



Каспий Құбыр Консорциумы-Қ
Акционерлік Қоғамы
Акционерное Общество
Каспийский Трубопроводный Консорциум-К

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор

_____ Н.Н. Горбань

СТАНДАРТ ПРЕДПРИЯТИЯ
ПОЛОЖЕНИЕ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ
АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

СТП КТК 55.10.2021

Редакция № 2

Введен в действие приказом Out-B-CPCK-0072-2022
Дата ввода 07.06.2022

Атырау
2022

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| 1. НАЗНАЧЕНИЕ | 5 |
| 2. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ | 5 |
| 3. НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ | 5 |
| 4. ТЕРМИНЫ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ | 5 |
| 5. ТРЕБОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ | 7 |
| 5.1. Требования к водителям | 7 |
| 5.1.1 Требования к опыту и стажу работы | 7 |
| 5.1.2 Испытание (стажировка) водителя | 8 |
| 5.1.3 Медицинские осмотры | 8 |
| 5.1.4 Обучение методикам защитного вождения | 8 |
| 5.1.5 Инструктажи | 9 |
| 5.1.6 Тестирование | 9 |
| 5.1.7 Закрепление водителя за ТС | 9 |
| 5.2. Требования к ТС | 9 |
| 5.2.1. Требования ко всем ТС | 9 |
| 5.2.2. Требования к легковым ТС | 10 |
| 5.2.3. Требования к ТС большой грузоподъемности | 11 |
| 5.2.4. Требования к микроавтобусам и автобусам | 11 |
| 5.2.5. Требования по использованию такси | 12 |
| 5.3. Требования к бортовым системам мониторинга | 12 |
| 5.4. Требования по использованию ремней безопасности | 13 |
| 5.4.1. Политика КТК в отношении использования ремней безопасности | 13 |
| 5.4.2. Правила использования ремней безопасности | 13 |
| 5.4.3. Несоблюдение требований водителем и/или пассажиром | 14 |
| 5.4.4. Рекомендации | 14 |
| 5.5. Требования по использованию мобильных телефонов и прочих мобильных устройств или двухсторонней радиосвязи в ТС | 14 |
| 5.5.1. Безопасность вождения | 14 |
| 5.5.2. Источники возгорания/огнеопасные среды/вредные воздействия | 15 |
| 5.5.3. Правила безопасности при заправке ТС | 15 |
| 5.6. Действия до поездки, во время поездки и после окончания поездки | 15 |
| 5.6.1. Предрейсовый осмотр ТС | 15 |
| 5.6.2. Употребление алкоголя, наркотиков и лекарственных препаратов | 16 |
| 5.6.3. Погодные условия | 16 |
| 5.6.4. Продолжительность рабочего времени водителя | 16 |
| 5.6.5. Периодические перерывы в управлении ТС | 16 |
| 5.6.6. Вождение в дневное время | 17 |
| 5.6.7. Вождение в ночное время | 17 |

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

| | |
|---|----|
| 5.6.8. Использование фар | 18 |
| 5.6.9. Действия водителя при парковке | 18 |
| 5.6.10. Действия после окончания поездки | 18 |
| 5.6.11. Действия в случае неисправности ТС..... | 19 |
| 5.6.12. Действия в случае ДТП | 19 |
| 5.7. Требования к страхованию | 20 |
| 5.8. Требования к техническому обслуживанию и ремонту ТС..... | 20 |
| 5.8.1. Общие требования | 20 |
| 5.8.2. Отбор подрядчиков..... | 20 |
| 5.8.3. Планы-графики ТО | 20 |
| 5.8.4. Действия водителя при проведении ТО и Р..... | 21 |
| 5.8.5. Контроль качества и стоимости ТО и Р..... | 21 |
| 5.9. Система управления поездками | 21 |
| 5.9.1. Управление поездками | 21 |
| 5.9.2. Организация дальнего рейса..... | 26 |
| 5.9.3. Оценка рисков на маршруте | 26 |
| 5.10. ДТП, инциденты и потенциально-опасные ситуации | 27 |
| 5.10.1 Уведомление о происшествиях и ПОС..... | 27 |
| 5.10.2 Учет ДТП | 27 |
| 5.10.3. Учет инцидентов | 27 |
| 5.10.4. Учет потенциально-опасных ситуаций..... | 27 |
| 5.11. Требования к специалистам Транспортного отдела, ответственным за эксплуатацию автотранспортных средств и обеспечение БДД..... | 28 |
| 5.12. Ответственность..... | 28 |
| 5.12.1. Ответственность транспортного отдела | 28 |
| 5.12.2. Ответственность отдела ОТ, ПБ и ООС | 29 |
| 5.12.3. Ответственность Управления корпоративной безопасности | 30 |
| 5.12.4. Ответственность отдела обучения | 30 |
| 5.12.5. Ответственность водителей компании | 30 |
| 5.12.6. Ответственность всех работников Компании | 30 |
| 5.12.7. Ответственность Регионального менеджера..... | 30 |
| 6. СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ | 31 |
| 6.1.Список приложений к данной процедуре приведен в Таблица 3. | 31 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – ЛИСТ ПРОВЕРКИ ВОДИТЕЛЯ..... | 32 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 1А - КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ВОДИТЕЛЯ..... | 34 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 2 – ОБРАЗЕЦ ЗАПОЛНЕНИЯ ПЛАНА-ГРАФИКА ТО ТС..... | 37 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 3 – КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ ПРОВЕРКИ ТС И ВОДИТЕЛЯ ПЕРЕД НАПРАВЛЕНИЕМ В ДЛИТЕЛЬНЫЙ РЕЙС (КОМАНДИРОВКУ)..... | 39 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 4 – ПРОГРАММА ИСПЫТАНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ КТК-К..... | 40 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 4А – ЛИСТ ИСПЫТАНИЯ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА | 45 |

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

| | |
|---|----|
| ПРИЛОЖЕНИЕ 5 – ЧЕК - ЛИСТ ЕЖЕДНЕВНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА | 48 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 6 – ВИДЫ ИНСТРУКТАЖЕЙ ВОДИТЕЛЕЙ ПО БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ИХ СТРУКТУРА | 49 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 7 – ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ | 54 |

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

1. НАЗНАЧЕНИЕ

Настоящий нормативный документ устанавливает корпоративные требования к автотранспортным средствам и специальной технике на автомобильном шасси (далее – ТС), а также организации перевозок пассажиров, грузов и оборудования в интересах Компании.

2. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Требования настоящего документа распространяются на всех работников Компании, работников и Водителей Подрядчиков, которые осуществляют эксплуатацию или управляют ТС, принадлежащими Компании, а также арендованными или взятыми в лизинг Компанией.

3. НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящем документе использованы ссылки на следующие нормативные документы:

Таблица 1. Перечень нормативных документов

| № | Нормативные документы |
|----------|---|
| 1 | Внешние |
| 1.1 | Закон РК от 17.04.2014 № 194-V «О дорожном движении» |
| 1.2 | Постановление Правительства РК от 13.11.2014 N 1196 «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» |
| 1.3 | Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 N 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» |
| 1.4 | Отчеты Международной ассоциации производителей нефти и газа (International Association of Oil & Gas Producers (IOGP)). Рекомендательный характер |
| 2 | Внутренние |
| 2.1 | Политика в области обеспечения безопасности дорожного движения АО «Каспийский Трубопроводный Консорциум-К» |
| 2.2 | Стандарты в области безопасной эксплуатации автотранспортных средств АО «КТК-К» |

4. ТЕРМИНЫ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

Термины и сокращения, используемые в настоящем документе, приведены в Таблице 2.

Таблица 2. Термины и сокращения

| № | Термин / Сокращение | Определение термина / расшифровка сокращения |
|----------|--------------------------|---|
| 1 | Термины | |
| 1.1 | Водитель Компании | Физическое лицо, работающее по трудовому договору с Компанией в качестве водителя, а также иные работники |

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

| № | Термин / Сокращение | Определение термина / расшифровка сокращения |
|------|--------------------------------------|---|
| | | Компании, допущенные в установленном порядке к управлению ТС. |
| 1.2 | Водитель Подрядчика | Физическое лицо, работающее по трудовому договору с Подрядчиком в качестве водителя, либо индивидуальный предприниматель, управляющий ТС по договору оказания услуг, заключенным с Компанией или Подрядчиком. |
| 1.3 | Водитель | Водитель Компании и Водитель Подрядчика при совместном упоминании. |
| 1.4 | Компания | АО «Каспийский Трубопроводный Консорциум-К» (Компания или КТК). |
| 1.5 | Подрядчик | Любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, оказывающий Компании транспортные услуги с использованием ТС. |
| 1.6 | Потенциально-опасная ситуация | Незапланированное нежелательное событие, в результате которого нет повреждений и травм, но в случае изменения времени, обстоятельств или места, легко мог бы быть причинен ущерб имуществу или нанесена травма. |
| 1.7 | Припаркованное ТС | ТС, которое остановлено и оставлено в безопасном и предназначенном для парковки месте, включая обочины дорог, с обозначенной зоной парковки или специальной парковочной площадкой. |
| 1.8 | Работник Компании | Лицо, которое состоит в трудовых отношениях с Компанией и труд которого оплачивается Компанией, включая штатный и управленческий персонал, напрямую участвующий в производственной деятельности. |
| 1.9 | Аварийная/Экстренная поездка | Поездка, связанная с рисками угрозы жизни и здоровью людей, а также угрозами техногенного и экологического характера. |
| 1.10 | Загородная (дальняя) поездка | Поездка на расстояние более 50 км от города или объекта КТК. Отсчет ведется от пункта выезда. |
| 1.11 | Городская поездка | Поездка на расстояние до 50 км от города или объекта КТК. Отсчет ведется от пункта выезда. |
| 1.12 | Внутриобъектовая поездка | Поездка в пределах внутренней территории объектов АО «КТК-К» и на объекты расположенные в пределах 10 км от них. |
| 1.13 | Вдольтрассовая поездка | Поездка вдоль трубопроводной системы АО «КТК-К» и на объекты расположенные в пределах 10 км от неё. |

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

| № | Термин / Сокращение | Определение термина / расшифровка сокращения |
|----------|---------------------|---|
| 1.14 | Экипаж | Два Водителя, направляемые в загородную (дальнюю) поездку на одном ТС. |
| 1.15 | ТС Компании | Любое ТС, принадлежащее Компании на праве собственности, арендованное или взятое в лизинг Компанией. |
| 2 | Сокращения | |
| 2.1 | БДД | Безопасность дорожного движения |
| 2.2 | БСМ | Бортовая система мониторинга |
| 2.3 | ДТП | Дорожно-транспортное происшествие |
| 2.4 | ЕТО | Ежедневный технический осмотр |
| 2.5 | ПДД | Правила дорожного движения |
| 2.6 | ПОС | Потенциально-опасная ситуация |
| 2.7 | РК | Республика Казахстан |
| 2.8 | СТО | Станция технического обслуживания транспортных средств |
| 2.9 | СУП | Система управления поездками |
| 2.10 | ТО и Р | Техническое обслуживание и ремонт |
| 2.11 | ТС | Легковые и грузовые автомобили, автобусы и микроавтобусы, прицепы и полуприцепы, специальная техника на автомобильном шасси, используемые для перевозки пассажиров, грузов и оборудования в интересах Компании. |

5. ТРЕБОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

5.1. ТРЕБОВАНИЯ К ВОДИТЕЛЯМ

5.1.1 ТРЕБОВАНИЯ К ОПЫТУ И СТАЖУ РАБОТЫ

Все Водители должны иметь действующее удостоверение на право управления соответствующим ТС. Работники Компании и Подрядчиков, допущенные к управлению ТС, но не работающие водителями, должны иметь, как минимум, трехлетний опыт вождения (по сроку действия водительского удостоверения). Такие работники перед допуском к управлению ТС должны пройти проверку навыков вождения уполномоченным представителем Компании и/или

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

Подрядчика. Результаты проверки навыков вождения оформляются в виде специальной формы, приведенной в Приложении 1.

Водители, работающие на Компанию по трудовому договору или договору оказания услуг, а также Водители Подрядчиков, должны иметь общий опыт работы в качестве водителя в течение, как минимум, 5 (пяти) лет при отсутствии ДТП по своей вине за последние 5 (пять) лет, и перед приемом на работу должны пройти проверку навыков вождения уполномоченным представителем Компании и/или Подрядчика. Результаты проверки навыков вождения оформляются в виде специальной формы, приведенной в Приложении 1.

5.1.2 ИСПЫТАНИЕ (СТАЖИРОВКА) ВОДИТЕЛЯ

При приеме на работу нового водителя обеспечивается его испытание в течение нескольких первых смен. Кроме того, испытание должно проводиться в случае смены типа ТС, перерыва в управлении ТС более одного года, а также в случае ДТП по своей вине. Испытание проводится под контролем руководителя подразделения с участием инженера, диспетчера и водителя-наставника (наиболее опытного водителя транспортного подразделения Компании или Подрядчика, назначенного приказом или распоряжением руководителя организации). Программа испытания содержит порядок проведения испытания, минимально необходимые нормы испытания в зависимости от опыта и стажа водителя. Форма листа испытания Водителя ТС приведена в Приложении 4А.

5.1.3 МЕДИЦИНСКИЕ ОСМОТРЫ

В случаях, предусмотренных действующим законодательством, Водители должны проходить медицинские осмотры (освидетельствования), в предусмотренном действующим законодательством объеме и с предусмотренной им периодичностью.

5.1.4 ОБУЧЕНИЕ МЕТОДИКАМ ЗАЩИТНОГО ВОЖДЕНИЯ

Все Водители Компании и Водители Подрядчика, на которых распространяются требования настоящего документа, должны пройти обучение и быть аттестованными методам защитного вождения в специализированной организации, сертифицированной RoSPA (или одной из следующих организаций: CEPA, Test&Training, Prodrive Academy). В случае возникновения необходимости обучения защитному вождению в учебных центрах, сертифицированных другими международными организациями, согласование такого учебного центра с рассмотрением программ обучения и тренерского состава осуществляется с Менеджером по транспортировке Компании. Все Водители Компании и Водители Подрядчика должны проходить соответствующее обучение не реже одного раза в год. Данное обучение, как минимум, должно включать в себя следующее:

- методики защитного вождения ТС;
- методика организации поездок;
- решение вопросов концентрации внимания и усталости водителя;
- воздействие лекарственных средств, последствия употребления алкоголя или наркотиков;
- системы активной, пассивной и послеаварийной безопасности ТС;
- предрейсовые проверки ТС;
- обеспечение надлежащего положения водителя за рулем ТС;
- местные дорожные опасности (включая угрозу личной безопасности), нормы и культура управления ТС в стране пребывания;

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

- поездка по городскому или загородному маршруту с инструктором, либо тренинг на автодроме с инструктором;

- оценка водительских навыков и поведения инструктором с выставлением баллов.

Всем Водителям, допущенным к управлению внедорожными ТС, рекомендуется пройти специальный курс по защитному вождению внедорожных автомобилей.

Всем Водителям, допущенным к управлению автобусами и микроавтобусами, рекомендуется пройти специальный курс по защитному вождению автобусов и микроавтобусов.

Всем Водителям, допущенным к управлению ТС большой грузоподъемности, рекомендуется пройти специальный курс по защитному вождению ТС большой грузоподъемности.

5.1.5 ИНСТРУКТАЖИ

В течение года Водители должны проходить плановые и внеплановые инструктажи по методам защитного вождения с привлечением сертифицированных инструкторов Компании или Подрядчика. Транспортным отделом Компании/специалистами Подрядчика, отвечающими за безопасную эксплуатацию ТС и обеспечение БДД, проводятся ежеквартальные и иные инструктажи всех Водителей Компании/Водителей Подрядчика по безопасной эксплуатации ТС и обеспечению БДД. Инструктажи должны проводиться в объеме утвержденных программ инструктажей, представленных в Приложении 6.

5.1.6 ТЕСТИРОВАНИЕ

Один раз в год все Водители должны экзаменоваться на знание ПДД РК и требований по безопасной эксплуатации ТС. Водители Компании и Подрядчиков, работающие по трудовым договорам и не сдавшие экзамен, не допускаются к управлению ТС Компании или Подрядчика до успешной пересдачи экзамена. К водителям Компании, не сдавшим экзамен, и не пересдавшим его в течение одного месяца, могут применяться меры дисциплинарного характера. Водители Подрядчика, не сдавшие экзамен и не пересдавшие его в течение одного месяца, могут быть исключены из списка водителей, согласованных для использования в рамках договора с Компанией.

5.1.7 ЗАКРЕПЛЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ ЗА ТС

При закреплении Водителя за новой маркой и/или моделью ТС без изменения типа ТС необходимо оформить акт приема-передачи, провести инструктаж по характеристикам и особенностям управления данным ТС, а также, при необходимости, провести проверку навыков вождения на данном ТС инструктором по защитному вождению Компании с заполнением листа проверки водителя. При изменении типа ТС до оформления акта приема-передачи ТС проводится испытание Водителя в соответствии с порядком, изложенном в Приложении 4.

5.2. ТРЕБОВАНИЯ К ТС

5.2.1. ТРЕБОВАНИЯ КО ВСЕМ ТС

ТС должны быть пригодны для использования по назначению.

ТС повышенной проходимости, по возможности, не рекомендуется использовать для передвижения по нормальным дорогам и автомагистралям, поскольку для управления ими необходимы особые навыки. Такие ТС необходимо стремиться использовать только там, где качество дорожного покрытия обуславливает необходимость использования такого рода ТС.

Все ТС должны быть оборудованы антиблокировочной тормозной системой (ABS).

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

Все ТС должны быть оборудованы противотуманными фарами, либо системой управления наружным освещением, обеспечивающей видимость в условиях тумана, если наличие такой системы предусмотрено заводом-изготовителем.

Лобовое стекло должно быть изготовлено из небьющегося стекла (триплекс), которое обеспечивает хорошую обзорность, т.е. отсутствие сколов, трещин и т.д.

Все педали, т.е. сцепления, акселератора и тормоза, должны иметь резиновые накладки для предотвращения соскальзывания ноги.

Двери и замки должны быть полностью в рабочем состоянии.

Шины должны подходить для условий эксплуатации, в которых ТС обычно используется. Конструкция и типоразмеры шин должны соответствовать требованиям завода-изготовителя ТС.

На всех колесах ТС должны быть установлены шины одной марки и модели, если иное не предусмотрено заводом-изготовителем ТС.

Все ТС должны быть укомплектованы двумя противооткатными башмаками, знаком аварийной остановки, светоотражающим жилетом, домкратом, баллонным ключом, компрессором (если отсутствует система регулирования давления воздуха в шинах), ручным фонариком, а также иным необходимым инвентарем в зависимости от условий эксплуатации ТС.

Все ТС должны отвечать российским/казахстанским нормативным требованиям применительно к выбросам в окружающую среду.

Все ТС должны отвечать требованиям казахстанских/российских нормативных документов в области лицензирования.

5.2.2. ТРЕБОВАНИЯ К ЛЕГКОВЫМ ТС

Определение: *Автомобили, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3,5 тонны и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает 8.*

При приобретении, аренде или лизинге легковых ТС необходимо обеспечить наличие, как минимум, следующего оборудования:

Фронтальные подушки безопасности для водителя и переднего пассажира (если установка подушек безопасности предусмотрена заводом-изготовителем);

Инерционные трехточечные ремни безопасности на всех сиденьях - передних и задних. В исключительных случаях (если это предусмотрено заводом-изготовителем) допускается использования на заднем сидении среднего двухточечного ремня безопасности. Модернизированные ремни безопасности должны быть поставлены заводом-изготовителем ТС или утвержденным поставщиком и установлены компетентной организацией;

Высоко расположенный дополнительный стоп-сигнал;

Подголовники на всех сиденьях; в исключительных случаях (если это предусмотрено заводом-изготовителем) допускается отсутствие на заднем сидении среднего подголовника;

Все ТС должны быть укомплектованы аптечкой;

Все ТС должны быть укомплектованы порошковым огнетушителем объемом не менее 2 л;

Допускается эксплуатация ТС, остаточная глубина рисунка протектора летних шин которых составляет не менее 1,6 мм, а зимних не менее 4 мм;

Требования настоящего раздела распространяются на грузопассажирские ТС и грузовые фургоны, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3,5 тонны.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

5.2.3. ТРЕБОВАНИЯ К ТС БОЛЬШОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Определение: *Автомобили, включая автобусы, разрешенная максимальная масса которых превышает 3,5 тонны.*

При приобретении, аренде или лизинге ТС большой грузоподъемности необходимо обеспечить наличие, как минимум, следующего оборудования:

- инерционные трехточечные ремни безопасности водителя и пассажиров на всех сидениях; в виде исключения допускается использование поясных ремней безопасности пассажиров, если иное не предусмотрено заводом-изготовителем ТС; модернизированные ремни безопасности должны быть поставлены заводом-изготовителем ТС или утвержденным поставщиком и установлены компетентной организацией;
- противоподкатный брус, если это предусмотрено заводом изготовителем;
- система звукового предупреждения о движении задним ходом;
- противооткатная система, если это предусмотрено заводом-изготовителем;
- система торможения двигателем (горный тормоз), если это предусмотрено заводом-изготовителем;
- допускается эксплуатация ТС, остаточная глубина рисунка протектора шин которых составляет не менее 2 мм;
- все ТС должны быть укомплектованы аптечкой;
- все ТС должны быть укомплектованы огнетушителями в соответствии с требованиями Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 в зависимости от их типа и назначения.

5.2.4. ТРЕБОВАНИЯ К МИКРОАВТОБУСАМ И АВТОБУСАМ

Определение: *Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя.*

При приобретении, аренде или лизинге ТС такого типа предпочтение следует отдавать автомобилям, отвечающим требованиям, предъявляемым к легковым ТС, за исключением подушек безопасности.

Автобусы и микроавтобусы с разрешенной максимальной массой до 5 т должны быть укомплектованы двумя аптечками, а свыше 5 т (категории МЗ классов II и III) - тремя аптечками);

Автобусы и микроавтобусы должны быть укомплектованы двумя порошковыми огнетушителями объемом не менее 2 л каждый.

Допускается эксплуатация ТС, остаточная глубина рисунка протектора шин которых составляет не менее 2 мм и не менее 4 мм при использовании в горных условиях.

Выбор подрядчиков по предоставлению микроавтобусов и автобусов должен осуществляться с учетом соответствия их внутренних процедур по требованиям к водителям и ТС, а также организации перевозок пассажиров, требованиям Компании.

К микроавтобусам и автобусам, разрешенная максимальная масс которых превышает 3,5 тонны, также применяются требования, предъявляемые к ТС большой грузоподъемности.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

5.2.5. ТРЕБОВАНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ТАКСИ

Во всех местах, где у Компании имеется необходимость использования такси, должны быть заключены договоры с компаниями, которые могут предоставлять ТС, отвечающие требованиям в области обеспечения безопасности, изложенным в настоящем документе.

Такие подрядчики будут являться исключительными поставщиками наемного автотранспорта, который будет использоваться для служебных целей. Работникам Компании и членам их семей рекомендуется пользоваться услугами этих компаний для личных целей.

Все ТС должны иметь соответствующий документ о прохождении технического осмотра, выданный специализированной организацией.

Водители ТС, арендуемых на длительный срок (более трех месяцев), должны пройти обучение по программе защитного вождения в специализированной организации, либо силами инструкторов по защитному вождению подрядчика, имеющих соответствующий сертификат международного образца (RoSPA или одной из следующих организаций: CEPА, Test&Training, Prodrive Academy).

В случае невозможности заключения договора или необходимости разовой поездки, рекомендуется выбирать службы такси, ТС которых наиболее полно отвечают вышеуказанным требованиям, и зарекомендовали себя, как надежные.

5.3. ТРЕБОВАНИЯ К БОРТОВЫМ СИСТЕМАМ МОНИТОРИНГА

Многие работы выполняются там, где возможности контроля за местонахождением ТС Компании, стилем вождения Водителей, а также за соблюдением ими скоростного режима значительно ограничены. Результатом этого, а также других факторов (таких, как давление на Водителя ограничений по времени выполнения задачи) могут являться: нарушение скоростного режима, отклонения от утвержденного маршрута движения и нецелевое использование ТС. Данные обстоятельства, в свою очередь, значительно повышают риски и затраты, связанные с эксплуатацией ТС Компании.

В связи с этим все ТС Компании (за исключением ТС, нанимаемых или арендуемых на срок менее 3 месяцев) должны быть оборудованы бортовой системой мониторинга (БСМ), обеспечивающей фиксацию параметров движения ТС, а также их анализ с последующим разбором полученной информации с участием Водителя. Применяемое оборудование в обязательном порядке должно иметь трех-осевой акселерометр и встроенный гироскоп.

Функционал БСМ, как минимум, должен предусматривать обязательную идентификацию Водителя при помощи ключа, а также регистрацию таких параметров движения ТС, как скорость, резкое ускорение, резкое торможение, резкий поворот, пробег и длительность управления ТС Водителем и длительность остановки и стоянки ТС. Важно, чтобы программное обеспечение БСМ предусматривало функционал построения отчета «Безопасное вождение», содержащего рейтинг Водителей. Данный отчет должен строиться на основе параметров движения, характеризующих уровень безопасного вождения: превышение установленных значений допустимой и критической скоростей, резкое ускорение, резкое торможение, а также учитывать продолжительность времени управления ТС Водителем и пробег ТС. Отчет «Безопасное вождение» должен строиться как по Водителям, так и по ТС.

Следует организовать надлежащую систему управления данными (СУД) с тем, чтобы на основании полученных с использованием БСМ данных, обеспечить их анализ и доведение результатов анализа до Водителей и их руководителей. Такая СУД должна включать следующее:

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

- утвержденную процедуру, регламентирующую порядок установки/снятия оборудования БСМ и ее эксплуатации, включая настройку параметров и звуковых сигналов, информирующих Водителя о превышении установленных порогов этих параметров;

- использование данных БСМ для проведения с Водителями корректирующих действий (инструктажи, собеседования и т.д.), направленных на совершенствование водительских навыков и умений.

Ответственность за установку БСМ, организацию и функционирование СУД несет транспортный отдел Компании, а также уполномоченные сотрудники Подрядчиков, отвечающие за эксплуатацию ТС и обеспечение БДД.

5.4. ТРЕБОВАНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ

5.4.1. ПОЛИТИКА КТК В ОТНОШЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Цель:

Внедрение процедуры, направленной на обеспечение максимальной безопасности водителя и пассажиров, и сведение к минимуму риска гибели или получения травмы в результате ДТП. Результаты исследований однозначно указывают на то, что использование ремней безопасности значительно снижает риск гибели в ДТП, а также тяжесть травм, полученных в результате такого происшествия.

Политика:

Использование ремней безопасности является обязательным для всех водителей и пассажиров, находящихся в любом ТС, используемом в интересах Компании. В целях обеспечения безопасности всех работников Компании водители и пассажиры всех ТС, принадлежащих Компании, а также арендуемых ею, должны всегда надлежащим образом пользоваться ремнями безопасности. Это требование также относится к частным и прочим ТС, используемым в служебных целях.

5.4.2. ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Работники Компании должны в обязательном порядке пользоваться подогнанными и пристегнутыми ремнями безопасности. Ремень безопасности должен быть отрегулирован таким образом, чтобы плотно облегал тело.

В ТС, оборудованных неинерционными трехточечными или двухточечными (поясными) ремнями безопасности, необходимо вручную отрегулировать их таким образом, чтобы при нормальной посадке водителя и пассажиров они плотно облекали тело.

Водитель ТС несет ответственность за соблюдение всеми пассажирами требований в области использования ремней безопасности. Работники Компании несут ответственность за то, чтобы их посетители пользовались ремнями безопасности при поездках в ТС Компании.

Запрещается использовать в служебных целях любое ТС, в котором неисправен ремень безопасности на сиденье водителя. Запрещается перевозить людей на сиденьях с неисправными ремнями безопасности.

Запрещается вносить какие-либо изменения в конструкцию ремней безопасности, снимать их, отключать их механизм или каким-либо иным образом влиять на их функционирование, за исключением действий, связанным с ремонтом и техническим обслуживанием.

Работники Компании, обнаружившие неисправность ремня безопасности, должны незамедлительно сообщить об этом в транспортный отдел Компании.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

В случае если сиденья ТС не оборудованы ремнями безопасности, запрещается использовать данные сиденья для перевозки пассажиров;

Запрещается самостоятельное оборудование сидений ремнями безопасности. Ремни безопасности должны устанавливаться на заводе-изготовителе или в организации, уполномоченной заводом-изготовителем на производство данных работ.

Если в случае чрезвычайной ситуации необходимо осуществить поездку в ТС, не оборудованном ремнями безопасности, следует:

- сесть на заднее сиденье за водителем или передним пассажирским сиденьем; нельзя садиться посередине заднего сиденья;
- попросить водителя соблюдать особую осторожность при езде.

5.4.3. НЕСОБЛЮЖДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ВОДИТЕЛЕМ И/ИЛИ ПАССАЖИРОМ

В случае несоблюдения требований использования ремней безопасности, изложенных в настоящем документе, принимаются меры дисциплинарного воздействия, предусмотренные соответствующими внутренними документами Компании, вплоть до расторжения трудового договора или договора об оказании услуг.

5.4.4. РЕКОМЕНДАЦИИ

Всем работникам Компании и членам их семей настоятельно рекомендуется всегда пользоваться ремнями безопасности при поездках на личном и общественном транспорте с целью снизить риск гибели или получения травмы.

5.5. ТРЕБОВАНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ МОБИЛЬНЫХ ТЕЛЕФОНОВ И ПРОЧИХ МОБИЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ ИЛИ ДВУХСТОРОННЕЙ РАДИОСВЯЗИ В ТС

5.5.1. БЕЗОПАСНОСТЬ ВОЖДЕНИЯ

В данном документе содержатся минимальные требования, подлежащие соблюдению работниками Компании в целом.

Учитывая, что использование мобильных телефонов и прочих мобильных устройств и средств двухсторонней радиосвязи может быть сопряжено с определенными рисками или привести к увеличению рисков, настоящий документ регламентирует основные правила их использования.

Есть много доказательств тому, что пользование мобильными телефонами и прочими мобильными устройствами, и средствами двухсторонней радиосвязи при управлении ТС существенно увеличивает риск ДТП ввиду того, что при ответе на звонок/удержании телефона/наборе номера водители отрывают глаза от дороги, что влияет на концентрацию внимания и замедляет скорость реакции. Использование гарнитуры hands-free не исключает подобных рисков.

Водителям запрещается звонить и отвечать на поступающие звонки пока их ТС находятся в движении. В случае если Водителю необходимо позвонить, написать сообщение или отрегулировать навигацию, он должен остановить ТС в безопасном месте.

Водителям запрещается пользоваться мобильными телефонами и прочими мобильными устройствами (навигаторами, коммуникаторами, планшетами и т.д.), если их использование подразумевает отвлечение внимания от контроля за дорожной ситуацией и требует снятие рук с рулевого колеса ТС, а также использовать мобильный телефон, в том числе в режиме «HandsFree», пока их ТС находится в движении.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

Мобильные телефоны при этом могут оставаться включенными для уведомления Водителя о поступающих звонках. В случае срочной необходимости, Водитель может принять решение о целесообразности остановки ТС в безопасном месте для ответа на звонок.

5.5.2. ИСТОЧНИКИ ВОЗГОРАНИЯ/ОГНЕОПАСНЫЕ СРЕДЫ/ВРЕДНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ

Мобильные телефоны могут стать источником возгорания при их применении во взрывопожароопасных местах.

Перед въездом во взрывопожароопасные места мобильные телефоны должны быть отключены в соответствии со знаками безопасности (площадка АЗС считается опасной зоной).

Мобильные телефоны должны быть выключены перед въездом на все производственные объекты Компании, на которых действуют соответствующие правила.

5.5.3. ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЗАПРАВКЕ ТС

Правила безопасности при заправке топливом:

- высадите пассажиров в безопасной зоне;
- выключите двигатель;
- не курите;
- не пользуйтесь мобильным телефоном/гаджетом – выключите его или оставьте в ТС;
- не садитесь в ТС в ходе заправки – это может вызвать разряд статического электричества.

5.6. ДЕЙСТВИЯ ДО ПОЕЗДКИ, ВО ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ И ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ ПОЕЗДКИ

5.6.1. ПРЕДРЕЙСОВЫЙ ОСМОТР ТС

Каждый день перед выездом Водители должны проводить визуальный осмотр и фактическую проверку ТС в соответствии с утвержденным перечнем контрольных проверок ЕТО. На отдаленных производственных объектах Компании Водители проводят ЕТО с оформлением Чек-листа ЕТО ТС (Приложение 5).

Основные проверяемые параметры:

- Целостность внешних элементов кузова, включая остекление;
- Давление в шинах, включая запасное колесо;
- Состояние шин, включая запасное колесо (отсутствие порезов, повреждений и т.д.), а также целостность дисков;
- Чистота и исправность фар и прочих элементов светотехники;
- Исправность звукового сигнала/звукового сигнала заднего хода (если применимо);
- Исправность всех сидений, ремней безопасности и подголовников;
- Горящие индикаторы неисправностей на щитке приборов;
- Состояние лобового стекла, исправность стеклоочистителей и стеклоомывателей;
- Уровень омывающей жидкости;
- Уровень моторного масла;
- Уровень охлаждающей жидкости;
- Уровень тормозной жидкости;

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

- Уровень жидкости гидроусилителя рулевого управления (если применимо);
- Уровень топлива;
- Исправность тормозной системы и рулевого управления;
- Закрепление груза и всех тяжелых предметов в салоне, багажнике и кузове (если применимо);
- Наличие и комплектность аварийного оборудования (аптечка, знак аварийной остановки, огнетушитель, светоотражающий жилет, трос, фонарик, домкрат, баллонный ключ и компрессор с манометром).

5.6.2. УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ, НАРКОТИКОВ И ЛЕКАРСТВЕННЫХ ПРЕПАРАТОВ

Водители обязаны соблюдать требования законодательства, а также политики Компании в области употребления алкоголя и наркотиков. Водителям запрещается управлять ТС под воздействием алкоголя, наркотиков и лекарственных средств, которые могут повлиять на качество вождения. Перед тем, как сесть за руль, Водители должны выяснить возможные побочные эффекты выписанных им лекарственных средств.

5.6.3. ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

Следует избегать поездок в сложных погодных условиях. Если работы невозможно перенести или отложить, то поездку в сложных погодных условиях необходимо выполнять с соблюдением повышенных мер безопасности.

Водители должны быть проинструктированы о мерах безопасности при вождении в сложных погодных условиях.

Диспетчерам транспортных подразделений необходимо на ежедневной основе контролировать прогноз погоды и своевременно доводить его до Водителей.

Все поездки в сложных погодных условиях, должны быть согласованы руководителями соответствующего уровня в рамках Системы управления поездками (СУП).

5.6.4. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ ВОДИТЕЛЯ

Минимальные требования к продолжительности рабочего дня и времени нахождения за рулем распространяются на водителей, работающих на Компанию по трудовому договору или договору о возмездном оказании услуг в качестве водителей, а также Водителей Подрядчиков, если только требования применимого законодательства не являются более строгими или же конкретные условия работы не обуславливают меньшую продолжительность рабочего дня. Требования изложены во Внутренних правилах организации работы водителей Компании.

5.6.5. ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ПЕРЕРЫВЫ В УПРАВЛЕНИИ ТС

При управлении ТС Водители обязаны делать периодические остановки для отдыха в целях снижения накопленной усталости и сохранения концентрации. В процессе эксплуатации ТС выделяются пять основных типов поездок: аварийная/экстренная поездка, загородная (дальняя) поездка, городская поездка, внутриобъектовая поездка и вдольтрассовая поездка.

В загородных (дальних) поездках Водитель обязан делать 10-15-минутные перерывы не реже, чем через каждые 2 часа управления ТС. Если в процессе поездки Водитель понимает, что у него не будет объективной возможности остановиться в безопасном месте через 2 часа, в зависимости от своего состояния усталости, он принимает решение сделать остановку раньше или продолжить движение до безопасного места остановки, но не превышая 2,5 часов управления ТС. При формировании плана поездки должны быть определены безопасные места остановок. В случае возникновения непредвиденных ситуаций Водитель самостоятельно принимает решение о выборе безопасного места остановки. В случаях, когда маршрут движения до пункта назначения

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

предполагает общую продолжительность управления ТС не более 2,5 часов, то решение о необходимости остановки через 2 часа управления ТС принимает Водитель в зависимости от своего состояния усталости и концентрации внимания.

При выполнении Аварийных/Экстренных поездок Водители вправе не соблюдать требования об обязательных периодических остановках, их периодичность и продолжительность водители определяют самостоятельно исходя из целей поездки. При этом они должны обеспечить безопасность таких поездок вне зависимости от своего состояния усталости.

При направлении в загородные (дальние) поездки Экипажа каждые 2-2,5 часа после начала управления Водители должны менять друг друга, делая остановку не менее чем на 5 минут.

Специфика городских поездок предполагает перерывы в процессе поездки в интервале от 5 до 15 минут (например, посадка/высадка, ожидание пассажиров и т.п.), в связи с чем накопление усталости происходит медленнее. При этом продолжительность такой поездки не должна превышать 3 часов. По окончании такой поездки перерыв должен составлять от 15 до 30 минут (рекомендуется не менее 30 минут).

Специфика внутриобъектовых поездок подразумевает частые перемещения на короткие расстояния внутри объектов КТК (РП МТ, БС МТ, НПС) и рядом с ними с целью обслуживания технологического оборудования. При внутриобъектовых поездках требование о периодических перерывах, указанных выше, не применяется.

Специфика вдольтрассовых поездок подразумевает различные сценарии, из перечисленных выше. Во время выполнения работ на вдольтрассовых проездах Водителю необходимо четко понимать, в каком графике он будет передвигаться. В заявке указывается цель поездки, исходя из которой Диспетчер сообщает Водителю предполагаемый сценарий передвижения. На основании полученной информации Водитель осуществляет поездку применяя одну из 3 перечисленных выше методик. В случае незапланированных изменений Водитель может изменить схему перерывов по своему усмотрению, чтобы избежать нарушений.

Вне зависимости от типа поездки не позднее 4 часов 30 минут управления ТС после начала поездки водитель обязан сделать специальный перерыв продолжительностью не менее 45 минут (может быть совмещен с обедом). Специальный перерыв может быть сокращён до 30 минут, если ранее был уже сделан 15 минутный перерыв. В целях следования ТС к месту ближайшей стоянки для отдыха или к конечному месту назначения время управления без специального перерыва может быть увеличено не более, чем до 5 часов 30 минут.

5.6.6. ВОЖДЕНИЕ В ДНЕВНОЕ ВРЕМЯ

Всем Водителям должно быть доведено о необходимости остановок в пути с целью избежать усталости в результате:

- жары;
- сильного холода;
- сложных дорожных условий;
- медицинских/медикаментозных факторов;
- диетических факторов.

5.6.7. ВОЖДЕНИЕ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ

Любые поездки в ночное время (с 22:00 до 06:00) должны быть сведены к минимуму, особенно при:

- поездках на большие расстояния;

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

- поездках в сельской местности;
- поездках на большие расстояния после полного рабочего дня;
- поездках в сложных погодных условиях;
- усталости водителя;

5.6.8. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ФАР

Видимость ТС является одним из критических факторов, влияющих на риски ДТП. В целях увеличения возможности своевременного обнаружения ТС Компании другими участниками движения необходимо перед началом движения в любое время суток включать фары ближнего света и выключать их только после окончания поездки.

Фары дальнего света должны использоваться при движении в ночное время вне населенных пунктов с переключением, когда необходимо, дальнего света на ближний во избежание ослепления других водителей. При этом Водители должны выбрать скоростной режим, позволяющий им осуществить полную остановку в пределах видимого участка дороги.

Противотуманные фары (если имеются) необходимо использовать в условиях плохой видимости, т.е. в снегопад, дождь, туман, условиях запыленности, задымления.

При обнаружении опасности столкновения с приближающимся сзади ТС водитель должен предпринять все возможные безопасные действия для предупреждения водителя приближающегося ТС: использовать звуковой сигнал и/или аварийную сигнализацию.

5.6.9. ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ПАРКОВКЕ

Припарковав ТС, Водители должны выключать двигатель с целью уменьшить выбросы в атмосферу. В случае если Водителю необходимо ожидать в ТС, система отопления или кондиционирования воздуха может использоваться, если температура наружного воздуха составляет менее 15° С или более 25° С.

Все ТС должны быть припаркованы так, чтобы исключить их неконтролируемое перемещение с парковочных мест. На всех объектах Компании рекомендуется постановка ТС задним ходом на парковочное место, а после окончания парковки выезд вперед, если это не создает угрозу безопасности.

5.6.10. ДЕЙСТВИЯ ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ ПОЕЗДКИ

После окончания поездки Водитель обязан обеспечить, чтобы ТС находилось в безопасном месте и груз, если таковой имеется, находился в безопасном и закреплённом состоянии.

Также Водителю необходимо заполнить документацию, включая, но не ограничиваясь:

- путевой лист (правила заполнения приведены во Внутренних правилах организации работы водителей Компании);
- внести информацию обо всех неисправностях и дефектах ТС в журнал учета неисправностей ТС, а также сообщить соответствующему руководителю об этом для принятия мер по их устранению;
- товарно-транспортные документы, если таковые имеются.

Сообщить обо всех проблемах с пассажирами или грузом, а также обо всех иных важных обстоятельствах, возникших в ходе поездки.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

5.6.11. Действия в случае неисправности ТС

Все Водители должны иметь при себе мобильный телефон. В случае неисправности ТС Водитель и пассажиры (если таковые есть) должны находиться рядом с ТС (в пределах 100 м), но не в нем, если имеется вероятность того, что с ним может столкнуться другое ТС.

Сотрудники Компании, находящиеся в неисправном ТС Компании, должны позвонить в Транспортный отдел Компании и сообщить:

- тип и регистрационный знак ТС, ФИО пассажиров и/или описание груза;
- местонахождение и пункт назначения;
- вид неисправности или ее симптомы;
- особые обстоятельства, препятствующие движению (например, ТС застряло в грязи), а также срочные меры, которые необходимо предпринять;
- предлагаемый план действий (если таковой имеется).

Диспетчер должен направить на место неисправности другое ТС и организовать эвакуацию неисправного ТС.

Подрядчики должны следовать процедурам, принятым в организациях, которым они оказывают услуги. Водитель или представитель такой организации также должны связаться с Компанией и сообщить о возможных задержках.

5.6.12. Действия в случае ДТП

На месте ДТП следует:

- немедленно остановить (не трогать с места) ТС;
- включить аварийную световую сигнализацию;
- соблюдать спокойствие, не поддаваться панике;
- принять меры, направленные на избежание еще больших травм или ущерба от других ТС;
- установить знак аварийной остановки на расстоянии, обеспечивающем своевременное предупреждение других водителей, но не менее 30 м позади ТС на трассе и не менее 15 м позади ТС в городе или на бездорожье;
- находиться рядом с ТС (в пределах 100 м), но не в нем, если имеется вероятность того, что с ним может столкнуться другое ТС;
- оказать первую помощь пострадавшим (при наличии соответствующих знаний и навыков), но не трогать тела погибших;
- связаться с транспортным отделом Компании;
- не допускать курение вблизи ТС, если имеет место утечка топлива;
- быть вежливым, не принимать на себя ответственность и не выяснять, кто виноват;
- в случае если в ДТП участвовало стороннее ТС, или в случае причинения ущерба ТС, вызвать сотрудника органов УАП ДВД для составления официального протокола;
- не двигать ТС с места до тех пор, пока сотрудник органов УАП ДВД не даст на это разрешения;
- записать информацию, которая может быть полезна при расследовании происшествия или ДТП. Обеспечить сохранность видеозаписей с видеорегистраторов или иных электронных средств фиксации информации.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

В случае если необходима срочная помощь свяжитесь с ближайшим пунктом скорой помощи по номерам из памятки Водителя и будьте готовы сообщить следующую информацию:

- тип(ы) ТС;
- рег. знак;
- местонахождение;
- кол-во людей, попавших в ДТП;
- кол-во пострадавших;
- характер ущерба;
- информацию о третьей стороне.

5.7. ТРЕБОВАНИЯ К СТРАХОВАНИЮ

При управлении ТС все Водители Компании и все Водители Подрядчиков должны иметь полисы обязательного страхования автогражданской ответственности. Жизнь и здоровье Водителей должны быть застрахованы от несчастного случая.

5.8. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ ТС

5.8.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Все ТС Компании должны проходить ТО для поддержания их на постоянной основе в исправном состоянии в соответствии с требованиями местных нормативных документов и рекомендациями заводов-изготовителей.

ТО или ремонт ТС должны осуществляться только утвержденными СТО.

5.8.2. ОТБОР ПОДРЯДЧИКОВ

Отбор СТО должен осуществляться по следующим критериям:

- наличие квалифицированного персонала;
- возможности по поставке оригинальных запчастей;
- наличие соответствующих производственных помещений и необходимого оборудования;
- возможность предоставления надлежащих финансовых отчетных документов;
- наличие управленческих стандартов и процедур ведения хозяйственной деятельности;
- финансовая стабильность.

Предпочтение должно отдаваться СТО дилерских центров, авторизованных представительств соответствующих заводов-изготовителей.

5.8.3. ПЛАНЫ-ГРАФИКИ ТО

В подразделениях транспортного отдела должны составляться и постоянно обновляться планы-графики ТО ТС. Данные планы-графики должны быть основаны на рекомендациях заводов-изготовителей ТС и, при необходимости, соответствующих региональных дилеров и строго соблюдаться. Образец заполнения плана-графика приведен в Приложении 2.

Руководитель или инженер подразделения транспортного отдела обеспечивает Водителя информацией об объеме работ, которые должны будут выполняться в рамках ТО или ремонта ТС.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

5.8.4. ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ТО И Р

Водитель обязан контролировать процесс и результаты ТО и/или ремонта, закрепленного за ним ТС. Постоянное нахождение Водителя непосредственно в производственной зоне не рекомендуется по соображениям безопасности, однако визуальный контроль над проведением работ должен осуществляться (через стекло зоны ожидания, камеры наблюдения и т.п.). При этом допускается кратковременное посещение производственной зоны для того, чтобы убедиться в необходимости проведения каких-либо работ, которые изначально не планировались. Посещение производственной зоны допускается после краткого инструктажа с записью в журнале/ведомости и выдачей СИЗ для посетителей, согласно внутренней процедуре СТО. После выполнения ТО и/или ремонта Водитель должен всеми доступными ему способами убедиться в том, что работы выполнены качественно и в полном объеме. Если выполняются сложные или нестандартные виды ремонта, то при их выполнении и/или приемке должен присутствовать Руководитель или инженер подразделения транспортного отдела.

5.8.5. КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА И СТОИМОСТИ ТО И Р

Для контроля качества и стоимости ТО и ремонта Специалисты подразделений транспортного отдела должны вести статистику по всем расходным материалам, запасным частям и работам, не прописанным в договорах. Данная статистика позволит ориентироваться в ценах при повторном использовании подобных расходных материалов, запасных частей и работ, что будет являться дополнительным средством контроля не только затрат, но и оригинальности расходных материалов и запасных частей.

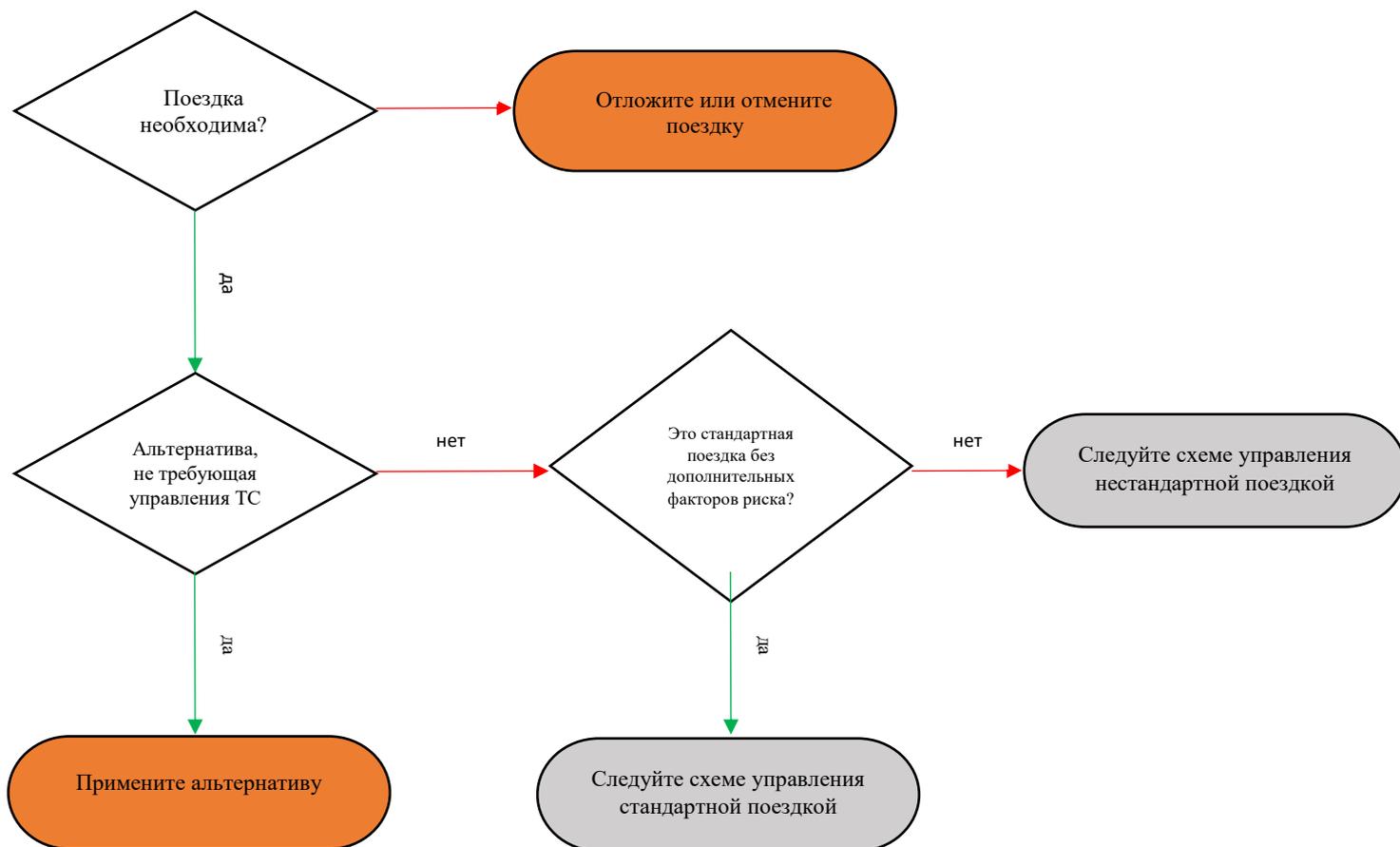
5.9. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДКАМИ

5.9.1. УПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДКАМИ

Следуя международным практикам в области обеспечения безопасной эксплуатации ТС, в Компании внедрена электронная система заявок на транспорт. Данная система расположена на внутреннем портале Компании Service Desk. Электронная система заявок на транспорт позволяет пользователям создавать различные заявки на транспорт по перевозке пассажиров и грузов, а диспетчерам транспортных подразделений принимать, обрабатывать заявки, а также назначать ТС и Водителей для их исполнения.

В электронную систему заявок на транспорт интегрирована система управления поездками (СУП). СУП позволяет в зависимости от наличия определенных факторов риска, связанных с погодными и дорожными условиями, временем суток, дальности поездки и ряда иных существенных факторов риска, автоматически направлять заявки на согласование руководителю соответствующего уровня. Чем больше факторов риска, тем более высокого уровня руководитель должен согласовать данную поездку. На Рисунке 1 представлена блок-схема согласования поездок. На Рисунке 2 представлена блок-схема согласования стандартных поездок. На Рисунке 3 представлена блок-схема согласования нестандартных поездок. На Рисунке 4 представлена блок-схема определения рисков. В СУП предусмотрена возможность самостоятельного выбора диспетчером уровня согласования. Данная функция предусмотрена для согласования заявок в случаях, не описанных стандартными алгоритмами.

Рисунок 1



Примеры дополнительных факторов риска
(далее факторов риска):

1 группа:

- а) Ливневые дожди или град;
- б) Сильный мороз (ниже -20);
- в) Маршрут более 50 км от пункта выезда;
- г) Условия тяжелого бездорожья;
- д) Районы с отсутствием связи;

2 группа:

- а) Выезды за город или пределы объекта в темное (не ночное) время суток;
- б) Ураганный ветер;
- в) Снегопад;
- г) Экстремальный мороз (ниже -30);
- д) Маршрут более 150 км от пункта выезда;

3 группа:

- а) Выезды за пределы города или объекта в ночное время (с 22:00 до 6:00);
- б) Маршрут более 350 км от пункта выезда;
- в) Криминогенный район;

Стандартная поездка:

Поездка в рамках заранее заданной местности, как определено оценкой рисков. Угрозы считаются эффективно, практически и полностью устраненными установленными и внедренными мерами контроля.

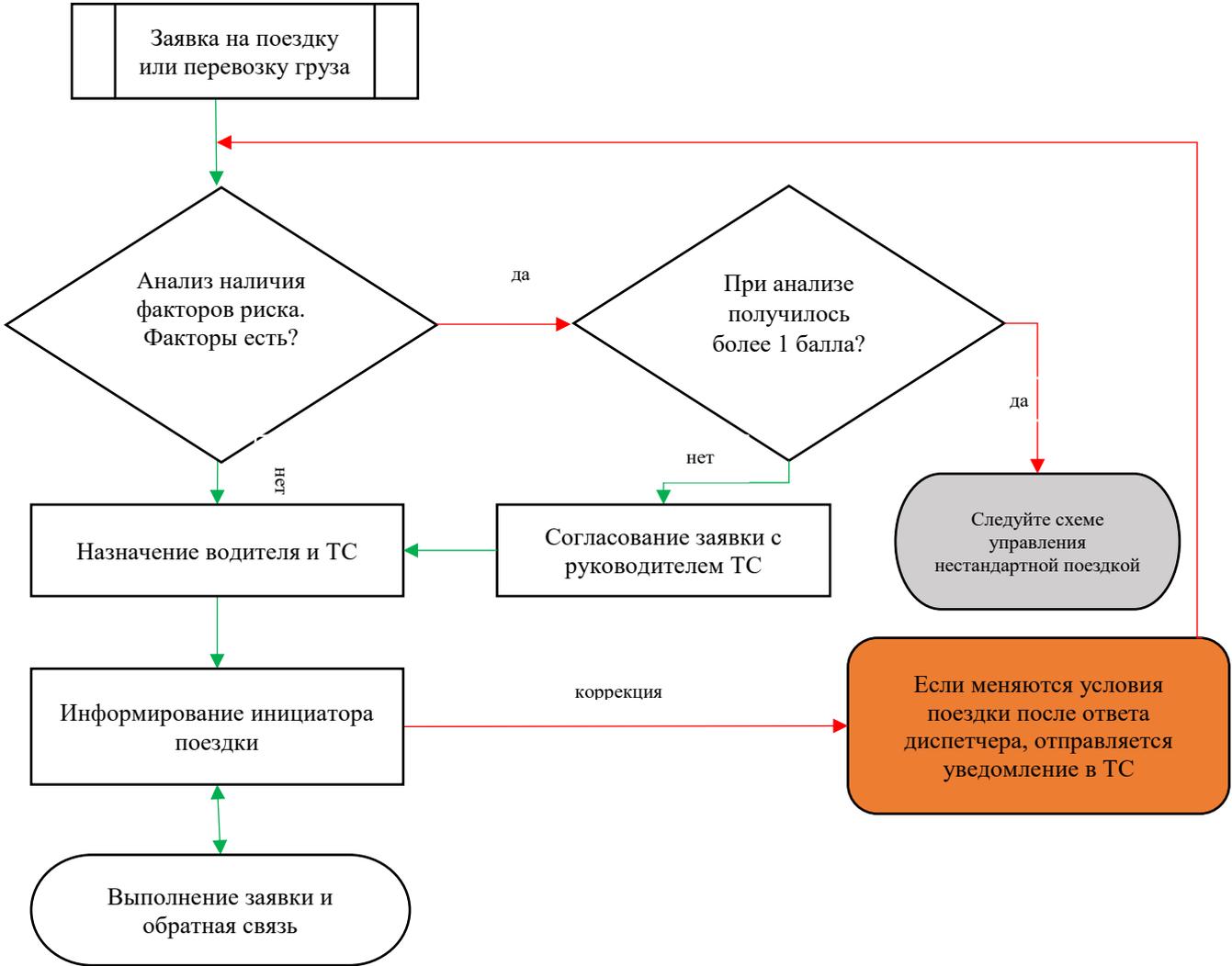
Нестандартная поездка:

Поездка вне заранее заданной местности, как определено оценкой рисков. Считается, что опасности необходимо оценить перед каждой поездкой для того, чтобы немедленно отреагировать на воздействие, наряду с изменяющимися и разрастающимися факторами.

Каждой поездке необходимо официальное одобрение на основании текущего и ожидаемого воздействия и установленных мер контроля.

Стандартная поездка

Рисунок 2

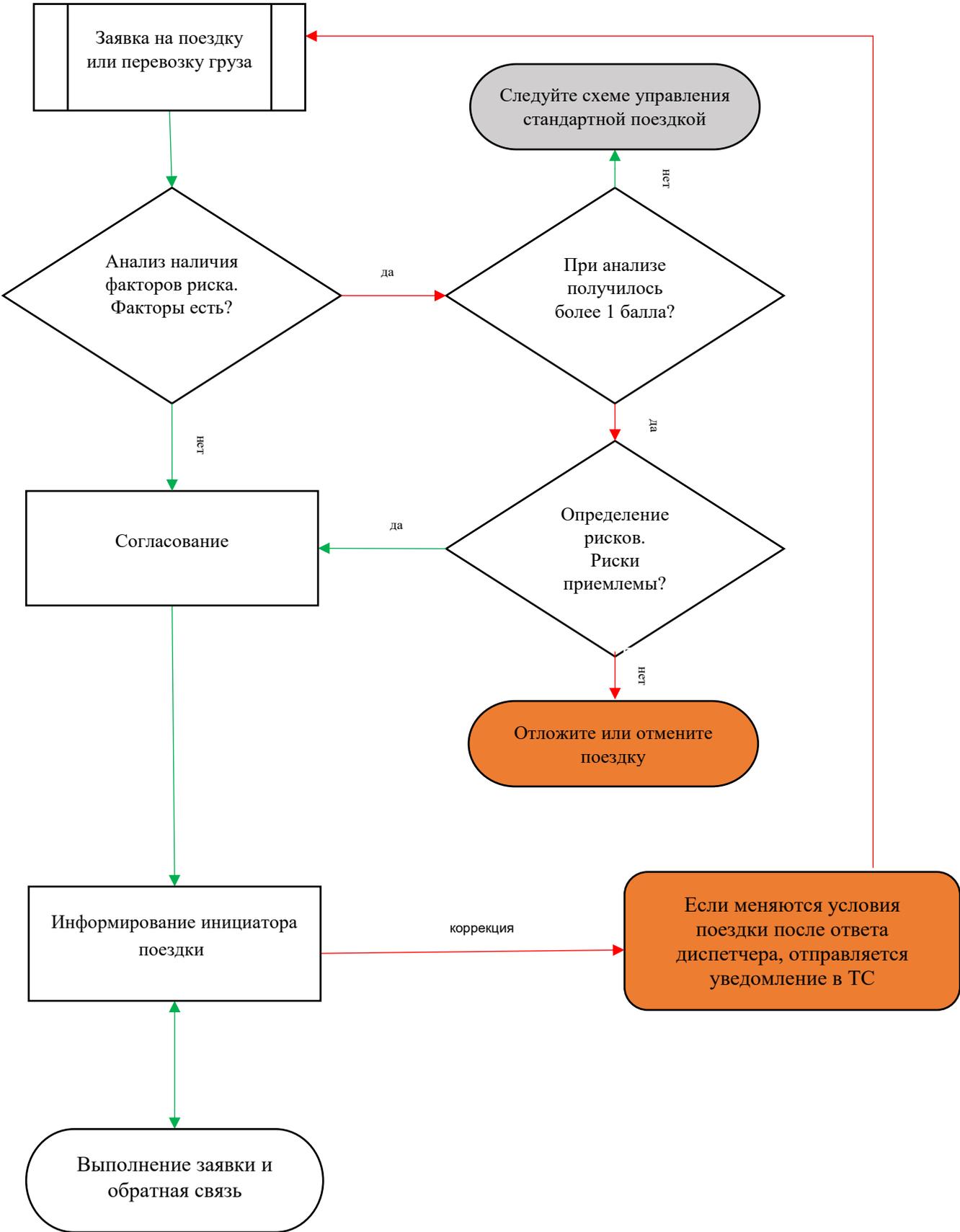


- Факторы риска:**
- 1 группа:**
- а) Ливневые дожди или град;
 - б) Сильный мороз (ниже -20);
 - в) Маршрут более 50 км от пункта выезда;
 - г) Условия тяжелого бездорожья;
 - д) Районы с отсутствием связи;
- 2 группа:**
- а) Выезды за город или пределы объекта в темное (не ночное) время суток;
 - б) Ураганный ветер;
 - в) Снегопад;
 - г) Экстремальный мороз (ниже -30);
 - д) Маршрут более 150 км от пункта выезда;
- 3 группа:**
- а) Выезды за пределы города или объекта в ночное время (с 22:00 до 6:00);
 - б) Маршрут более 350 км от пункта выезда;
 - в) Криминогенный район;

- Баллы при совпадении факторов**
- 1 балл** – при наличии не более 2 факторов 1 группы.
- 2 балла** – при наличии более 3 факторов 1 группы; наличии более 1 фактора 2 группы.
- 3 балла** – при наличии более 4 факторов 1 и 2 группы; наличии более 2 факторов 2 группы; наличии 1 фактора 3 группы.
- 4 балла** – наличие более 5 факторов из любой группы, при этом присутствует минимум 1 фактор из 3 группы; наличие более 2 факторов 3 группы.

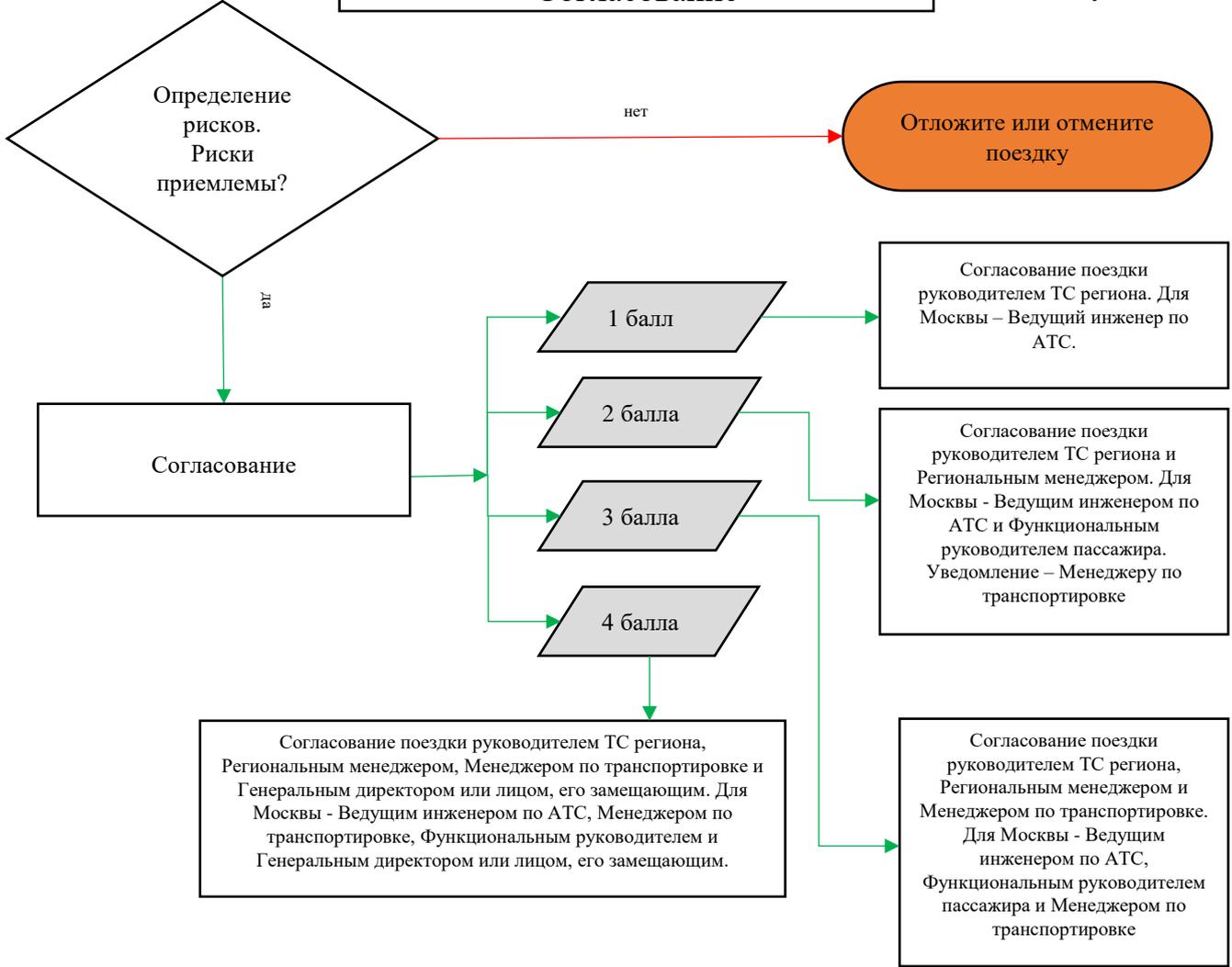
Нестандартная поездка

Рисунок 3



Согласование

Рисунок 4



- Факторы риска:**
- 1 группа:**
- а) Ливневые дожди или град;
 - б) Сильный мороз (ниже -20);
 - в) Маршрут более 50 км от пункта выезда;
 - г) Условия тяжелого бездорожья;
 - д) Районы с отсутствием связи;
- 2 группа:**
- а) Выезды за город или пределы объекта в темное (не ночное) время суток;
 - б) Ураганный ветер;
 - в) Снегопад;
 - г) Экстремальный мороз (ниже -30);
 - д) Маршрут более 150 км от пункта выезда;
- 3 группа:**
- а) Выезды за пределы города или объекта в ночное время (с 22:00 до 6:00);
 - б) Маршрут более 350 км от пункта выезда;
 - в) Криминогенный район;

- Баллы при совпадении факторов**
- 1 балл** – при наличии не более 2 факторов 1 группы.
- 2 балла** – при наличии более 3 факторов 1 группы; наличии более 1 фактора 2 группы.
- 3 балла** – при наличии более 4 факторов 1 и 2 группы; наличии более 2 факторов 2 группы; наличии 1 фактора 3 группы.
- 4 балла** – наличие более 5 факторов из любой группы, при этом присутствует минимум 1 фактор из 3 группы; наличие более 2 факторов 3 группы.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

5.9.2. ОРГАНИЗАЦИЯ ДАЛЬНЕГО РЕЙСА

Организация рейса направлена на сведение к минимуму вероятности ДТП, а также сокращение транспортных расходов. Все рейсы, имеющие отношение к хозяйственной деятельности Компании, должны быть должным образом организованы.

Организация рейса:

- осуществляется перед рейсом;
- позволяет избежать ненужных рейсов;
- позволяет выполнить несколько задач одновременно;
- позволяет выбрать оптимальное ТС и водителя для рейса;
- позволяет определить наиболее безопасный маршрут и график поездки;
- позволяет свести к минимуму:
 - протяженность поездки;
 - неиспользованное место для груза и пассажирские места;
 - риск ДТП и транспортные расходы.

Перед выездом в длительный рейс (командировку) уполномоченным сотрудником транспортной службы и Водителем заполняется контрольный лист проверки ТС и водителя (Приложение № 3), который после заполнения и подписания хранится в транспортном отделе в течение одного года. При раннем или позднем выезде в длительный рейс (командировку) допускается заполнять проверочный лист накануне выезда.

В течение длительного рейса (командировки) уполномоченные сотрудники транспортной службы должны с помощью БСМ контролировать (в режиме «on-line» и после окончания рейса) соблюдение водителем требований раздела «Продолжительность рабочего дня водителя» настоящего Положения.

5.9.3. ОЦЕНКА РИСКОВ НА МАРШРУТЕ

На всех регулярных маршрутах передвижения ТС Компании и Подрядчиков между офисами и производственными объектами Компании, а также на иных маршрутах, по которым с определенной периодичностью передвигаются ТС Компании и Подрядчиков (например, маршрут от офиса или НПС до СТО дилерского центра, находящегося в другом населенном пункте), периодически, не реже двух раз в год, должна проводиться оценка рисков. Результаты данной оценки оформляются в виде распланированного маршрута с указанием километража и ориентировочного времени следования, а также фотографий наиболее опасных или важных мест на данном маршруте, с кратким описанием возможных опасных факторов с учетом времени года, времени суток, погодных и дорожных условий, как правило, в формате Word-файла и выкладываются на внутреннем сайте Компании в разделе «Транспортный отдел».

Данную информацию необходимо использовать при проведении инструктажей Водителей Компании, направляемых по данному маршруту в первый раз, либо после длительного перерыва. При необходимости данной информацией могут пользоваться специалисты Подрядчиков, которые проводят инструктажи для новых Водителей перед первым выездом по маршруту, либо перед выездом в дальний рейс (командировку).

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

5.10. ДТП, инциденты и потенциально-опасные ситуации

5.10.1 УВЕДОМЛЕНИЕ О ПРОИСШЕСТВИЯХ И ПОС

Обо всех дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) и инцидентах Водитель докладывает немедленно должностному лицу, ответственному за эксплуатацию ТС, далее информация докладывается в соответствии с утвержденными в Компании процедурами. При фиксации ПОС информацию до заинтересованных лиц необходимо довести в конце рабочего дня или утром следующего рабочего дня.

Все ДТП с участием ТС Компании расследуются в соответствии с утвержденной процедурой расследования ДТП, изложенной в Стандарте по расследованию происшествий Компании.

5.10.2 УЧЕТ ДТП

Необходимо определять общий коэффициент аварийности, включая как ДТП за пределами дороги, так и на ней.

Есть 2 категории ДТП:

- С участием ТС большой грузоподъемности максимальной разрешенной массой более 3,5 тонны или/и числом сидячих мест, помимо сиденья водителя, более 8;
- С участием любого наемного, личного и корпоративного легкового ТС, имеющего отношение к производственной деятельности Компании, максимальной разрешенной массой менее 3,5 тонн или/и числом сидячих мест, помимо сиденья водителя, не более 8.

Необходимо вести учет всех расходов, связанных с ДТП.

Коэффициент аварийности за период (за год) рассчитывается по следующей формуле:

Коэффициент аварийности = (Общее кол-во ДТП x 1 000 000)/ Общий пробег в км.

Отдел ОТ, ПБ и ООС осуществляет контроль за учетом данных по ДТП по ТС Компании и подрядчиков.

5.10.3. УЧЕТ ИНЦИДЕНТОВ

К инцидентам относятся:

- травмы, полученные при посадке в ТС и высадке из него;
- любое происшествие при погрузке-разгрузке;
- повреждение припаркованного надлежащим образом ТС посторонним ТС;
- повреждение или полная утрата ТС исключительно в силу условий окружающей среды, вандализма или угона;
- случаи, когда значительные повреждения были нанесены только самому ТС, причинами которых не являются ДТП (например, возгорание двигателя, потеря колеса и т.д.);
- ДТП или иное происшествие в случае, когда поездка осуществлялась на предоставленном Компанией ТС в личных, не связанных с работой целях.

Фиксация инцидентов происходит на электронных ресурсах компании (сайт) с использованием табличных форм.

5.10.4. УЧЕТ ПОТЕНЦИАЛЬНО-ОПАСНЫХ СИТУАЦИЙ

Потенциально-опасная ситуация (ПОС) – к данному виду событий относятся незапланированные, нежелательные события, в результате которых не было причинено

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

повреждений и травм, но в случае изменения времени, обстоятельств или места, легко мог быть причинен ущерб имуществу или нанесена травма. Описание ПОС может включать сведения об обстоятельствах возникновения ПОС и оценки вероятности возникновения аналогичных обстоятельств с наступлением негативных последствий в будущем. В случае неблагоприятного развития ПОС есть вероятность наступления ДТП или инцидента. Необходимость фиксации ПОС заключается в возможности анализа причин наступления данных ситуаций. При выявлении системных причин наступления ПОС необходимо проактивно реагировать и разрабатывать корректирующие мероприятия для предотвращения в дальнейшем развития подобных ПОС в ДТП и инциденты. Ценность в фиксации и анализе ПОС в том, что этот инструмент не требует значительных затрат для предупреждения потенциального ущерба или травм. Критерии для определения ПОС можно определить следующие:

- в процессе управления ТС или будучи пассажиром вы испытали стресс от происходящей ситуации на дороге;
- находясь в статике, вы зафиксировали ситуацию, которая могла привести к ущербу или травмам при более неблагоприятном ее развитии;
- случаи без столкновения;

Фиксация ПОС происходит на электронных ресурсах компании (сайт) с использованием табличных форм.

5.11. ТРЕБОВАНИЯ К СПЕЦИАЛИСТАМ ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА, ОТВЕТСТВЕННЫМ ЗА ЭКСПЛУАТАЦИЮ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БДД

Специалисты, ответственные за обеспечение БДД, включая назначенных соответствующим приказом по Компании, должны не реже 1 раза в 5 лет проходить обучение/подготовку в целях повышения квалификации в области обеспечения БДД.

Специалисты, ответственные за обеспечение БДД, должны проходить обучение/подготовку, как инструкторы по защитному вождению автомобиля, не реже 1 раза в 3 года.

5.12. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

5.12.1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА

Инициация приобретения и реализации ТС отделом МТО, а также администрирование договоров автотранспортных услуг, аренды и лизинга ТС в соответствии с настоящим документом.

Инициация приема водителей на работу в Компанию в соответствии с настоящим документом.

Ведение информационных баз по Водителям Компании и ТС Компании.

Контроль над соблюдением сроков проведения испытаний, обучения, инструктажей, медицинских и иных проверок Водителей Компании.

Контроль над поведением Водителей Компании и Подрядчика на дороге.

Контроль над Водителями Компании и Подрядчика.

Организация технического обслуживания и ремонта ТС Компании в соответствии с настоящим документом.

Проведение анализа рисков, связанных с поездками в интересах Компании.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

Осуществление контроля над соблюдением требований о продолжительности рабочего времени и времени отдыха Водителей Компании и времени оказания услуг Водителями Подрядчика.

Инициирование и проведение служебного расследования и последующего разбора всех дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и иных происшествий, допущенных Водителями Компании, а также инцидентов с ТС и Водителями Компании и потенциально-опасных (предаварийных) ситуаций.

Участие (при необходимости) в служебных расследованиях ДТП и иных происшествий, допущенных Водителями Подрядчика, а также инцидентов с ТС и Водителями Подрядчика и потенциально-опасных (предаварийных) ситуаций.

Организация учета ДТП, инцидентов и потенциально-опасных ситуаций; представление руководству Компании соответствующих отчетов и информации, сведений о принятых мерах по предупреждению аварийности; ежеквартальная проверка по наличию ДТП и административных правонарушений, совершенных Водителями Компании на ТС Компании с использованием доступных баз данных в сети интернет; контроль за проведением аналогичных проверок Подрядчиками.

Организация учета и проведение анализа случаев возврата ТС Компании с линии по причинам технической неисправности.

Проведение испытаний и инструктаж Водителей Компании, а также, при необходимости, Водителей Подрядчика.

Осуществление контроля над своевременным выездом и возвращением ТС Компании и Подрядчика к месту постоянной стоянки, а также за их целевым использованием в интересах Компании

Запрещение эксплуатации ТС Компании и Подрядчика с техническими неисправностями, угрожающими безопасности дорожного движения (далее – БДД).

Распределение автотранспорта, прием и обработка заявок на автотранспорт.

5.12.2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОТДЕЛА ОТ, ПБ И ООС

Предоставление поддержки для обеспечения соблюдения требований настоящего документа Водителями и Работниками Компании, а также Водителями Подрядчиков.

Взаимодействие с ответственными менеджерами Компании относительно требований настоящего документа.

Участие в служебных расследованиях ДТП, а также иных происшествий с участием ТС Компании и Водителей Компании.

Ведение Базы данных происшествий по ДТП с участием ТС Компании и подрядных/субподрядных организаций.

Подготовка и направление на объекты Компании Молний с указанием оперативной информации, а также Извлеченных уроков, составленных по результатам расследования ДТП.

Консультационная поддержка в организационных и методологических вопросах, касающихся вопросов ОТ, ПБ ООС на автомобильном транспорте.

Осуществление контроля над соблюдением норм и правил по вопросам охраны труда на автомобильном транспорте, над выполнением приказов и указаний руководства Компании, предписаний органов государственного надзора по вопросам ОТ, ПБ и ООС при эксплуатации ТС Компании.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

5.12.3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Участие в служебных расследованиях ДТП, а также иных происшествий с участием ТС Компании и Водителей Компании.

Визуальный контроль ТС, въезжающих на объекты КТК.

5.12.4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОТДЕЛА ОБУЧЕНИЯ

Организация совместно с транспортным отделом и отделом ОТ, ПБ и ООС обучения Водителей Компании по программам защитного вождения автомобиля, а также по иным программам, касающимся охраны труда и техники безопасности на автотранспорте.

Организация обучения, повышения квалификации и иных видов подготовки специалистов Компании, связанных с обеспечением БДД и организацией перевозок пассажиров и грузов.

5.12.5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИИ

Соблюдение требований Правил дорожного движения Республики Казахстан (ПДД РК); неукоснительное соблюдение скоростного режима. В случае несоблюдения требований ПДД РК и нарушения скоростного режима к виновным водителям могут приниматься меры дисциплинарного воздействия, предусмотренные соответствующими внутренними нормативными документами Компании, вплоть до расторжения трудового договора или договора об оказании услуг.

Проведение Ежедневного Технического Осмотра (ЕТО) ТС в соответствии с требованиями настоящего документа.

Соблюдение требований политики Компании в области использования мобильных телефонов и иных гаджетов.

Соблюдение требований политики Компании в области алкоголя и наркотиков.

Соблюдение требований политики Компании в области использования ремней безопасности.

Соблюдение требований иных политик и процедур Компании в области обеспечения БДД.

Соблюдение требований ПДД страны пребывания и других законодательных и нормативных актов в области обеспечения БДД.

Соблюдение требований политик и процедур Компании в области охраны труда и техники безопасности при эксплуатации ТС.

5.12.6. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВСЕХ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

Соблюдение требований ПДД РК в части, касающейся требований к пассажирам ТС.

Соблюдение указаний водителя, касающихся безопасности поездки.

Соблюдение требований политики компании в области алкоголя и наркотиков.

Соблюдение требований политики Компании в области использования ремней безопасности.

5.12.7. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РЕГИОНАЛЬНОГО МЕНЕДЖЕРА

Стимулирование и поддержка внедрения процедур и требований, изложенных в настоящем документе, в рамках организации повседневной деятельности региональных офисов и производственных объектов Компании.

Своевременное информирование Руководителей транспортного отдела и отдела ОТ, ПБ и ООС об отклонениях от требований настоящего документа.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

Рациональное использование ТС Компании в целях минимизации рисков и затрат, связанных с эксплуатацией ТС.

6. СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ

6.1. СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ К ДАННОЙ ПРОЦЕДУРЕ ПРИВЕДЕН В ТАБЛИЦА 3.

Таблица 3. Перечень приложений

| Приложение | Название |
|------------|--|
| 1. | Лист проверки водителя |
| 1А. | Критерии оценки водителя |
| 2. | Образец заполнения плана-графика ТО ТС |
| 3. | Контрольный лист проверки ТС и водителя перед направлением в длительный рейс (командировку) |
| 4. | Программа испытания водителей АО «КТК-К» |
| 4А. | Лист испытания водителя транспортного средства |
| 5. | Чек-лист ежедневного технического осмотра транспортного средства |
| 6. | Виды инструктажей водителей по безопасной эксплуатации транспортного средства и обеспечению безопасности дорожного движения и их структура |
| 7. | Лист регистрации изменений |

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – ЛИСТ ПРОВЕРКИ ВОДИТЕЛЯ

| ЛИСТ ПРОВЕРКИ ВОДИТЕЛЯ | | | | |
|--|--|---|--|-------------------------|
| АНКЕТА | | | | |
| Город: | <input type="text"/> | Объект: | <input type="text"/> | |
| | | Дата проверки: | <input type="text"/> | |
| Ф. И. О.: | <input type="text"/> | | | |
| Компания: | <input type="text"/> | Дата рождения: | <input type="text"/> | |
| Должность: | <input type="text"/> | Место работы: | <input type="text"/> | |
| Серия и № В/У: | <input type="text"/> | Срок действия: | <input type="text"/> | |
| E-mail: | <input type="text"/> | Телефон моб: | <input type="text"/> | |
| Фактический водительский стаж | <input type="text"/> | полных лет. | Общий стаж по трудовой книжке и договорам: <input type="text"/> лет | |
| Проходил обучение / тестирование | <input type="text"/> | кол-во раз. | Оцениваю свое водительское мастерство на <input type="text"/> баллов | |
| УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ | | | | |
| Автомобиль: | <input type="checkbox"/> Легковой | <input type="checkbox"/> Другое: | <input type="text" value="укажите тип транспортного средства"/> | |
| | | <input type="checkbox"/> АКПП | <input type="checkbox"/> МКПП | |
| | | <input type="checkbox"/> ТС КТК | <input type="checkbox"/> Да | |
| Водительское удостоверение действительно и соответствует категории транспортного средства | | | | |
| ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА ЗНАНИЙ ПДД И НАВЫКОВ ВОЖДЕНИЯ | | | | |
| РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ | | ТЕСТИРОВАНИЕ | | |
| <input type="checkbox"/> Безопасно управляет автомобилем | <input type="checkbox"/> Рекомендуются дополнительный инструктаж | <input type="checkbox"/> Тест по ПДД сдан | <input type="checkbox"/> Тест по ПДД не сдан | |
| <input type="checkbox"/> Рекомендуются дополнительно обучение | <input type="checkbox"/> Высокий риск | <input type="checkbox"/> Тест по ПДД не сдан | <input type="checkbox"/> Не проводился | |
| | | <input type="checkbox"/> Может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК | <input type="checkbox"/> Не может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК | |
| ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОММЕНТАРИЙ ИНСТРУКТОРА | | | | |
| Наблюдения и основные рекомендации | уверенность, динамика, агрессивность, осмотрительность и т.п. своими словами | | | |
| | Начало поездки | <input type="text"/> | Окончание поездки | <input type="text"/> |
| | Пробег по одометру | <input type="text"/> км | Пробег по одометру | <input type="text"/> км |
| | Осадки (видимость) | <input type="text"/> | Состояние дороги | <input type="text"/> |
| | | | | |
| Инструктор | (Фамилия И.О. инструктора) | | (Подпись инструктора) | |
| Правильность представленных сведений подтверждаю. Не возражаю против использования видеорегистратора. С результатами ознакомлен, рекомендации мною получены и мне понятны. В соответствии с требованиями статьи 9 Федерального закона от 27.06.2006 № 152-ФЗ "О персональных данных" я подтверждаю свое согласие на обработку вносимых в форму моих персональных данных. | | | подпись тестируемого / расшифровка | |
| Критерии оценки: "Х" Оценка не проводилась "0" Никогда не применяет или не использует "1" Применяет или использует периодически либо после напоминания "2" Всегда применяет или использует | | | | |

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

| № | КРИТЕРИЙ | ОЦЕНИВАЕМЫЙ ПАРАМЕТР / НАВЫК | Х | 0 | 1 | 2 |
|--|--------------------------|--|---|---|------|-----|
| ИНСПЕКЦИЯ АВТОМОБИЛЯ И ПОДГОТОВКА К ПОЕЗДКЕ | | | | | | |
| 1 | Внешний осмотр | Проверено отсутствие повреждений; чистота стекол, зеркал и фар; диски и шины | | | | |
| 2 | Светотехника и электрика | Проверены световые приборы, стеклоочиститель, стеклоомыватель и клаксон | | | | |
| 3 | Уровни жидкостей | Проверены уровни масла, тормозной жидкости, антифриза, ГУР и стеклоомывателя | | | | |
| 4 | Оборудование | Проверены ремни, наличие аптечки, огнетушителя, знака аварийной остановки и | | | | |
| 5 | Документация | Проверено наличие СТС, водительского удостоверения, полиса ОСАГО/ОСГПО | | | | |
| 6 | Настройка посадки | Кресло, подголовники и руль настроены; зеркала - после настройки кресла | | | | |
| 7 | Ремни безопасности | Ремни застегнуты правильно, проверено пристегивание пассажиров | | | | |
| Итого "Инспекция автомобиля" (максимум баллов 14) | | | | | (6.) | (%) |
| ТЕХНИКА УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ | | | | | | |
| 1 | Водительская посадка | Придерживается правильной посадки; может объяснить, почему | | | | |
| 2 | Торможение | Замедления и торможения плавные; соответствуют ситуации | | | | |
| 3 | | Нет дотормаживаний перед остановкой, "клевка" | | | | |
| 4 | | Хват руля двумя руками | | | | |
| 5 | Руление | Хват руля в точках 10-2 или 9-3 | | | | |
| 6 | | Руление плавное, без рывков | | | | |
| 7 | | Возврат руля без самороспуска | | | | |
| 8 | Ускорение | Ускорение плавное | | | | |
| 9 | | Ускорение соответствует ситуации | | | | |
| 10 | Плавность хода | Движение без рывков, перестроения не резкие, повороты без кренов | | | | |
| 11 | Выбор и включение МКПП | Передача выбирается согласно ситуации, включение без рывков | | | | |
| 12 | Выбор передачи на АКПП | Навык использования АКПП в ручном режиме, не бросает резко "газ" после разгона | | | | |
| 12 | Использование МКПП | Нет движения на нейтральной передаче, нет переключений в повороте | | | | |
| 12 | Использование АКПП | Не двигается на нейтральной передаче; не входит в поворот со сбросом "газа" | | | | |
| 13 | Работа сцеплением | Не двигается долго с выжатым сцеплением, умело использует полувыжатое сцепление | | | | |
| 13 | Работа АКПП | Переключает автоматическую трансмиссию в режимы "P" и "R" только после полной остановки ТС | | | | |
| 14 | Уверенность | Органами управления пользуется уверенно, своевременно их использует | | | | |
| Итого "Техника управления автомобилем" (максимум баллов 28) | | | | | (6.) | (%) |
| ВОЖДЕНИЕ ПО ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ | | | | | | |
| 1 | Парковка | Использует безопасную парковку (заезжает задним ходом, выезжает передним) | | | | |
| 2 | | Выбирает наиболее безопасное место для парковки | | | | |
| 3 | | Выполняет безопасно; ориентируется по зеркалам и камере заднего вида | | | | |
| 4 | Дистанция при остановке | Оставляет достаточную дистанцию до впередистоящего автомобиля | | | | |
| 5 | Коммуникация | Устанавливает контакт глазами, использует жесты, звуковой и световой сигналы | | | | |
| 6 | | Правильно и своевременно использует указатели поворотов | | | | |
| 7 | | Соблюдает рядность при движении по прямой; держится центра полосы | | | | |
| 8 | Дисциплина рядности | Соблюдает рядность в поворотах, выполняет безопасно, осматриваясь вокруг | | | | |
| 9 | | Соблюдает требования дорожной разметки | | | | |
| 10 | | Выбирает оптимальную полосу, полосу с наименьшим риском | | | | |
| 11 | | Выбирает оптимальную полосу на круговом движении | | | | |
| 12 | Защита от удара сзади | Проверяет зеркала перед торможением "Нога на тормоз - глаза в зеркало" | | | | |
| 13 | Сигналы светофоров | Прогнозирует и реагирует на сигналы светофора; не выезжает на желтый | | | | |
| 14 | | Останавливается перед стоп-линией; видит сигналы своего светофора | | | | |
| 15 | Отвлечение внимания | Не отвлекается на посторонние дела: пассажиры, телефон, мультимедиа, реклама | | | | |
| 16 | "1-2-3-Поехали" | Начинает движение после остановки в потоке (в т. ч. на светофоре) с задержкой | | | | |
| 17 | Проезд перекрестков | Полностью осматривает перекресток, круговые развязки и примыкание дорог | | | | |
| 18 | Маневрирование | Проверяет "мертвые зоны" при перестроениях и поворотах | | | | |
| 19 | | Проверяет боковые зеркала перед перестроениями, поворотами, сужениями | | | | |
| 20 | | Применяет принцип "не вижу - не еду" | | | | |
| 21 | | Маневры совершает плавно и со значительным запасом по времени (дистанции) | | | | |
| 22 | | Целесообразность перестроений | | | | |
| 23 | | Своевременно и правильно реагирует на маневры других участников | | | | |
| 24 | Скоростной режим | Не превышает установленный лимит скорости | | | | |
| 25 | | Скорость соответствует условиям и ситуации | | | | |
| 26 | | Соотносит свою скорость со скоростью потока | | | | |
| 27 | Наблюдение за дорогой | Проверяет все зеркала перед началом движения | | | | |
| 28 | | Глаза перемещаются каждые 2 секунды | | | | |
| 29 | | Регулярно смотрит далеко вперед | | | | |
| 30 | | Видит опасные маневры других участников движения | | | | |
| 31 | | Вовремя обнаруживает "преследователей" и безопасно уступает им дорогу | | | | |
| 32 | Осмотр зеркал | Осматривает зеркала каждые 5-8 секунд | | | | |
| 33 | Капсула безопасности | Занимает максимально безопасное положение в потоке | | | | |
| 34 | | Применяет принцип "узко - медленно" | | | | |
| 35 | Дистанция в движении | Поддерживает правильную дистанцию до впереди идущего ТС (в секундах) | | | | |
| 36 | Пешеходы | Выделяет места возможного внезапного появления пешеходов | | | | |
| 37 | | Реагирует на знак "Пешеходный переход"; готов к снижению скорости | | | | |
| 38 | | При возможности безопасно уступает дорогу пешеходам | | | | |
| 39 | Вело, мото | Замечает в потоке велосипедистов и мотоциклистов; не теряет их из виду | | | | |
| 40 | Обгон | Задается вопросом о необходимости обгона | | | | |
| 41 | | Правильно выбирает положение для начала обгона (указатели поворотов) | | | | |
| 42 | | Имеет достаточное преимущество в скорости, безопасно завершает обгон | | | | |
| 43 | Сложные условия | Распознает состояние дороги, погодные условия, адаптирует к ним свой стиль вождения | | | | |
| 44 | Поведение на дороге | Относится к другим участникам движения без агрессии; контролирует свои эмоции | | | | |
| 45 | ПДД | Знает и соблюдает ПДД | | | | |
| Итого "Вождение по дорогам общего пользования" (максимум баллов 90) | | | | | (6.) | (%) |

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

ПРИЛОЖЕНИЕ 1А - КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ВОДИТЕЛЯ

Водитель КТК или транспортного подрядчика, прошедший ранее обучение методикам ЗВ

«Безопасно управляет автомобилем» (не менее 93% баллов по каждому разделу при отсутствии оценок «0» в каждом разделе).

Допускаются следующие замечания (по количеству не набранных баллов) по разделам:

«Инспекция автомобиля и подготовка к поездке» - не более 1 балла;

«Техника управления автомобилем» - не более 2 баллов;

«Вождение по дорогам общего пользования» - не более 6 баллов.

Водитель может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК.

«Рекомендуется дополнительный инструктаж» (не менее 85% баллов по каждому разделу при отсутствии оценок «0» во втором и третьем разделе; допускается одна оценка «0» в первом разделе).

Допускаются следующие замечания (по количеству не набранных баллов) по разделам:

«Инспекция автомобиля и подготовка к поездке» - не более 2 баллов ИЛИ одна оценка «0»;

«Техника управления автомобилем» - не более 4 баллов;

«Вождение по дорогам общего пользования» - не более 13 баллов.

Водитель может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК.

В комментариях необходимо указать: требуется проведение специального инструктажа по тем методикам ЗВ, по которым у инструктора были замечания.

Факт проведения инструктажа должен быть зафиксирован в журнале регистрации инструктажей по БДД.

«Рекомендуется дополнительное обучение» (не менее 71% баллов по каждому разделу; допускается не более одной оценки «0» в каждом разделе).

Допускаются следующие замечания (по количеству не набранных баллов) по разделам:

«Инспекция автомобиля и подготовка к поездке» - не более 4 баллов ИЛИ не более 2 баллов и одна оценка «0»;

«Техника управления автомобилем» - не более 8 баллов ИЛИ не более 6 баллов и одна оценка «0»;

«Вождение по дорогам общего пользования» - не более 26 баллов ИЛИ не более 24 баллов и одна оценка «0».

Водитель не может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК до проведения повторного тест-драйва, который должен быть проведен не ранее через одну неделю.

В комментариях необходимо указать: требуется проведение дополнительного обучения по методикам ЗВ.

До проведения дополнительного обучения водитель отстраняется от управления ТС в интересах КТК. Расходы на обучение могут быть оплачены КТК или транспортным подрядчиком.

«Высокий риск» (менее 71% баллов по каждому разделу ИЛИ две и более оценки «0» в каждом разделе).

Имеются следующие замечания по разделам:

«Инспекция автомобиля и подготовка к поездке» - набрано менее 10 баллов ИЛИ имеются две и более оценки «0»;

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

«Техника управления автомобилем» - набрано менее 20 баллов ИЛИ имеются три и более оценки «0»;

«Вождение по дорогам общего пользования» - набрано менее 64 баллов ИЛИ имеются четыре и более оценки «0».

Водитель не может быть допущенным к управлению ТС в интересах КТК.

В комментариях необходимо указать: требуется проведение служебного расследования.

До получения результатов служебного расследования водитель отстраняется от управления ТС в интересах КТК.

По результатам расследования к водителю КТК могут быть применены меры дисциплинарного воздействия.

По результатам расследования водитель транспортного подрядчика может быть отстранен от работы на контракте КТК.

Кандидат в водители КТК или транспортного подрядчика, не проходивший ранее обучение методикам ЗВ

«Безопасно управляет автомобилем» (не менее 85% баллов по каждому разделу; допускается не более одной оценки «0» в каждом разделе).

Допускаются следующие замечания (по количеству не набранных баллов) по разделам:

«Инспекция автомобиля и подготовка к поездке» - не более 2 баллов ИЛИ одна оценка «0»;

«Техника управления автомобилем» - не более 4 баллов ИЛИ не более 2 баллов и одна оценка «0»;

«Вождение по дорогам общего пользования» - не более 13 баллов ИЛИ не более 11 баллов и одна оценка «0».

Водитель может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК.

В комментариях необходимо указать: тестируемый может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК при условии прохождения обучения методикам ЗВ.

«Рекомендуется дополнительный инструктаж» (не менее 71% баллов по каждому разделу; допускается не более двух оценок «0» в каждом разделе).

Допускаются следующие замечания (по количеству не набранных баллов) по разделам:

«Инспекция автомобиля и подготовка к поездке» - не более 4 баллов ИЛИ не более двух оценок «0»;

«Техника управления автомобилем» - не более 8 баллов ИЛИ не более 6 баллов и одна оценка «0» ИЛИ не более 4 баллов и две оценки «0»;

«Вождение по дорогам общего пользования» - не более 26 баллов ИЛИ не более 24 баллов и одна оценка «0» ИЛИ не более 22 баллов и две оценки «0».

Водитель может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК.

В комментариях необходимо указать: тестируемый может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК при условии прохождения обучения методикам ЗВ и последующего индивидуального специального инструктажа по методикам ЗВ.

Инструктаж кандидата в водители КТК проводит инструктор по ЗВ КТК. Инструктаж кандидата в водители транспортного подрядчика проводит специалист по БДД транспортного подрядчика (при необходимости с участием инструктора по ЗВ КТК). Факт проведения инструктажа должен быть зафиксирован в журнале регистрации инструктажей по БДД.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

При проведении инструктажа учитываются результаты практического тестирования, пройденного во время обучения ЗВ.

«Рекомендуется дополнительное обучение» (не менее 50% баллов по каждому разделу; допускается не более двух оценок «0» в первом разделе, не более трех оценок «0» во втором разделе, не более четырех оценок «0» в третьем разделе).

ДАННЫЙ ВАРИАНТ ПРИМЕНЯЕТСЯ ТОЛЬКО В ОТНОШЕНИИ КАНДИДАТОВ В ВОДИТЕЛИ ТРАНСПОРТНОГО ПОДРЯДЧИКА

Допускаются следующие замечания (по количеству не набранных баллов) по разделам:

«Инспекция автомобиля и подготовка к поездке» - не более 7 баллов ИЛИ не более 5 баллов одна оценка «0» ИЛИ не более 3 баллов и две оценки «0»;

«Техника управления автомобилем» - не более 14 баллов ИЛИ не более 12 баллов и одна оценка «0» ИЛИ не более 10 баллов и две оценки «0» ИЛИ не более 8 баллов и три оценки «0»;

«Вождение по дорогам общего пользования» - не более 45 баллов ИЛИ не более 43 баллов и одна оценка «0» ИЛИ не более 41 балла и две оценки «0» ИЛИ не более 39 баллов и три оценки «0» ИЛИ не более 37 баллов и четыре оценки «0».

Водитель не может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК.

В комментариях необходимо указать: тестируемый может быть допущен к управлению ТС в интересах КТК только после прохождения обучения ЗВ и обязательному повторному тестированию силами инструктора по ЗВ КТК.

По результатам повторного тестирования может быть принято решение о допуске к управлению ТС в интересах КТК, либо об отстранении от работы на контракте КТК.

«Высокий риск» (менее 50% баллов по каждому разделу ИЛИ три и более оценки «0» в первом разделе ИЛИ четыре и более оценки «0» во втором разделе ИЛИ пять и более оценок «0» в третьем разделе).

Имеются следующие замечания по разделам:

«Инспекция автомобиля и подготовка к поездке» - набрано менее 7 баллов ИЛИ имеются три и более оценки «0»;

«Техника управления автомобилем» - набрано менее 14 баллов ИЛИ имеются четыре и более оценки «0»;

«Вождение по дорогам общего пользования» - набрано менее 45 баллов ИЛИ имеются пять и более оценок «0».

Водитель не может быть допущенным к управлению ТС в интересах КТК.

В комментариях необходимо указать: тестируемого не рекомендуется рассматривать в качестве кандидата на должность водителя для управления ТС в интересах КТК.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 – ОБРАЗЕЦ ЗАПОЛНЕНИЯ ПЛАНА-ГРАФИКА ТО ТС

| Марка, модель, рег. знак ТС | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Наименование ТО | | ТО | ТО | ТО | ТО | ТО | ТО | ТО | ТО | ТО | ТО | ТО |
| Наименование работ | Норма работ | 10 тыс. км или 1 год | 20 тыс. км или 2 года | 30 тыс. км или 3 года | 40 тыс. км или 4 года | 50 тыс. км или 5 лет | 60 тыс. км или 6 лет | 70 тыс. км или 7 лет | 80 тыс. км или 8 лет | 90 тыс. км или 9 лет | 100 тыс. км или 10 лет | |
| Замена масла в ДВС | 10 000 км | R | R | R | R | R | R | R | R | R | R | R |
| Замена фильтра масляного | 10 000 км | R | R | R | R | R | R | R | R | R | R | R |
| Замена охлаждающей жидкости | 120/40 км | | | | | | | | | | | |
| Замена топливного фильтра | 40 000 км | | | | R | | | | R | | | |
| Проверка воздушного фильтра | 10 000 км | I | I | I | I | I | I | I | I | I | I | I |
| Замена воздушного фильтра | 100 000 км | | | | | | | | | | R | |
| Замена тормозной жидкости | 40 000 км | | | | R | | | | R | | | |
| Смазка ходовой | 10 000 км | R | R | R | R | R | R | R | R | R | R | R |
| Замена масла дифференциала | 40 000 км | | | | R | | | | R | | | |
| Замена масла в ПМ и КПП | 48 месяцев | | | | | | | | | | | |
| Замена комплекта ГРМ | 150 000 км | | | | | | | | | | | |
| Замена приводных ремней | 100 000 км | | | | | | | | | | R | |

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

Перечень технологических операций указан ориентировочно для примера. Реальный перечень необходимо указывать в соответствии с сервисной книжкой / руководством по эксплуатации соответствующей марки и модели ТС.

I – проверка или замена при необходимости;

R – замена, коррекция или смазка;

Красным цветом выделяются работы, которые необходимо выполнять на соответствующих пробегах или при соответствующем сроке эксплуатации ТС, а желтым цветом выделяются уже проведенные работы.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 – КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ ПРОВЕРКИ ТС И ВОДИТЕЛЯ ПЕРЕД НАПРАВЛЕНИЕМ В ДЛИТЕЛЬНЫЙ РЕЙС (КОМАНДИРОВКУ)

Форма для заполнения

Город/объект _____ дата _____

Марка _____ Модель _____ Регистрационный знак _____

| № | Проверка готовности ТС и водителя к поездке | Да | Нет |
|----|---|----|-----|
| 1 | Давление в шинах в норме, протектор в норме, крепежные гайки/болты затянуты | | |
| 2 | Фары и фонари чистые и неповрежденные | | |
| 3 | Стеклоочистители и стеклоомыватели работоспособны | | |
| 4 | Щетки стеклоочистителей в хорошем состоянии | | |
| 5 | Уровень жидкости в бачке омывателя стекол в норме | | |
| 6 | Дверные замки исправны | | |
| 7 | Стекла повреждений не имеют | | |
| 8 | Тормозная система исправна | | |
| 9 | Топливо в норме | | |
| 10 | Рулевое управление исправно | | |
| 11 | Аптечка | | |
| 12 | Огнетушитель | | |
| 13 | Светоотражающий жилет, знак аварийной остановки, трос | | |
| 14 | Фонарик, трос, баллонный ключ, домкрат и компрессор с манометром | | |
| 15 | Лента монтажная водонепроницаемая и шнуры для крепления груза (если необходимо) | | |
| 16 | Сиденья и все ремни безопасности исправны | | |
| 17 | Груз закреплен, незакрепленных тяжелых предметов, способных причинить травму при ДТП, нет | | |
| 18 | Подголовники установлены на оптимальную высоту | | |
| 19 | Маршрут поездки известен, изменившиеся условия обсуждены, карта имеется | | |
| 20 | Риски поездки известны и находятся под контролем | | |
| 21 | Поездка утверждена менеджером соответствующего уровня в электронной системе заявок в рамках СУП | | |
| 22 | Средства связи в наличии, мобильный телефон и радиостанция заряжены и работоспособны | | |
| 23 | Проблем, связанных с наркотиками или алкоголем, не имеется | | |
| 24 | Никаких способных сказаться на вождении ТС заболеваний или усталости не имеется | | |

Дополнительные комментарии:

Водитель _____ / _____ /
Сотрудник транспортного отдела _____ / _____ /

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 – ПРОГРАММА ИСПЫТАНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ КТК-К

1. Общие положения

Целью испытания является адаптация Водителя к условиям работы в Компании с учетом определенного производственного объекта, офиса и т.д., а также закрепление и совершенствование комплекса знаний, умений и навыков, обеспечивающих безопасную эксплуатацию ТС при перевозке пассажиров, грузов и оборудования Компании.

Допуск Водителя к работе на любом типе ТС без предварительного испытания запрещен.

Испытание должно осуществляться на ТС того типа, марки и модели, на тех маршрутах, на которых Водитель будет в дальнейшем самостоятельно работать.

Специалист, назначенный руководителем транспортной службы ответственным за прохождение испытания, ведет учет работы водителя-стажера путем оформления листа испытания водителя (Приложение 4А).

2. Условия, при которых необходимо проводить испытание водителя

Испытание Водителей Компании осуществляется в следующих случаях:

- Водитель впервые принимается на работу на такую должность в Компанию;
- Водитель имел перерыв в трудовой деятельности, связанной с управлением ТС, более одного года;
- перевод водителя с одного типа ТС на другой;
- ДТП, произошедшее по вине водителя;
- Работник Компании, которого планируется допустить к управлению ТС Компании.

3. Порядок проведения теоретической части испытания

Руководитель транспортной службы:

- проводит собеседование о предыдущем опыте работы водителем (типы ТС, стаж работы на них, особенности их эксплуатации и т.д.) или опыте управления ТС в случае с Работником Компании, которого предполагается допустить к управлению ТС Компании;
- проверяет все необходимые для проведения испытания документы Водителя/Работника Компании, предусмотренные действующим законодательством РК;
- оформляет распоряжение о проведении испытания с указанием дат, времени проведения, количества часов и объема испытания, ответственного за проведение испытания, водителя-наставника и ТС, на котором будет проводиться испытание;
- инструктирует водителя-наставника;
- контролирует прохождение всего испытания в целом.

Ответственный за проведение испытания:

- выявляет и устраняет пробелы в знании технических характеристик ТС, на котором Водитель/Работник Компании будет проходить испытание;
- инструктирует об особенностях эксплуатации, ТО и Р ТС;
- проводит вводный инструктаж по безопасности дорожного движения под роспись в журнале;

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

- инструктирует о порядке и особенностях прохождения предрейсового и послерейсового медицинского осмотра;

- инструктирует о порядке выезда на линию и возвращению с линии, а также о местах ночной парковки ТС;

- проверяет знание Водителем/Работником Компании Правил дорожного движения с использованием интернет-ресурсов.

Диспетчер:

- инструктирует Водителя/Работника Компании о порядке получения, оформления и сдачи путевых листов;

- инструктирует Водителя о порядке взаимодействия с диспетчерами по вопросам выполнения заявок на транспорт.

Водитель-наставник:

- инструктирует Водителя/Работника Компании об особенностях маршрутов, на которых будет проходить испытание (с указанием значимых мест и объектов, опасных участков дорог).

4. Порядок проведения практической части испытания

Продолжительность смены испытуемого Водителя определяется графиком работы водителя-наставника. Водитель-наставник и испытуемый Водитель получают у диспетчера путевой лист, оба проходят предрейсовый медицинский осмотр.

Водитель-наставник проверяет наличие у испытуемого Водителя листа испытания водителя, без которого испытуемый Водитель не допускается к практической части испытания.

Водитель-наставник инструктирует испытуемого Водителя о порядке проведения ежедневного технического осмотра ТС, совместно проводят его, после чего проходят в установленном порядке предрейсовый контроль технического состояния ТС.

Под контролем водителя-наставника испытуемый Водитель проходит все запланированные маршруты движения, получая в процессе поездок от него всю необходимую дополнительную информацию.

В процессе испытания водитель-наставник дает испытуемому Водителю необходимые рекомендации и комментарии по безопасным методикам вождения ТС, а также заполняет лист испытания водителя в части маршрутов передвижения.

По окончании испытания водитель-наставник дает письменное заключение с необходимыми комментариями в листе испытания водителя о готовности испытуемого Водителя к самостоятельной работе.

По окончании испытания ответственный за проведение испытания проводит с испытуемым Водителем контрольный тест-драйв с оформлением чек-листа.

5. Оформление результатов испытания

Испытание Водителя завершается интервью с руководителем транспортной службы и всеми специалистами, участвовавшими в испытании, по результатам которого в листе испытания водителя оформляется заключение о допуске к самостоятельной работе.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

При положительных результатах испытания руководитель транспортной службы оформляет распоряжение о допуске испытуемого Водителя к самостоятельной работе/к управлению ТС Компании.

При отрицательных результатах испытания руководитель транспортной службы доводит информацию о непригодности данного испытуемого Водителя к самостоятельной работе в качестве Водителя ТС Менеджеру по транспортировке. По согласованию с руководителем Департамента по общим вопросам может быть принято решение о назначении дополнительного испытания, либо об увольнении данного Водителя, как не прошедшего испытательный срок.

При отрицательных результатах испытания Работника Компании, которого планировалось допустить к управлению ТС Компании, решение о дальнейших действиях принимается при участии руководителя соответствующего департамента/службы/отдела Компании.

Листы испытаний водителей должны храниться в подразделении транспортного отдела в течение пяти лет.

6. Объем теоретической и практической части испытания

Водитель, впервые принимаемый на работу в Компанию

Легковое ТС: теория – 4 часа + практика – 8 часов; всего – 12 часов.

Внедорожное легковое ТС: теория – 4 часа + практика – 12 часов; всего – 16 часов.

Грузовое ТС: теория – 4 часа + практика – 12 часов; всего – 16 часов.

Внедорожное грузовое ТС: теория – 4 часа + практика – 16 часов; всего – 20 часов.

Автобус (микроавтобус): теория – 4 часа + практика – 16 часов; всего – 20 часов.

ТС, используемое для перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов: теория – 8 часов + практика – 16 часов; всего – 24 часов.

Водитель Компании, имевший перерыв в водительской деятельности более одного года

Легковое ТС: теория – 2 часа + практика – 4 часов; всего – 6 часов.

Внедорожное легковое ТС: теория – 2 часа + практика – 6 часов; всего – 8 часов.

Грузовое ТС: теория – 2 часа + практика – 6 часов; всего – 8 часов.

Внедорожное грузовое ТС: теория – 2 часа + практика – 8 часов; всего – 10 часов.

Автобус (микроавтобус): теория – 2 часа + практика – 8 часов; всего – 10 часов.

ТС, используемое для перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов: теория – 4 часов + практика – 8 часов; всего – 12 часов.

Водитель Компании переводится с одного типа ТС на другой тип ТС

С легкового ТС на внедорожное легковое ТС: теория – 1 час + практика – 3 часа; всего – 4 часов.

С легкового ТС на грузовое ТС: теория – 1 час + практика – 2 часа; всего – 3 часа.

С легкового ТС на внедорожное грузовое ТС: теория – 2 часа + практика – 3 часов; всего – 5 часов.

С легкового ТС на автобус (микроавтобус): теория – 2 часа + практика – 3 часа; всего – 5 часов.

С внедорожного легкового ТС на легковое ТС: теория – 1 час + практика – 1 час; всего – 2 часа.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

С внедорожного легкое ТС на грузовое ТС: теория – 1 час + практика – 2 часа; всего – 3 часа.

С внедорожного легкое ТС на внедорожное грузовое ТС: теория – 1 час + практика – 2 часа; всего – 3 часа.

С внедорожного легкого ТС на автобус (микроавтобус): теория – 2 часа + практика – 3 часа; всего – 5 часов.

С грузового ТС на легкое ТС: теория – 1 час + практика – 2 часа; всего – 3 часа.

С грузового ТС на внедорожное легкое ТС: теория – 1 час + практика – 2 часа; всего – 3 часа.

С грузового ТС на внедорожное грузовое ТС: теория – 1 час + практика – 2 часа; всего – 3 часа.

С грузового ТС на автобус (микроавтобус): теория – 2 часа + практика – 3 часа; всего – 5 часов.

С грузового ТС на ТС, используемое для перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов: теория – 4 часа + практика – 4 часа; всего – 8 часов.

С внедорожного грузового ТС на легкое ТС: теория – 1 час + практика – 3 часа; всего – 4 часа.

С внедорожного грузового ТС на внедорожное легкое ТС: теория – 1 час + практика – 2 часа; всего – 3 часа.

С внедорожного грузового ТС на грузовое ТС: теория – 1 час + практика – 1 час; всего – 2 часа.

С внедорожного грузового ТС на автобус (микроавтобус): теория – 2 часа + практика – 3 часа; всего – 5 часов.

С внедорожного грузового ТС на ТС, используемое для перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов: теория – 4 часа + практика – 4 часа; всего – 8 часов.

С автобуса (микроавтобуса) на легкое ТС: теория – 1 час + практика – 2 часа; всего – 3 часа.

С автобуса (микроавтобуса) на внедорожное легкое ТС: теория – 2 часа + практика – 2 часа; всего – 4 часов.

С автобуса (микроавтобуса) на грузовое ТС: теория – 1 час + практика – 2 часа; всего – 3 часа.

С автобуса (микроавтобуса) на внедорожное грузовое ТС: теория – 2 часа + практика – 2 часа; всего – 4 часа.

Водитель Компании, совершивший ДТП по своей вине

Любой тип ТС: теория – 2 часа + практика – 2 часа; всего – 4 часа.

Работник Компании, допускаемый к управлению корпоративным ТС

Легкое ТС: теория – 4 часа + практика – 16 часов; всего – 20 часов.

Внедорожное легкое ТС: теория – 4 часа + практика – 20 часов; всего – 24 часа.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

7. Квалификация водителей-наставников и порядок их назначения.

Водителями-наставниками назначаются наиболее опытные Водители транспортной службы Компании или Подрядчика, назначенные приказом руководителя организации или распоряжением уполномоченного должностного лица:

- не совершившие за последний год работы ДТП по своей вине;
- имеющих стаж (опыт) работы на соответствующем типе ТС не менее трех лет при стажировке на легковом или грузовом автомобиле;
- имеющих стаж (опыт) работы на соответствующем типе ТС не менее пяти лет при стажировке на автобусе.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4А – ЛИСТ ИСПЫТАНИЯ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА**

ЛИСТ № ____

ИСПЫТАНИЯ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

1. _____ Приказом от " ____ " _____ г. № _____
(Ф.И.О.)

по АО «КТК-К» принят на должность _____
(указать должность)

Водительское удостоверение серии _____ № _____ категории _____

Водительский стаж по водительскому удостоверению с _____ г.

либо

Стаж работы водителем (если имеется) с _____ г.

Стаж работы водителем (если имеется) на данном типе ТС с _____ г.

Причина направления на испытание _____

Направляется для прохождения испытания в объеме ____ часов на автомобиле (указать тип, марку, модель, рег. знак ТС) _____:

теоретическая часть испытания ____ час., практическая часть испытания ____ час.

начало испытания: " ____ " _____ г. время _____

окончание испытания: " ____ " _____ г. время _____

Ответственный за проведение испытание _____

(должность, Ф.И.О.)

Водитель-наставник _____

(Ф.И.О.)

Водительское удостоверение серии _____ № _____ категории _____

2. Водитель (Ф.И.О.) _____ прошел с " ____ " _____ г. по " ____ " _____ г.
испытание в объеме ____ часов.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

Инструктаж по программе испытания водителей АО «КТК-К» (Программа № __) прошел.

Зачет на знание ПДД РК _____

(сдал, не сдал, указать кол-во правильных ответов)

"__" _____ г. _____

(должность, Ф.И.О., подпись)

Зачет по практической подготовке _____

(получен, не получен)

Замечания водителя-наставника о работе испытуемого водителя

| Дата | Маршрут | Кол-во часов на маршруте | Подпись наставника | Фамилия И.О. наставника |
|------|---------|--------------------------|--------------------|-------------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

"__" _____ г. Водитель-наставник _____

(Ф.И.О., подпись)

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

3. Контрольная проверка навыков вождения испытуемого водителя проведена:

Инспекция автомобиля перед поездкой ___ баллов из ___ баллов (___%)

Техника управления автомобилем ___ баллов из ___ баллов (___%)

Вождение по дорогам общего пользования ___ баллов из ___ баллов (___%)

Нормативы итогового тестирования выполнены (не выполнены) _____.

" ___ " _____ г.

_____ (должность, Ф.И.О., подпись)

Правила перевозки пассажиров и грузов, маршруты движения, опасные участки и требования по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств АО «КТК-К» изучил.

" ___ " _____ г.

_____ (Ф.И.О. испытуемого водителя, подпись)

4. Заключение:

Допустить (не допустить) к самостоятельной работе на _____.
(указать тип, марку, модель ТС)

Руководитель транспортной службы

" ___ " _____ г. _____
(подпись, Ф.И.О.)

Ответственный за испытание

" ___ " _____ г. _____
(подпись, Ф.И.О.)

Водитель-наставник

" ___ " _____ г. _____
(подпись, Ф.И.О.)

Ознакомлен:

Диспетчер транспортной службы

" ___ " _____ г. _____
(подпись, Ф.И.О.)

Диспетчер транспортной службы

" ___ " _____ г. _____
(подпись, Ф.И.О.)

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 – ВИДЫ ИНСТРУКТАЖЕЙ ВОДИТЕЛЕЙ ПО БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ИХ СТРУКТУРА

1. Вводный инструктаж по БДД

В тематику данного инструктажа включаются следующие вопросы:

- общие сведения о транспортной деятельности Компании (размер и структура парка ТС, виды осуществляемых перевозок);
- требования по безопасной эксплуатации ТС, предъявляемые к Водителю, осуществляющему деятельность в Компании в соответствии с Положением по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств АО «КТК-К»;
- внутренние правила организации работы водителей АО «КТК-К»;
- условия допуска водителей и работников Компании к управлению ТС;
- необходимый комплект документов для выезда на линию;
- документы, необходимые для осуществления перевозок пассажиров и (или) грузов;
- проверка технической исправности и укомплектованности ТС перед выездом на линию;
- порядок прохождения предрейсового и послерейсового медицинских осмотров;
- порядок прохождения предрейсового контроля технического состояния ТС;
- нормы загрузки ТС (для пассажирских перевозок - пассажироместимость);
- особенности обслуживания пассажиров;
- особенности погрузки-разгрузки перевозимых грузов;
- правила перевозки грузов;
- правила перевозки пассажиров;
- правила применения инструмента и приспособлений для устранения неисправностей на линии;
- требования безопасности в аварийных ситуациях;
- действия при возвращении с линии;
- организация и осуществление мероприятий по БДД с водительским составом;
- основные данные об аварийности в регионах использования ТС, обстоятельствах и причинах преобладающих видов ДТП;
- доврачебная помощь пострадавшим при ДТП;
- порядок оформления и расследования ДТП;
- осуществление противоугонных и противопожарных мер.

Инструктаж проводит руководитель транспортной службы (или инженер по транспорту региона) со всеми вновь принимаемыми на работу Водителями, независимо от их образования и стажа работы по профессии. Допускается проведение инструктажа как с группой Водителей, так и индивидуально.

Данный инструктаж также проводится с Работниками Компании в случае их допуска к управлению служебным ТС.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

Инструктаж проводится с использованием современных технических средств обучения и пропаганды, а также наглядных пособий (плакатов, натуральных экспонатов, макетов, моделей, видеофильмов и т.д.).

Программа инструктажа разработана с учетом требований государственных стандартов, правил, норм и инструкций по БДД, а также требований Компании.

Проведение Вводного инструктажа фиксируется в *Журнале регистрации инструктажей по БДД*.

2. Предрейсовый инструктаж

Инструктаж Водителя проводит руководитель транспортной службы (или инженер по транспорту региона):

- при отправлении Водителя по маршруту движения впервые;
- при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

В тематику инструктажа включаются следующие вопросы:

- протяженность нового маршрута, дорожные условия, наличие опасных участков и мест концентрации ДТП, особенности организации дорожного движения;
- конечные, промежуточные пункты нового маршрута, места отдыха, приема пищи, смены Водителей (при необходимости), стоянки ТС;
- расположение на новом маршруте пунктов медицинской и технической помощи, АЗС, постов Госавтоинспекции ДВД РК/МВД РФ;
- условия работы Водителя при увеличении интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков;
- безопасность движения в период каникул учащихся и проведения массовых мероприятий;
- информация об изменениях в организации перевозок, об особенностях проезда железнодорожных переездов, путепроводов и других искусственных сооружений, пользования паромными переправами и наплавными мостами;
- меры предосторожности при преодолении затяжных спусков и подъемов;
- действия Водителя в ситуациях, связанных с несоблюдением графика движения ТС по независящим от него причинам, и в прочих нештатных ситуациях;
- особенности подачи ТС к месту посадки пассажиров;
- особенности посадки/высадки пассажиров, особенности их перевозки;
- особенности проведения погрузки-разгрузки опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также особенности их перевозки;
- оказание доврачебной помощи пострадавшим в ДТП.

При проведении инструктажа при отправлении Водителя по маршруту движения впервые в обязательном порядке должны использоваться материалы по оценке рисков на маршрутах, разработанные специалистами региональных транспортных служб.

Специальный предрейсовый инструктаж Водителя, направляемого в командировку или длительный рейс, проводит руководитель транспортной службы (или инженер по транспорту региона) с группой Водителей или индивидуально.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

Специальный предрейсовый инструктаж Водителя включает следующую информацию:

- комплект необходимых документов Водителя;
- укомплектованность ТС в соответствии с конкретной командировкой (поездкой);
- условия движения и наличие опасных участков на маршруте движения;
- состояние дорожных и погодных условий;
- порядок проезда ж/д переездов, водных переправ, путепроводов, мест скопления людей и/или животных;
- режим движения, организация отдыха и приема пищи;
- порядок стоянки (парковки) и сохранности ТС;
- технические неисправности ТС, при которых запрещается дальнейшее движение;
- порядок действий в нештатных ситуациях;
- оказание доврачебной помощи пострадавшим в ДТП.

После инструктажа проводится проверка готовности Водителя и ТС. Проведение Предрейсового и Специального предрейсового инструктажей Водителей фиксируется в *Журнале регистрации предрейсовых инструктажей по БДД*.

3. Сезонный инструктаж

Инструктаж проводит руководитель транспортной службы (или инженер по транспорту региона) с группой Водителей или индивидуально.

Инструктаж проводится со всеми Водителями как минимум два раза в год – перед наступлением весенне-летнего и осенне-зимнего периодов.

В тематику инструктажа включаются вопросы, определяющие особенности эксплуатации и управления ТС в весенне-летний и осенне-зимний периоды, а также связанные с обеспечением БДД в сложных погодных и дорожных условиях и содержат следующую информацию:

- особенности безопасного управления ТС в условиях: гололеда, снегопада, дождя, тумана, недостаточной видимости и т.п.;
- увеличение транспортных и пешеходных потоков;
- меры по обеспечению БДД в период школьных каникул;
- меры предосторожности при преодолении затяжных спусков и подъемов в сложных дорожно-климатических условиях;
- особенности безопасного управления ТС в условиях бездорожья;
- анализ типичных ДТП, допущенных в сложных метеорологических условиях.

Проведение Сезонного инструктажа водителя фиксируется в *Журнале регистрации инструктажей по БДД*.

4. Специальный инструктаж

4.1. Специальный ежеквартальный инструктаж

Специальный ежеквартальный инструктаж проводит руководитель транспортной службы (или инженер по транспорту региона) с группой Водителей или индивидуально.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

В связи с отнесением автотранспорта к средствам повышенной опасности Специальный ежеквартальный инструктаж проходят все Водители, независимо от их квалификации и стажа работы, не реже одного раза в 3 месяца.

Специальный ежеквартальный инструктаж проводится в целях изучения и закрепления знаний безопасных методов эксплуатации ТС и содержит следующие сведения:

- новые нормативные правовые документы РК, приказы, распоряжения, регламентирующие права, обязанности и ответственность Водителей;
- повторение положений Правил дорожного движения и Основных положений по допуску транспортных средств к участию в дорожном движении, а также требований Положения по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств АО «КТК-К»;
- разбор всех ДТП, произошедших с ТС Компании, а также с ТС подрядчиков, за период с момента проведения предыдущего инструктажа;
- действия Водителей по снижению тяжести последствий ДТП;
- применение в работе методик безопасного (защитного) вождения;
- использование ремней безопасности;
- запрет на использование средств коммуникации во время движения;
- информирование о местах повышенной опасности и сезонных явлениях на конкретных участках дорог, часто используемых Водителями Компании;
- оказание доврачебной помощи пострадавшим в ДТП.

Проведение Специального ежеквартального инструктажа Водителя фиксируется в *Журнале регистрации инструктажей по БДД*.

4.2. Внеплановый инструктаж

Внеплановый инструктаж проводит руководитель транспортной службы (или инженер по транспорту региона) с группой водителей или индивидуально.

Внеплановый инструктаж проводится в следующих случаях:

- грубое или потенциально-опасное нарушение Водителем требований безопасной эксплуатации ТС и обеспечения БДД;
- перерыв в управлении ТС более 30 календарных дней;
- пересадка с одного ТС на другое в случаях, не подпадающих под проведение испытания (например, тип ТС не меняется, но изменяется класс ТС, количество пассажирских мест, вид топлива и т.д.);
- внезапное изменение порядка движения на основных маршрутах перевозок;
- временное прекращение движения на основных маршрутах перевозок;
- внезапное или временное изменение характера перевозки пассажиров или грузов;
- поступление оперативной информации о стихийных бедствиях, экологических катастрофах, авариях в зоне действия маршрутов перевозки;
- в иных случаях, когда необходимо оперативное проведение такого инструктажа.

Объем и содержание Внепланового инструктажа определяется в каждом конкретном случае в зависимости от причин и обстоятельств, вызвавших необходимость его проведения.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

Проведение Внепланового инструктажа Водителя фиксируется в *Журнале регистрации инструктажей по БДД*.

4.3. Краткий предрейсовый инструктаж

Краткий предрейсовый инструктаж (не применим для длительных рейсов или командировок) Водителя проводит диспетчер транспортной службы. В рамках Краткого предрейсового инструктажа до Водителя оперативно доводится следующая информация:

- погодные условия на период поездки;
- места возможной стоянки ТС по маршруту поездки;
- действия Водителя в ситуациях, связанных с несоблюдением графика движения ТС во время поездки по независящим от него причинам;
- особенности выполнения предстоящей поездки.

Краткий предрейсовый инструктаж **НЕ** фиксируется в журналах регистрации инструктажей.

| | | |
|-------|--|-------------|
| КТК-К | Положение по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств | Редакция №2 |
|-------|--|-------------|

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 – ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

| ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ | | | | | | | |
|----------------------------|--|--------------------------|---------------|------|-------|--------------|--|
| № Изм. | Описание изменения | Дата введения в действие | Номера листов | | | Всего листов | ФИО вносящего изменения |
| | | | Изм. | Нов. | Аннул | | |
| 1. | <p>Раздел 4. Внесены дополнительные термины (типы поездок) в Таблицу 2.</p> <p>Раздел 5. Внесены уточнения в п. 5.2.1 «Требования ко всем ТС».</p> <p>Раздел 5. Полностью переработан п. 5.6.5 «Периодические перерывы в управлении ТС».</p> <p>Раздел 5. Внесены уточнения в п. 5.6.7 «Вождение в ночное время».</p> <p>Раздел 5. Внесены уточнения в п. 5.6.8 «Использование фар».</p> <p>Раздел 5. Внесены уточнения в п. 5.9.1, а также уточнения в описание факторов риска на Рис. 1, 2 и 4.</p> <p>Приложение № 3. Внесены уточнения</p> | | | | | | <p>Бунарев А.А.</p> <p>Шмельков Г.Б.</p> <p>Бурмистров О.М.</p> <p>Найденов Д.Г.</p> |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |