



ИНТЕГРИРОВАННАЯ СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА

ПРАВИЛА

**«РЕГЛАМЕНТ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА ТОО «OIL SERVICES COMPANY»»**

ПР-ИСМ-21

АҚТАУ

Предисловие

1. **РАЗРАБОТАЛ** Главный технический руководитель по безопасности и охране труда Амантұрлы С.

2. **КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ** Настоящий документ является конфиденциальным документом и собственностью ТОО «Oil Services Company».

Размножение, включая частичное, не разрешается без письменного разрешения представителя по интегрированной системе менеджмента ТОО «Oil Services Company».

3. **ИСТОЧНИК ИНФОРМАЦИИ** проект правил «Регламент безопасной эксплуатации наземных транспортных средств в группе компаний АО НК «КазМунайГаз», утвержденный решением Правления КМГ от 25 июня 2020 г. протоколом № 27.

4. ССЫЛКА НА ДОКУМЕНТЫ

1	Кодекс РК № 414-V от 23.11.2015 г.	Трудовой кодекс Республики Казахстан
2	Закон Республики Казахстан № 194-V от 17.04.2014 г.	«О дорожном движении»
3	Закон Республики Казахстан № 476-II от 04.07.2003 г.	«Об автомобильном транспорте»
4	Закон Республики Казахстан № 156-XIII от 21.09.1994 г.	«О транспорте в Республике Казахстан»
5	СТ РК ГОСТ Р 51709-2004	«Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки»
6	СТ РК 1123-2002	«Механические автотранспортные средства и прицепы. Термины и определения».
7	Закон Республики Казахстан № 245-II от 17.07.2001 г.	«Об автомобильных дорогах».
8	Приказ Министра здравоохранения Республики Казахстан № 359 от 31.05.2017 г.	«Санитарно-эпидемиологические требования к транспортным средствам для перевозки пассажиров и грузов»
9	СТ РК 986-2012 (ISO 7591-1982, NEQ)	«Транспорт дорожный. Знаки государственные регистрационные номерные со светоотражающей поверхностью для механических транспортных средств и их прицепов и заготовки для знаков. Технические условия»
10	Закон Республики Казахстан № 446-II от 01.07.2003 г.	«Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств»
11	Закон Республики Казахстан № 444-II от 01.07.2003 г.	«Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами»
12	Постановление Правительства Республики Казахстан № 1196 от 13.11.2014 г.	«Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам»

13	СТ РК ГОСТ Р 51253-2001	«Автотранспортные средства. Цветографические схемы размещения светоотражающей маркировки. Технические требования»
14	Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан № 494 от 10.07.2019 г.	«Об утверждении Правил организации и осуществления перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов на территории Республики Казахстан»
15	Приказ Министра здравоохранения и социального развития Республики Казахстан № 1019 от 25.12.2015 г.	«Об утверждении Правил и сроков проведения обучения, инструктирования и проверок знаний по вопросам безопасности и охраны труда работников»
16	Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 546 от 30.04.2015 г.	«Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»
17	Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 547 от 30.04.2015 г.	«Об утверждении Правил технической эксплуатации автотранспортных средств»
18	СТ РК 1086-2003	«Государственная система сертификации Республики Казахстан. Техническое диагностирование автотранспортных средств и прицепов к ним. Общие технические требования»
19	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 460 от 17.04.2015 г.	«Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и перечня опасных грузов, допускаемых к перевозке автотранспортными средствами на территории Республики Казахстан»
20	ГОСТ 31972-2013	«Автомобильные транспортные средства. Порядок и процедуры методов контроля установки газобаллонного оборудования»
21	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 1288 от 31.12.2015 г.	«Об утверждении Правил организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов»
22	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 349 от 26.03.2015 г.	«Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом»
23	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 90 от 28.01.2016 г.	«Правила проезда автотранспортных средств при осуществлении перевозок по территории Республики Казахстан»
24	Приказ Министра по инвестициям и развитию РК №359 от 30.12.2014г.	«Правила обеспечения промышленной безопасности при эксплуатации грузоподъемных механизмов»
25	Приказ Министра по инвестициям и развитию РК №342 от 30.12.2014г	«Правила обеспечения промышленной безопасности для опасных производственных объектов в нефтехимической, нефтеперерабатывающих отраслях, нефтебаз и АЗС»
26	Приказ Министра по инвестициям и развитию	«Правила обеспечения промышленной безопасности при эксплуатации оборудования, работающего под

	Республики Казахстан № 358 от 30 декабря 2014 г.	давлением»
27	ТР ТС 018/2011	«О безопасности транспортных колесных средств 018/2011»
28	Решение Совета директоров АО НК «КазМунайГаз» от 20 февраля 2020 года, протокол № 2/2020	Политика в области безопасной эксплуатации наземных транспортных средств АО НК «КазМунайГаз»
29	Решение Совета директоров АО НК «КазМунайГаз» от 20 февраля 2020 года, протокол № 2/2020	Политика в отношении алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов АО НК «КазМунайГаз».
30	Версия 1	Руководство по системе менеджмента в области охраны здоровья, промышленной безопасности и охраны окружающей среды в ТОО «Oil Services Company».

1. Цель и общие положения

1.1. Целью настоящего Регламента безопасной эксплуатации наземных транспортных средств в ТОО «Oil Services Company» (далее – Регламент) является реализация Политики в области безопасной эксплуатации наземных транспортных средств ТОО «Oil Services Company» (далее OSC).

1.2. Требования Регламента направлены на сохранение жизни и здоровья людей в процессе эксплуатации и обслуживания транспортного средства, предупреждение дорожно-транспортных происшествий, снижение потенциальных рисков травмирования работников и ущерба при перевозке грузов, а также сокращение негативного влияния от эксплуатации ТС на окружающую среду и инфраструктуру.

1.3. В Регламенте изложены минимальные требования по обеспечению транспортной безопасности в процессе эксплуатации и обслуживания транспортного средства.

2. Область применения

Требования Регламента распространяются на всех работников и транспортные средства OSC в установленном порядке.

Требования Регламента, отраженные в пунктах 5.1. (часть 1, 2, 3, 4), 5.2. (часть 1, 2, 3, 4, 5), 5.3. (часть 1, 2, 3, 4, 5), 5.4. (часть 1, 2, 4, 5, 6), 5.5. (часть 1, 2, 3, 4, 5), 5.6. (часть 3) распространяются на Подрядчиков/Субподрядчиков, выполняющих работы/оказывающих услуги Компании, в установленном порядке с использованием транспортных средств при условии включения данных требований в заключаемые договора.

3. Определения и сокращения

В настоящем Регламенте применяются следующие определения и сокращения:

OSC	ТОО «Oil Services Company»;
КМГ	Акционерное общество «Национальная компания «КазМунайГаз»;
ТС	Транспортные средства;
Автомобильные дороги внутрипромысловые (внутрипромысловые 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.
БДД	Безопасность дорожного движения;
Отдел охраны труда и окружающей среды (ООТиОС)	Ответственное структурное подразделение OSC и владелец бизнес - процесса по обеспечению транспортной безопасности в OSC;
БиОТ	Безопасность и охрана труда
БСМТС	Бортовая система мониторинга транспортного средства на основе глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС или GPS;
Баллон газотопливный	Сосуд с сжиженным нефтяным газом или компримированным природным газом, предназначенный для обеспечения топливом двигателя автомобильного транспортного средства, на котором он установлен;
Водитель (машинист)	Управляющий ТС или Спецтехникой Работник или работник Подрядной организации/третьего лица, оказывающего

	услуги/выполняющего работы в интересах OSC;
ГБО (газобаллонное оборудование)	Оборудование для питания двигателя газообразным топливом, совокупность агрегатов, элементов и узлов, включая баллоны, комплекты монтажных изделий баллонов, соединительные трубопроводы, электрооборудование и электронные устройства, обеспечивающие работу ТС на газовом топливе;
Дорога	Вся полоса отвода земли либо поверхность искусственного сооружения, обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;
ДТП	Дорожно-транспортное происшествие;
Защитное вождение	Умения, навыки, позволяющие минимизировать ДТП и аварии, несмотря на любые действия других участников дорожного движения и любые дорожные и погодные условия;
Законодательные требования	Требования, содержащиеся в нормативных правовых и разрешительных документах, включая международные конвенции, стандарты и договоры, а также межгосударственные соглашения;
Золотые Правила КМГ	Кодекс работников OSC в области безопасности и охраны труда «Золотые правила»;
ИТР	Инженерно-технические работники;
КИСУД	Корпоративная информационная система управления данными по охране труда и окружающей среды, промышленной и пожарной безопасности, предупреждению чрезвычайных ситуаций OSC;
КТП	Контрольно-технический пункт для проверки технического состояния ТС и Спецтехники;
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 (ТС)	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, пыли, снегопада и тому подобного, а также в сумерки;
Опасные участки дорог (опасные участки)	Участки автомобильных дорог, проезд по которым сопряжен 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	Опасными грузами признаются любые вещества, материалы, изделия, отходы производственной и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке, производстве погрузочно-разгрузочных работ и хранении послужить причиной взрыва, пожара или повреждения технических средств, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, травмирования и заболевания людей, животных, нанести вред окружающей природной среде
Объект	Здания, сооружения, помещения, технологическое оборудование и производственные установки, используемые в производственной деятельности и находящиеся на территориях (контрактных территориях) OSC;
Ответственный за техническое состояние ТС	Начальник автоколонны, заведующий гаражом, механик или любое другое должностное лицо, выпускающее ТС на линию и ответственное за техническое состояние ТС
ОТ, ПБ и ООС	Направление деятельности в области охраны здоровья, промышленной безопасности и охраны окружающей среды, включающее в себя такие направления как: техника безопасности, производственная санитария и гигиена труда, промышленная, пожарная и транспортная безопасность, чрезвычайные ситуации, управление соответствием, охрана окружающей среды (управление выбросами, сбросами и отходами), рациональное использование природных ресурсов (водные, животный и растительный мир, энергоэффективность)
Подрядчик/Субподрядчик (Подрядная организация / Субподрядная организация)	Физическое или юридическое лицо, которое выполняет определенную работу/оказывает услуги с использованием ТС и(или) Спецтехники по договору, заключенному с OSC в соответствии с согласованными требованиями, сроками и условиями;
ПДД	Правила дорожного движения Республики Казахстан;
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;
ПНБВ	Поведенческие наблюдения по безопасности вождения;
Работник	Физическое лицо, состоящее в трудовых отношениях с OSC и выполняющее работу по трудовому договору;
Линейные руководители	Должностное лицо, непосредственно руководящее прямыми исполнителями какого либо вида деятельности (напр., начальник цеха, мастер, бригадир и т.д.);
Руководство OSC (руководящие работники)	Генеральный директор и его заместители

<p>Руководитель направления деятельности</p>	<p>Заместитель генерального директора/руководитель структурного направления, возглавляющий соответствующее направление деятельности: «Экономика и финансы», «Стратегия», «Управление человеческими ресурсами», «Корпоративная безопасность», «Охрана труда и окружающей среды», «Правовое обеспечение», «Управление рисками»;</p>
<p>Сжиженный нефтяной газ (СНГ), Сжиженный углеводородный газ (СУГ)</p>	<p>Смесь пропан-бутановых фракций, поставляемых в качестве топлива для газобаллонных ТС</p>
<p>Специализированная организация</p>	<p>Медицинская организация с государственной лицензией на занятие медицинской деятельностью, заключившая договор с OSC;</p>
<p>Спецтехника (специализированная техника)</p>	<p>Механическое транспортное средство, оборудованное устройствами, механизмами или оборудованием (комплексом технических средств), включая тяжелую технику, используемое для выполнения/оказания определенного вида работ/услуг;</p>
<p>Уполномоченные органы</p>	<p>Центральные исполнительные органы, осуществляющие руководство и межотраслевую координацию в области обеспечения безопасности дорожного движения и здравоохранения, а также его территориальные органы</p>

4. Ответственность

4.1. Руководство OSC несут ответственность за:

- 1) защиту Работников от рисков, связанных с эксплуатацией транспортных средств на Объектах;
- 2) обеспечение управления в области транспортной безопасности всеми необходимыми ресурсами в соответствии с Законодательными требованиями, внутренними документами OSC, национальными и международными стандартами, рекомендациями IOGP в области транспортной безопасности;
- 3) организацию и обеспечение выполнения мероприятий в области транспортной безопасности;
- 4) создание условий и организацию обязательного обучения работников, занимающихся транспортными перевозками;
- 5) контроль выполнения требований Регламента;
- 6) принятие необходимых корректирующих мер;
- 7) включение требований Регламента в договора с Подрядчиками и Субподрядчиками, оказывающими услуги/выполняющими работы в интересах OSC.

4.2. ООТиОС несет ответственность за:

- 1) соблюдение и выполнение Законодательных требований, Политики в области безопасной эксплуатации наземных транспортных средств OSC, Политики в отношении алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов OSC, Золотых правил OSC, внутренних документов OSC в области транспортной безопасности;
- 2) разработку и внедрение функциональной стратегии, Политики и КПД в области транспортной безопасности для мониторинга результативности и достижения поставленных целей;
- 3) формирование отчетности в области транспортной безопасности в КИСУД;

- 4) разработку корпоративных программ и инициатив в области транспортной безопасности, контроль и мониторинг их внедрения;
- 5) дополнительные мероприятия (на время ЧС, на время эпидемий и пандемий) по безопасности и охране здоровья в области транспортной безопасности;
- 6) контроль и мониторинг внедрения программы ПНБВ в ОС;
- 7) информирование работников о потенциальных рисках в области транспортной безопасности в ОС;
- 8) актуализацию и совершенствование Регламента;
- 9) разъяснение и доведение до сведения работников основных требований и положений Регламента посредством электронной почты и(или) инструктажей;
- 10) организацию в установленном порядке внутренних проверок (аудитов) и внешних инспекционных проверок, и внесение первому руководителю ОС и(или) Подрядной организации, предложений и замечаний, а также последующие рассмотрение предлагаемых корректирующих мер;
- 11) информирование руководство ОС о ДТП с участие работников компании и (или) работников Подрядных организаций, согласно документированной процедуре «Расследование инцидентов (несчастного случая, дорожно-транспортного происшествия, аварий и пожара)» (ДП-ИСМ-10).

4.3. Линейные руководители несут ответственность за:

- 1) внедрение и реализацию Регламента;
- 2) соблюдение и исполнение ответственными за техническое состояние ТС, водителями и медицинскими работниками Специализированной организации своих обязанностей и Законодательных требований в области транспортной безопасности на Объектах;
- 3) информирование работников о потенциальных рисках в области транспортной безопасности и принятие предупреждающих мер;
- 4) организацию и проведение проверок (аудитов) по оценке риска/выявлению Опасных и Вредных производственных факторов, контроль и мониторинг их устранения/снижения;
- 5) организацию и проведение расследования ДТП;
- 6) организацию и проведение ПНБВ.
- 7) внедрение корпоративных программ и инициатив ОС по транспортной безопасности среди работников;

4.4. Ответственные за техническое состояние ТС несут ответственность за обеспечение выполнения мероприятий в области транспортной безопасности, в том числе за:

- 1) исполнение требований и положений Регламента в рамках своих компетенций;
- 2) соблюдение Законодательных требований и внутренних документов ОС при планировании, подготовке и организации пассажирских перевозок, опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- 3) содержание ТС средств в технически исправном состоянии и своевременное прохождение обязательного технического осмотра;
- 4) недопущение на линию технически неисправных и(или) недоукомплектованных транспортных средств.

4.5. Водители несут ответственность за обеспечение выполнения мероприятий в области транспортной безопасности, в том числе за:

- 1) исполнение требований и положений ПДД и Регламента в рамках своих компетенций;
- 2) безопасное управление ТС во время вождения;
- 3) при перевозке пассажиров ежедневно после окончания смены проводить наружную мойку кузова и влажная уборка салона с применением моющих и дезинфицирующих средств
- 4) бережное отношение к вверенным им в управление ТС и грузам;
- 5) своевременное информирование отдел ОТиОС обо всех случаях ДТП.

4.6. Медицинские работники Специализированной организации несут ответственность за обеспечение выполнения мероприятий в области транспортной безопасности, в том числе за:

- 1) исполнение требований и положений Регламента в рамках своих компетенций;
- 2) своевременное и качественное проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей (машинистов);
- 3) недопущение водителей к исполнению трудовых обязанностей при наличии противопоказаний в соответствии с Законодательными требованиями и требованиями Регламента.

За нарушение требований Регламента к работникам могут быть применены меры дисциплинарного взыскания в соответствии с Законодательными требованиями.

Не допускаются любые действия или указания, принуждающие водителей к нарушению требований ПДД и Регламента.

5. Описание регламента

5.1. Общие требования безопасности к ТС

5.1.1. Технические требования к ТС

5.1.1.1. ТС и Спецтехника, используемые в работе, арендованные или находящиеся в собственности OSC должны соответствовать своему целевому назначению, быть пригодны для эксплуатации и поддерживаться в состоянии, обеспечивающем их безопасность.

5.1.1.2. Технические требования к ТС, используемым в деятельности OSC, регулируются Законодательными требованиями, требованиями ТР ТС 018/2011 и ГОСТ 31972-2013.

5.1.1.3. В зимний период все ТС должны оснащаться зимней резиной соответствующей требованиям ТР ТС 018/2011. Порядок и сроки установки зимних шин устанавливаются в OSC или Подрядной организации локально, в соответствии с географическим положением организации и текущими метеорологическими прогнозами.

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

5.1.1.5. Во всех ТС салон и багажный отсек должны быть чистыми, все вещи должны быть закреплены, установлены защитные сетки (вертикальные, горизонтальные, напольные или разделительные) в зависимости от расположения салона и багажника.

5.1.1.6. Размещение и установка газовых баллонов внутри салона пассажирских ТС категорически запрещены согласно ГОСТ 31972-2013.

5.1.1.7. Требования к комплектности ТС аптечками, огнетушителями, аварийными знаками, противооткатными упорами и другими средствами безопасности регламентируются Законодательными требованиями и ТР ТС 018/2011.

5.1.1.8. ТС и Спецтехника должны проходить периодическое техническое обслуживание, которое обеспечивает безопасность их эксплуатации в соответствии с требованиями завода-изготовителя и Законодательными требованиями.

5.1.1.9. ТС и Спецтехника должны проходить внутреннюю проверку технического состояния, рекомендуемая частота проверок указана во внутренних документах OSC.

5.1.2. Ремни безопасности

5.1.2.1. Все работники при движении на ТС принадлежащих или арендованных OSC, а также при движении на ТС Подрядчиков, обязаны пристегиваться ремнями безопасности (за исключением ТС, передвигающихся по ледовым поверхностям, болотистым почвам вне дорог).

Данное требование обязательно также при движении и использовании личного ТС, которое используется в служебных целях.

5.1.2.2. Рекомендуется включить информацию о необходимости использования ремней безопасности во время движения ТС и обязанности быть пристегнутыми в соответствии с требованиями ПДД и Регламента в программы инструктажей работников.

5.1.2.3. Водителям, перевозящим пассажиров, запрещается начинать/продолжать движение до тех пор, пока все пассажиры, находящиеся в транспортном средстве, не пристегнутся ремнями безопасности и будут пристегнуты ими на протяжении всего маршрута.

5.1.2.4. Вновь устапавливаемые ремни безопасности должны соответствовать и быть установлены в соответствии с Законодательными требованиями и ТР ТС 018/2011.

5.1.2.5. Ремни безопасности на передних сидениях должны быть трехточечными, если иное не оговорено заводом-изготовителем. Ремни безопасности на задних сидениях легковых автомобилей и на сиденьях автобусов могут иметь трехточечную или двухточечную конструкцию в зависимости от конкретной модели ТС.

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

5.1.2.7. Использование ТС и Спецтехники, не оборудованных ремнями безопасности, не допускается.

5.1.3. Бортовая система мониторинга ТС

5.1.3.1. В целях повышения безопасной эксплуатации ТС рекомендуется установка БСМТС. Для автобусов, микроавтобусов, вахтовых машин, используемых для перевозки пассажиров, а также для ТС, занятых на перевозке опасных и не габаритных грузов, данное требование является обязательным.

5.1.3.2. Порядок применения БСМТС, документирования и использования данных с этих систем определяется актами руководства OSC, а также при необходимости может быть отражен в договорах по оказанию услуг с Подрядчиками.

5.1.3.3. В зимнее время, запрограммированные на серверах БСМТС пороги уведомлений о превышении допустимой скорости должны быть перестроены на более низкие скоростные параметры, в соответствии с внутренними документами, регламентирующими скорость движения ТС в зимнее время. В случаях, когда серверы систем мониторинга ТС, а также доступ к серверам и программам принадлежит Подрядным организациям, возможность изменения сезонных допустимых порогов скорости по согласованию с руководством OSC должна быть отражена в соответствующих договорах.

5.1.3.4. Вмешательство в конструкцию и работу БСМТС, умышленная порча системы и её составляющих, попытки ее отсоединения запрещены.

5.1.4. Автомобильные аптечки первой медицинской помощи

5.1.4.1. Каждое ТС должно быть укомплектовано автомобильными медицинскими аптечками в количестве и в соответствии с Законодательными требованиями и ТР ТС 018/2011.

5.1.4.2. Все водители ТС должны быть обучены навыкам оказания первой медицинской помощи в соответствии с Законодательными требованиями.

5.1.4.3. Запрещается произвольное изменение состава автомобильных аптечек, хранение и применение лекарственных средств и изделий медицинского назначения с поврежденной маркировкой и истекшим сроком годности. При использовании любого лекарственного средства и изделия медицинского назначения автомобильную аптечку необходимо, незамедлительно пополнить в соответствии с перечнем.

5.2. Требования к водителям ТС

5.2.1. Квалификационные требования

5.2.1.1. При допуске водителей к ТС должны учитываться тип и категория ТС, а также

квалификационные требования к водителям в соответствии с Законодательными требованиями.

5.2.1.2. Для водителя, занятого перевозкой пассажиров по маршрутам протяженностью свыше 50 км, рекомендуется установить следующее дополнительное требование - к перевозкам пассажиров ТС, допускаются лица, достигшие двадцатипятилетнего возраста, имеющие стаж работы водителем не менее пяти лет, в том числе стаж управления транспортными средствами, относящимися к подкатегории «D1», не менее трех лет.

5.2.1.3. Для осуществления перевозок в зимнее время года вне города водитель должен иметь соответствующий опыт и общий стаж вождения не менее трех лет.

5.2.2. Порядок допуска к управлению ТС

5.2.2.1. Водители вне зависимости от водительского стажа и квалификации при переводе с одного типа ТС на другое, перед допуском к самостоятельной работе должны проходить адаптационные практические занятия. Период занятий определяется организацией группы компаний КМГ самостоятельно, в зависимости от типа ТС, специфики перевозок и профессионального опыта водителя. В отношении водителей в возрасте 18 лет, а также водителей с опытом работы по профессии менее двух лет, перед допуском к самостоятельной работе рекомендуется устанавливать длительные периоды занятий.

5.2.2.2. Для проведения адаптационных практических занятий назначаются водители-инструкторы. Листок прохождения занятий является основанием для допуска водителя к самостоятельной работе и хранится в структурном подразделении, ответственным за управление человеческими ресурсами организации OSC.

5.2.2.3. Все водители проходят обязательное обучение (техминимуму ПДД и правила оказания доврачебной медицинской помощи), а также аттестацию по ПДД, которая проводится ежегодно в соответствии с Законодательными требованиями.

5.2.2.4. Предусматривается проведение дополнительного обучения водителей. Список водителей подлежащих обучению, а также перечень и программы дополнительных обучений формируются и утверждаются работодателем в зависимости от видов и специфики перевозок. Дополнительное специализированное обучение водителей рекомендуется проводить не реже 1 раза в 3 года.

Рекомендуемые дополнительные программы обучений:

- 1) защитное вождение;
- 2) обучение по ликвидации опасных грузов в аварийных ситуациях;
- 3) специализированное обучение управлению Спецтехникой.
- 4) специализированное обучение зимнему вождению;

Прохождение обучения оформляется в журнале и подтверждается соответствующими документами.

5.2.2.5. Водитель (машинист) ТС имеет право отказаться от выезда на линию в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья вследствие нарушения требований безопасности и охраны труда, за исключением случаев, предусмотренных ПДД, до устранения такой опасности, в том числе если:

- 1) ТС находится в неисправном состоянии,
- 2) нарушен режим труда и отдыха водителя;
- 3) предусмотрены не все меры безопасности при движении по запланированному маршруту;
- 4) отсутствует план поездки, когда он необходим;
- 5) работники отказываются пристегиваться ремнями безопасности;

При отказе от выезда на линию водитель представляет своему непосредственному руководителю письменное объяснение с изложением мотивов такого решения.

5.2.2.6. Не допускается движение по маршруту, отличному от указанного в путевом листе, или в целях, не соответствующих деятельности OSC.

5.2.2.7. Водителям запрещается употреблять спиртные напитки или наркотические/токсические препараты, а также любые другие психотропные вещества или медикаменты, которые могут повлиять на способность управлять ТС. Любой работник, у которого

возникли подозрения, что водитель ТС находится под воздействием вышеуказанных веществ, обязан отказаться от поездки, а также сообщить об этом своему непосредственному руководителю и(или) в ООТиОС для принятия мер.

5.2.2.8. ОС осуществляет учет данных о квалификации Водителя, общем стаже его водительской деятельности и на определенных типах ТС, сроках прохождения медицинского переосвидетельствования, об участии в ДТП, допущенных нарушениях ПДД, фактах лишения права управления ТС, перерывах в стаже водителей. Совместно с Медицинскими работниками специализированной организации формируется журнал группы риска водителей. В журнал заносятся водители, имеющие предпосылки к учету по медицинским и возрастным показаниям, страдающие хроническими заболеваниями, артериальной гипертензией, водители старше 50 лет. Также временному учету подлежат вновь принятые водители, водители-участники ДТП, нарушители скоростного режима и других ПДД. При планировании поездок вне регулярных линий на большие дистанции, а также поездок связанных с групповыми перевозками пассажиров, опасных/крупногабаритных грузов и любых других маршрутах, сопряженных с повышенными рисками, следует учитывать наличие вышеперечисленных характеристик у водителя, а также его стаж, прохождение дополнительных курсов/обучений.

5.2.3. Обязательные и повторные медицинские осмотры

5.2.3.1. Водители ТС должны проходить обязательные предварительные (при приеме на работу) и периодические медицинские осмотры в период осуществления деятельности в порядке и сроки в соответствии с Законодательными требованиями, предусматривающие перечни вредных производственных факторов, профессий, при которых проводятся обязательные медицинские осмотры.

5.2.3.2. Повторные обязательные медицинские осмотры проводятся в соответствии с Законодательными требованиями в области дорожного движения и правилами проведения медицинского осмотра лица, претендующего на получение права управления ТС, повторного медицинского осмотра водителя механических ТС;

5.2.3.3. Водители ТС проходят повторные медицинские осмотры по профессиональной пригодности. Результаты медицинского осмотра лиц, прошедших повторный медицинский осмотр водителей механических ТС заносятся в форму № 083/у (медицинская справка о допуске к управлению ТС).

5.2.3.4. Лицам, признанным годными к управлению ТС, выдается медицинская справка по форме № 083/у (или ее дубликат при утере). Лицам, признанным годными к управлению в очках, в медицинской справке после слова «Заключение» делается пометка: «Очки обязательны».

5.2.3.5. Контроль за своевременным прохождением повторного медицинского осмотра водителями механических ТС осуществляется при:

- 1) выдаче и обмену водительского удостоверения, а также при его возврате после изъятия;
- 2) приеме на работу водителей механических ТС и в период трудовых отношений с ними.

5.2.3.6. Повторный медицинский осмотр проводится в следующие сроки:

- 1) водителей ТС, выполняющих перевозки пассажиров, опасных грузов, через каждые 3 года, а достигших возраста 50 лет ежегодно,
- 2) водителей ТС, достигших возраста 65 лет и водителей инвалидов через каждые 2 года;

5.2.3.7. При наличии медицинских показаний в случаях, определяемых Уполномоченным органом, срок проведения повторного медицинского осмотра сокращается, но не менее чем до 1 года.

5.2.4. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры

5.2.4.1. Водители должны проходить обязательные предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры в порядке и сроки, установленные Законодательными требованиями и требованиями Регламента.

5.2.4.2. Обязательные предрейсовые медицинские осмотры проводятся с целью установления или подтверждения наличия или отсутствия у водителя состояний и заболеваний,

препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения.

5.2.4.3. Обязанности по организации проведения предрейсовых/ послерейсовых медицинских осмотров возлагаются на OSC.

5.2.4.4. Предрейсовые/послерейсовые медицинские осмотры в OSC проводятся Специализированными организациями.

5.2.4.5. Для проведения обязательных предсменных (предрейсовых) медицинских осмотров OSC:

1) обеспечивает специально выделенное помещение, оборудованное системами отопления, водоснабжения, канализации, освещения;

2) обеспечивает обязательную и своевременную явку работников на обязательные предрейсовые медицинские осмотры.

5.2.4.6. Специализированная организация, проводящая обязательные предсменных (предрейсовых) медицинские осмотры, в установленном порядке обеспечивает:

1) методическое руководство и контроль за деятельностью медицинских работников, осуществляющих предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры;

2) медицинского работника необходимыми приборами для замера давления, определения наличия или отсутствия алкоголя, наркотических средств, бланками/журналами учетно-отчетной документации, а также всеми другими материалами необходимыми для медосмотров;

3) представление отчетности в OSC.

5.2.4.7. Порядок организации предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей определяется OSC в соответствии с Законодательными требованиями. При командировании, водители проходят предрейсовые медицинские осмотры перед началом командировки, а последующие предрейсовые/послерейсовые определяются в плане поездки в соответствии с установленным порядком, графиком маршрута и наличием возможности прохождения медицинских осмотров в местах командирования.

Обязательный предрейсовый медицинский осмотр включает в себя:

1) опрос на наличие жалоб и визуальный осмотр работника;

2) лабораторно-инструментальные исследования;

3) измерение температуры тела;

4) измерение артериального давления;

5) измерение частоты пульса;

6) определение наличия или отсутствия алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов, токсических веществ в организме работника.

5.2.4.8. Предрейсовый медицинский осмотр проводится с использованием исправных приборов, предназначенных для определения концентрации паров абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе, и экспресс-тестов (тест-полосок, экспресс-пластин), предназначенных для определения наличия наркотических средств и других веществ. Используемые алкотестеры должны быть внесены в реестр средств измерений Республики Казахстан, а также иметь сертификаты о поверке.

5.2.4.9. В случае регистрации у работника отклонения величины артериального давления или частоты пульса проводится повторное исследование (не более 2 раз с интервалом не менее 15 минут).

5.2.5. Порядок допуска водителей к работе по медицинским показаниям

5.2.5.1. На основании результатов предрейсового медицинского осмотра медицинский работник Специализированной организации выносит решение о наличии или отсутствии состояний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе признаков выявления возможного состояния алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

5.2.5.2. При решении вопроса о возможности допуска водителя к управлению ТС, медицинский работник, проводящий предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр,

учитывает принадлежность водителя к одной из групп риска (возраст, стаж работы по профессии, условия работы и характер производственных факторов).

5.2.5.3. Водители не допускаются к управлению ТС в следующих случаях:

- 1) при не прохождении обязательного предрейсового медицинского осмотра.
- 2) при наличии медицинских противопоказаний;
- 3) при выявлении признаков временной нетрудоспособности;
- 4) при обнаружении наличия недопустимого содержания алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов, токсических веществ;
- 5) при выявлении признаков воздействия лекарственных или иных веществ, отрицательно влияющих на работоспособность водителя;
- 6) при выявлении признаков выраженной утомленности водителя.

5.2.5.4. При допуске к работе на путевых листах ставится штамп «Медицинский осмотр пройден» и подпись медицинского работника, проводившего осмотр с указанием даты и времени прохождения осмотра. Результаты проведенных обязательных предрейсовых медицинских осмотров заносятся в журнал предсменного (предрейсового) медицинского осмотра работников, по форме Приложения 3.

5.2.5.5. Журнал заполняется медицинским работником Специализированной организации, проводившим предрейсовые медицинские осмотры, и хранится в кабинете, где осуществляются данные осмотры. Журнал должен быть прошнурован, пронумерован и заверен подписью уполномоченного должностного лица и скреплен печатью Специализированной организации.

5.2.5.6. В случае положительной пробы на алкоголь, наркотические средства, психотропные вещества и их аналоги, токсические вещества, а также при наличии признаков одного из вышеуказанных опьянений, медицинский работник Специализированной организации в обязательном порядке уведомляет работодателя согласно утвержденному порядку. При направлении водителя на внеочередное медицинское освидетельствование структурным подразделением, ответственным за управление человеческими ресурсами организации, заполняется бланк направления, в котором указывается причина повторного медицинского освидетельствования. Водитель направляется на внеочередное медицинское освидетельствование в сопровождении медицинского работника или уполномоченного должностного лица Специализированной организации.

5.2.5.7. В случае отказа работника от прохождения медицинского освидетельствования для установления факта употребления веществ, вызывающих состояние алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, составляется акт о появлении работника на рабочем месте в нетрезвом состоянии и его отказа от прохождения медицинского освидетельствования.

5.2.5.8. При проявлении признаков заболевания, включенного в перечень заболеваний и противопоказаний, запрещающих допуск лиц к управлению ТС, медицинский работник Специализированной организации в обязательном порядке уведомляет OSC согласно утвержденному порядку.

5.2.5.9. Досрочное направление водителей ТС на повторный медицинский осмотр с указанием его причины может быть инициировано:

- 1) OSC, у которого водитель ТС работает по найму - при проявлении признаков заболевания, включенного в перечень заболеваний и противопоказаний, запрещающих допуск лиц к управлению ТС и Спецтехники или устанавливающих ограничения права управления ими;
- 2) Специализированной организацией при выявлении у водителя ТС заболевания, включенного в перечень заболеваний и противопоказаний, запрещающих допуск лиц к управлению ТС или устанавливающих ограничения права управления ими.

5.2.5.10. Ухудшение здоровья водителя, препятствующее безопасному управлению ТС, подтвержденное медицинским заключением, а также досрочное направление водителя ТС на повторный медицинский осмотр является основанием для приостановления права управления ТС в соответствии с Законодательными требованиями.

5.3. Порядок организации поездок ТС

5.3.1. Планирование поездок и оценка рисков

5.3.1.1. Руководство ОС, Линейные руководители, Ответственные за техническое состояние ТС, ООТиОС, участвующие в организации транспортных перевозок, активно демонстрируют очевидную приверженность и личное участие во всех направлениях, связанных с безопасным вождением и управлением поездками, в том числе:

- 1) проводить оценку риска и планирование поездки;
- 2) подавать личный пример, используя ремни безопасности;
- 3) контролировать соблюдение скоростного режима и требований Регламента;
- 4) минимизировать транспортные перевозки в темное время суток и общий пробег ТС;
- 5) активно поддерживать и в рамках своих должностных обязанностей разъяснять работникам требования и положения Регламента, акцентировать внимание на опасностях, связанных с эксплуатацией ТС;
- 6) организовывать и проводить инструктажи водителей (машинистов), выезжающих в дальний рейс или командировку, с заполнением журнала регистрации инструктажа по форме Приложения 4.
- 7) контролировать работу водителей (машинистов) на линии и проводить проверку технического состояния ТС и Спецтехники с заполнением акта контроля за работой водителей (машинистов) по форме Приложения 5.

8) осуществлять выпуск на линию технически исправных и укомплектованных ТС и Спецтехники, приема их с линии и своевременного возвращения в гараж согласно формы Приложения 5, а также учета движения путевых листов.

5.3.1.2. Для поездок, сопряженных с повышенным риском (перевозка грузов на большие расстояния, движение организованной колонной, работа в условиях бездорожья, перевозка нестандартных (негабаритных) грузов, в темное время, в условиях пониженной видимости и т. д.), необходимо составить план поездки:

5.3.1.3. При поездках на большие расстояния, а также при длительных командированиях, рекомендуется обеспечить водителя информацией о наличии близлежащих медицинских учреждений по пути следования и местах командирования.

5.3.1.4. Такой план должен составляться ООТиОС и(или) Подрядной организацией, осуществляющей транспортные перевозки, при условии наличия данного требования в договоре. 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 темное время суток.

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

5.3.2. Мероприятия, предшествующие транспортной перевозке

5.3.2.1. Перед началом транспортной перевозки водители обязаны удостовериться, что принимаемое ими в управление ТС соответствует контрольному листу самопроверки исправности и безопасности ТС, указанному в Приложении 8.

5.3.2.2. Перед началом транспортной перевозки Ответственные за техническое состояние ТС обязаны:

- 1) убедиться, что водитель прошел предрейсовый медицинский осмотр и не имеет противопоказаний для совершения поездки;
- 2) убедиться, что проведен контрольный осмотр ТС по типовому листу контрольного осмотра указанного в Приложении 8.
- 3) убедиться, что квалификация водителя соответствует данному типу и классу перевозок;
- 4) проконтролировать наличие у водителя следующих документов:
 - а) водительского удостоверения на право управления ТС соответствующей категории;
 - б) регистрационных документов на данное ТС;

в) документов, подтверждающих право владения, или пользования, или распоряжения данным ТС, а при наличии прицепа – на прицеп;

г) полиса обязательного страхования гражданской-правовой ответственности владельцев ТС;

д) полиса обязательного страхования ответственности перевозчика перед пассажиром (для пассажирских перевозок);

е) документов на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – разрешительными документами, предусмотренными правилами перевозки этих грузов;

ж) убедиться в наличии информации о прохождении обязательного техосмотра ТС по данным Единой информационной системы обязательного технического осмотра (в случае, если прохождение технического осмотра требуется в соответствии с Законодательными требованиями);

з) убедиться, что груз размещен и закреплен правильно.

5.3.2.3. При поездках вне регулярных линий за пределы населенных пунктов, помимо вышеперечисленных мероприятий необходимо также:

1) убедиться, что маршрут движения четко определен;

2) определить потенциальные факторы риска, опасные участки маршрута движения, при этом следует принимать во внимание рельеф местности, погодные условия, время суток, известные опасные участки дороги, ограничения скорости, наличие населенных пунктов;

3) провести соответствующий предрейсовый инструктаж с указанием мер по снижению выявленных рисков;

4) удостовериться в том, что для поездки выделены соответствующие ТС и при их выборе были приняты во внимание идентифицированные факторы риска, а также предусмотрена необходимая комплектация;

5) убедиться, что водители обладают необходимой квалификацией, а режим труда и отдыха водителя во время рейса не будет нарушен;

6) удостовериться, что водитель полностью проинформирован относительно деталей поездки – маршрута, с оценкой рисков и мер по их снижению, мест-отдыха и запланированных остановок и т. д.;

5.3.2.4. ООТиОС обязан 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.

5.3.2.5. 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, населенных пунктов и других ориентиров, картой маршрутов с указанием опасных участков и т.д.

5.3.2.6. План выдается только на одну поездку. После завершения поездки план подлежит сдаче и хранится в OSC или Подрядной организации, осуществляющей транспортные перевозки, в течение 1 года.

5.3.3. Связь с водителем во время перевозок

5.3.3.1. Связь с водителем необходима в следующих случаях:

1) при поездках на длительные дистанции;

2) при необходимости изменить маршрут во время поездки;

3) в случае обнаружения отклонений от маршрута или нарушений скоростного режима движущегося ТС по системе спутникового мониторинга;

4) в случае возникновения ДТП.

5.3.3.2. При поездках на длительные маршруты с водителем оговаривается периодичность выхода на связь водителя. Планируемое место и время выхода на связь отражается в плане поездок. При этом учитывается наличие связи на протяжении маршрута.

5.3.3.3. Для остальных случаев, когда необходимо организовать связь с водителем во время поездки, разрабатываются внутренние инструкции/процедуры. Водители проходят предрейсовый

инструктаж, согласно которому водителям напоминает о недопустимости использования мобильных средств связи во время управления ТС, оговариваются действия водителя в случае поступления входящих звонков от диспетчера или другого уполномоченного лица, а также предполагаемый алгоритм связи.

5.3.4. Организация транспортных перевозок на маршрутах регулярных линий.

5.3.4.1. На каждый маршрут регулярных линий, перевозок пассажиров должен быть составлен паспорт и карта (схема) маршрута с указанием опасных мест (участков). В указанные документы должны своевременно вноситься данные об изменении дорожных условий. Отдельная роль в формировании и обновлении карты маршрута отводится водителю. При обнаружении в ходе поездок неучтенных опасных участков или других дорожных факторов, по прибытию из рейса водителям необходимо сообщать о данных изменениях в ООТиОС для внесения обновлений в паспорта маршрутов. Типовая форма паспорта регулярных линий транспортных перевозок указана в Приложении 10.

5.3.4.2. ООТиОС и(или) Подрядная организация, оказывающая услуги/выполняющая работы в интересах ОС, перед началом перевозок по регулярным линиям, а также в процессе их выполнения, обязано осуществить оценку рисков и соответствия дорожных условий установленным требованиям безопасности движения.

5.3.4.3. Оценка соответствия состояния автомобильных дорог и подъездных дорог (путей) требованиям безопасности движения осуществляется на основании обследования, проводимого специально созданной комиссией ОС или Подрядной организации. Если перевозки осуществляются третьими лицами, оказывающими услуги/выполняющими работы в интересах ОС или Подрядной организации, в состав указанной комиссии включаются также представители этих третьих лиц.

5.3.4.4. Факторы, которые необходимо учитывать при оценке рисков указаны в Приложении 11.

5.3.4.5. 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:

1) прекращается движение на маршруте или изменяется маршрут движения, места посадки и высадки пассажиров;

2) изменяются режимы движения на маршруте (скорость, тоннаж, габариты и т. д.).

5.3.4.6. Ограничение скорости передвижения ТС должно быть установлено также в зависимости от времени года, неудовлетворительных погодных условий и т. д. Режимы движения ТС определяются внутренними актами ОС и обязательны для исполнения всеми работниками, в том числе работниками Подрядных организаций, оказывающих услуги/выполняющих работы в интересах ОС, если такое условие включено в заключенные с ними договоры.

5.3.4.7. ОС или Подрядная организация, обязано скорректировать в зависимости от результатов обследования режим движения (в случае существенного ухудшения дорожных условий, а также на осенне-зимний период и т. д.).

5.3.4.8. График транспортных перевозок должен разрабатываться в соответствии с установленными в организации правилами, на основе нормирования скоростей на действующих маршрутах регулярных линий. Нормативы скорости движения должны обеспечивать безопасные режимы движения ТС в реальных условиях движения на маршруте, соответствовать погодным и дорожным условиям, допустимой скорости, с учетом возможных задержек на железнодорожных переездах и т.п.

5.3.4.9. Графики выпуска пассажирских ТС на линию должны формироваться с учётом изменения пассажиропотоков по дням недели и часам суток в целях обеспечения перевозок пассажиров без нарушения норм вместимости ТС.

5.3.4.10. Каждый водитель, выполняющий транспортные перевозки на маршрутах

регулярных линий, должен быть обеспечен картами маршрутов с указанием опасных участков, перечнем возможных рисков и мер по их минимизации. Перечень возможных рисков и меры по их снижению указаны в Приложении 12.

5.3.4.11. При критических изменениях дорожных или метеорологических условий, создающих угрозу безопасности транспортных перевозок (разрушение дорожного покрытия, гололедица, сильный туман, заносы и т. д.), ответственные руководители и/или Подрядчики, совместно со отделом ОТиОС должны провести оперативную корректировку графиков движения в сторону снижения скорости или изменения маршрута движения вплоть до прекращения движения ТС. При этом вносятся необходимые изменения в путевой лист и в паспорт регулярных линий транспортных перевозок.

5.3.4.12. В случае обнаружения водителями на маршрутах движения или в местах погрузки-разгрузки грузов неучтенных рисков (нарушение дорожного полотна, отсутствие предупреждающих знаков и т.д.), водителями должен осуществляться их учет и предприниматься соответствующие меры по сокращению или исключению рисков.

5.3.4.13. Опасные участки дорог фиксируются в журнале по форме указанной в Приложении 13, который находится в свободном доступе для работников ОС или Подрядной организации осуществляющей транспортные перевозки. Водительский состав должен принимать активное участие в обновлении журнала. Информация касательно опасных участков дорог и других дорожных факторов риска, обнаруженных водительским составом в ходе поездок, должна передаваться в отдел ОТиОС для последующей актуализации журнала. Вся информация и изменения, вносимые в журнал учета опасных участков маршрута движения, должна учитываться при составлении Путевого листа и Плана транспортных перевозок. Для принятия мер по устранению отмеченных рисков на маршрутах (регулярных и нерегулярных) в адрес дорожных служб и уполномоченных органов внутренних дел направляются соответствующие информационные письма.

5.3.4.14. Отдел ОТиОС, в установленном порядке, имеет право проводить проверку собственных и арендованных ТС на линии маршрутов, а также ТС Подрядной организации, осуществляющей транспортные перевозки. Целью данного контроля является выявление соответствий или нарушений требований Регламента.

5.3.4.15. Ответственный за техническое состояние ТС или Подрядной организации, обязано обеспечить выполнение требований, отражающих порядок и особенности организации различных видов перевозок, в том числе пассажирских, крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов в соответствии с Законодательными требованиями.

5.3.4.16. Полная масса ТС не должна превышать фактическую грузоподъемность расположенных на маршрутах мостов, эстакад, путепроводов, других искусственных сооружений.

5.3.4.17. При осуществлении перевозок водитель обязан:

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

5.3.5. Организация транспортных перевозок вне регулярных линий

5.3.5.1. В ОС или Подрядной организации, осуществляющей транспортные перевозки, должен быть внедрен процесс планирования международных, междугородних, а также иных перевозок вне регулярных линий за пределами Объекта.

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

- 1) определение рисков каждой поездки (разбор маршрута движения), способов их снижения и распространение информации о рисках;
- 2) обследование дорожных условий на маршруте перевозки;
- 3) составление плана транспортной перевозки по типовой форме указанной в Приложении 14.

5.3.5.3. Работники, ответственные за организацию БДД и безопасную эксплуатацию ТС и Спецтехники в OSC или Подрядной организации, проводят разбор маршрута перевозок вне регулярных линий в следующем порядке:

Шаг 1. Изучение и обсуждение общей характеристики маршрута:

- 1) протяженности маршрута;
- 2) интенсивности движения с учетом времени суток;
- 3) состава транспортного потока;
- 4) качества и состояния дорожного покрытия;
- 5) особенности заезда к местам погрузки-разгрузки и т. д.

Шаг 2. Определение опасных участков и ситуационный анализ ДТП на маршруте – на карту маршрута наносятся:

- 1) места концентрации ДТП;
- 2) опасные участки, обозначенные предупреждающими знаками;
- 3) опасные участки, которые не обозначены на маршруте, но на которых наблюдается повышенное число нарушений.

Анализ происшествий проводится на основании данных дорожной полиции и по результатам опроса водителей.

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

5.3.5.4. При необходимости транспортной перевозки вне регулярных линий работники, ответственные за безопасную эксплуатацию ТС (спецтехники) и организацию дорожного движения в OSC или подрядной организации, осуществляющей перевозку, обязаны предпринять меры, предшествующие такой перевозке.

5.4. Требования по безопасному управлению ТС

5.4.1. Общие требования безопасности при управлении ТС

5.4.1.1. Во время движения водителям запрещается курить, пользоваться мобильными средствами связи (сотовые, спутниковые телефоны, радиостанции и т.д.). Использование мобильных средств связи во время управления ТС, включая разговоры с использованием гарнитуры допустимой в ПДД. Если водителю необходимо воспользоваться мобильным телефоном во время поездки, следует остановить ТС в соответствии с ПДД Республики Казахстан.

5.4.1.2. Создавать безопасные условия для дорожного движения, своими действиями или бездействием не причинять вреда другим участникам дорожного движения, их транспортным средствам и иному имуществу.

5.4.1.3. Действовать добросовестно, корректно, быть внимательным и взаимно вежливым, не создавать препятствий и опасности для дорожного движения.

5.4.1.4. Не допускать загрязнения дорог, в том числе не выбрасывать мусор, предметы, создающие опасность для движения, и иные предметы вне специально отведенных мест.

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

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

5.4.1.7. Во время движения все водители обязаны включать дневные ходовые огни или фары ближнего света. Включенные фары ближнего света увеличивают видимость ТС в дневное время и уменьшают вероятность ДТП.

5.4.1.8. Рекомендуются минимизировать движение ТС задним ходом. При остановке (парковке) необходимо по возможности поставить ТС таким образом, чтобы первым движением при выезде было движение вперед.

5.4.1.9. Перед тем как начать движение задним ходом, водитель должен включить аварийные огни и убедиться в отсутствии пешеходов и других ТС. Водителям ТС с ограниченным

обзором заднего вида перед тем как начать движение также рекомендуется подать два звуковых сигнала для предотвращения ДТП. Если в ТС находятся также иные члены экипажа, при движении задним ходом необходимо воспользоваться их помощью.

5.4.1.10. Во всех случаях, когда водитель покидает ТС, он обязан вывернуть передние колеса в сторону обочины/бордюра, заглушить двигатель и использовать стояночный тормоз. При механических коробках передач, после выполнения вышеперечисленных требований, необходимо оставить ТС на первой передаче, а на спусках необходимо включить заднюю передачу. Перед выходом из салона убедиться в отсутствии движущихся ТС в попутном и встречном направлениях. При стоянках, проведении погрузочно-разгрузочных или ремонтных работ необходимо подложить противооткатные башмаки (упоры) под колеса, чтобы предотвратить самопроизвольное движение ТС как вперед, так и назад.

5.4.1.11. Рекомендуется, чтобы все водители ТС и Спецтехники при поездках вне населенных пунктов были обеспечены светоотражающими жилетами/спецодеждой и обязательно использовали ее при выходе из ТС вне населенных пунктов, а также при ремонте и обслуживании ТС на дорогах.

5.4.1.12. Ремонт ТС должен производиться только в оборудованных для этого помещениях или на постах с использованием исправных инструментов и приспособлений и соблюдением требований по БиОТ, в том числе в соответствии с внутренними документами OSC.

5.4.1.13. При возникновении в пути неисправностей, при которых запрещена эксплуатация ТС, водитель устраняет их самостоятельно, в соответствии со сложностью ремонтных работ и разряда водителя, если это невозможно, то водителю необходимо проследовать к месту стоянки или ремонта с помощью буксира или самостоятельно при соблюдении необходимых мер предосторожности.

5.4.1.14. Во всех случаях неисправности ТС водителю необходимо уведомить Ответственного за техническое состояние ТС, согласовать дальнейшие действия в отношении ремонтных работ и последующего передвижения ТС. Водителю в полевых условиях разрешено выполнять только те работы по ремонту ТС, которые предусмотрены его разрядом и должностными инструкциями:

- 1) водителю ТС 4-го разряда – устранение возникших во время работы на линии мелких эксплуатационных неисправностей подвижного состава, не требующих разборки механизмов;
- 2) водителю ТС 5-го разряда – устранение возникших во время работы на линии мелких эксплуатационных неисправностей обслуживаемого ТС, не требующих разборки механизмов. Выполнение регулировочных работ в полевых условиях при отсутствии технической помощи;
- 3) водителю ТС 6-го разряда - устранение возникших во время работы на линии эксплуатационных неисправностей подвижного состава, требующих разборки механизмов, выполнение регулировочных работ в полевых условиях при отсутствии технической помощи.

5.4.1.15. При проведении ремонтных работ в полевых условиях должны соблюдаться требования по БиОТ и ПДД.

5.4.1.16. Водителям запрещается выполнять работы по ремонту колес и замене шин вне специализированных постов (участков), предназначенных для шиномонтажа, разрешается замена неисправного колеса на запасное с соблюдением требований БиОТ, в том числе в соответствии с внутренними документами OSC.

5.4.1.17. Во время рейса водитель должен производить периодический осмотр ТС, а именно проверить следующее:

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

5.4.1.18. Проверка может проводиться после завершения остановки водителя на отдых, перерыв (при этом фактическое время отдыха не должно включать в себя время, затраченное на

проведение проверки).

5.4.1.19. 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.

5.4.1.20. 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.

5.4.2. Поездки в темное время суток и при плохих погодных условиях

5.4.2.1. Поездки в темное время суток и при плохих погодных условиях следует минимизировать. Категорически рекомендуется не допускать междугородние поездки в темное время суток и/или при плохих погодных условиях. В случаях производственной необходимости и отсутствии возможности перенести поездку на более благоприятное время, следующие требования должны быть соблюдены в обязательном порядке:

1) скорость движения в темное время суток должна быть снижена не менее чем на 10 км/час от максимальной разрешенной скорости на данном участке дороги;

2) при наличии атмосферных осадков, тумана и иных условий недостаточной видимости или отсутствии укрепленных обочин – скорость должна быть снижена не менее чем на 20 км/час от максимальной скорости, которая разрешена дорожными знаками на данном участке;

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

4) при гололеде в совокупности с вышеуказанными условиями скорость движения должна быть снижена до 20 км/ч;

5.4.2.2. В должностных инструкциях водителей и инструкциях по БиОТ, безопасности дорожного движения ОС или Подрядной организации должны быть отражены вопросы обеспечения безопасности при движении транспорта в темное время суток и в условиях недостаточной видимости.

5.4.2.3. 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, а также документально отражается в инструкциях.

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

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

5.4.3. Особенности осуществления перевозок в зимнее время

5.4.3.1. До наступления осенне-зимнего периода с водительским составом должен быть проведен инструктаж по особенностям вождения в этот период. Водители должны понимать риски и опасности вождения в осенне-зимний сезон, а также знать и применять необходимые меры предосторожности при управлении ТС в данный период.

5.4.3.2. Скоростной режим ТС в зимнее время, при допустимой скорости движения 60 км/ч и выше должен быть снижен как минимум на 15-20 км/ч. При гололеде, а также в условиях плохой видимости рекомендуется снижать скорость в 2 раза ниже допустимого режима. Порог скоростного режима в системах спутникового мониторинга должен быть соответственно перенастроен на более низкие пределы.

5.4.3.3. Заблаговременно необходимо проверить и подготовить парк ТС к зимнему периоду эксплуатации, провести сезонное техобслуживание и подготовить зимние шины.

5.4.3.4. Вахтовые ТС, автобусы и другие ТС 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).

5.4.3.5. Вахтовые зимние дороги должны быть на всем протяжении обозначены вешками, иметь указатели и быть подготовлены к движению снегоуборочных машин, автоколонн, обеспечивая их безопасное, бесперебойное и удобное движение с заданными расчетными скоростями и нагрузками.

5.4.3.6. При выезде на линию необходимо тщательно проверить техническую исправность ТС, регулировку механизмов и систем, а также целостность и надежность всех элементов зимней оснастки, утепления двигателя и радиатора, утепления и обогрева кабины.

5.4.3.7. Необходимо помнить, что устранение любых неисправностей в пути на морозе сопряжено с большими трудностями и может привести к обморожению рук водителя, длительному простоям ТС и его замораживанию.

5.4.3.8. При движении по заснеженным дорогам в ТС необходимо иметь буксировочный трос, лом и лопату (в легковых ТС – буксирный трос и лопату).

5.4.3.9. До отправления ТС на линию на длительные расстояния необходимо убедиться в отсутствии ограничений дорожного движения и закрытия дорог по планируемому маршруту, штормовых предупреждений. Также, необходимо проинформировать водителей об особенностях маршрута, мерах безопасности в пути и местонахождении ближайших пунктов медицинской помощи, пунктов обогрева, приема пищи, отдыха водителей и технической помощи.

5.4.4. Продолжительность управления ТС, перерывы, продолжительность отдыха

5.4.4.1. Организация работы водителей, планирование поездок, частота перерывов и отдыха водителей должны осуществляться в соответствии с Законодательными требованиями по организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов.

5.4.4.2. ТС подпадающие под действие Законодательных требований должны быть оснащены тахографами, а запись, учет и хранение диаграммных дисков производиться в соответствии с порядком предусмотренными вышеуказанными требованиями.

5.4.4.3. В целях безопасности при поездках на длительные дистанции рекомендуется предоставлять водителю дополнительный 15-ти минутный перерыв после первых 2-3 часов управления. При этом данный перерыв никак не влияет и не отменяет последующие перерывы, предусмотренные правилами организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов.

5.4.4.4. В течение перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. Вопросы труда, перерывов и отдыха водителей должны быть включены в программы предрейсового инструктажа.

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

5.4.5.1. 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:

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

5.4.6. Условия, при которых транспортные перевозки временно прекращаются**5.4.6.1. Движение ТС временно прекращается в следующих случаях:**

1) при тумане, ливне, граде, метели, снегопаде, пылевой буре, если видимость из кабины водителя в светлое или темное время суток при дальнем свете фар вне населенных пунктов составляет менее 50 м, в городе менее 30 м. При этом, движение по городу/населенным пунктам допускается только в случаях острой производственной необходимости и с разрешения первого руководителя OSC или его заместителя. Под видимостью из кабины водителя следует понимать максимальное расстояние четкого, 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;

2) при гололеде, на обледенелом дорожном покрытии скорость движения не может быть более 20 км/час, при этом должны быть обеспечены условия безопасного дорожного движения. Исключение могут составлять маршруты, где протяженность зоны гололедицы не превышает 100 м на городских маршрутах, 1 км на пригородных маршрутах, 3 км на междугородних при условии отсутствия уклонов дороги более 4%;

3) при скорости ветра более 25 м/с вне населенных пунктов;

4) при скорости ветра более 25 м/с в населенных пунктах, перевозки необходимо ограничить, допускать только в случаях острой производственной необходимости и с разрешения первого руководителя OSC или его заместителя;

5) при наличии информации, что на дороге имеются снежные, песчаные заносы или другие помехи, которые могут препятствовать движению транспортного средства;

6) при температуре воздуха минус 40⁰ С и ниже на междугородних маршрутах и маршрутах регулярных линий. OSC или Подрядчики, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров, могут отступать от требований данного пункта в случае, если перевозка людей осуществляется внутри населенных пунктов, или несколькими автобусами в группе, причём их загрузка должна позволять при выходе из строя одного из автобусов пересадить его пассажиров в другие. OSC или Подрядчики, осуществляющие технологические перевозки грузов или работу технологического транспорта, могут отступать от требований данного пункта, если движение основного ТС осуществляется в группе или с машиной (машинами) сопровождения. При этом водители должны быть обеспечены мобильными или спутниковыми средствами связи;

7) если дорога покрыта водой, снегом или в других случаях, когда водитель не видит границ дороги;

8) если при проведении на дороге ремонтных работ появились условия, представляющие опасность для здоровья и жизни перевозимых пассажиров и водителя;

9) при пожарах, авариях на нефтяных, газовых, тепловых, электрических и других коммуникациях;

10) 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.).

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

1) диспетчерским службам (если таковые имеются), службам оперативного управления производством OSC, при их отсутствии, отдел ОТиОС;

2) руководству Подрядной организации лица, оказывающего услуги/выполняющего работы в интересах OSC или Подрядной организации (если перевозка осуществляется с привлечением третьего лица).

5.4.6.3. Если на маршруте водитель принимает решение о прекращении движения самостоятельно, он сообщает об этом диспетчерской службе или в отдел ОТиОС. 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 ТС 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.

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

5.5. Организация работ по обеспечению безопасной эксплуатации ТС

5.5.1. Контроль за безопасной эксплуатацией ТС и Спецтехники

5.5.1.1. Для усиления контроля за безопасной эксплуатацией ТС и Спецтехники, оказания технической и методической помощи водителям (машинистам) на Объектах, эксплуатирующих ТС и Спецтехнику, создаются рабочие группы, в состав которых обязательно включается специалист по транспортной безопасности отдела ОТиОС (или инженер БДД).

5.5.1.2. Выезд рабочей группы на Объекты осуществляется согласно утвержденному графику. Каждый Объект проверяется не реже 1 раза в 6 месяцев по утвержденному перечню вопросов, учитывающих специфику эксплуатации ТС и Спецтехники на Объекте.

5.5.2. Диагностика технического состояния ТС

5.5.2.1. Диагностика ТС и Спецтехники должна являться частью технологического процесса технического обслуживания и ремонта.

5.5.2.2. На Объектах, эксплуатирующих ТС и Спецтехнику, должны быть внедрены посты диагностирования ТС и Спецтехники, укомплектованные всем необходимым оборудованием в соответствии с Законодательными требованиями.

5.5.3. Техническое обслуживание и ремонт ТС

5.5.3.1. На Объектах, эксплуатирующих ТС и Спецтехнику, должна быть установлена плано-предупредительная система ТО-1 ТС и Спецтехники в строгом соответствии с Законодательными требованиями.

5.5.3.2. В зависимости от объема, трудоемкости выполняемых работ, периодичности их проведения предусмотрены следующие виды ТО: ежесменное ТО; ТО-1, ТО-2 и последующие обслуживания Спецтехники, сезонное ТО.

5.5.3.3. На каждом Объекте, эксплуатирующим ТС и Спецтехнику должны составляться годовые планы-графики проведения ТО текущего и капитального ремонтов в зависимости от пробега, моточасов и условий эксплуатации ТС и Спецтехники.

5.5.3.4. Все виды технического обслуживания и ремонта необходимо выполнять в соответствии с графиком, который должен составляться на год для каждого ТС и Спецтехники исходя из среднесуточного пробега и нормы пробега между ТО.

5.5.3.5. Порядок и объемы работ по видам технического обслуживания и ремонта ТС (Спецтехники) должны быть подробно разработаны в соответствии с Законодательными требованиями и находиться на рабочем месте (на местах проведения ТО) в виде технологических карт. Ремонтные рабочие и водители (машинисты) должны изучить по этим картам порядок и объемы обслуживания и строго придерживаться их. Объем работ по видам ТС и Спецтехники является строго обязательным.

5.5.3.6. Порядок технологических операций при проведении диагностирования устанавливается следующий: уборочно-моечные операции; экспресс-диагностирование; ТО-1; углубленное диагностирование; ТО-2.

5.5.3.7. Сезонное обслуживание должно проводиться 2 (два) раза в год для подготовки ТС и Спецтехники к эксплуатации в весенне-летний или осенне-зимний периоды. Его рекомендуется

проводить как отдельно планируемый вид ТО для ТС и Спецтехники, работающих в зоне холодного климата. Для остальных условий эксплуатации сезонное обслуживание совмещают с ТО-1 или ТО-2.

5.5.3.8. В подразделениях ОС должна быть установлена строгая персональная ответственность ремонтных рабочих за качество технического обслуживания и ремонта узлов и агрегатов ТС или Спецтехники.

5.5.4. Техническая помощь

5.5.4.1. Техническая помощь организуется для устранения неисправностей ТС и Спецтехники на линии и для доставки (буксировки) ТС и Спецтехники в гараж в случае невозможности проведения необходимых работ на линии.

5.5.4.2. Для ремонта ТС и Спецтехники, находящегося на линии с учетом конструктивных особенностей и условий его работы, необходимо направить ТС и Спецтехнику оснащенные полным комплектом запасных частей, приспособлений и инструментов.

5.5.4.3. Для работы на ТС технической помощи должны выделяться опытные водители (машинисты) совмещающие обязанности механика.

5.5.5. Проверка технического состояния ТС и Спецтехники на КТП

5.5.5.1. Все КТП в ОС должны быть оснащены современными средствами, приборами и аппаратурой для проверки технического состояния ТС и Спецтехники в соответствии с СТ РК ГОСТ Р 51709.

5.5.5.2. КТП должен включать в себя бокс или открытую площадку с навесом и смотровой ямой или эстакадой, переносными диагностическими приборами и принадлежностями для проверки технического состояния узлов и приборов, влияющих на БДД: прибор для замера люфта и усилия поворота рулевого колеса, прибор для проверки установки фар, манометров для проверки внутреннего давления воздуха в шинах, деселерограф и др.

5.5.5.3. Порядок и объемы работ по контрольному осмотру агрегатов, механизмов и узлов ТС и Спецтехники при выпуске на линию и возвращению с линии ТС и Спецтехники в виде технологической карты должен быть установлен на КТП по форме указанной в Приложении 15.

5.5.5.4. Выпуск ТС и Спецтехники на линию и возвращение с линии осуществляет контрольный механик или лицо, ответственное за выпуск и возвращение ТС и Спецтехники после проверки их технического состояния. Более тщательному осмотру подлежат ТС, выходящие на линию после технического обслуживания и ремонта.

5.5.5.5. Убедившись в технической исправности ТС механик проверяет наличие в путевом листе штампа медицинского работника и отметки о метеорологических и дорожных условиях, удостоверяет подписью передачу ТС водителю в технически исправном состоянии и разрешение выезд из гаража.

5.5.5.6. Перечень средств индивидуальной защиты (СИЗ) и инвентаря механиков по транспорту или лиц ответственных за техническое состояние ТС и Спецтехники указан в Приложении 16.

5.5.5.7. Перечень приборов инструментального контроля КТП указан в Приложении 17.

5.5.6. Численность специалистов по транспортной безопасности

5.5.6.1. Численность работников по обеспечению транспортной безопасности (или по БДД) в ОС, из числа ИТР, определяется в зависимости от количества ТС (Спецтехники) и водителей (машинистов).

5.5.6.2. Примерный перечень штатных должностей ИТР по транспортной безопасности (или по БДД): ведущий инженер, инженер и контрольный механик.

5.5.7. Оснащение и порядок использования специального ТС по БДД

5.5.7.1. Специальное ТС «Безопасность дорожного движения» (далее – ТС БДД) предназначен для организации профилактической работы по предупреждению ДТП, контроля за

работой водителей (машинистов) на линии, состоянием их здоровья, проверки технического состояния ТС и правил эксплуатации ТС и Спецтехники, обследования состояния дорог и подъездных путей, соблюдения водителями (машинистами) ПДД, проведения сопровождения перевозок крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов по внутрипромысловым дорогам а также для выезда на место ДТП с участием ТС ОС с целью своевременного выявления причин и обстоятельств его возникновения при осмотре места ДТП.

5.5.7.2. ТС БДД находится в ведении инженера по БДД соответствующей ОС, на которого возлагается ответственность за его использование строго по назначению. ТС БДД должно быть оснащено специальными оборудованями и приборами указанными в Приложении 18.

5.5.7.3. Для обеспечения сохранности оборудования (приборов) при движении ТС БДД, их устанавливаю в отсеках на амортизирующих материалах. Отсеки должны соответствовать размерам устанавливаемого оборудования, а на дверцах ящиков рекомендуется устанавливать замки автомобильного типа.

5.5.7.4. Ультракоротковолновая радиотелефонная станция (типа Motorola) устанавливается на передней панели кузова под щитком приборов.

5.5.7.5. На ТС БДД с обеих сторон наносится контрастным цветом надпись «СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» с высотой букв не менее 100 мм.

5.6. Организация обучения и проведения инструктажей по транспортной безопасности

5.6.1. Порядок обучения и проверки знаний

5.6.1.1. Целью обучения по вопросам БДД является формирование у водителей (машинистов) и ИТР по БДД профессиональных знаний, умений и навыков, которые формируются в течение всего периода обучения.

5.6.1.2. Обучение водителей (машинистов) и ИТР по БДД должно проводиться независимо от стажа их работы и квалификации:

5.6.1.3. Водители (машинисты), перевозящие опасные грузы, проходят обучение в организациях, имеющих соответствующее разрешение на этот вид деятельности.

5.6.1.4. ИТР по БДД и лица, ответственные за организацию обеспечения БДД, периодически, не реже 1 раза в 3 года, обязаны пройти обучение и проверку знаний по вопросам организации обеспечения БДД в организациях, осуществляющих профессиональную подготовку, переподготовку и повышение квалификации кадров в соответствии с Законодательными требованиями.

5.6.1.5. Проверка знаний по вопросам организации обеспечения БДД проводится на курсах повышения квалификации по завершению учебной программы экзаменационной комиссией численностью не менее 3 человек.

5.6.1.6. Результаты проверки знаний оформляются протоколом, составляемым в произвольной форме.

5.6.1.7. ИТР по БДД и лица, ответственные за организацию обеспечения БДД, не прошедшие проверку знаний по вопросам организации обеспечения БДД, остаются на занимаемой должности до повторной проверки знаний. Повторная проверка знаний проводится в срок не позднее 3 месяцев со дня предыдущей проверки знаний.

5.6.1.8. Ответственное лицо не прошедшее проверку знаний повторно отстраняется от работы в порядке, установленном Законодательными требованиями.

5.6.1.9. Дополнительную проверку знаний по вопросам организации обеспечения БДД, не указанную в подпункте 10.1.4. ИТР по БДД и лица, ответственные за организацию обеспечения БДД проходят в следующих случаях:

- 1) при изменении Законодательных требований;
- 2) при вводе в эксплуатацию нового оборудования или внедрении новых технологических процессов по решению руководителя ОС;

3) при переводе ответственного лица на другое место работы или назначении его на другую должность, требующую дополнительных знаний по организации обеспечения БДД по решению руководства ОСС;

4) по решению комиссии по расследованию ДТП с участием ТС ОСС;

5) при перерыве в работе более 1 года.

5.6.1.10. Вновь принятые на работу работники, ответственные за организацию обеспечения БДД, проходят проверку знаний по вопросам организации обеспечения БДД не позднее 1 месяца со дня подписания трудового договора.

5.6.2. Порядок обучения водителей (машинистов) по БДД и технической эксплуатации ТС

5.6.2.1. Подготовка и проведение технического минимума для водителей (машинистов) в области ПДД должно проводиться ежегодно по учебному плану в соответствии с Приложением 19 к утвержденному графику в объеме не менее 20-24 часов на один учебный год.

5.6.2.2. Обучение должно проводиться в кабинетах (классах) БДД, оснащенных необходимым оборудованием, наглядными пособиями и средствами пропаганды под руководством инженера по БДД.

5.6.2.3. Обучение и проверка знаний водителей (машинистов) осуществляется не реже 1 раза в год.

5.6.2.4. Обучение (занятия, лекции, семинары) проводится специалистами, из числа ИТР, ответственных за обеспечение БДД, имеющими достаточную квалификацию и опыт работы.

5.6.2.5. Водители (машинисты), имеющие перерыв в работе более 1 года, проходят обучение и стажировку до начала самостоятельной работы.

5.6.2.6. Обучение водителей (машинистов) в области БДД, ПДД завершается проверкой знаний (экзаменом). О проведении обучения должна быть сделана запись в журнале учета занятий с водительским составом согласно Приложения 20.

5.6.2.7. Проверка знаний по БДД, ПДД проводится постоянно-действующей экзаменационной комиссией (ПДЭК), создаваемой в соответствии с внутренним документом ОСС.

5.6.2.8. Внеочередную проверку знаний по БДД водители (машинисты) проходят в следующих случаях:

1) при изменении Законодательных требований;

2) при нарушении водителями (машинистами) ПДД, вводе в эксплуатацию нового оборудования или внедрении новых технологических процессов по решению первого руководителя ОСС;

3) при переводе водителя (машиниста) на другое место работы, требующее дополнительных знаний по обеспечению БДД, по решению первого руководителя ОСС;

4) по решению комиссии по расследованию ДТП с участием водителей (машинистов) ОСС;

5) при перерыве в работе более 1 года.

5.6.2.9. Внеочередная проверка знаний приравнивается к периодической, если она проводится в полном объеме периодической проверки знаний.

5.6.2.10. Ежегодно должно проводиться специализированное внутреннее обучение водителя курсу по защитному вождению. Вышеуказанное обучение проводится инструктором из числа работников, имеющих подготовку для обучения водителей (машинистов) по курсу защитного вождения.

5.6.3. Порядок проведения инструктажей водителей (машинистов) ТС

5.6.3.1. Цель инструктажей - сообщить водителю (машинисту) необходимую информацию для безопасного осуществления различных видов перевозок.

5.6.3.2. Устанавливаются следующие виды инструктажа водительского состава:

1) вводный;

2) предрейсовый;

3) сезонный;

4) внеплановый;

5) повторный.

5.6.3.3. Допуск водителей (машинистов) к работе на линию без прохождения инструктажа запрещается.

5.6.3.4. Организация инструктажа, контроль полноты и своевременности его проведения возлагается на инженера по БДД.

5.6.3.5. Инструктаж разрабатывается инженером по БДД.

5.6.3.6. Отметка о прохождении водителями (машинистами) инструктажей по БДД делается в соответствующем журнале.

5.6.3.7. Вводный инструктаж по БДД проводится со всеми водителями (машинистами), принимаемыми на работу.

5.6.3.8. Вводный инструктаж проводится инженером по БДД.

5.6.3.9. Вводный инструктаж включает следующие положения:

1) правила организации БДД ТС;

2) установившиеся маршруты;

3) действия водителя (машиниста) при ДТП, анализ аварийности и меры обеспечения БДД;

4) порядок прохождений предрейсового и послерейсового медицинских осмотров, инструктажей.

5.6.3.10. Предрейсовый инструктаж проводится с водителями (машинистами), обеспечивающими междугородние и международные перевозки, перевозку опасных, крупногабаритных грузов; с водителями (машинистами), направляемыми в командировку; с водителями автобусов.

5.6.3.11. Предрейсовый инструктаж проводит ИТР, ответственный за выпуск автотранспортной, тракторной и специальной техники на линию.

5.6.3.12. Предрейсовый инструктаж включает следующие положения:

1) условия движения и наличие опасных мест на маршруте;

2) состояние погодных условий;

3) режим движения, организация отдыха и приёма пищи;

4) порядок стоянок и отстоя, охраны транспортных средств;

5) особенности перевозки грузов и пассажиров, порядок проезда железнодорожных переездов и путепроводов, мест скопления людей;

6) особенности перевозки пассажиров.

5.6.3.13. ИТР, проводящий предрейсовый инструктаж, контролирует наличие у выезжающего в командировку водителя (машиниста) схемы маршрута.

5.6.3.14. Сезонный инструктаж проводится два раза в год в периоды, предшествующие осенне-зимним и весенне-летним перевозкам, с целью подготовки водительского состава к дополнительным трудностям, сопутствующим управлению и эксплуатации автомобиля.

5.6.3.15. Сезонный инструктаж проводится инженером по БДД или ИТР, ответственным за выпуск автотранспортной, тракторной и специальной техники на линию, по графику, утвержденному руководителем ОС.

5.6.3.16. В сезонный инструктаж включаются вопросы обеспечения БДД и эксплуатации автомобиля в соответствии с погодными условиями (низкие температуры, снегопад, весенние паводки) и другими условиями (увеличение пассажиро-транспортных потоков и др.).

5.6.3.17. Внеплановый инструктаж по БДД проводится со всеми водителями (машинистами) ОС в следующих случаях:

1) при опасных изменениях условий движения на маршрутах (появление опасных участков на дорогах, внезапных изменений погодных условий и т.п.);

2) при внезапном изменении маршрутов;

3) при получении информации о происшествиях;

4) при получении распоряжений и приказов.

5.6.3.18. Внеплановые инструктажи проводятся инженером по БДД или ИТР, ответственным за выпуск ТС и Спецтехники.

5.6.4. Специальная подготовка и стажировка водителей (машинистов)

5.6.4.1. Водители (машинисты), как при приеме на работу, так и при переводе с одного типа ТС на другой должны пройти специальную подготовку и стажировку. Допуск водителя (машиниста) к стажировке оформляется письменным распоряжением первого руководителя ОС с определением водителя-наставника для прохождения практических занятий.

Рекомендуемый тематический план специальной подготовки водителей (машинистов), впервые поступающих на работу в качестве водителя (машиниста), переводимых на новые марки и модели ТС и Спецтехники, указан в Приложении 21.

5.6.4.2. Помимо теоретической подготовки водитель (машинист) проходит стажировку, необходимость которой и сроки проведения зависят от стажа работы водителя (машиниста), его профессиональной подготовки и категории ТС. Срок стажировки водителей (машинистов) и количество смен стажировки определяет первый руководитель ОС или руководитель цеха/участка. Рекомендуемые сроки стажировки указаны в Приложении 22.

5.6.4.3. Практические занятия для водителей (машинистов) проводятся под руководством опытных водителей-наставников и на тех марках ТС и Спецтехники, на которых планируется работать в дальнейшем.

5.6.4.4. Листок прохождения специальной подготовки и стажировки водителя (машиниста) в соответствии с Приложением 23 является основанием для допуска водителя (машиниста) к самостоятельной работе.

5.6.4.5. В первые дни самостоятельной работы водителя (машиниста) рекомендуется проводить разовые выезды на линию с водителями (машинистами), имеющими большой опыт работы.

5.6.5. Водитель-наставник

5.6.5.1. Водители-наставники обеспечивают профилактику ДТП путем повышения профессионального мастерства водителей (машинистов) ТС.

5.6.5.2. Водители-наставники назначаются приказом первого руководителя ОС, из числа лучших водителей (машинистов), которые могут обеспечить обучение водителей (машинистов) безаварийному вождению ТС и ПДД.

5.6.5.3. В своей деятельности водитель-наставник должен руководствоваться Законодательными требованиями, ПДД и внутренними документами ОС.

5.6.5.4. При каждом выезде на линию для проверки навыков вождения, стажировки водителей (машинистов), водитель-наставник должен соблюдать установленный порядок по предрейсовому и послерейсовому медицинскому осмотру, техническому осмотру ТС, оформлению путевой документации и несет ответственность за выполнение этих же требований водителем-стажером.

5.6.5.5. Водитель-наставник обязан:

1) оказывать действенную помощь ИТР по БДД, ответственному за организацию БДД, в обучении водительского состава, в предупреждении ДТП и нарушений ПДД;

2) проводить стажировку вновь поступивших на работу водителей (машинистов), а также водителей (машинистов), переведших с одной марки ТС на другую;

3) участвовать в разработке и осуществлении мероприятий, направленных на обеспечение безаварийной работы водителей (машинистов);

4) принимать участие в анализе причин всех ДТП и нарушений ПДД, совершенных водителями (машинистами);

5) обучать водителей (машинистов) правильному проведению ежесменного технического осмотра ТС при выезде и по возвращении с линии.

В целях мотивации работников, привлекаемых в качестве водителей - наставников применяются меры морального и при наличии возможностей материального стимулирования.

5.6.6. Кабинет (класс) БДД

5.6.6.1. Для проведения профилактики ДТП в ОС, которые являются владельцами ТС, должны быть организованы кабинеты (классы) по БДД.

5.6.6.2. Кабинет (класс) БДД является организационно-методическим центром по предупреждению ДТП и нарушений ПДД, повышению профессиональных знаний и мастерства водителей (машинистов), ремонтных рабочих и ИТР, пропаганде передового опыта в области обеспечения БДД.

5.6.6.3. Руководство работой кабинета (класса) БДД и ответственность за состояние учебно-технических средств, оборудования, наглядных пособий и т.д. возлагается на ИТР по БДД.

5.6.6.4. Кабинет (класс) БДД для успешного выполнения своих функций должен быть оснащен техническими средствами обучения, наглядными пособиями, фондом учебной, справочной и методической литературы, средствами пропаганды и другим оборудованием.

5.7. Информирование и отчетность

5.7.1. О каждом ДТП пострадавший, свидетель или участник происшествия должны, используя доступные средства связи, проинформировать свое руководство, в случае его недоступности диспетчерскую службу или отделу ОТиОС. Сообщение о ДТП осуществляется оперативно или сразу после принятия всех необходимых мер в соответствии с Пунктом 8 раздела 2 ПДД.

5.7.2. Информирование о ДТП, а также расследование происшествий с участием ТС и Спецтехники, должно проводиться в сроки в соответствии с ДП-ИСМ-10 «Расследование инцидентов (несчастного случая, дорожно-транспортного происшествия, аварий и пожара)».

5.7.3. Для предотвращения, устранения нарушений или ситуаций, создающих опасность для жизни и здоровья людей, необходимо обратиться в Блок ОТОС КМГ по электронному адресу hse@kmg.kz

