К)
- крупные (Кр)
- серьёзные (С)
- лёгкие (Л)

Классификация происшествия проводится руководителем структурного подразделения Операционной компании. Так же оценке классификации могут привлекаться руководители служб, отделов Операционной компании к зоне ответственности, которых произошло происшествие.

Матрица классификации ДТП приведена в Приложении 4 к Стандарту.

10.2. Оперативная передача исходной информации о ДТП осуществляется с целью незамедлительного принятия мер по локализации и ликвидации последствий происшествия на всех уровнях руководства.

10.3. В каждой Операционной компании должна быть утверждена схема передачи информации о ДТП с учётом ее производственной и организационной структуры, разработанная на основе типовой схемы (Приложение 7), позволяющая соблюдать требования Стандарта.

«Сообщение о ДТП» (Приложение 5) должно быть зарегистрировано в системе «IMPROVE» и содержать следующие основные сведения:

1. Наименование операционной компании.
2. Место происшествия, регион, подразделение (участок, бригада, база, флот).
3. Дата и время ДТП. Уровень ДТП.
4. Краткое описание ДТП.
5. ФИО, занимаемые должности или профессии участников ДТП/пострадавших в ДТП.
6. Первичные травмы (предполагаемая степень тяжести) и оказанная помощь, состояние пострадавшего на момент сообщения.
7. Поврежденный автотранспорт, ориентировочный ущерб.
8. Текущая ситуация и предпринимаемые меры по устранению последствий ДТП.

10.4. Работник (пострадавший/очевидец/участник), обнаруживший факт ДТП, обязан незамедлительно с максимальным количеством фактов передать оперативную информацию о ДТП по телефону (при отсутствии телефона - любыми доступным средством связи) своему непосредственному или вышестоящему руководителю, который немедленно извещает о происшедшем начальника смены ЦИТС путем заполнения и отправки «Сообщения о ДТП» по электронной почте.

10.5. Начальник смены ЦИТС, получив сообщение о происшествии, должен сообщить о нем в соответствии со схемой оповещения по электронной почте, продублировав рассылку информации о происшествии посредством смс-оповещения на корпоративные сим-карты работников.

10.6. Структурное подразделение Операционной компании, в которой произошло ДТП, в течение суток формирует «Молнию» (Приложение 6) и направляет ее в ЦИТС для дальнейшего нумерации и распространения в pdf-формате по другим структурным подразделениям и Операционным компаниям. «Молния» должна быть в систему «IMPROVE» вместе с материалами расследования.

10.7. «Молния» должна быть подписана руководителем структурного подразделения и утверждена исполнительным директором Операционной компании. Перед распространением «Молнию» необходимо согласовать (по электронной почте) с директором по качеству сервиса, охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей среды Управляющей организации.

10.8. Нумерация «Сообщений о происшествиях» и «Молний».

Номер «Молнии» должен быть таким же, как номер «Сообщений о происшествии». Номер должен отражать следующую информацию:

- наименование Операционной компании;
- область происшествия;
- календарный год;
- порядковый номер происшествия.

Для идентификации Операционных компаний и происшествий по номеру Стандартом предусмотрены следующие аббревиатуры:

КН – ООО «КАТКоневфть»

КО – ООО «КАТОБЪНЕФТЬ»

КОД – ООО «КАТойл-Дриллинг»

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

ПДД – правила дорожного движения



10.9. По результатам расследования происшествия службой, ответственной за обеспечение БДД, формируется и направляется в течение суток в другие структурные подразделения и Операционные компании информационный листок «ЖИВИ и УЧИСЬ» (приложение 6.1), который содержит информацию о кратком описании происшествия, непосредственных, корневых, системных причинах, а также о мерах по их устранению.

11. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ.

11.1. Руководитель Операционной компании несет персональную ответственность за обеспечение выполнения мероприятий в сфере транспортной безопасности, в том числе за:

- исполнение Стандарта;
- организацию обучения работников соблюдению требований настоящего Стандарта;
- проведение проверок и контроль за выполнением требований настоящего Стандарта;
- принятие необходимых корректирующих мер;
- обеспечение выполнения требований настоящего Стандарта лицами, оказывающими услуги/выполняющими работы в интересах Операционной компании.

11.2. Руководитель (специалист), ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, несет персональную ответственность за:

- проведение обучения транспортной безопасности совместно с руководством Операционной компании и лицами, оказывающими услуги/выполняющими работы в интересах Операционной компании;
- проведение аудитов и инспекционных проверок совместно с представителями служб безопасности, руководством Операционной компании и лицами, оказывающими услуги/выполняющими работы в интересах Операционной компании;
- организация независимых проверок и аудитов и внесение руководству Операционной компании и лицам, оказывающим услуги/выполняющим работы в интересах Операционной компании, предложений по корректирующим мерам;
- мониторинг показателей и тенденций по безопасности дорожного движения и представление руководству Операционной компании и лицам, оказывающим услуги/выполняющим работы в интересах Операционной компании, обобщенных результатов анализа;
- подготовка предложений руководству Операционной компании.

11.3. За нарушение требований Стандарта к работникам могут быть применены меры дисциплинарного взыскания в соответствии с Трудовым кодексом РФ.

Меры дисциплинарного взыскания за нарушение Стандарта.

№ п/п	Нарушение	Первый раз	Второй раз	Третий раз в течение года
1.	Водитель не использует ремень безопасности во время движения, если ТС им оборудовано.	Выговор	Выговор	Увольнение
2.	Водитель начинает движение при наличии непристегнутых пассажиров в салоне ТС.	Выговор	Выговор	Увольнение
3.	Водитель не использует ближний свет фар.	Замечание	Выговор	Выговор ¹
4.	Водитель управляет ТС в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения.	Увольнение		
5.	Водитель использует средства связи во время движения ТС.	Выговор	Выговор	Увольнение
6.	Движение по маршруту, отличному от утверждённого, или в целях, не соответствующих деятельности Операционной компании.	Выговор	Выговор	Увольнение
7.	Вмешательство в конструкцию и работу БСМТС, умышленная порча системы и её составляющих, попытки её отсоединения.	Выговор	Выговор	Увольнение
8.	Нарушение параметров, установленных в БСМТС, в том числе превышение скорости.	Замечание	Выговор	Выговор ¹
9.	Иные нарушения водителем ПДД во время исполнения трудовых обязанностей, создавшие аварийную ситуацию.	Выговор	Выговор	Увольнение
10.	Два и более нарушений ПДД за отчетный период (месяц).	Замечание	Выговор	Выговор ¹
11.	Управление ТС без отметки в путевом листе о прохождении предрейсового медицинского осмотра.	Выговор	Выговор	Увольнение

¹ в случае совершения данного нарушения более 3 раз, работодатель имеет право применить дисциплинарное взыскание в виде увольнения работника.

Меры дисциплинарного взыскания, указанные в таблице, не исключают права Операционной компании применять к работнику более строгое дисциплинарное взыскание за соответствующее нарушение, в том числе увольнение, при наличии у него дисциплинарного взыскания за нарушение, предусмотренное другим пунктом этой таблицы, или за дисциплинарный проступок, не связанный с нарушением требований Стандарта.

12. ПЕРИОД ДЕЙСТВИЯ СТАНДАРТА И ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ.

12.1. Стандарт вводится в действие приказом генерального директора ООО «Петро Велт Технолоджис».

12.2. Инициаторами внесения в Стандарт изменений могут являться: дирекция по качеству сервиса, охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей среды Управляющей организации, руководители Операционных компаний.

12.3. Изменения в Стандарт вносятся приказом генерального директора ООО «Петро Велт Технолоджис».

13. НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ.

- Федеральный закон № 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности».
- Федеральный закон № 196-ФЗ от 10.12.95 «О безопасности дорожного движения».
- Федеральный закон № 437 от 28.12.2013 «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» по вопросам медицинского обеспечения безопасности дорожного движения».
- Постановление Правительства РФ № 272 от 15.04.2011 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом».
- Постановление Правительства РФ № 1090 от 23.10.93 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).
- Постановление Правительства РФ № 647 от 29.06.95 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий».
- Приказ Минтранса РФ № 152 от 18.09.2008 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов».
- Приказ Минздрава РФ № 835н от 15.12.2014 «Об утверждении порядка проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров».
- Приказ Минздрава РФ № 344н от 15.06.2015 «О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)».
- Приказ № 302н от 12.04.2011 «Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда».
- ГОСТ Р 56461-2015 «Безопасность транспортная. Общие требования».
- Приказ Минтранса РФ от 29.07.2020 № 264 «Об утверждении Порядка прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением ТС автомобильного транспорта и городского наземного транспорта».

ОБРАЗЕЦ

ЧЕК-ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА

Ф.И.О. водителя			
Собственник транспортного средства			
Марка, модель транспортного средства			
Назначение транспортного средства			
Регистрационный номер			
Год выпуска транспортного средства		Общий пробег с начала эксплуатации	
Место проведения осмотра			
Дата проведения осмотра		Лица, проводившие осмотр	

Наличие технической документации, печатной специальной продукции

Минимальный перечень	Имеется	Отсутствует	Примечание
Водительское удостоверение	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Свидетельство о регистрации транспортного средства	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Государственный регистрационный знак	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Документы, подтверждающий прохождение обучения и проверки знаний по охране труда, пожарно-техническому минимуму, оказанию первой доврачебной помощи, электробезопасности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Удостоверение по профессии	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Документы, подтверждающий прохождение обучения по курсу «Защитное/Зимнее вождение», «Управление спецтехникой»	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Пропуски на объекты Заказчика	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Диагностическая карта	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Путевой лист	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Документы на перевозимый груз	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Лицензионная карточка (если требуется)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Разрешение на перевозку груза (если требуется)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Свидетельство об обучении правилам перевозки опасных грузов (ДОПОГ) (если требуется)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Копия договора по безопасности вождения	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Техническое состояние автомобиля

Минимальный перечень	Норма (наличие)	Отклонение (отсутствие)	Примечание
Тормозная система			
Эффективность торможения рабочей тормозной системы	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Герметичность пневматического тормозного привода	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Герметичность гидравлического тормозного привода	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Манометр, система сигнализации	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Удержание стояночной тормозной системой	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Состояние элементов тормозных систем	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Рулевое управление			
Перемещение деталей, люфты, фиксация резьбовых соединений	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Усилитель рулевого управления	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Состояние элементов рулевого управления	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Внешние световые приборы, электрооборудование, кабина (салон)			
Фары дальнего и ближнего света, дополнительные фары	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Противотуманные фары	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Сигналы торможения	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Габаритные огни	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Указатели поворотов, аварийная сигнализация	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Фонарь освещения регистрационного знака	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Огни заднего хода	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Световозвращатели	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Внутреннее освещение приборов	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Звуковой сигнал	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Спидометр, тахометр	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Кондиционер, обогреватель	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Устройство обогрева и обдува стёкол	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Звуковой сигнал при движении ТС задним ходом	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Внешний и внутренний вид, оборудование			
Стеклоочистители, щётки	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Стеклоомыватели	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Стёкла (обзорность, прозрачность, целостность)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Зеркала заднего вида	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Замки дверей, запоры бортов, горловины цистерн	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Тягово-сцепное устройство	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Лебедка и дистанционное управление	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Повреждение кузова	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Чистота	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Резиновые коврики	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Подголовники	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Защитные фартуки, брызговики	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Колеса и шины			
Износ протектора	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Повреждение шин	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Давление в шинах	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Установка шин	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Крепление, состояние дисков и ободьев колес	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Запасное колесо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Домкрат, баллонный ключ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Насос, система подкачки, шланг подкачки	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Двигатель и его системы			
Уровень масла в двигателе	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Уровень антифриза	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Уровень воды в бачке стеклоомывателя	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Уровень жидкости цилиндров сцепления и тормозов	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Уровень жидкости гидроусилителя рулевого управления	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Надежность крепления клемм аккумулятора	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Приводные ремни	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Система питания	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Система выпуска	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Средства безопасности и комплектации			
Видеорегистратор в вахтовых автобусах и автокранах	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Наличие БСМТС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Подушки безопасности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Антиблокировочная система (АБС)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ремни безопасности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Аптечка первой медицинской помощи	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Огнетушитель (наличие паспорта, срок годности)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Знак аварийной остановки	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Буксировочный трос	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Фонарь ручной	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Светоотражающий жилет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Средства индивидуальной защиты (СИЗ)			
Противооткатные упоры не менее двух	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Спасательный жилет (при необходимости)			
Искрогаситель (при необходимости)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Устройство для снятия статического электричества (при необходимости)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Логотип предприятия	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Противогаз (паспорт, отметка о поверке не просроченная, бирка с фамилией на сумке)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Лицо, проводившее осмотр:		Подпись:	Водитель транспортного средства:		Подпись:
---------------------------	--	----------	----------------------------------	--	----------

Данный чек-лист контрольного осмотра предназначен для оценки пригодности к дальнейшей эксплуатации автотранспортных средств и прицепов (полуприцепов), принадлежащих ООО «.....» (наименование Операционной компании).

ПОРЯДОК РАБОТЫ МЕДИЦИНСКОГО ПУНКТА ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРЕДРЕЙСОВЫХ И ПОСЛЕРЕЙСОВЫХ ОСМОТРОВ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.**1. Общие положения**

1.1. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей проводятся в Операционных компаниях, имеющих автомобильный транспорт.

1.2. Целью предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей является выявление лиц, которые по медицинским показаниям не могут быть допущены к управлению автомобилем как с позиции обеспечения безопасности дорожного движения, так и охраны здоровья водителя и пассажиров.

1.3. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры проводятся только медицинским персоналом, имеющим соответствующий сертификат, а медицинское учреждение - лицензию.

1.4. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей автотранспортных средств проводятся медицинским работником организаций, а также медицинскими работниками учреждения здравоохранения на основании заключаемых договоров между Операционными компаниями и учреждениями здравоохранения.

1.5. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры могут проводиться медицинским работником, как в Операционной компании, так и в условиях медицинского учреждения.

2. Организация проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров

2.1. При предрейсовом и послерейсовом медицинском осмотре проводится:

- сбор анамнеза;
- определение артериального давления и пульса;
- определение наличия алкоголя и других психотропных веществ в выдыхаемом воздухе или биологических субстратах одним из официально признанных методов;
- при наличии показаний - любые другие разрешенные медицинские исследования, необходимые для решения вопроса о допуске к работе.

2.2. Для водителей, больных гипертонической болезнью, определяется индивидуальная норма артериального давления по результатам замеров не менее, чем десяти предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров.

2.3. При решении вопроса о возможности допуска водителя к управлению автомобилем медицинский работник, проводящий предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр, учитывает принадлежность водителя к одной из групп риска, возраст, стаж работы в профессии, условия работы и характер производственных факторов.

2.4. Водители не допускаются к управлению автомобилем в следующих случаях:

- при выявлении признаков временной нетрудоспособности;
- при положительной пробе на алкоголь, на другие психотропные вещества и наркотики в выдыхаемом воздухе или биологических субстратах;
- при выявлении признаков воздействия наркотических веществ;
- при выявлении признаков воздействия лекарственных или иных веществ, отрицательно влияющих на работоспособность водителя.

2.5. При допуске к рейсу на путевых листах ставится штамп "*прошел предрейсовый медицинский осмотр*" и подпись медицинского работника, проводившего осмотр.

2.6. По результатам предрейсового и послерейсового медицинского осмотра ведется полицейской учет отстраненных от работы водителей, для чего используются бланки карт амбулаторного больного (форма 25). В карту заносятся результаты освидетельствования (анамнез, объективные данные осмотра, причина отстранения).

3. Руководители лечебно-профилактических учреждений, осуществляющих предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры, обязаны:

- обеспечить методическое руководство и контроль за деятельностью медицинских работников, осуществляющих предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры;
- утвердить по согласованию с руководителем организации режим работы медицинского работника;
- организовать повышение квалификации специалистов по вопросам организации проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров;
- обеспечить бланками учётно-отчётной документации;
- представлять в установленном порядке отчёты по результатам проводимых предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров.

4. Для проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров и медицинских освидетельствований необходимо иметь помещение, состоящее не менее, чем из двух комнат: комнаты для проведения осмотров и комнаты для отбора биологических сред. Помещение должно быть оснащено следующими медицинскими приборами, оборудованием и мебелью (минимальное):

- кушетка медицинская;
- письменный стол, стулья, настольная лампа, шкаф для одежды, вешалка для верхней одежды, напольный коврик, сейф;
- прибор для определения артериального давления - 2 шт., термометр - 3 шт., стетофонендоскоп - 2 шт.;
- прибор для определения паров спирта в выдыхаемом воздухе - 2 шт.;
- алкометры, экспресс-тесты на алкоголь и наркотики. Постоянный запас в количестве: алкометры - 2 шт., экспресс-тесты на наркотики - 10 шт.;
- столик для медицинского оборудования - 1 шт.;
- шпатели медицинские - 10 шт.;
- сумка с набором медикаментов для оказания неотложной медицинской помощи - 1 шт.;
- оборудованная комната для отбора биологических сред. Помещение должно быть оборудовано средствами связи.

5. Контроль трезвости водителя автотранспортных средств.

5.1. Контроль трезвости водителя автотранспортных средств проводится с использованием алкотестера при выявлении во время предрейсового медицинского осмотра признаков употребления водителем алкоголя, наркотических средств и других психоактивных веществ.

5.2. При проведении контроля трезвости для определения состояния здоровья осматриваемый водитель в обязательном порядке должен быть подвергнут клиническому обследованию и должна быть проведена лабораторная диагностика биологических сред водителя (выдыхаемый воздух и моча). Забор крови категорически запрещен.

5.3. Медицинский работник, проводящий контроль трезвости, в обязательном порядке составляет протокол контроля трезвости установленной формы.

5.4. Каждый случай контроля трезвости должен быть зарегистрирован в специальном пронумерованном, прошнурованном журнале, скрепленном печатью организации или учреждения здравоохранения. В журнале записываются: фамилия, имя, отчество, возраст, место работы и должность, причина направления на обследование, кем направлен, дата и время проведения контроля трезвости, заключение, принятые меры, фамилия и инициалы медицинского работника.

5.5. При неясной или неполной клинической картине опьянения, сомнительных результатах лабораторного исследования, противоречивости данных клинического и лабораторного обследования, а также несогласии испытуемого с заключением проведенного контроля трезвости медицинский работник обязан подготовить руководителю организации представление для направления его в территориальное лечебно-профилактическое учреждение (наркологический диспансер) для проведения врачебного медицинского освидетельствования и установления факта употребления алкоголя или других психоактивных веществ с приложением протокола контроля трезвости.

5.6. Лица, подлежащие врачебному освидетельствованию в медицинских учреждениях, должны быть доставлены к месту его проведения как можно быстрее, но не позднее двух часов с момента выявления состояния опьянения.

5.7. При наличии резко выраженных признаков опьянения, а также отказа обследуемого лица от освидетельствования, аппаратного либо тестового исследования администрацией организации составляется акт о появлении работника на рабочем месте в нетрезвом состоянии.

ТИПОВОЙ ДОГОВОР ПО БЕЗОПАСНОСТИ ВОЖДЕНИЯ

№ _____ от _____ 20__ г.

ООО «.....» (далее – Общество), в лице (ФИО, должность), с одной стороны, и водитель (ФИО), именуемый(ая) в дальнейшем (далее – Работник), с другой стороны, подписали настоящий Договор по безопасности вождения, являющийся обязательным приложением к трудовому договору № _____ от _____, о нижеследующем:

Безопасность дорожного движения является неотъемлемой частью общей стратегии Общества в области охраны труда, промышленной безопасности и охраны окружающей среды.

Работник ознакомлен со стандартом «Безопасность дорожного движения» (далее – Стандарт) и обязуется соблюдать все содержащиеся в нём требования.

Общество (включая руководителей Работника) не будет принуждать или поощрять Работника к нарушению им требований Стандарта.

Нарушение требований Стандарта является дисциплинарным проступком и может служить основанием для применения к Работнику мер дисциплинарной ответственности в порядке, установленном трудовым законодательством, вплоть до расторжения с ним трудового договора, согласно приведённой ниже таблице:


№ п/п	Нарушение	Первый раз	Второй раз	Третий раз в течение года
1.	Водитель не использует ремень безопасности во время движения	Выговор	Выговор	Увольнение
2.	Водитель начинает движение при наличии непристегнутых пассажиров в салоне транспортного средства	Выговор	Выговор	Увольнение
3.	Водитель не использует ближний свет фар	Замечание	Выговор	Выговор
4.	Водитель управляет транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения	Увольнение		
5.	Водитель использует средства связи во время движения транспортного средства	Выговор	Выговор	Увольнение
6.	Движение по маршруту, отличному от утверждённого, или в целях, не соответствующих деятельности Общества	Выговор	Выговор	Увольнение
7.	Вмешательство в конструкцию и работу БСМТС, умышленная порча системы и её составляющих, попытки её отсоединения	Выговор	Выговор	Увольнение
8.	Нарушение параметров, установленных в БСМТС, в том числе превышение скорости	Замечание	Выговор	Выговор
9.	Иные нарушения водителем ПДД во время исполнения трудовых обязанностей, создавшие аварийную ситуацию	Выговор	Выговор	Увольнение

57

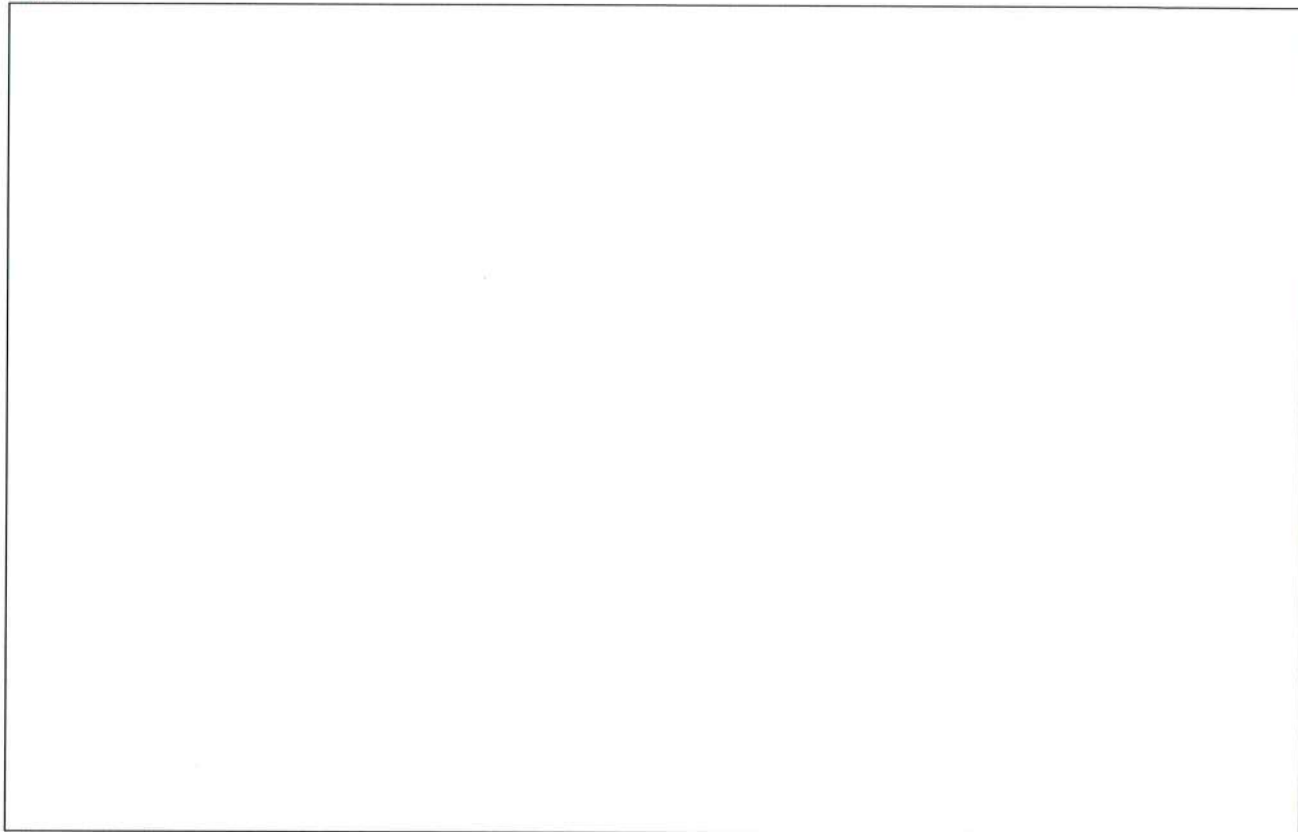
МАТРИЦА КЛАССИФИКАЦИИ ДТП И/ИЛИ НАРУШЕНИЙ ПДД

Уровень		Легкий (1)	Серьезный (2)	Крупный (3)	Катастрофический (4)	Мульти- Катастрофический (5)
Происшествие	ДТП и нарушение ПДД	Мелкие дорожные инциденты с ТС (столкновения, опрокидывания, наезды на стоящее ТС, на препятствия и прочие ДТП) с ущербом менее 100 тыс. руб. и/или нарушение ПДД с ущербом менее 10 тыс. руб.	ДТП с ТС (столкновения, опрокидывания, наезды на стоящее ТС, на препятствия, на пешехода, велосипедиста и прочие ДТП) с причинением вреда здоровью третьим лицам или ущербом от 100 тыс. руб. до 1000 тыс. руб.	ДТП с ТС (столкновения, опрокидывания, наезды на стоящее ТС, на препятствия, на пешехода, велосипедиста и прочие ДТП) с причинением вреда здоровью третьим лицам или ущербом от 1 000 тыс. руб. до 10 000 тыс. руб.	ДТП с ТС (столкновения, опрокидывания, наезды на стоящее ТС, на препятствия, на пешехода, велосипедиста и прочие ДТП) с гибелью лиц или ущербом более 50 000 тыс. руб.	ДТП с ТС (столкновения, опрокидывания, наезды на стоящее ТС, на препятствия, на пешехода, велосипедиста и прочие ДТП) с гибелью третьих лиц или ущербом более 50 000 тыс. руб.



ФОРМАТ СООБЩЕНИЯ О ДТП

 PeWeTe energy in motion		СООБЩЕНИЕ О ПРОИСШЕСТВИИ	
1. Наименование Операционной компании			
2. Место ДТП, регион, подразделение (уча- сток, бригада, база, флот)			
3. Дата и время ДТП		уровень ДТП:	
4. Краткое описание ДТП			
5. ФИО, занимаемые должности или про- фессии участников ДТП / пострадавших в ДТП			
6. Первичные травмы (предполагаемая сте- пень тяжести) и ока- занная помощь, состо- яние пострадавшего на момент сообщения			
7. Поврежденный авто- транспорт, ориенти- ровочный ущерб			
8. Текущая ситуация и предпринимаемые ме- ры по устранению по- следствий ДТП			
Сообщение №	Сообщение подготовил	Сообщение утвердил	Дата
	(должность, подпись, фами- лия, инициалы)	(подпись, фамилия, инициалы руководителя структурного подразделения)	

ФОТО



ФОРМАТ «МОЛНИИ»

 PeWeTe energy in motion		МОЛНИЯ 	
ООО «КАТойл-Дриллинг»		вид происшествия	
КОМУ	ФОТО		
ЦЕЛЬ			
ЧТО ПРОИЗОШЛО (описание происшествия)			
ПРИНЯТЫЕ МЕРЫ (в т.ч. по предотвращению подобных происшествий)			
Молния №	Ответственный за подготовку молнии (должность, подпись, фамилия, инициалы)	Утверждаю (подпись, фамилия, инициалы руководителя организации)	Дата

Формат информационного листа «ЖИВИ и УЧИСЬ»


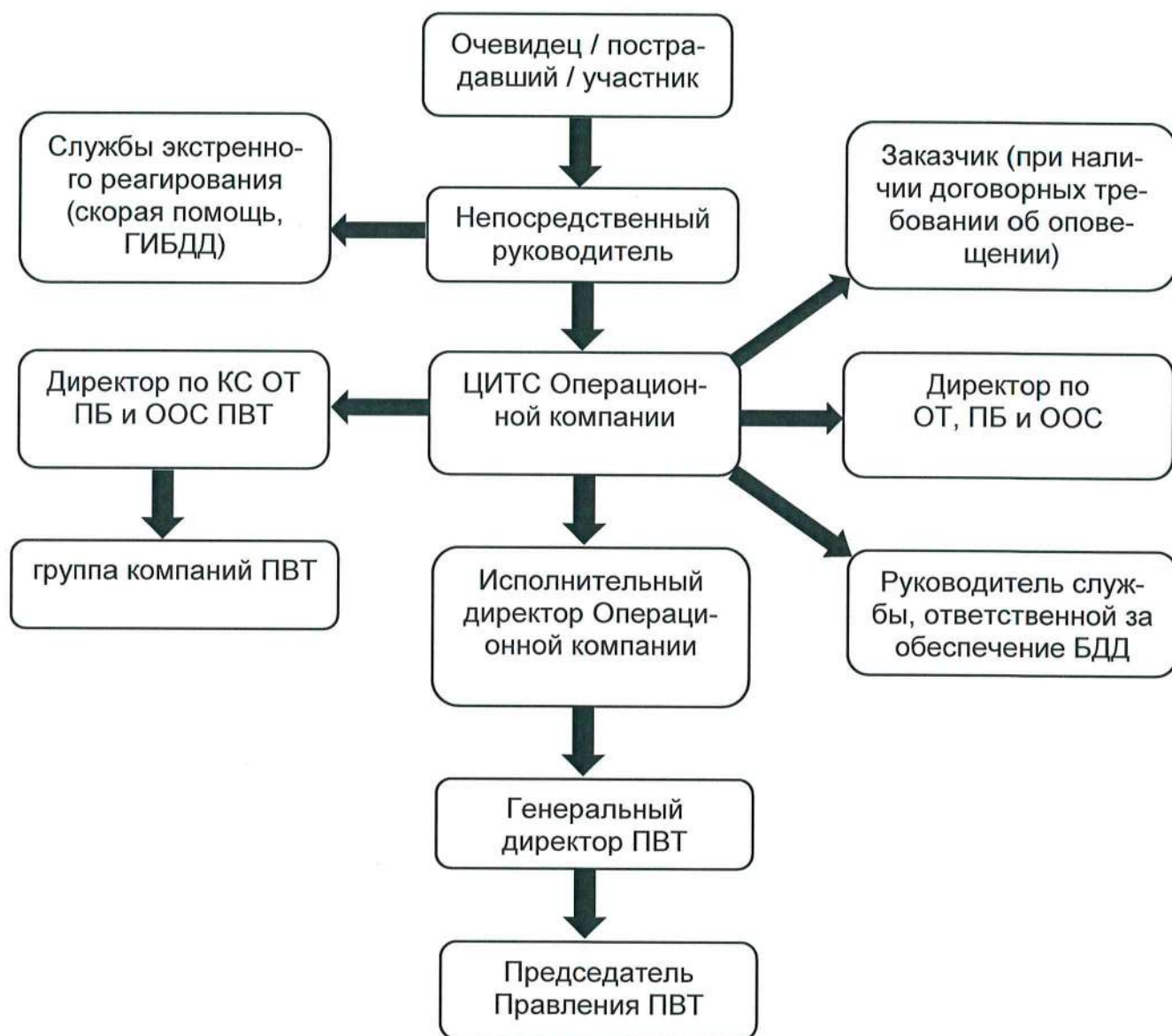
 PeWeTe energy in motion		ЖИВИ И УЧИСЬ! Уроки, извлеченные из происшествий	
ООО «КАТойл-Дриллинг»		ОБЗОР ПРОИСШЕСТВИЯ	
КОМУ	ФОТО		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
ЦЕЛЬ	<input type="text"/>		
ЧТО ПРОИЗОШЛО (краткое описание происшествия/ непосредственные и корневые причины, недостатки системы управления)			
<input type="text"/>			
НЕПОСРЕДСТВЕННЫЕ ПРИЧИНЫ ПРОИСШЕСТВИЯ			
<input type="text"/>			
КОРНЕВЫЕ И СИСТЕМНЫЕ ПРИЧИНЫ ПРОИСШЕСТВИЯ			
<input type="text"/>			
КОРРЕКТИРУЮЩИЕ МЕРЫ (в т.ч. по устранению корневых и системных причин)			
<input type="text"/>			
№ происшествия	Ответственный за подготовку обзора (должность, подпись, фамилия, инициалы)	Утверждаю (подпись, фамилия, инициалы руководителя организации)	Дата обзора
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

СХЕМА ОПЕРАТИВНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ О ДТП



ТИПОВОЙ ПЛАН ТРАНСПОРТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ

Первый водитель, Ф.И.О.			
Водительское удостоверение	Серия	№	Категории
Возраст	Принят на работу водителем, год	Стаж работы водителем	
Дата проведения предрейсового инструктажа	Подпись водителя		Ф.И.О., подпись лица, проводившего инструктаж

Второй водитель, Ф.И.О.			
Водительское удостоверение	Серия	№	Категории
Возраст	Принят на работу водителем, год	Стаж работы водителем	
Дата проведения предрейсового инструктажа	Подпись водителя		Ф.И.О., подпись лица, проводившего инструктаж

СВЕДЕНИЯ О ТРАНСПОРТНОМ СРЕДСТВЕ			
Марка, Модель	Государственный регистрационный знак		
Тип ТС	Свидетельство о регистрации		
Категория (А, В, С, Д)	Талон технического осмотра		
Год выпуска	Страховой полис		
Результаты предрейсового осмотра			Дата, время осмотра:
Ф.И.О., должность, подпись лица проводившего осмотр			

СВЕДЕНИЯ О МАРШРУТЕ ДВИЖЕНИЯ	
Наименование маршрута:	Дата перевозки
Вид маршрута: <input type="checkbox"/> Международный <input type="checkbox"/> Междугородний <input type="checkbox"/> Межпромысловый <input type="checkbox"/> Специальный	
Общая протяженность маршрута, км	Время отправления
Средняя эксплуатационная скорость, км/час	Расчетное время прибытия

Характеристика дороги на маршруте	
Тип покрытия (по участкам с указанием их протяженности):	
Наличие мостов и их грузоподъемность (между какими пунктами или на каком километре):	
Наличие железнодорожных переездов и их вид (между какими пунктами или на каком километре, охраняемые, неохраняемые):	
Наличие ледовых или паромных переправ:	

Опасные участки и анализ ДТП на маршруте (между какими пунктами или на каком километре)

[illegible]

Дорожно-климатические факторы, на маршруте (между какими пунктами или на каком километре)

1. Прочитайте внимательно текст задания, нарисуйте рисунок, назовите предмет или вещь на картинке.

РЕЖИМ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПО МАРШРУТУ

Контрольные пункты маршрута	Расстояние от начала маршрута, км	Эксплуатационная скорость, км/ч	Расчетное время прибытия	Фактическое время прибытия
Стоянка				
Стоянка				
Стоянка				

Руководитель Службы эксплуатации (Ф.И.О., подпись)

Руководитель Службы БДД (Ф.И.О., подпись)

Карта маршрута с указанием линейных и дорожных сооружений

Принятые сокращения (используются для нанесения на карту особенностей дороги)

Асфальт	А	Тоннель	Т
Бетон	Б	Эстакада	Э
Гравий	Г	Сужение	С
Камень	К	Крутой спуск/крутой подъём	КС/КП
Песок	П	Недостаточная (ограниченная) видимость	ОВ
Пешеходный переход	ПП	Ограничение скорости	ОС
Железнодорожный переезд	ЖД	Скользкая дорога	СД

Пример



Телешовка – Буровщина

* ремонт дороги 3 км