



НОРНИКЕЛЬ

БЫСТРИНСКОЕ ГРК

УТВЕРЖДЕН
приказом генерального директора
ООО «ГРК «Быстринское»
от 17.02.2023 №ГРКБ/151-п

Стандарт организации
Система управления безопасностью дорожного
движения в ООО «ГРК «Быстринское»
(с изменениями от 19.05.2023 № ГРКБ/359-п, от 06.02.2025 № ГРКБ/071-п)

Обозначение документа: СТО ГРКБ 7-23

Введено взамен: Стандарта организации «Требования безопасности при посадке и высадке людей при их перевозке на автотранспорте в ООО «ГРК «Быстринское», введенного приказом генерального директора от 14.11.2019 № ГРКБ-729-п.

Дата введения: 17.02.2023

Содержание

1. Область применения.....	3
2. Обязанности работников Общества по обеспечению БДД	3
3. Требования к водителям.....	10
4. Допуск к управлению транспортным средством.....	13
5. Медицинское обеспечение БДД	13
6. Требования в отношении алкоголя и иных опьяняющих веществ	15
7. Перевозка людей и грузов	15
8. Требования к транспортным средствам	21
9. Требования к поездкам.....	23
10. Организация безопасного движения на объектах Общества	24
11. Учет и расследование ДТП	26
12. Ключевые показатели деятельности в области БДД	27
13. Система мотивации в области БДД	29
14. Контроль соблюдения требований БДД	30
15. Отступления от требований Стандарта	30
16. Ответственность	30
Приложение А Нормативные ссылки.....	31
Приложение Б Сокращения и аббревиатуры.....	33
Приложение В Термины.....	34
Приложение Г Типовые требования для включения в Положение о комитете/комиссии по БДД Общества.....	38
Приложение Д Ведомость проверки навыков управления ТС.....	41
Приложение Е Обучение защитному вождению	42
Приложение Ж Рекомендации по обеспечению безопасности при движении задним ходом.....	57
Приложение З Система спутникового мониторинга транспорта	58
Приложение И Перечень требований к сбору информации при ДТП	61
Приложение К Система сигналов	66

1. Область применения

1.1. Стандарт организации «Система управления безопасностью дорожного движения в ООО «ГРК «Быстринское» (далее – Стандарт) устанавливает единые требования к организации работы по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – БДД) при осуществлении производственной деятельности в ООО «ГРК «Быстринское» (далее – Общество), в области предупреждения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и травматизма на транспорте; обеспечения безопасной эксплуатации транспортных средств (далее – ТС); укрепления трудовой дисциплины и повышения культуры безопасного вождения среди работников Общества.

1.2. Реализация требований настоящего Стандарта позволит снизить потенциальные риски при эксплуатации транспорта и, как следствие, уменьшить количество ДТП, тяжесть их последствий, а также продлить срок службы и снизить затраты на ремонт материально-технических ресурсов.

1.3. Настоящий Стандарт разработан в соответствии с требованиями действующего законодательства Российской Федерации.

В Стандарте могут устанавливаться требования в дополнение к требованиям действующего законодательства Российской Федерации. В случае, если настоящим Стандартом установлены требования, обеспечивающие более высокие требования безопасности, следует руководствоваться настоящим Стандартом.

1.4. Требования настоящего Стандарта распространяются на работников Общества.

1.5. Требования настоящего Стандарта обязательны для исполнения подрядчиком (субподрядчиком) / подрядной организацией (субподрядной организацией) (реализация данного принципа обеспечивается путем включения в условия договора обязанности по соблюдению и исполнению требований настоящего Стандарта).

1.6. Требования настоящего Стандарта не распространяются на организации-агрегаторы такси, специальные ТС на гусеничном ходу и ТС повышенной проходимости (за исключением категории М и N согласно классификатору технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»).

1.7. Настоящий Стандарт является нормативно-техническим документом Общества.

2. Обязанности работников Общества по обеспечению БДД

2.1. Обязанности руководителя Общества:

- обеспечивает выполнение требований БДД, исполнение обязанностей, предусмотренных Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в том числе организует работу водителей Общества в соответствии с требованиями, обеспечивающими БДД;

- рассматривает предложения работников службы БДД Общества, работников, ответственных за обеспечение БДД в Обществе, утверждает цели и мероприятия по обеспечению БДД в Обществе;

- оказывает содействие работникам службы БДД Общества, работникам, ответственным за обеспечение БДД в Обществе в реализации целей и мероприятий по обеспечению БДД в Обществе;

- обеспечивает проведение расследований происшествий и ДТП с участием водителей Общества;
- обеспечивает наличие и своевременное выделение финансовых и иных ресурсов в установленном в порядке для обеспечения БДД в Обществе;
- организует режим труда и отдыха водителей Общества в соответствии с требованиями приказа Минтранса РФ от 16.10.2020 № 424;
- организует оснащение ТС тахографами в соответствии с требованиями, установленными действующим законодательством РФ;
- обеспечивает исполнение установленной законодательством обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев ТС;
- утверждает состав комитета/комиссии по БДД в Обществе (если соответствующие полномочия не делегированы другому лицу).

2.2. Обязанности руководителя структурного подразделения (или работника), ответственного за эксплуатацию транспорта в Обществе:

- организует контроль за соблюдением правил безопасной эксплуатации ТС в Обществе, в том числе перевозок людей и грузов;
- организует согласование маршрутов передвижения ТС при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также оформление разрешительной документации в сфере транспорта и перевозок (если соответствующие функции не возложены в Обществе на другое подразделение);
- при ДТП с участием ТС Общества организует предоставление транспорта для эвакуации людей и ТС с места ДТП;
- организует, при необходимости, работу по лицензированию перевозок пассажиров автомобильным транспортом Общества (если соответствующие функции не возложены в Обществе на другое подразделение);
- организует и контролирует проведение всех видов инструктажей по БДД с водителями Общества;
- утверждает план обучения водителей Общества по курсу защитного вождения в соответствии с установленной периодичностью обучения;
- ведет документальный учет и анализ результатов всех видов обязательных медицинских осмотров водителей в Обществе.

При отсутствии в Обществе подразделения или работника, ответственного за эксплуатацию транспорта, указанные в настоящем пункте обязанности возлагаются на иное лицо распорядительным документом уполномоченного лица Общества.

2.3. Обязанности руководителя подразделения (или работника), на которого возложены функции по техническому обслуживанию ТС в Обществе:

- обеспечивает соответствие технического состояния ТС Общества требованиям законодательства Российской Федерации о БДД и о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и контролирует не допуск ТС к эксплуатации при наличии неисправностей, при которых эксплуатация ТС запрещена, в том числе организует проведение предрейсового технического контроля, своевременного, качественного технического обслуживания и ремонта ТС, в соответствии с требованиями и рекомендациями заводов-изготовителей ТС, принимает участие в проверке качества проведенных работ;
- организует соблюдение требований приказа Минтруда РФ от 09.12.2020 № 871н по промышленной безопасности и охране труда (далее - ПБ и ОТ) в процессе и после выполнения технического обслуживания и ремонта ТС;

контролирует безопасные условия труда и соблюдение порядка на рабочем месте;

- организует плановое внедрение в Обществе процессов, повышающих качество и эффективность ремонта, технического обслуживания ТС и культуру производства с учетом наработанных практических методов;

- ведет учет объемов и сроков проведения всех видов ремонта и технического обслуживания ТС в Обществе;

- определяет перечень работ по ремонту ТС, которые должны проводиться в ремонтных боксах или вне ремонтных боксов.

При отсутствии в Обществе, подразделения или работника, на которого возложены функции по техническому обслуживанию ТС, указанные в настоящем пункте обязанности возлагаются на иное лицо распорядительным документом уполномоченного лица Общества.

2.4. Обязанности руководителя службы БДД Общества / работника, ответственного за обеспечение БДД в Обществе:

- разрабатывает и организует проведение мероприятий, направленных на повышение профессионального мастерства водителей, контролирует своевременность и качество обучения защитному вождению, а также организует проверку знаний и навыков водителей в Обществе;

- участвует в расследовании ДТП и организует их учет, классификацию и анализ причин;

- разрабатывает и проводит профилактические мероприятия, направленные на предотвращение ДТП и нарушений ПДД;

- информирует всех заинтересованных лиц о результатах расследования, статистике и анализе причин ДТП с участием ТС Общества;

- в соответствии с требованиями действующего законодательства РФ осуществляет сверку с данными ГИБДД о ДТП и нарушениях ПДД с участием ТС Общества;

- организует (в том числе при необходимости участвует) в проведении регулярных проверок структурных подразделений Общества, эксплуатирующих ТС (при их наличии), на предмет выполнения требований действующего законодательства Российской Федерации по обеспечению БДД и настоящего Стандарта;

- инициирует и организует проведение комплексных аудитов по вопросам обеспечения БДД в Обществе подрядными организациями, оказывающими услуги, связанные с перевозкой людей и грузов на ТС, эксплуатацией ТС;

- разрабатывает проекты распорядительных документов, нормативно-методических и нормативно-технических документов и другой документации Общества в области обеспечения БДД;

- организует проведение тестовой поездки для определения навыков безопасного вождения с кандидатом (работник Общества, принявший решение сменить профессию – внутренний кандидат) на должность водителя УАТ;

- организует в Обществе контроль за работой водителей и ТС на маршруте движения, в том числе с использованием спутниковой системы мониторинга транспорта (далее – ССМТ);

- организует контроль за соблюдением режимов труда и отдыха водителей по данным персональных карт тахографов и данным, полученным с помощью ССМТ;

- организует обследование дорожных условий, оценку рисков на маршрутах работы ТС Общества и организацию дорожного движения, с последующим составлением соответствующего акта обследования и, при выявлении недостатков, направлением предложений в соответствующие организации для принятия мер по их устранению;

- с помощью данных ССМТ анализирует рейтинги водителей (за период месяц, квартал, год) для выявления лучших и худших водителей в Обществе с точки зрения БДД;

- вносит предложения в установленном в Обществе порядке о поощрении работников за хорошую работу в области обеспечения БДД, а также о привлечении к ответственности работников, не выполняющих требования действующего законодательства РФ по обеспечению БДД и настоящего Стандарта;

- организует учет поощрений и нарушений в области обеспечения БДД;

- внедряет в Обществе передовой опыт безаварийной эксплуатации ТС, организует внедрение инновационных решений в области обеспечения БДД;

- обеспечивает хранение отчетов, созданных на основе данных ССМТ, в течение не менее 12 месяцев, в соответствии с НМД Общества, регламентирующими архивную деятельность;

- осуществляет контроль прохождения водителями Общества и контроль проведения обязательных медицинских осмотров (в том числе предварительных, обязательных периодических, предрейсовых и послерейсовых) в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации;

- осуществляет контроль проведения мероприятий по совершенствованию водителями ТС навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП;

- организует проведение практических конкурсов профессионального мастерства в Обществе.

Работники, ответственные за обеспечение БДД, назначаются (в том числе при наличии службы БДД) в Обществе распорядительным документом уполномоченного лица Общества. Указанные работники должны не реже 1 раза в 5 лет проходить обучение/переподготовку, а также аттестацию в соответствии с требованиями нормативных правовых актов Российской Федерации.

2.5. Обязанности тренера по защитному вождению Общества:

- составляет годовой план обучения водителей Общества по защитному вождению;

- готовит раздаточные материалы участникам обучения по защитному вождению;

- проводит теоретическое и практическое обучение водителей Общества по защитному вождению в соответствии с утвержденной программой;

- проводит тестирование участников (теоретическое - в классе, практическое - с использованием ТС);

- анализирует отчеты о тестировании водителей Общества по результатам обучения защитному вождению и отчеты ССМТ для выявления водителей с высоким уровнем риска;

- обеспечивает хранение индивидуальных отчетов о тестировании водителей Общества по результатам обучения защитному вождению, в течение трех лет в соответствии с НМД Общества, регламентирующими архивную деятельность;

– контролирует сроки действия сертификата тренера по защитному вождению и своевременно инициирует переаттестацию.

Внутренние тренеры по защитному вождению в Обществе назначаются распорядительным документом уполномоченного лица Общества. Тренеры по защитному вождению должны проходить соответствующее обучение/переаттестацию, не реже 1 раза в 3 года.

2.6. Обязанности диспетчера по транспорту Общества:

- круглосуточно получает и регистрирует информацию о погодных и дорожных условиях на дорогах общего пользования/технологических дорогах, на которых эксплуатируются ТС Общества, включая регистрацию информации от работников Общества, дежурного экипажа группы БДД (при наличии) о состоянии дорог и погодных условиях в регионе присутствия Общества;
- в случае ухудшения дорожных и погодных условий производит оповещение водителей ТС Общества;
- проверяет наличие ТС, не возвратившихся с линии в установленное время и сроки, и, при необходимости, принимает меры по их розыску, в том числе с использованием ССМТ, и возвращению на место стоянки;
- контролирует ТС Общества на линии/маршруте движения, в том числе с использованием ССМТ.

2.7. Обязанности подразделения, осуществляющего контроль исполнения обязательств по договору:

- обеспечивает контроль исполнения подрядными/субподрядными организациями обязательств по перечню передаваемых требований в области обеспечения БДД и настоящего Стандарта;
- принимает участие в кампаниях по улучшению показателей подрядных/субподрядных организаций в области обеспечения БДД в соответствии с условиями договора;
- содействует реализации программ поощрения водителей подрядных/субподрядных организаций за выполнение показателей по обеспечению БДД в случаях и в порядке, предусмотренных Стандартом;
- инициирует и принимает участие (в порядке и в случаях, предусмотренных договором) в проведении внутренних расследований происшествий и ДТП с участием водителей подрядных/субподрядных организаций;
- совместно с работниками отдела ОТиПБ ООО «ГРК «Быстринское» инициирует и обеспечивает проведение профилактических мероприятий для предупреждения нарушений ПДД и предотвращения ДТП;
- обеспечивает подрядную/субподрядную организацию необходимыми нормативно-методическими документами ООО «ГРК «Быстринское» в области БДД и информирует об опасностях и рисках, связанных с выполнением работы по договору.

2.8. Обязанности комитета/комиссии по БДД Общества:

- своевременно рассматривает возникающие вопросы и проблемы, касающиеся обеспечения БДД в Обществе и разрабатывает мероприятия для их своевременного решения;
- рассматривает текущие показатели работы Общества в области обеспечения БДД и при необходимости принимает корректирующие решения.

Типовые требования для включения в Положение о комитете/комиссии по БДД Общества представлены в Приложении Г к настоящему Стандарту.

2.9. Обязанности инструктора-водителя-наставника Общества:

- участвует в проверках практических навыков вождения ТС у работников Общества, претендующих на получение права управления ТС Общества;
- участвует в проведении испытаний, вновь поступивших на работу в Общество водителей;
- участвует в проведении инструктажей водителей, проводит индивидуальные занятия с водителями, которые допустили нарушение ПДД;
- принимает участие в обследовании дорог и в составлении схем движения ТС;
- обучает водителей правильно осматривать ТС перед выездом на линию и при возвращении с линии, знакомит их с правилами организации технического обслуживания;
- при необходимости принимает участие в проведении предрейсового технического контроля ТС перед выпуском на линию.

Инструкторы-водители-наставники назначаются в Обществе распорядительным документом уполномоченного лица Общества (с учетом требований, указанных в п. 3.2.1 настоящего Стандарта). Инструкторы-водители-наставники должны проходить соответствующее обучение/переаттестацию не реже 1 раза в 3 года.

2.10. Обязанности водителя Общества:

- знать и выполнять требования ПДД, законодательства и нормативно-методических документов Общества в области БДД;
- иметь при себе документацию, оформленную в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, необходимую для выполнения поездки;
- проходить в установленных случаях обязательные медицинские осмотры, предусмотренные законодательством Российской Федерации;
- проверять техническое состояние ТС перед выездом на линию и при возвращении с линии;
- знать свойства груза и меры безопасности при его перевозке;
- посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины, в местах обеспечивающих безопасную посадку/высадку и только после полной остановки ТС;
- при посадке в/высадке из ТС подниматься/спускаться по ступенькам держась за поручни (при наличии) лицом к ТС и соблюдать правило трех точек опоры;
- начинать движение только после того, как он сам и все пассажиры в ТС пристегнулись ремнями безопасности;
- соблюдать требования норм режима труда и отдыха водителя;
- знать маршрут выполняемой поездки и риски, существующие на нем;
- применять в поездке знания и навыки защитного вождения;
- информировать диспетчера Общества об изменениях погодных/дорожных условий, опасных факторах, нарушениях, лесных пожарах и т.д.

Водитель вправе отказаться от поездки, если создается угроза жизни и здоровью его и пассажиров, вследствие нарушений требований законодательства Российской Федерации и настоящего Стандарта,

обеспечивающих БДД, до устранения данной угрозы, включая, но не ограничиваясь, условия, когда:

- ТС находится в неисправном состоянии;
- водитель находится в болезненном или утомленном состоянии;
- крепление, вес, габариты или состояние перевозимого груза не обеспечивают безопасность поездки;
- отсутствует план поездки в тех случаях, когда он предусмотрен условиями поездки.

При отказе от поездки водитель предоставляет своему непосредственному руководителю контрольный лист динамической оценки рисков на рабочем месте/отказа работника от выполнения работы при возникновении угрозы его жизни или здоровью в соответствии с требованиями Стандарта организации «Система управления промышленной безопасностью и охраной труда. Идентификация опасностей, оценка рисков и управление рисками в области промышленной безопасности и охраны труда в ООО «ГРК «Быстринское» с указанием опасностей, рисков и несоответствий требованиям ПБ и ОТ/настоящего Стандарта.

2.11. Обязанности непосредственного руководителя водителя Общества:

- организовывать рабочую нагрузку водителя в соответствии с требованиями действующего законодательства Российской Федерации, нормами труда и отдыха;
- обеспечивать контроль над использованием ТС Общества водителем в соответствии с требованиями настоящего Стандарта;
- контролировать соблюдение водителем требований безопасного выполнения работ, осуществляемых с привлечением ТС Общества¹;
- обеспечивать прохождение водителями обучения, требуемого по положениям настоящего Стандарта;
- проверять обоснованность и целесообразность поездки. В случае, если поездка необходима, организовывать проведение оценки рисков и разрабатывать план поездки.

2.12. Обязанности пассажира ТС Общества:

- использовать, при наличии, ремни безопасности, незамедлительно сообщать водителю о неисправности ремней безопасности;
- пристегиваться ремнем безопасности до того, как ТС начнет движение и не отстегивать ремень безопасности до полной остановки ТС;
- посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины и только после полной остановки ТС;
- вмешиваться (не создавая угрозу безопасности движения), при необходимости, в небезопасные действия водителя (делать замечание, требовать прекратить дальнейшее движение);
- не отвлекать водителя разговорами и другими действиями, которые могут ставить под угрозу безопасность движения;
- не открывать двери ТС во время его движения;

¹ При нарушении водителем (работником Общества) требований законодательства в области БДД и настоящего Стандарта может быть инициировано применение мер дисциплинарного взыскания (в установленном в Обществе порядке и с учетом соблюдения требований законодательства Российской Федерации).

– при посадке в/высадке из ТС подниматься/спускаться по ступенькам держась за поручни (при наличии) лицом к ТС и соблюдать правило трех точек опоры.

2.13. Обязанности пешехода:

– ознакомиться со схемой организации дорожного движения на территории Общества;

– двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам дороги навстречу движению ТС;

– переходить дорогу в установленных местах (обозначенных знаками и дорожной разметкой), а при отсутствии пешеходного перехода, убедиться, путем визуального контакта с водителем ТС, что водитель ТС его видит и принял меры по остановке ТС;

– при переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, в обязательном порядке использовать предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов для водителей ТС;

– соблюдать иные правила БДД, утвержденные в Обществе.

3. Требования к водителям

3.1. Требования к стажу и опыту вождения

К управлению ТС категории «В» (с подкатегориями), категории «С» (с подкатегориями), категории «Е» (с подкатегориями) допускаются водители в возрасте не менее 23 лет и обладающие общим стажем работы не менее 3 лет на ТС соответствующей категории.

К перевозкам пассажиров на ТС категории «D» допускаются водители, обладающие общим стажем работы на ТС категории «D» (с подкатегориями) не менее 4 лет и иметь возраст не менее 25 лет.

К перевозкам грузов на ТС по Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (далее – ДОПОГ) допускаются водители, имеющие свидетельство ДОПОГ и обладающие общим стажем работы на ТС по перевозке грузов по ДОПОГ не менее 5 лет.

К управлению колесными тракторами и самоходными машинами с конструктивной максимальной скоростью более 20 км/ч допускаются водители (трактористы-машинисты), имеющие общий стаж работы не менее 3 лет на тракторах и самоходных машинах категорий «В», «С», «D», «F».

К управлению внедорожными автотранспортными средствами категорий «AII» и «AIII» допускаются водители (трактористы-машинисты), имеющие удостоверение тракториста-машиниста с соответствующими открытыми категориями.

К управлению внедорожными автотранспортными средствами категории «AIV» допускаются водители (трактористы-машинисты), имеющие общий стаж работы не менее 4 лет на автотранспортных средствах категории «AIV».

Документами, подтверждающими наличие стажа работы у водителей, являются трудовая книжка, договор гражданско-правового характера на оказание транспортных услуг, справка из организации в свободной форме, подписанная уполномоченным лицом или иными документами в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации.

3.2. Требования к компетенциям/обучению водителей

3.2.1. Испытание водителей

Порядок испытания водителей и работников, допущенных к управлению ТС Общества устанавливается в соответствии с приказом Минтранса России от 29.07.2020 № 264.

Водители и работники Общества, в целях проверки соответствия поручаемой работе допускаются к самостоятельной работе, связанной с управлением ТС, только после прохождения испытания.

Целью испытания является адаптация водителей и работников Общества всех типов механических ТС, машинистов машин и механизмов, машинистов автокранов всех типов к условиям работы, а также закрепление и совершенствование комплекса знаний, умений и навыков, обеспечивающих самостоятельное безопасное управление и правильную эксплуатацию ТС Общества.

Испытание водителей и работников Общества проводится на ТС того типа (модели) и на тех дорогах, на которых он будет в дальнейшем самостоятельно работать. Испытание проводится как на территории Общества, технологических дорогах, так и на дорогах общего пользования. Результаты проверки навыков вождения оформляются в виде ведомости проверки навыков управления ТС, приведенной в Приложении Д к настоящему Стандарту.

Испытание водителей проводится под руководством инструктора-водителя-наставника. Инструктор-водитель-наставник назначается из водителей:

- не имевших за последний год работы ДТП (вне зависимости от вины водителя);
- имеющих стаж работы на соответствующем типе ТС не менее трех лет (при испытании на легковом и грузовом ТС);
- имеющих стаж работы на соответствующем типе ТС не менее пяти лет (при испытании на автобусе);
- прошедший за последние 3 года обучение по курсу оценки навыков вождения не менее 1 раза.

Работник, ответственный за обеспечение БДД в Обществе, выносит в листе испытания заключение о допуске/не допуске водителя к самостоятельной работе.

Информация о проведенном испытании вносится в лист испытания, который должен храниться не менее 5 лет в структурном подразделении/у работника, ответственного за обеспечение БДД Общества, в соответствии с НМД Общества, регламентирующими архивную деятельность.

3.2.2. Проверка знаний ПДД

Один раз в год все водители Общества и работники, допущенные к управлению ТС Общества, должны сдать экзамен на знание ПДД.

Проверка знаний ПДД также проводится:

- в рамках испытания водителя;
- после участия водителя или работника, допущенного к управлению ТС Общества, в ДТП, в котором он нарушил ПДД.

Проверка знаний ПДД проводится по актуальным экзаменационным билетам на сайте «[Билеты ПДД 2022 и онлайн экзамен](http://examenpdd.com)» (examenpdd.com) в разделе «[Онлайн экзамен как в ГАИ](#)», или с помощью других сайтов, согласованных Департаментом промышленной безопасности и охраны труда.

Проверка знаний ПДД признается пройденной при соответствии результата экзамена условиям, установленным приказом МВД России от 20.02.2021 № 80.

3.2.3. Проведение инструктажей

Порядок проведения инструктажей должен соответствовать требованиям приказа Минтранса России от 30.04.2021 № 145.

Инструктажи водителей ТС по БДД подразделяются: на вводный, предрейсовый, сезонный, специальный.

Каждый водитель обязан пройти 1 раз в 2 года дополнительные специальные инструктажи по следующим темам:

- влияние усталости за рулем на безопасное вождение;
- влияние отвлечения за рулем (использование мобильных телефонов и т.д.) на безопасное вождение;
- особенности вождения в плохих погодных условиях и в темное время суток.

3.2.4. Обучение защитному вождению

Целью обучения является ознакомление водителей и работников, допущенных к управлению ТС Общества, с наиболее эффективными методиками безопасного вождения и повышение уровня существующих навыков и культуры вождения.

Все водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, должны пройти утвержденный курс по защитному вождению, соответствующий типу ТС, которым они управляют, и по завершении курса сдать итоговый тест.

Новый водитель и работник, допущенный к управлению ТС Общества, должен пройти обучение защитному вождению в течение трех месяцев с даты приема на работу.

Обучение защитному вождению могут проводить только сертифицированные тренеры по защитному вождению или подрядные организации по обучению защитному вождению. Требования, предъявляемые к программам обучения защитному вождению, приведены в Приложении Е к настоящему Стандарту.

Периодичность повторного обучения защитному вождению:

- водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, легковых автомобилей и Трэколов (категории «В») – 1 раз в 2 года;
- водители грузовых автомобилей и автобусов (категории «С» и «D») - 1 раз в год;
- водители колесных тракторов, вилочных погрузчиков, водители колесных малогабаритных вездеходов и т.п., развивающих скорость более 30 км/ч, имеющие водительские удостоверения с категорией «С», проходят занятия по программе водителей грузовых автомобилей, а имеющие водительское удостоверение с категорией «В» – по программе водителей легковых автомобилей. В случае наличия только удостоверения тракториста-машиниста для данных категорий водителей предусматривается только теоретический курс по программе водителей грузовых автомобилей;
- трактористы гусеничной техники и другой техники, максимальная скорость которой из-за конструктивных особенностей не превышает 30 км/ч, а также водители снегоходов типа «Буран» проходят обучение в рамках испытания, проводимого работодателем.

Структура, программа и критерии успешности прохождения курса по защитному вождению для водителей разных категорий приведены в Приложении Е к настоящему Стандарту.

Если водитель или работник, допущенный к управлению ТС Общества, демонстрирует опасный стиль вождения, учебное занятие должно быть прекращено в целях обеспечения безопасности. Оценочная ведомость с комментариями и предложениями должна содержать все области риска, и содержать отметку «Не достаточно компетентный». Сразу после занятия тренер по защитному вождению должен поставить в известность непосредственного руководителя водителя или работника, допущенного к управлению ТС Общества.

Водитель или работник, допущенный к управлению ТС Общества, получивший в ходе оценки отметку «Не достаточно компетентный», может повторно пройти оценку через 2 недели.

3.2.5. Обучение габаритному маневрированию

Практический учебный курс, направленный на отработку навыков водителя по управлению ТС в ограниченном пространстве. Курс должен проводиться на специально подготовленной площадке с использованием конусов/стоек.

Курс габаритного маневрирования рекомендован для водителей ТС, которым требуется отработать навыки габаритного маневрирования.

Курс должен проводиться квалифицированным тренером по защитному вождению вместе с помощником или вторым тренером.

3.2.6. Обучение на горных симуляторах

Горные симуляторы позволяют оттачивать навыки управления карьерной техникой, знакомиться с особенностями оборудования, а также проводить тестирование и экзамены.

Раз в год все водители самосвалов должны проходить обучение/тестирование на горных симуляторах (при их наличии) в дополнение к обучению защитному вождению.

4. Допуск к управлению транспортным средством

Допуск к управлению ТС Общества предоставляется всем водителям, которые полностью соответствуют требованиям раздела 3 настоящего Стандарта и требованиям нормативных правовых актов в сфере транспорта.

Допуск к управлению ТС Общества также может быть предоставлен работникам, не оформленным в качестве водителя, которым по служебной необходимости нужно использовать ТС для выполнения производственных задач, после выполнения следующих условий:

- соответствие опыта вождения подпункту 3.1 настоящего Стандарта;
- успешная сдача теста на знание ПДД согласно подпункту 3.2.2 настоящего Стандарта;
- успешное обучение на курсе по защитному вождению, подтвержденное действующим сертификатом, согласно подпункту 3.2.4 настоящего Стандарта.

5. Медицинское обеспечение БДД

Система организации медицинского обеспечения БДД предусматривает комплекс мероприятий, направленных на:

- своевременное определение нарушений и отклонений в состоянии здоровья водителей и работников, допущенных к управлению ТС Общества, влияющих на их способность безопасно управлять ТС (медицинские осмотры);
- проведение мероприятий, направленных на совершенствование навыков водителей по оказанию первой помощи;

– проведение санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

5.1. Предварительные и периодические медицинские осмотры

Все водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, должны проходить обязательные медосмотры (в том числе предварительные, периодические, предрейсовые и послерейсовые) в порядке и в случаях, установленных нормативными правовыми актами и иметь действительные медицинские заключения. Порядок проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров водителей и работников, допущенных к управлению ТС Общества, устанавливается приказом Минздрава России от 28.01.2021 № 29н.

Результаты прохождения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров водитель и работник, допущенный к управлению ТС Общества, обязаны довести до сведения работодателя.

5.2. Предсменные, предрейсовые и послесменные, послерейсовые медицинские осмотры

Предрейсовые/предсменные медицинские осмотры обязательны для всех водителей и работников, допущенных к управлению ТС Общества.

Послерейсовые медицинские осмотры в обязательном порядке проводятся для водителей ТС категории «D» и водителей ТС, используемых для перевозки грузов по ДОПОГ, а также в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации.

Допускается не проводить предрейсовый медицинский осмотр водителям и работникам, допущенным к управлению ТС Общества, управляющим ТС, выезжающими по вызову для реагирования и ликвидации чрезвычайной ситуации.

Проведение медицинских предрейсовых и послерейсовых осмотров водителей и работников, допущенных к управлению ТС Общества, ТС осуществляется на основании Порядка проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров, утвержденного приказом Минздрава РФ от 15.12.2014 № 835н.

Обязанность организации предрейсовых/послерейсовых медосмотров лежит на Обществе и подрядных/субподрядных организациях, осуществляющих эксплуатацию ТС Общества.

5.3. Оказание доврачебной помощи лицам, пострадавшим в ДТП

Во исполнение требований Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ, Обществом и подрядными/субподрядными организациями должны проводиться мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП с периодичностью:

– один раз в год водители всех категорий ТС, за исключением управляющих ТС категории «D», должны проходить курс по оказанию первой помощи при ДТП, как минимум, посредством доведения информационных материалов;

– один раз в год водители, управляющие ТС категории «D» и водители экстренных оперативных служб должны проходить специальные курсы по оказанию первой помощи при ДТП, включающие практические упражнения по отработке необходимых приемов и навыков.

6. Требования в отношении алкоголя и иных опьяняющих веществ

Водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, обязаны соблюдать требования законодательства Российской Федерации (в части употребления алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, а также токсических веществ).

Водителям и работникам, допущенным к управлению ТС Общества, запрещается эксплуатация ТС в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

Водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, должны сообщать о возможных побочных эффектах лекарственных средств, принимаемых по назначению врача, ответственному медицинскому работнику до начала прохождения предрейсового медицинского осмотра.

7. Перевозка людей и грузов

Все перевозки людей и грузов должны осуществляться в соответствии с требованиями ПДД, Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», а также других нормативных правовых актов.

7.1. Водительские удостоверения и разрешения

Все водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, управляющие ТС в рамках хозяйственной деятельности Общества, должны иметь при себе действующие российские национальные водительские удостоверения с соответствующими категориями используемого ТС.

Все водители, участвующие в перевозке/транспортировке опасных грузов, должны иметь при себе свидетельство ДОПОГ.

Путевые листы на эксплуатируемые ТС должны быть оформлены в соответствии с требованиями нормативных правовых актов в области транспортных перевозок, в том числе согласно положениям приказа Минтранса от 28.09.2020 № 390.

Все водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, обязаны иметь при себе действующий сертификат о прохождении обучения по курсу защитного вождения для соответствующей категории ТС.

7.2. Время работы и отдыха

Работа водителей должна быть организована в соответствии с положениями приказа Минтранса от 16 октября 2020 № 424, определяющего особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей ТС, управление которыми входит в их трудовые обязанности.

Водителям запрещается управление ТС в состоянии недомогания или усталости.

При управлении ТС водители обязаны делать периодические остановки для отдыха в целях снижения накопленной усталости и сохранения концентрации.

В процессе эксплуатации ТС выделяются три основных типа поездок: аварийная/экстренная поездка, загородная (дальняя) поездка, внутриобъектовая 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 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.

Поездки на расстояние свыше 530 километров должны выполняться экипажем водителей.

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

Специфика внутриобъектовых поездок подразумевает частые перемещения на короткие расстояния внутри объектов Общества и рядом с ними. При внутриобъектовых поездках требование о периодических перерывах, указанных выше, не применяется.

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 разделен на несколько частей, первая из которых должна составлять не менее 15 минут, а последняя - не менее 30 минут, а при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении каждая из частей должна составлять не менее 10 минут. 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.

Поездки в ночное время суток должны по возможности быть сведены к минимуму.

7.3. Ограничения скорости

Водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, не должны превышать ограничения скорости, установленные ПДД.

Общество может устанавливать более строгие ограничения скорости для ТС. В этом случае водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, должны руководствоваться более строгими ограничениями.

В случае, если ТС не оборудовано ремнями безопасности, максимальная скорость движения не должна превышать 40 км в час (при этом следует учитывать и другие правила ПДД).

В случае необходимости водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, должны снижать скорость ниже установленного ограничения в соответствии с дорожными и погодными условиями.

Запрещается использование радар-детекторов на всех ТС Общества.

7.4. Ремни безопасности

Все водители и пассажиры должны быть пристегнуты ремнями безопасности (при их наличии) во время движения ТС. Это требование также относится к частным и прочим ТС, используемым в служебных целях.

Водителю запрещается начинать движение пока все пассажиры и сам водитель не будут пристегнуты ремнями безопасности (при их наличии).

7.5. Видимость

ТС всегда должны двигаться с включенным ближним светом фар/дневными ходовыми огнями.

Водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, отвечают за поддержание стекол своих ТС в чистоте для обеспечения хорошего всестороннего обзора, а также чистоты и видимости фар, задних фонарей и внешних опознавательных знаков на ТС.

Водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, не должны размещать какие-либо предметы внутри и снаружи ТС таким образом, чтобы ограничивалась или нарушалась обзорность с водительского места.

7.6. Видимость водителей вне ТС

При выполнении работ вне ТС (в случае остановки в результате аварии, поломки или по другой причине) водители и работники, допущенные к управлению ТС Общества, должны надевать жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала.

7.7. Средства связи

Водителям и работникам, допущенным к управлению ТС Общества, запрещается использовать средства связи во время управления ТС.

К средствам связи относятся: устройства двусторонней связи, мобильный телефон, спутниковый телефон, рация, в том числе устройства с функцией громкой связи.

Если водителю или работнику, допущенному к управлению ТС Общества, необходимо воспользоваться средствами связи во время поездки, следует остановить ТС в безопасном месте в соответствии с требованиями ПДД.

Считается, что ТС находится в движении все время, когда оно участвует в дорожном движении (включая время ожидания на перекрестках и светофорах).

Считается, что ТС не находится в движении, если оно остановлено или припарковано в зоне, соответствующей требованиям ПДД, либо на специально предназначенной для парковки площадке.

Водителям запрещается просмотр видео на любых устройствах во время движения ТС.

7.8. Технические средства навигации

Использование навигаторов, а также мобильных телефонов, в качестве технических средств навигации допускается при условии выполнения следующих условий:

- мобильный телефон или иное мобильное техническое средство навигации должно быть надежно закреплено в специальном держателе. Держатель запрещено устанавливать в местах, ограничивающих обзор водителю;

- все настройки мобильного или стационарного средства навигации – регулировка положения в держателе, а также выбор маршрута и т.п. в навигационной программе, должны осуществляться до начала движения ТС. Во

время движения ТС запрещены любые манипуляции с техническими средствами навигации.

7.9. Движение задним ходом

Движение ТС задним ходом является одним из наиболее опасных маневров, поэтому необходимо избегать ситуаций, в которых необходимо двигаться задним ходом.

Перед тем, как начать движение задним ходом, водитель должен убедиться в отсутствии помех и препятствий, а также подать два звуковых сигнала для предотвращения возможного ДТП.

При невозможности обеспечить безопасность при движении задним ходом водитель должен прибегнуть к помощи других лиц.

Чтобы жесты регулировщика были понятны, используйте сигналы руками (приложение К).

Всегда поддерживайте зрительный контакт с регулировщиком, в том числе с помощью зеркал при движении задним ходом. Если контакт потерян, немедленно остановитесь.

7.10. Остановки и стоянки

Во всех случаях, когда водитель покидает ТС, он должен заглушить двигатель (если это не запрещено нормативно-методическими документами Общества) и использовать стояночный (ручной) тормоз.

В случае, когда водитель осуществляет постановку ТС на стоянку, необходимо подложить противооткатные упоры под колесо, чтобы предотвратить самопроизвольное движение ТС как вперед, так и назад.

При остановках на первой линии на запрещающем сигнале светофора, водитель должен использовать стояночный тормоз.

Осуществлять постановку ТС на парковочные места Общества только задним ходом, чтобы первым движением было движение вперед.

Места стоянки большегрузной техники должны быть ровными, освещенными в темное время суток (сумерек). Размеры площадки должны позволять беспрепятственно маневрировать.

7.11. Эксплуатация ТС на объектах открытых горных работ

Эксплуатация ТС на объектах открытых горных работ должна вестись в соответствии с требованиями Федеральных норм и правил в области промышленной безопасности «Правила безопасности при ведении горных работ и переработке твердых полезных ископаемых», утвержденных приказом Ростехнадзора от 08.12.2020 № 505.

Движение ТС и людей на объектах открытых горных работ разрешается только в соответствии со схемой движения ТС и людей, утверждаемой главным инженером Общества (объекта открытых горных работ).

На схеме движения должны быть указаны:

- маршруты движения ТС, в том числе по внутрикарьерным дорогам;
- скорость движения ТС;
- места расположения маневровых площадок;
- разрешенные маршруты движения людей на объектах открытых горных работ;
- дорожные знаки, регламентирующие движение ТС на объектах открытых горных работ;
- разрешенные места стоянки ТС.

Схемы движения должны пересматриваться при изменении условий и факторов, влияющих на безопасность движения ТС и пешеходов. Со схемами движения должны быть ознакомлены под подпись все работники, производящие работы на объектах открытых горных работ.

Эксплуатируемые на объектах открытых горных работ ТС должны быть укомплектованы, в том числе звуковым прерывистым сигналом при движении задним ходом.

ТС, допущенные на объекты открытых горных работ, должны быть оборудованы исправными проблесковыми маячками желтого цвета, установленными на кабине

Движение на дорогах объекта открытых горных работ должно регулироваться световозвращающими дорожными знаками и указателями, места установки дорожных знаков должны быть определены техническим руководителем объекта открытых горных работ.

Допуск водителей ТС к работе на объекте открытых горных работ должен производиться после проведения с ними первичного инструктажа по охране труда на рабочем месте и практического ознакомления с маршрутами движения на объекте открытых горных работ.

Въезд на территорию объекта открытых горных работ ТС, принадлежащих другим организациям, должен осуществляться с разрешения руководства Общества, после проведения вводного инструктажа водителя по охране труда с записью в журнале регистрации вводного инструктажа.

Допущенные на объект открытых горных работ легковые ТС должны быть оборудованы флагштоком высотой 3 метра с сигнальным флажком красного цвета размером 20 x 15 см.

На ТС должна быть размещена светоотражающая лента красного цвета на задней части автомобиля и оранжевая/белая на боковой (кроме карьерных автосамосвалов, ТС пребывающих на территории ГТК в светлое время суток). Ширина лент должна быть не менее 5 см, длина лент – не менее 70% габаритов автомобиля.

Скорость и порядок движения ТС на технологических дорогах объекта открытых горных работ устанавливаются техническим руководителем объекта (с учетом того, что скорость не должна превышать 40 км в час).

Движение ТС на технологических дорогах должно выполняться без обгона.

Очистка кузова от налипшей и намерзшей горной массы должна производиться в специально отведенном месте механизированным способом.

Буксировка неисправных самосвалов должна осуществляться специальными тягачами. Запрещается оставлять на проезжей части дороги неисправные самосвалы.

В случае остановки ТС на подъеме или уклоне вследствие технической неисправности водитель обязан принять меры, исключающие самопроизвольное движение ТС.

При въезде на отвалы и перегрузочные пункты должны устанавливаться стенды со схемами организации движения ТС. Зона разгрузки должна быть ограничена с обеих сторон знаками в виде изображения самосвала с поднятым кузовом с указателями направления разгрузки.

По всему фронту в зоне разгрузки должен быть сформирован предохранительный вал, высотой не менее 0,5 диаметра колеса ТС максимальной грузоподъемности, применяемого в данных условиях. Предохранительный вал

служит ориентиром для водителя. Запрещается наезжать на предохранительный вал при разгрузке.

Ожидающий погрузки самосвал должен находиться за пределами радиуса опасной зоны экскаватора и становиться под погрузку только после разрешающего сигнала машиниста экскаватора.

Находящийся под погрузкой самосвал должен быть в пределах видимости машиниста экскаватора.

Находящийся под погрузкой самосвал должен быть заторможен.

Погрузка в кузов самосвала должна производиться только сзади или сбоку, перенос экскаваторного ковша над кабиной самосвала запрещается.

Высота падения груза в кузов должна быть минимально возможной и во всех случаях не превышать 3 м.

Загруженный самосвал должен следовать к пункту разгрузки только после разрешающего сигнала машиниста экскаватора.

Запрещается односторонняя или сверхгабаритная загрузка, а также превышающая установленную грузоподъемность автомобиля.

При работе на линии, водителю самосвала запрещается:

- движение автомобиля с поднятым кузовом;
- ремонт и разгрузка под линиями электропередачи;
- в пунктах погрузки движение задним ходом более 30 м (за исключением работ по проведению траншей);
- переезд кабелей, уложенных по почве и не огражденных специальными предохранительными устройствами;
- перевозка посторонних людей в кабине;
- выход из кабины самосвала до полного подъема или опускания кузова;
- остановка самосвала на уклоне и подъеме;
- движение вдоль железнодорожных путей на расстоянии менее 5 м от ближайшего рельса;
- эксплуатация самосвала с неисправным пусковым устройством двигателя;
- наезд на предохранительный вал при разгрузке;
- допускать одностороннюю или сверхгабаритную загрузку горной массой, а также превышать установленную грузоподъемность самосвала.

На узких участках дороги должны быть вывешены световозвращающие предупреждающие дорожные знаки «Сужение дороги».

С целью исключения выпадения кусков горной массы с погрузочных единиц (погрузчики, экскаваторы во время погрузки самосвала) на проезжающие в непосредственной близости ТС, водитель автомобиля обязан:

- остановиться на безопасном расстоянии (не менее, чем за 30 метров до погрузочных работ);
- дождаться окончания погрузочных работ;
- привлечь внимание машиниста горного оборудования доступными способами (вызовом по рации, световыми, звуковыми сигналами и т.п.);
- убедиться в том, что машинист горного оборудования понял намерения водителя автомобиля и остановил работы для проезда транспортного средства (опустил ковш на землю);
- убедиться в безопасности дальнейшего движения (в т.ч. в отсутствии самосвала);
- продолжить движение (разъезд).

При отсутствии возможности проезда, водитель автомобиля обязан развернуться и продолжить движение в обратном направлении (выбирая иной безопасный маршрут).

7.12. Требования к страхованию

При управлении ТС все водители Общества и все водители Подрядчиков должны иметь полисы обязательного страхования гражданской ответственности.

8. Требования к транспортным средствам

8.1. Запрет на использование некоторых транспортных средств

При исполнении работниками Компании/РОКС НН должностных обязанностей запрещается использовать следующие ТС:

- легковые, грузовые автомобили и автобусы с правым расположением руля;
- велосипеды, самокаты и средства индивидуальной мобильности;
- мототранспортные средства;
- внедорожные мототранспортные средства (за исключением снегоходов).

8.2. Требования ко всем ТС

Все ТС должны быть оборудованы:

- если это предусмотрено заводом-изготовителем:
 - а) ремнями безопасности;
 - б) антиблокировочной тормозной системой (далее - ABS);
 - в) противотуманными фарами;
 - г) системой звукового предупреждения о движении задним ходом, которая активируется при включении водителем задней передачи.
- ССМТ (за исключением случаев, согласованных с директором ДПБиОТ);
- видеорегистраторами.

Все ТС должны быть укомплектованы двумя противооткатными упорами (в случае если предусмотрено требованиями действующего законодательства РФ), знаком аварийной остановки, аптечкой, огнетушителями, жилетом или жилет-накидкой с полосами световозвращающего материала, домкратом, баллонным ключом, компрессором/насосом (если отсутствует система регулирования давления воздуха в шинах), ручным фонариком, а также иным необходимым инвентарем в зависимости от условий эксплуатации ТС.

Лобовое стекло должно быть изготовлено из небьющегося стекла (триплекс). Не допускаются трещины на лобовом стекле длиной более 10 см в зоне действия стеклоочистителя со стороны водителя.

Все педали (сцепление, акселератор и тормоз) должны иметь резиновые накладки для предотвращения соскальзывания ноги.

На всех колесах ТС должны быть установлены шины одной марки и модели, если иное не предусмотрено заводом-изготовителем ТС. Шины должны подходить для условий эксплуатации, в которых ТС обычно используется. Остаточная глубина протектора шин должна соответствовать требованиям ПДД.

Не допускается устанавливать на рулевое колесо ТС вращающуюся ручку (устройство для руления), если это не предусмотрено заводом-изготовителем.

8.3. Дополнительные требования к легковым ТС

Легковые ТС должны быть оборудованы:

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

- трехточечными инерционными ремнями безопасности на всех сидениях - передних и задних. В случаях, предусмотренных заводом-изготовителем ТС, допускается использование на задних сидениях двухточечных ремней безопасности;

- дополнительным стоп-сигналом;

- подголовниками на всех сиденьях; в случаях, предусмотренных заводом-изготовителем ТС, допускается отсутствие на задних сидениях подголовников;

- задними и передними датчиками парковки (парктрониками)².

Рекомендуется установка камеры заднего вида.

8.4. Дополнительные требования к ТС (включая автобусы), разрешенная максимальная масса которых превышает 3,5 тонны

ТС, разрешенная максимальная масса которых превышает 3,5 тонны, должны быть оборудованы (если это предусмотрено заводом-изготовителем):

- инерционными трехточечными ремнями безопасности водителя и пассажиров на всех сидениях. В виде исключения допускается использование поясных двухточечных ремней безопасности пассажиров, если иное не предусмотрено заводом-изготовителем ТС;

- противоподкатным брусом;

- противооткатной системой;

- камерой заднего вида;

- тахографом (если требуется действующим законодательством РФ);

- системой торможения двигателем (горный тормоз).

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

8.5. Система спутникового мониторинга транспорта

ССМТ должна иметь возможность реализации следующего функционала в четырех направлениях:

- мониторинг и анализ поведения водителей за рулем, ранжирование водителей в зависимости от их показателей безопасного вождения и предоставление регулярной отчетности по водителям для принятия управленческих решений;

- обеспечение контроля и автоматизации процессов диспетчеризации и безопасной эксплуатации ТС Общества и подрядчиков;

- обеспечение автоматизации согласования поездок в зависимости от уровня риска поездки;

- создание ситуационного центра Общества для обеспечения оперативной помощи водителям в случае ДТП и других экстренных ситуациях.

Требования к функционалу ССМТ приведены в Приложении 3 к настоящему Стандарту.

8.6. Тахографы

Тахографы предназначены для регистрации, учета и контроля режимов труда и отдыха водителей грузовых ТС грузоподъемностью более 3,5 тонн

² Данное требование применяется только для вновь закупаемых ТС.

(категории N2 и N3), и водителей автобусов с количеством посадочных мест более 8 (категория M2 и M3).

Порядок установки и использования тахографов определяется приказами Минтранса РФ от 26.10.2020 № 438 и от 28.10.2020 № 440.

8.7. Техническое обслуживание и ремонт ТС

Организация работы по техническому обслуживанию и ремонту ТС Общества должна соответствовать требованиям Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ и приказа Министерства труда и социальной защиты РФ от 09.12.2020 № 871н.

Подрядные/субподрядные организации, эксплуатирующие ТС, обязаны обеспечить наличие у себя системы технического обслуживания и ремонта ТС для обеспечения их исправного технического состояния в соответствии с требованиями и сроками, предусмотренными документацией заводоизготовителей ТС.

8.8. Требования к ТС по перевозке опасных грузов

Требования к ТС, предназначенным для перевозки опасных грузов, предъявляются в соответствии с положениями постановления Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 и ДОПОГ.

8.9. Предрейсовый/предсменный контроль технического состояния ТС

Предрейсовый/предсменный контроль технического состояния ТС должен осуществляться в соответствии с положениями приказа Минтранса России от 15.01.2021 № 9 и ГОСТ 33997-2016.

9. Требования к поездкам

9.1. Система управления поездками

Для уменьшения риска попадания в ДТП и снижения выбросов в окружающую среду, Общество ставит перед собой задачу оптимизации процесса оказания автотранспортных услуг, снижения числа необязательных поездок на автомобильном транспорте и сокращение холостого пробега ТС.

Для обеспечения наличия должных методов контроля в отношении каждой поездки в Обществе должна быть внедрена система управления поездками (далее – СУП), которая может быть совмещена с электронной системой диспетчеризации транспорта.

СУП должна отвечать следующим принципам:

- определять поездки разного уровня в зависимости от наличия определенных факторов риска;
- факторы риска должны учитывать погодные и дорожные условия, время суток совершения поездки, дальность поездки;
- наличие медицинских служб в радиусе 20 минутного экстренного реагирования по маршруту поездки;
- разный уровень одобрения поездки в зависимости от категории поездки – чем больше факторов риска, тем более высокого уровня руководитель должен согласовать данную поездку;
- четкие критерии разрешения и запрета на совершение поездки;
- согласованные методы коммуникации с водителем;
- одобренные места отдыха водителей по маршруту следования;
- согласованный алгоритм действий в случае изменений плана поездки и наступления чрезвычайной ситуации.

Для каждой предложенной поездки необходимо проверять ее производственную/деловую необходимость, а также риски, связанные с поездкой. В поездке должно быть отказано, если цель поездки может быть достигнута аналогичными стандартными или альтернативными средствами, которые не требуют нахождения в соответствующем месте (например, путем использования телефона, электронной почты, проведения видеоконференции и т.д.).

Погодные условия и условия видимости, при которых запрещено движение ТС:

- туман, ливень, град, метель, снегопад, пыльная буря, пожар, когда видимость из кабины водителя в светлое или темное время суток при дальнем свете фар составляет менее 100 метров в городской черте и населенных пунктах и менее 200 метров при осуществлении пригородных и междугородних поездок;
- скорость ветра 25 и более м/с (для рейсовых и вахтовых автобусов);
- на дорогах имеются снежные, песчаные заносы или другие препятствия, которые могут вызвать незапланированную остановку ТС. Дороги покрыты водой, снегом, или в других случаях, когда водитель четко не видит ее границ;
- при критически низкой температуре воздуха, нехарактерной для региона эксплуатации ТС.

Следует, по возможности, избегать поездок в ночное время суток за исключением:

- поездок в пределах городской черты и в пределах периметра ограждения рабочих площадок/производственных объектов Общества;
- доставки персонала автобусами на производственные объекты Общества.

9.2. Оценка рисков на маршруте

На всех маршрутах передвижения ТС Общества и подрядчиков/субподрядчиков между офисами и производственными объектами Общества, а также на иных маршрутах, по которым с определенной периодичностью передвигаются ТС Общества и подрядчиков/субподрядчиков, периодически, не реже двух раз в год, должна проводиться оценка рисков.

Результаты данной оценки оформляются в виде распланированного маршрута с указанием километража, ориентировочного времени следования и мест запланированных остановок/стоянок, а также фотографий/видео 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 альбома, или Word или PowerPoint файла.

Данную информацию необходимо использовать при проведении инструктажей водителей Общества, направляемых по данному маршруту в первый раз, либо после длительного перерыва.

При необходимости данной информацией могут пользоваться специалисты подрядчиков/субподрядчиков, которые проводят инструктажи для новых водителей перед первым выездом по маршруту, либо перед выездом в дальний рейс.

10. Организация безопасного движения на объектах Общества

Организация дорожного и пешеходного движения на территориях и объектах Общества осуществляется с помощью создания безопасных условий передвижения, включающих в себя:

- разработку и утверждение схем организации дорожного движения на территории Общества;
- разработку и утверждение безопасных маршрутов движения всех участников движения;
- регулярное периодическое обследование данных маршрутов, с разработкой мероприятий по устранению замечаний и нарушений;
- контроль соблюдения маршрутов передвижения работниками структурных подразделений Общества, подрядных организаций и посетителей;
- разделение пешеходных, железнодорожных и автотранспортных путей, их соответствующее обозначение знаками и дорожной разметкой;
- установку стационарных радаров контроля скорости;
- организацию светофорного регулирования опасных мест и т.д. (должны быть определены по проекту места установки светофоров, например, при выезде из бокса после погрузки/выгрузки);
- установку дорожных знаков и зеркал безопасности для контроля «слепых» зон;
- освещение дорог, мест стоянки ТС и пешеходных дорожек;
- обозначение пешеходных дорожек на территории и внутри производственных помещений Общества;
- организацию отдельных входов внутрь производственных помещений Общества для пешеходов;
- физическое разделение стационарным ограждением пешеходных дорожек и путей движения ТС.

В Обществе должны быть разработаны и утверждены руководителем схемы организации дорожного движения на территориях и производственных объектах.

На схемах должны быть отражены:

- маршруты движения ТС по территории и в производственных зданиях Общества;
- маршруты движения пешеходов;
- установленные знаки дорожного движения;
- разрешенная максимальная скорость движения ТС;
- дорожная разметка;
- места пересечения маршрутов движения ТС и пешеходов;
- места проведения погрузо-разгрузочных операций для ТС;
- разрешенные места стоянки ТС;
- разрешенные места мойки ТС.

Схемы движения должны пересматриваться с установленной в Обществе периодичностью и поддерживаться в актуальном состоянии.

Со схемами движения должны быть ознакомлены под роспись все работники Общества, командированные работники, а также работники подрядных организаций, выполняющие работы/оказывающих услуги Обществу (в том числе с использованием собственных ТС) на производственных площадках и объектах Общества.

Ознакомление работников со схемами движения должно производиться при проведении вводного инструктажа по ОТ.

Схемы движения должны размещаться на щитах на территории Общества и в производственных зданиях Общества в удобных для обозрения местах:

- перед въездом на территорию Общества;

- на узловых местах (места интенсивного движения ТС и пешеходов, пересечения проезжих частей и т.д.) территории и внутри производственных зданий Общества;

- в местах въезда транспорта и входа персонала в производственные здания Общества.

При передвижении по территории и внутри производственных зданий Общества работники должны придерживаться разрешенных маршрутов движения пешеходов.

Скорость движения ТС на территории и в производственных помещениях Общества устанавливается руководителем в зависимости от конкретных условий (интенсивности движения ТС, протяженности территории, состояния дорожного покрытия, ширины и профиля дорог и проездов, вида и типа механического ТС и др.).

11. Учет и расследование ДТП

Общество и подрядные/субподрядные организации, эксплуатирующие ТС, должны осуществлять учет ДТП с участием эксплуатируемых ими ТС независимо от места их совершения и наличия вины водителей согласно требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 19.09.2020 № 1502.

Корпоративному статистическому учету подлежат все ДТП, которые отвечают нижеприведенным трем критериям:

1. Происходит во время движения или временной остановки ТС.

2. ТС было припарковано с нарушением ПДД и получило повреждения в результате столкновения с ним ТС под управлением третьего лица.

3. С участием ТС, находящихся в собственности, арендуемых или взятых в лизинг и используемых для выполнения производственных задач Общества.

Не относятся к ДТП и не подлежат статистическому корпоративному учету в качестве ДТП случаи, возникшие:

- при выполнении ТС технологических производственных операций, не связанных с перемещением людей или грузов (прокладка траншей, погрузочно-разгрузочные работы, установка мачт или опор, технологические работы и т.д.);

- в результате стихийных бедствий (попадание молнии, повреждение градом, падение деревьев, сосулек и т.д.);

- вследствие нарушения правил охраны труда и эксплуатации ТС (запуск двигателя при включенной передаче, сцепке-расцепке ТС, механизмов, приспособлений), в том числе при осуществлении ремонта (технического обслуживания) ТС;

- в связи с попыткой суицида или действиями, совершенными в состоянии невменяемости;

- в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье людей или действий, направленных на причинение имущественного ущерба (акты вандализма, угон ТС);

- когда ТС было припарковано без нарушения ПДД и получило повреждения в результате столкновения с ним ТС под управлением третьего лица;

- в результате пожара и возгорания ТС;

- при вытаскивании застрявшего ТС;

- в результате съезда с дороги без причиненного материального ущерба и травм;

- при движении по бездорожью;
- в результате попадания камня или иного предмета в ТС;
- когда повреждено только стекло ТС;
- когда поездка осуществлялась на предоставленном Обществом ТС в личных, не связанных с работой целях;
- когда получены травмы при посадке в ТС и высадке из него;
- когда получены травмы при передвижении пассажира по салону во время движения ТС.

Происшествие, квалифицированное в качестве ДТП, при учете должно быть отнесено к одному из следующих видов ДТП:

- столкновение;
- съезд с дороги с последующим получением ущерба;
- опрокидывание ТС;
- наезд на стоящее ТС;
- наезд на препятствие;
- наезд на пешехода;
- падение пассажира во время движения ТС;
- выпадение перевозимого груза;
- прочие ДТП - ДТП, не относящиеся к перечисленным выше видам.

Все ДТП с участием ТС Общества должны быть расследованы в соответствии с требованиями НМД Компании/РОКС НН, определяющими порядок проведения расследования происшествий.

Перечень требований к сбору информации при ДТП приведен в Приложении И к настоящему Стандарту.

Учет и анализ ДТП должны проводиться уполномоченными работниками Общества и подрядной/субподрядной организации и направлены на решение следующих задач:

- оценку общего состояния аварийности и тенденций ее изменения;
- изучение и устранение причин ДТП;
- выявление мест концентрации ДТП (топографический анализ);
- разработку и осуществление эффективных управленческих решений и мер по повышению БДД на аварийно-опасных участках;
- оценку изменения показателей аварийности в результате реализации мер по повышению БДД.

Результаты анализа ДТП, совместно с разработанными мероприятиями, проводимыми уполномоченными работниками Общества, должны быть рассмотрены и утверждены комитетом/комиссией по БДД Общества.

12. Ключевые показатели деятельности в области БДД

12.1. Реактивные (исторические) показатели

Основными показателями, характеризующими состояние аварийности в Обществе, являются:

- общее количество ДТП;
- количество пострадавших в результате ДТП (погибло, ранено) (отдельно работники Общества, работники подрядчиков и третьи лица);
- коэффициент частоты ДТП.

Оценку уровня аварийности Общества необходимо проводить, используя удельный показатель - количество ДТП, приходящихся на 1 000 000 км пробега.

Формула для расчета коэффициента частоты ДТП на общий пробег:

Суммарное количество случаев ДТП

----- x 1 000 000

Суммарный пробег ТС

Этот показатель рассчитывается путем сложения всех случаев ДТП, умножения полученной суммы на 1 000 000 и деления на суммарный пробег (в км.) всех ТС, находящихся в собственности, лизинге или аренде.

При расчете необходимо учитывать только ДТП с участием ТС, по которым ведется учет пробега.

ТС, где учитываются мото-часы вместо пробега, в расчете показателя частоты ДТП на 1 млн. км. пробега не участвуют.

Количественный анализ ДТП проводится по всем происшествиям, возникшим за определенный период времени: месяц, квартал, год в сопоставлении с аналогичным периодом прошлого года.

В нем отражаются:

- общее количество ДТП за рассматриваемый период;
- распределение ДТП по дням недели и по месяцам года;
- распределение ДТП по часам суток;
- распределение ДТП по местам совершения;
- распределение ДТП по видам (столкновение, опрокидывание, наезды на препятствие и т. д.);
- причины ДТП;
- последствия ДТП (материальный ущерб, количество поврежденных ТС по типам, количество пострадавших, в том числе погибло, ранено);
- вид пострадавших (водители, пассажиры, пешеходы, велосипедисты);
- распределение водителей, участвовавших в ДТП в зависимости от возраста, стажа работы, продолжительности работы на линии, психофизического состояния (утомлен, болен, управление ТС в нетрезвом состоянии);
- распределение ДТП по типам ТС;
- распределение ДТП по виду выполняемых работ.

Качественный анализ (расследование ДТП) служит для установления коренных причин возникновения происшествий, которые непосредственно или косвенно создали предпосылки для возникновения происшествия.

Результаты качественного анализа ДТП позволяют выявить общие закономерности, установить степень повторяемости тех или иных причин и факторов, способствующих возникновению ДТП.

Анализ ДТП должен проводиться в таких объемах, чтобы по его результатам можно было разработать конкретные мероприятия, направленные на предупреждение подобных ДТП в будущем.

12.2. Проактивные показатели

Проактивные опережающие индикаторы отражают исполнимые, текущие и непрерывные процессы, действия и показатели, которые не просто контролируют существующие риски, но направлены на распознавание, создание, использование и оценку возможностей для постоянного улучшения показателей.

В качестве проактивных показателей по БДД должны использоваться:

- количество обученных водителей в процентах от общего количества водителей (на курсах по защитному вождению и по другим программам обучения, связанным с БДД);

- процент водителей в «Зеленой» зоне по показателям ССМТ и динамика изменений;
- результаты аудитов в области БДД;
- статус выполнения мероприятий планов по БДД.

Результаты анализа необходимо оформлять в виде таблиц или графиков и широко использовать в повседневной профилактической работе по предупреждению аварийности.

13. Система мотивации в области БДД

Позитивная мотивация ориентирована на удовольствие от приобретения, а негативная – на страх от потери, наказания. В Обществе должны быть и позитивная и негативная системы мотивации в области БДД для водителей.

13.1. Позитивная мотивация

Позитивная мотивация оказывает более долгосрочное влияние на работников, чем система наказаний. Позитивная мотивация приносит удовлетворение, создает чувство выполненного долга, вдохновляет постоянно становиться лучше.

В Обществе должна быть разработана и внедрена система поощрения лучших водителей. Выбор лучших водителей за период времени (месяц, квартал, год) должен производиться на основании совокупных показателей деятельности водителей. В качестве параметров необходимо учитывать следующие показатели:

- отсутствие ДТП, вне зависимости от вины водителя;
- отсутствие штрафов ГИБДД за нарушения ПДД;
- отсутствие нарушений требований настоящего Стандарта (например, отсутствие нарушений требований использования ремней безопасности, использования мобильного устройства во время движения и т.д.);
- выполнение производственных показателей водителем;
- высокий рейтинг безопасного вождения согласно данным ССМТ по сравнению с другими водителями;
- результаты обучения на обязательных курсах подготовки водителей (защитное вождение и других).

13.2. Негативная мотивация

Система негативной мотивации водителя направлена на искоренение некоторых видов недопустимого поведения водителя за рулем, которое может привести к ДТП, либо усугубить последствия ДТП.

Негативная мотивация применяется в соответствии с системой мотивации в области ПБ и ОТ Общества.

В случае причинения работником материального ущерба Обществу (либо третьему лицу) путем повреждения или иного умышленного/неумышленного действия/бездействия, повлекшего уничтожение или повреждение ТС Общества (либо имущества третьего лица), в том числе в состоянии алкогольного, наркотического, токсического или иного опьянения, Общество вправе взыскать в порядке, установленном действующим законодательством Российской Федерации, с работника все причиненные им убытки.

Виновность/невиновность работника Общества устанавливается актом служебного расследования, который составляется специальной Комиссией, назначаемой распорядительным документом Общества.

Если водитель в добровольном порядке не согласен возместить причиненный ущерб, а сумма ущерба превышает его среднемесячный заработок, то взыскание осуществляется в судебном порядке на основании действующего законодательства РФ.

В случае сокрытия информации о ДТП, а также о причинении ущерба ТС Общества в результате ДТП или по иной причине в период эксплуатации работником ТС, Общество вправе инициировать применение к работнику мер дисциплинарного воздействия (в установленном в Обществе и законодательством Российской Федерации порядке).

14. Контроль соблюдения требований БДД

Контроль соблюдения требований БДД на территории Общества должен осуществляться с использованием специальных технических средств (фотовидеофиксации), а также соответствующими должностными лицами (работниками ПБ и ОТ, службы БДД и т.д.)

Данные со специальных технических средств (фотовидеофиксации) должны поступать в соответствующие подразделения Общества (диспетчерскую, подразделения ПБ и ОТ, БДД и т.д.). Работники соответствующих подразделений Общества обрабатывают данные о несоответствиях требованиям БДД и реализуют мероприятия по устранению нарушений в соответствии с требованиями настоящего Стандарта.

15. Отступления от требований Стандарта

Любое отступление от требований настоящего Стандарта должно быть выявлено, задокументировано и составлен план устранения несоответствия.

План согласования отступления от требований должен быть утвержден руководителем Общества.

Отступления от требований, установленных действующим законодательством РФ, не допускаются.

16. Ответственность

16.1. Ответственность за ненадлежащую организацию и неосуществление контроля исполнения требований настоящего Стандарта несет директор Департамента промышленной безопасности и охраны труда.

16.2. Ответственность за несвоевременное внесение изменений и дополнений в настоящий Стандарт несет директор Департамента промышленной безопасности и охраны труда.

Приложение А

Нормативные ссылки

В настоящем Положении использованы ссылки на следующие регламентирующие документы Общества и иные нормативные акты:

от 10.12.1995 № 196-ФЗ	Федеральный Закон «О безопасности дорожного движения»
от 08.11.2007 № 259-ФЗ	Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»
от 09.12.2011 № 877	Решение Комиссии Таможенного союза «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»
от 23.10.1993 № 1090	Постановление Правительства Российской Федерации «О Правилах дорожного движения»
от 19.09.2020 № 1502	Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»
от 21.12.2020 № 2200	Постановление Правительства Российской Федерации «Правила перевозок грузов автомобильным транспортом»
ГОСТ Р ИСО 39001-2014	Национальный стандарт. Системы менеджмента безопасности дорожного движения. Требования и руководство по их применению
ГОСТ 33997-2016	«Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки»
от 20.02.2021 № 80	Приказ МВД Российской Федерации «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений»
от 29.07.2020 № 264	Приказ Минтранса Российской Федерации «Об утверждении порядка прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»
от 16.10.2020 № 424	Приказ Минтранса Российской Федерации «Об утверждении особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда для водителей автомобилей»
от 26.10.2020 № 438	Приказ Минтранса Российской Федерации «Об утверждении порядка оснащения транспортных средств тахографами»
от 28.10.2020 № 440	Приказ Минтранса Российской Федерации «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства»
от 15.01.2021 № 9	Приказ Минтранса Российской Федерации «Об утверждении порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств»
от 30.04.2021 № 145	Приказ Минтранса Российской Федерации «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным

	транспортом и городским наземным электрическим транспортом»
от 31.07.2020 № 283	Приказ Минтранса Российской Федерации «Об утверждении Порядка аттестации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения на право заниматься соответствующей деятельностью»
от 08.12.2020 № 505	Приказ Ростехнадзора «Об утверждении Федеральных норм и правил в области промышленной безопасности «Правила безопасности при ведении горных работ и переработке твердых полезных ископаемых»
от 15.12.2014 № 835н	Приказ Минздрава Российской Федерации «Об утверждении порядка проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров»
от 28.09.2022 № 390	Приказ Минтранса Российской Федерации «Об утверждении состава сведений, указанных в части 3 статьи 6 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», и порядка оформления или формирования путевого листа»
от 28.01.2021 № 29н	Приказ Минздрава Российской Федерации «Об утверждении Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров работников, предусмотренных частью четвертой статьи 213 Трудового кодекса Российской Федерации, перечня медицинских противопоказаний к осуществлению работ с вредными и (или) опасными производственными факторами, а также работам, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры»
от 30.09.1957	Соглашение «Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов»
от 09.12.2020 № 871н	Приказ Минтруда Российской Федерации «Об утверждении правил по охране труда на автомобильном транспорте»
СТО КИСМ 121-215-2022	Стандарт организации Система управления безопасностью дорожного движения в ПАО «ГМК «Норильский никель»
СТО КИСМ 121-211-2017	Стандарт организации «Система управления промышленной безопасностью и охраной труда. Идентификация опасностей, оценка рисков и управление рисками в области промышленной безопасности и охраны труда в ПАО «ГМК «Норильский никель»

Приложение Б

Сокращения и аббревиатуры

ABS	Антиблокировочная тормозная система
БДД	Безопасность дорожного движения
ГИБДД	Государственная инспекция безопасности дорожного движения
ДОПОГ	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
ДТП	Дорожно-транспортное происшествие
Общество	ООО «ГРК «Быстринское»
ОП	Филиалы и представительство ПАО «ГМК «Норильский никель»
ПБ и ОТ	Промышленная безопасность и охрана труда
ПДД	Правила дорожного движения Российской Федерации
Подрядчик (субподрядчик)/подрядная организация (субподрядная организация)	Юридическое или физическое лицо, оказывающее Обществу на основании заключенного договора услуги, связанные с перевозкой людей и грузов на транспортных средствах, эксплуатацией транспортных средств, а также юридическое или физическое лицо, привлекаемое подрядчиком к исполнению своих обязательств (в этом случае подрядчик выступает в роли генерального подрядчика)
ССМТ	Система спутникового мониторинга транспорта
СУП	Электронная система управления поездками
ТС	Транспортное средство

Приложение В

Термины

В настоящем Положении применены следующие термины с соответствующими определениями:

Аварийная/экстренная поездка	поездка, связанная с рисками угрозы жизни и здоровью людей, а также угрозами техногенного и экологического характера.
Автобус	механическое транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров и имеющее, помимо места водителя, более восьми мест для сидения.
Внедорожные мототранспортные средства	внедорожные мототранспортные средства категории «АI», в соответствии с Правилами оформления электронного паспорта самоходной машины и других видов техники.
Внутриобъектовая поездка	поездка в пределах внутренней территории предприятия/объекта Общества.
Водитель с высоким уровнем риска	водитель транспортного средства, склонный к опасному стилю вождения и совершению грубых нарушений Правил дорожного движения.
Водитель транспортного средства	лицо, управляющее транспортным средством (в том числе обучающее управлению транспортным средством).
Груз	объект (в том числе изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления и др.), принятый для перевозки.
Грузовой автомобиль	механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки грузов.
Дорога	обустроенная или приспособленная полоса земли, либо поверхность искусственного сооружения, используемая для движения транспортных средств и пешеходов согласно разработанной и утвержденной схеме организации дорожного движения на территории.
Дорожно-транспортное происшествие	событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб.
Загородная (дальняя) поездка	поездка на расстояние более 100 км от города или объекта Общества.
Защитное вождение	стиль вождения, позволяющий свести к минимуму риск возникновения дорожно-транспортного происшествия, независимо от действий других участников дорожного движения.

Инструктаж	метод обучения, при котором тренер ставит четкие задачи и дает указания, которые обучаемый должен выполнить.
Инструктор-водитель-наставник	работник Общества, который проводит испытания водителей и тестирует их водительские навыки.
Кардинальные правила безопасности	правила, установленные в обособленных подразделениях, нарушение которых создает реальную опасность наступления тяжких последствий (несчастный случай, авария, катастрофа) и за нарушение которых работник в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации может быть уволен.
Коучинг	метод обучения, построенный на принципах партнерства, когда тренер не дает конкретных указаний и советов, а задает нужные вопросы, позволяющие обучаемому самому прийти к правильному решению задачи.
Легковой автомобиль	механическое транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров и имеющее, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения.
Маневр, маневрирование	начало движения, остановка, поворот, торможение, движение задним ходом, изменение скорости, изменение направления движения транспортного средства.
Мототранспортные средства	транспортные средства категории «L», согласно классификатору технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».
Ночное время суток	временной промежуток с 22:00 до 06:00.
Обзор из кабины водителя	четкое, без напряжения зрения водителя, распознавание объектов на дороге, встречных и попутных ТС, пешеходов и т.д.
Обучение габаритному маневрированию	обучающий курс, на котором отрабатываются навыки маневрирования транспортного средства в ограниченном пространстве. Курс проводится на специально подготовленной площадке.
Обучение защитному вождению	учебный курс приемам безопасного вождения, направленный на формирование позитивного и ответственного отношения водителя к другим участникам дорожного движения, а также на раннее выявление и предупреждение опасных дорожных ситуаций, а не применение приемов выхода из них. Обучение состоит из теоретического курса и практического вождения на дорогах общего пользования и внутренних технологических дорогах.

Опасный груз	вещества, предметы из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, повредить или уничтожить материальные ценности.
Опасный стиль вождения	выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.
Пассажир	лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве, а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится в него) или выходит из транспортного средства (высаживается из него).
Подрядная организация по обучению защитному вождению	специализированная организация, которая проводит обучение защитному вождению корпоративных водителей по методике «Система управления автомобилем» (на основании договора, заключенного с Обществом).
Работник	физическое лицо, которое находится с Обществом в трудовых отношениях, оформленных в соответствии с законодательством Российской Федерации.
Регистрируемый пробег ТС	общее количество километров, пройденное собственным либо взятым в аренду или лизинг транспортным средством, в процессе выполнения производственных задач Общества.

Рейтинг водителя	числовое значение, полученное в результате применения верифицированной формулы расчета системы спутникового мониторинга транспорта, на основе параметров движения.
Самосвал	грузовой саморазгружающийся автомобиль с кузовом, механически наклоняемым для выгрузки груза или с принудительной разгрузкой.
Система управления автомобилем	методический и безопасный способ выявления и проезда опасностей, который предполагает тщательное наблюдение, раннее прогнозирование и планирование, а также систематическое использование средств управления транспортным средством, чтобы сохранить контроль над управлением и поддержать устойчивость транспортного средства в любых ситуациях. Применение Системы управления автомобилем описано в книге «Искусство управления автомобилем» (адаптированный перевод книги Roadcraft www.roadcraft.co.uk).
Служба безопасности дорожного движения	структурное подразделение (служба, отдел, группа), инженер/специалист по безопасности дорожного движения, работник Общества, на которых возложены обязанности организации работы по обеспечению безопасности дорожного движения.
Средство индивидуальной мобильности	транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства).
Темное время суток	промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.
Транспортное средство	устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.
Тренер по защитному вождению	работник Общества либо работник подрядной организации (с которой Общество заключило соответствующий договор), который проводит теоретическое и практическое обучение защитному вождению. Компетенция тренера по защитному вождению должна быть подтверждена действующим сертификатом.
Экипаж	два и более водителя, направляемые в загородную (дальнюю) поездку на одном автомобиле.

Приложение Г

Типовые требования для включения в Положение о комитете/комиссии по БДД Общества

Комитет/комиссия по БДД создается для усиления работы по предупреждению аварийности на транспорте, осуществления плановых проверок состояния работы по обеспечению безопасности движения ТС Общества. Комитет/комиссия создается в Обществе, эксплуатирующих ТС.

Комитет/комиссия по БДД создается распорядительным документом уполномоченного лица по Обществу. В состав комитета/комиссии включаются заместители руководителя Общества, главные специалисты, работники, ответственные за обеспечение БДД, начальники колонн, председатель профсоюзного комитета (при наличии). Работу комитета/комиссии по БДД возглавляет работник, определенный руководителем Общества.

Комитет/комиссия по БДД:

- своевременно рассматривает возникающие вопросы и проблемы, касающиеся обеспечения БДД и разрабатывает мероприятия для их своевременного решения;
- рассматривает текущие показатели работы Общества в области обеспечения БДД и при необходимости принимает корректирующие решения;
- осуществляет проверки Общества в части выполнения ими законодательных и нормативных документов о области обеспечения БДД;
- разрабатывает и рассматривает мероприятия, предлагаемые для включения в планы организационно-технических мероприятий по предупреждению ДТП;
- на своих заседаниях производит разбор нарушений ПДД в присутствии нарушителя и его непосредственного руководителя;
- рассматривает вопросы о привлечении к ответственности работников, виновных в нарушении ПДД и других нормативных документов по БДД, а также поощрения подразделений и отдельных работников за хорошие показатели и активную работу в обеспечении безаварийной работы ТС;
- рассматривает предложения по изучению и дополнению действующих нормативных документов по обеспечению БДД;
- организывает проведение конкурсов и других общественных мероприятий на тему обеспечения БДД.

Комитет/комиссия по БДД проводит свою работу по плану, составленному на год и утвержденному уполномоченным работником Общества.

План работы составляется так, чтобы в течение полугодия все подразделения и участки Общества, связанные с эксплуатацией и/или использованием ТС, были обследованы.

Комитет/комиссия по БДД проверяет:

- стояние аварийности в целом в Обществе;
- наличие должностных инструкций и фиксации в них функциональных обязанностей лиц, ответственных за БДД в Обществе, а также работников, связанных с эксплуатацией ТС, по вопросам организации безаварийной работы подвижного состава и предупреждению ДТП;
- наличие руководящих документов по вопросам БДД и ведение документации, предусмотренной действующим законодательством РФ, в установленном порядке;

- исполнение требований Общества по вопросам обеспечения БДД;
 - выполнение намеченных мероприятий, согласно планам организационно-технических мероприятий и материалов расследования ДТП;
 - техническое состояние, оборудование, корректность эксплуатации, использования и хранения ТС, качество и своевременность проведения их технического обслуживания и ремонта;
 - учет, анализ аварийности и разработку мероприятий по устранению причин ДТП; подсчет ущерба от ДТП и от непроизвольного простоя ТС, связанных с ДТП; затраты на восстановление ТС;
 - кабинеты БДД, наличие в них учебных и наглядных пособий и т.д.;
 - организацию обучения работников по вопросам обеспечения БДД;
 - распространение положительного опыта работы и поощрение водителей, работающих без нарушений ПДД и ДТП;
 - подбор водителей наставников и организацию их работы; работу, проводимую с молодыми водителями;
 - своевременность повышения квалификации водителей;
 - порядок организации и проведения испытаний для вновь принимаемых водителей;
 - порядок организации проведения предрейсового и послерейсового медицинских осмотров водителей, на предмет соответствия требованиям действующего законодательства Российской Федерации;
 - порядок планирования и контроля продолжительности рабочего времени водителей; контроля за своевременным возвращением ТС с линии;
 - порядок проведения предрейсовых инструктажей водителей при перевозке вахтовых бригад, а также при направлении их в командировку; контроля квалификации водителей, осуществляющих перевозку пассажиров;
 - укомплектованность ТС средствами первой помощи, знаками аварийной остановки, огнетушителями, жилетом или жилет-накидкой с полосами световозвращающего материала;
 - организацию работы по оформлению путевых листов (в том числе на предмет соответствия требованиям законодательства);
 - организацию работы по учету нарушений ПДД;
 - порядок организации обучения водителей, ремонтных рабочих и инженерно-технических работников конструктивным особенностям и правилам эксплуатации ТС новых марок;
 - наличие наглядной агитации, информации о дорожных условиях на маршруте;
 - порядок и своевременность проведения инструктажей, обучения и проверки знаний у водителей, правильность оформления журналов регистрации инструктажей;
 - своевременность обеспечения начальников колонн, цехов, участков необходимыми плакатами, инструкциями и другими пособиями по вопросам БДД.
- Заседания комитета/комиссии по БДД должны проводиться не реже 1 раза в квартал.

По результатам проверок на заседаниях комитета/комиссии по БДД производится разбор нарушений и рассматривается вопрос об инициировании в Обществе мероприятий по привлечению виновных лиц к ответственности.

Комитет/комиссия по БДД Общества осуществляет проверки группами не менее 3-х человек.

Результаты каждой проверки оформляются актом комиссии по БДД. В случае выявления несоответствий в области обеспечения БДД, оформляется распорядительный документ по Обществу, предусматривающий ответственных и мероприятия по их устранению.

Приложение Д

Ведомость проверки навыков управления ТС

Ведомость проверки навыков управления автомобилем							
Ф.И.О. водителя:	<input style="width: 90%;" type="text"/>						
Подразделение:	<input style="width: 90%;" type="text"/>						
Дата:	<input style="width: 90%;" type="text"/>						
		НОРНИКЕЛЬ					
Критерии оценки		Категории ВУ: "А" "В" "С" "D" "Е"					
4 = постоянная демонстрация навыков высокого уровня		Коробка передач: Ручная / Автоматическая					
3 = регулярная демонстрация навыков высокого уровня							
2 = удовлетворительная демонстрация навыков							
1 = выявлены существенные недостатки в навыках							
Оценка навыков управления автомобилем							
Подготовка к управлению (регулировка зеркала, сиденья, ремни безопасности)	1	2	3	4			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Трогание с места	1	2	3	4			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Переключение передач	1	2	3	4			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Перестроение в транспортном потоке	1	2	3	4			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Повороты (налево, направо)	1	2	3	4			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Парковка автомобиля	1	2	3	4			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Движение задним ходом	1	2	3	4			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Торможение, остановка	1	2	3	4			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Суммарный балл	<input style="width: 50px; height: 20px;" type="text"/>						
Навыки управления							
A	B	C	D				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Начальные 8-15 баллов	Средние 16-22 балла	Хорошие 23-28 баллов	Отличные 29-32 балла				
Оценка стиля вождения							
Стиль вождения	резкий	1	2	3	4	5	спокойный
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Соблюдение скоростных режимов	не уверенный	1	2	3	4	5	уверенный
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Соблюдение дистанции	нет	1	2	3	4	5	да
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Прогнозирование дорожной ситуации	Отсутствие контроля	1	2	3	4	5	Полный контроль
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Отношение к другим участникам движения	Грубое	1	2	3	4	5	Предупредительное
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Суммарный балл	<input style="width: 50px; height: 20px;" type="text"/>						
Оценка стиля вождения							
A	B	C	D				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Агрессивный 6-11 баллов	Рискованный 12-17 баллов	Спокойный 18-23 балла	Неагрессивный 24-30 баллов				
Результаты теста							
AA;AB;AC;AD;		- ТЕСТ НЕ СДАН Опасное вождение					<input style="width: 50px; height: 20px;" type="text"/>
BA;BB;BC;BD;CA;CB;CC;CD		- ТЕСТ СДАН					<input style="width: 50px; height: 20px;" type="text"/>
DA;DB;DC;DD							
Подпись водителя	<input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>						
Подпись экзаменатора	<input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>						

Приложение Е

Обучение защитному вождению

Курс по обучению защитному вождению должен соответствовать требованиям, изложенным в настоящем Стандарте. Содержание программы, метод проведения обучения и компетенции тренеров по защитному вождению согласовываются/проверяются Департаментом промышленной безопасности и охраны труда.

1. Длительность обучения и количество участников на курсе

Длительность обучения: 1 день

Теоретическое занятие – продолжительность теоретического занятия может меняться в зависимости от навыков и знаний водителей, а также способности тренера обсудить все темы из программы курса по защитному вождению. Минимум – 4 часа.

Электронный курс по защитному вождению. Теоретическое занятие повторного курса может быть заменено электронным курсом по защитному вождению. В этом случае участник проходит обучение самостоятельно. Сдача электронного курса подтверждается успешной сдачей теста в конце обучения.

Обучение на дорогах общего пользования/технологических дорогах /коучинг/оценка – продолжительность подготовки в ТС может меняться в зависимости от местных условий, навыков водителя и уровня риска в местных условиях вождения, однако каждый участник должен провести за рулем не менее 60 минут. Дополнительное время потребуется для выполнения проверки ТС, демонстрационной поездки тренера, (если применимо), инструктажа перед поездкой и обратной связи участнику после поездки.

Если тестирование навыков вождения выполняется отдельно от обучения в ТС в качестве независимого мероприятия, продолжительность оценки каждого водителя за рулем должна составлять не менее 60 минут и должна охватывать различные условия дорожного движения: в городе, на загородных дорогах, на автомагистралях, на технологических дорогах, если применимо. Дополнительное время потребуется для проведения инструктажа до поездки и обратной связи водителю после поездки.

Комбинированное занятие, когда все темы из теоретического занятия включены в процесс обучения в ТС, продолжительность занятия для всех участников в автомобиле должна составлять 8 часов.

2. Соотношение участников и тренеров

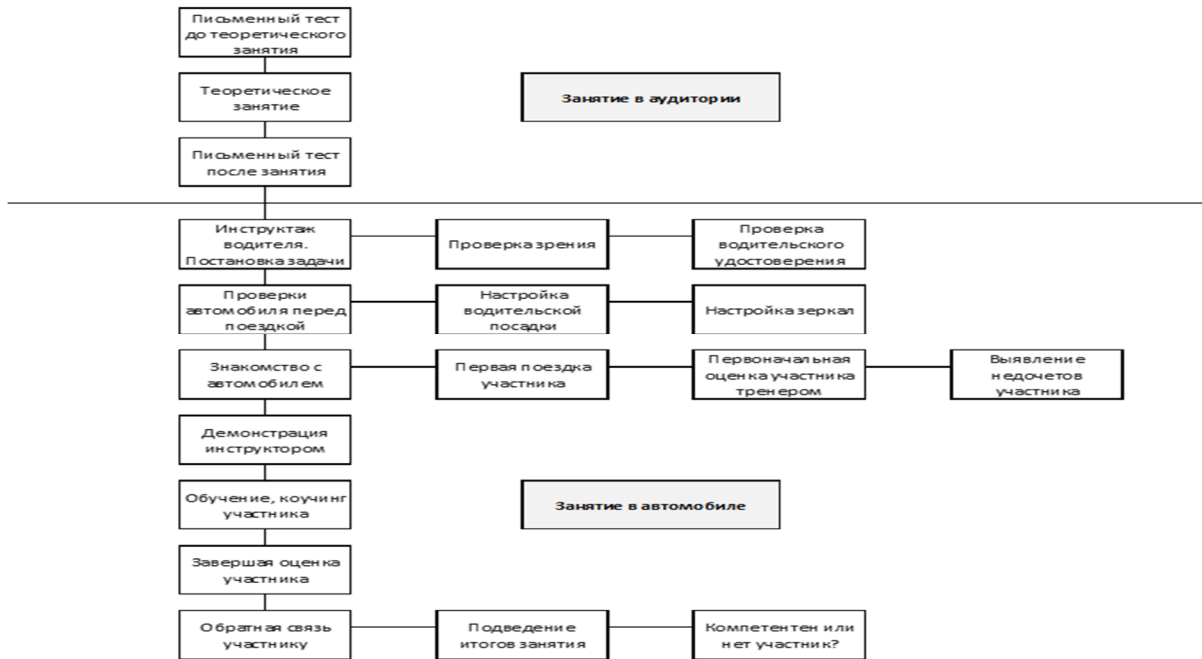
Занятие в аудитории: максимум 12 участников на одном занятии. При числе участников более 12 тренеру будет сложно вовлечь всех участников в обсуждения и сделать занятие интерактивным.

Занятие в ТС:

- водители легковых ТС и автобусов обучаются из расчета 3 участника на 1 тренера;
- водители грузовых ТС - из расчета 1 участник на 1 тренера.

3. Составные части курса по защитному вождению

В стандартный курс по защитному вождению для водителей легковых и грузовых ТС должны входить следующие элементы:



Стандартный курс по защитному вождению состоит из интерактивного занятия по теории защитного вождения с последующим обучением в ТС и оценкой навыков участника. Вождение ТС проводится на дорогах общего пользования.

Занятие по теории можно совместить с обучением в ТС, когда количество участников подготовки равно или меньше трех, а тренер по защитному вождению компетентен в проведении интерактивных занятий с применением методов коучинга в ТС.

Теоретическое занятие не должно проводиться в виде лекции или инструктажа. Тренер должен сделать занятие интерактивным и предоставить участникам возможность и время для обсуждения тем в группах. В начале курса тренер должен раздать участникам рабочую тетрадь в виде слайдов в распечатанном виде, в которых они смогут делать пометки.

4. Содержание курса защитного вождения – легковые ТС

Необходимо обсудить следующие темы в логической последовательности:

1. Введение:
 - пожарная безопасность, аварийные выходы, основные правила;
 - вступительный видеоролик или выступление представителя руководства Общества, объясняющего важность проводимого обучения;
 - цели и задачи курса.
2. Локальные условия вождения:
 - статистические данные по аварийности в Обществе, в стране, в мире;
 - особенности локального стиля вождения, типичные происшествия в Обществе и действия водителей (положительные и отрицательные моменты).
3. Характеристики хорошего водителя и отношение:
 - влияние отношения водителя к БДД;
 - характеристики личности водителя и их влияние на безопасное вождение;
 - вежливость и агрессия за рулем;

- культура безопасного вождения.
- 4. Вождение в соответствии с Системой – основная часть курса:
 - система безопасного управления ТС (Информация-Положение-Скорость-Передача-Ускорение);
 - информация – получение, использование, передача информации:
 - а) наблюдение и восприятия опасности;
 - б) особенности зрения водителя, важность сканирования пространства;
 - в) использование и настройка зеркал, проверка мертвых зон;
 - г) прогнозирование риска, опасности и расстановка приоритетов;
 - д) умение видеть и быть видимым;
 - е) факторы, негативно влияющие на эффективное получение и обработку информации:
 - отвлечение водителя (включая мобильные телефоны);
 - вождение ночью;
 - вождение в сложных дорожных условиях;
 - усталость за рулем;
 - лекарства и алкоголь;
 - положение ТС. Выбор безопасной дистанции и бокового интервала («капсула безопасности», «диагональное правило»):
 - скорость:
 - а) как выбирать безопасную скорость;
 - б) влияние скорости на тормозной путь;
 - в) предельная точка; выбор безопасной скорости по предельной точке;
 - передача – выбор передачи для обеспечения безопасности;
 - устойчивость ТС:
 - а) устойчивость ТС и факторы, оказывающие влияние на устойчивость;
 - б) аквапланирование;
 - в) руление методом «Тяни-Толкай»;
 - ускорение;
 - применение Системы при обгоне;
 - движение задним ходом, маневрирование;
 - безопасная парковка.
- 5. Характерные сезонные риски (снег, туман и т.д.) и их влияние на безопасное вождение.
- 6. Автомобильные системы пассивной безопасности:
 - ремни безопасности и подголовники;
 - антиблокировочная тормозная система (ABS);
 - подушки безопасности.
- 7. Незакрепленные вещи.
- 8. Особые требования Общества:
 - действия в аварийной ситуации;
 - обзор ССМТ;
 - требования безопасности, предъявляемые к водителям Общества;
 - проверки ТС (еженедельные и ежедневные). Примечание: может быть рассмотрено в рамках практического занятия.

Теоретическое занятие не должно представлять собой набор полезных советов о безопасном вождении. Ее целью является обучение участников системе

предотвращения рисков. Участник должен уметь объяснить и применять систему в ходе занятия на практике в ТС.

5. Дополнительные темы для занятий с водителями грузовых ТС

Дополнительные темы должны затрагивать вопросы безопасности и меры предосторожности при управлении грузовыми ТС:

- Маневрирование грузового ТС, в том числе с участием регулировщика движения;
- Вождение в условиях ограниченной видимости («слепые зоны») и ограниченного пространства;
- Воздействие увеличения массы ТС при торможении;
- Воздействие скорости, массы ТС и состояния дороги на устойчивость ТС;
- Безопасный выход из кабины грузового ТС – три точки опоры;
- Дополнительные проверки перед началом поездки;
- Крепление грузов;
- Безопасная парковка грузовых ТС.

6. Практическая часть курса по защитному вождению

Должна отвечать следующим требованиям:

- перед началом занятия тренер проверяет зрение водителя, попросив назвать регистрационный знак ТС с расстояния в 20 метров. В случае, если водитель не в состоянии это сделать, он отстраняется от обучения, о чем тренер сообщает непосредственному руководителю водителя;
- курс начинается с осмотра ТС и объяснения правильной посадки водителя;
- вождение проводится на дорогах общего пользования и технологических дорогах;
- тренер заранее выбирает маршрут практического обучения, оценивая возможные риски;
- практическое обучение проводится на том типе ТС, на котором ездит водитель; водитель карьерной техники обучается на грузовом ТС;
- каждый водитель должен иметь возможность управлять ТС дважды по 30 – 45 минут. При этом остальные участники, находящиеся в ТС, наблюдают и учатся пассивно;
- по завершении курса тренер заполняет лист оценки водителя и объясняет каждому водителю свои положительные наблюдения и области, которые требуют совершенствования;
- обучение на автодроме допускается только для отработки навыков габаритного маневрирования; площадка должна быть заранее оборудована конусами и находиться в безопасном месте, недоступном для других участников дорожного движения.

7. Ведение учета обучения

Необходимо вести учет прохождения обучения защитному вождению и результатов оценки навыков водителей. Эта информация необходима для подтверждения компетенции водителей и тренеров и может быть использована для составления индивидуальных программ обучения и при расследовании ДТП.

Учет обучения водителей должен вестись в таблицах Excel.

Хранить индивидуальные ведомости по оценке навыков водителя на курсе по защитному вождению необходимо в течение трех лет.

8. Требования к квалификации тренеров по защитному вождению

Обучение защитному вождению может проводиться подрядчиком по обучению защитному вождению или сертифицированными тренерскими ресурсами. Тренеры, которые будут проводить такие курсы, должны иметь надлежащий уровень компетентности и действующие сертификаты тренера.

Компетентность тренера по защитному вождению является основным фактором, определяющим успешность проведения курса обучения защитному вождению.

Все тренеры как минимум, должны:

- не иметь ДТП в течение последних 12 месяцев;
- иметь высокие показатели качества вождения по данным ССМТ.

Тренеры по защитному вождению признаются «компетентными», если они полностью соответствуют приведенным ниже требованиям к компетентности 1 – 20, а также имеют действующий сертификат тренера по защитному вождению.

Мастер тренеры по защитному вождению выбираются из числа лучших тренеров. Мастер тренеры по защитному вождению признаются «компетентными», если они полностью соответствуют приведенным ниже требованиям компетенции 1 – 23, включая получение международной тренерской квалификации от одной из одобренных Обществом международных компаний. Мастер тренеры имеют право обучать и сертифицировать других тренеров.

Список компетенций для тренеров по защитному вождению:

1	Наличие водительского удостоверения (ВУ), годность по состоянию здоровья, знание ПДД	Действующие ВУ
2	Знание устройства автомобиля и современных систем обеспечения активной и пассивной безопасности	Знания
3	Знание корпоративного стандарта и требований по БДД	
4	Знание и понимание теории и методик защитного вождения	
5	Знание и глубокое понимание «Системы управления автомобилем» согласно книге «Искусство управления автомобилем» (адаптированный перевод книги Roadcraft www.roadcraft.co.uk) по защитному вождению	
6	Понимание матрицы целей обучения водителей (матрица GDE) для подготовки водителей с различным уровнем навыков и опыта	

7	Способность проведения курса с энтузиазмом, позитивным отношением. Мотивация на дальнейшее развитие и совершенствование	Отношение, мотивация
8	Опыт в обучении взрослых людей; навыки в проведении интерактивных занятий с эффективным использованием метода коучинга	Навыки
9	Способность адаптировать и использовать презентационные материалы	
10	Способность подкрепления обучения примерами из личного опыта	
11	Способность проведения проверки безопасности автомобиля снаружи и внутри	
12	Способность выполнения оценки уровня риска и выбора маршрута для подготовки и оценки водителя	
13	Способность самому систематически демонстрировать безопасный и плавный стиль вождения, эффективное использование техники защитного вождения по «Системе управления автомобилем»	
14	Способность демонстрировать компетентное вождение с комментариями	
15	Способность применения метода коучинга и инструктажа для обучения в автомобиле	
16	Способность выявления ошибок в вождении и предложения стратегии по их исправлению	
17	Способность корректировки методов обучения в автомобиле в соответствии со способностями водителя	
18	Способность выполнения компетентной оценки качества защитного вождения и предоставления конструктивной обратной связи	
19	Навык в проведении обучения по габаритному маневрированию автомобиля на площадке	
20	Успешная сдача квалификационного экзамена на звание Тренер по защитному вождению у подрядчика по обучению защитному вождению или у мастер тренера	
21	Способность обучать и корректировать тренеров по защитному вождению	Навыки
22	Способность самому систематически применять при вождении «Систему Управления Автомобилем» согласно «Искусство управления автомобилем» (адаптированный перевод книги Roadcraft www.roadcraft.co.uk)	Международный Сертификат по вождению

23

Успешная сдача квалификационного экзамена на звание «Тренер по защитному вождению» у одной из одобренных международных организаций

Международный Сертификат тренера

Допускается сертификация тренеров Общества силами подрядной организации, обучающей по Системе управления автомобилем и имеющей международную сертификацию и сертифицированных мастер тренеров.

	Необходимая сертификация тренера по защитному вождению
Тренер по защитному вождению	МЕСТНАЯ – выданная российским подрядчиком или внутренним мастер тренером
Мастер тренер по защитному вождению	МЕЖДУНАРОДНАЯ (список организаций определяется Обществом по согласованию с Департаментом промышленной безопасности и охраны труда)
Тренер по защитному вождению подрядной организации	

Все тренеры и мастер тренеры отвечают за то, чтобы выданный им сертификат был действительным, вовремя проходя повторную сертификацию.

9. Повторная сертификация тренеров

Все тренеры по защитному вождению после первичной сертификации обязаны поддерживать высокий профессиональный уровень, регулярно проводить обучение и заниматься саморазвитием.

Мастер тренеры обязаны ежегодно проходить дополнительное 5 дневное обучение у сертифицированного подрядчика.

Повторная сертификация тренеров направлена на то, чтобы убедиться, что опыт, знания, навыки и отношение тренера соответствуют требованиям Общества.

Повторная сертификация тренеров и мастер тренеров по защитному вождению должна проводиться каждые 3 года.

10. Аудит тренеров

Для поддержания высокого уровня проведения обучения защитному вождению в Обществе должны проводиться аудиты тренеров. Цель аудита – постоянное улучшение качества обучения.

Аудит тренеров по защитному вождению имеют право проводить только сертифицированные мастер тренеры, а также подрядчик (на основании заключенного договора). Аудит может быть инициирован после проведения анализа оценок ведомостей обучения водителей, после ДТП, когда были выявлены недостатки в обучении и т.д.

Аудит должен проводиться во время проведения тренером очередного занятия. В случае необходимости аудитор может уточнить знания и компетенции тренера после окончания занятия. Аудит должен охватывать как теоретическую часть занятия, так и практическую часть.

По окончании аудита, аудитор должен заполнить бланк аудита, внести данные по тренеру в базу данных и дать тренеру обратную связь и рекомендации.

В случае, если компетенция тренера не соответствует установленным требованиям, то тренер теряет статус тренера по защитному вождению до момента повторной сертификации.

11. Требования по выбору подрядных организаций по обучению защитному вождению

Если обучение защитному вождению проводится сторонним поставщиком услуг, то подрядная организация должна отвечать следующим требованиям³:

– Обучение водителей по защитному вождению является основным направлением деятельности подрядчика, при этом организация не должна заниматься оказанием услуг по обучению в области экстремального /контраварийного вождения.

– Подрядчик сертифицирован в качестве учебного центра одной из международных организаций, указанных выше.

– Программы обучения сертифицированы одной из международных организаций, указанной выше.

– Стаж работы подрядчика в области защитного вождения должен составлять не менее трех лет.

– За три года работы подрядчиком обучено не менее 1500 водителей и/или сертифицировано не менее 40 тренеров по защитному вождению.

– Тренер подрядчика должен иметь стаж вождения более 5 лет и действующее водительское удостоверение. Открытые категории в водительском удостоверении должны соответствовать предполагаемым преподаваемым блокам курса (для легковых, для грузовых).

– Все тренеры подрядчика должны иметь международные сертификаты тренера, выданные одной из международных организаций, перечисленных выше.

– Подрядчик должен иметь полный комплект учебно-методических материалов по программам обучения водителей и /или тренеров:

- презентации для проведения занятий по защитному вождению с подстрочником для выступающего тренера.
- раздаточные материалы для проведения занятий.
- комплект тестовых заданий для проведения выходного тестирования.
- ведомость проверки навыков водителя во время проведения практических занятий по защитному вождению.
- руководство для тренера для проведения практического вождения.

– Подрядчик должен иметь внутренние политики и процедуры в области охраны труда, анти - коррупционную и антиалкогольную политику, внедренную процедуру контроля и управления качеством услуг.

– Подрядчик должен иметь утвержденные программы внутренней подготовки тренеров и результаты подготовки в виде протокола. Наличие технических средств для проведения занятий на каждого тренера.

– Подрядчик должен иметь защищенную электронную систему хранения ведомости результатов тестирования водителей с возможностью предоставления доступа уполномоченным работникам Общества.


– Хранение ведомостей с результатами тестирования должно быть организовано минимум 3 года.

– Подрядчик должен быть готов изменить свою программу обучения и ведомости проверки навыков водителя, чтобы они отвечали требованиям Общества.

– Подрядчик должен иметь отдельного работника, отвечающего на запросы и обращения клиентов (представителей Общества).

³ Выбор подрядной организации осуществляется в соответствии с НМД Общества в области закупочной деятельности.

– Подрядчик не должен иметь негативных отзывов о работе от клиентов и не должен быть уличен в выдаче фальсифицированных сертификатов без фактического обучения или в фальсификации тестирования водителей.

		<h2 style="margin: 0;">Ведомость оценки навыков защитного вождения</h2>			
Вид оценки: Первичная <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Повторная <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Внеплановая <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> причина: _____					
Дата: "___" _____ 20___		Время :		Место проведения:	
Ф.И.О. водителя:			Подразделение:		
Возраст водителя _____ (лет)			Должность:		
Среднегодовой километраж: _____ км			Участие в ДТП за 3 года: ДА / НЕГ		
Ношение очков/конт.линз: ДА / НЕГ			Телефон:		
Водит. удостоверение: выдано ___/___/____ г.			Категории: "А" "В" "С" "D" "Е" действительно до ___/___/____ г.		
Практический стаж с ___ / _____ / _____ г.					
За рулем провожу в среднем _____ часов в день (чистого времени)					
Ранее тренинги по защитному вождению не проходил / проходил _____ г.					
Автомобиль (марка, модель):					
Коробка передач: Ручная ./ Автоматическая					
Плотность движения (Легкое, Умеренное, Загруженное) :					
Погода (осадки, видимость):			Состояние дороги:		
Уровень компетенции участника:					
<input type="checkbox"/>		Компетентен для управления автомобилем компании			
<input type="checkbox"/>		Не достаточно компетентен			
Комментарии тренера и рекомендации участнику:					
Положительные комментарии	1.				
	2.				
	3.				
Области, требующие улучшения навыков	1.				
	2.				
	3.				

Инструктор указывает в соответствующей колонке уровень водительских навыков						
4 = Компетентен с последовательной постоянной демонстрацией навыков высокого уровня 3 = Компетентен с регулярной демонстрацией навыков высокого уровня 2 = Компетентен с удовлетворительной демонстрацией навыков 1 = Не Компетентен. Выявлены существенные недостатки в навыках. 0 = Не Компетентен. Опасное вождение. Обучение остановлено						
						
Проверка зрения участника		Зрение в норме		Да	Нет	
ПЕРЕД НАЧАЛОМ ДВИЖЕНИЯ		4	3	2	1	0
1	Проверка автомобиля снаружи и внутри					
2	Настройка водительского места, подголовников, ремней безопасности, зеркал					
3	Меры предосторожности перед стартом					
ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ		4	3	2	1	0
4	Начало движения и остановка / использование стояночного тормоза					
5	Осмотр пространства, сканирование					
6	Использование зеркал, проверка мертвых зон					
7	Распознавание опасностей					
8	Прогнозирование и расстановка приоритетов					
9	Планирование действий и принятие решений					
10	Передача информации, сигналы					
11	Выбор безопасного положения и поддержание безопасного пространства вокруг автомобиля					
12	Выбор положения на дороге для обеспечения видимости и стабильности					
13	Выбор адекватной скорости. Контроль скорости					
14	Выбор нужной передачи, использование коробки передач					
15	Торможение					
16	Руление					
17	Ускорение / Чувство ускорения					
18	Способность постоянно безопасно продвигаться вперед					
19	Движение в поворотах					
20	Обгон					
21	Взаимодействие с другими участниками движения					
22	Плавность					
23	Использование Системы Управления Автомобиля					
24	Отношение водителя к обучению / самооценка					
25	Вежливость за рулем					
26	Концентрация водителя на вождении					
27	Понимание требований ПДД (знаки, разметка)					
28	Соблюдение ПДД					
29	Движение задним ходом / Маневрирование					
30	Инструктор чувствовал себя в безопасности во время практики					
ФИО инструктора:		Подпись:				
Участник ознакомлен с результатом		Подпись:				
ИНСТРУКТОР КОНТРОЛИРОВАЛ:	ФИЗИЧЕСКИ	СЛОВАМИ				
120 - 60 баллов - водитель компетентен Меньше 60 баллов - водитель не достаточно компетентен						

12. Инструкция по заполнению Ведомости оценки навыков защитного вождения

1. Перед началом занятия тренер должен распечатать нужное количество двухсторонних бланков ведомости оценки навыков защитного вождения.
2. Продолжительность оценки должна быть не менее 60 минут за рулем для каждого участника.
3. Тренер должен создать благоприятную, дружескую атмосферу во время оценки навыков для того, чтобы снизить стресс у участника.
4. Ведомость заполняется по второму подходу вождения участника в течение практического занятия (после того, как он привык к автомобилю и попрактиковался в применении навыков защитного вождения вместе с тренером).

5. Каждый участник обучения должен получить копию ведомости.

6. Заполненные ведомости по результатам обучения должны храниться в течение 3 лет в соответствии с требованиями глобальных стандартов Общества.

Разъяснение критериев заполнения

Страница 1 - Титульный лист ведомости:

Вид оценки: Первичная / Повторная / Внеплановая – первичная оценка, когда участник первый раз проходит оценку; Повторная – после повторного обучения; Внеплановая, например, после ДТП или после попадания в категорию Водитель с Высоким Риском. В разделе ставится галочка и указывается причина Повторной оценки.

Дата, Время - указать дату проведения занятия, а также время. Указывать время важно в случае занятия с несколькими участниками. Для того, чтобы в будущем определить водителя в случае нарушения ПДД.

Место проведения – указывается место проведения оценки, например, г. Мончегорск.

Личные данные водителя - указываются согласно графам. Все графы должны быть заполнены.

Данные по автомобилю – тип, марка, тип трансмиссии – ручная или автоматическая.

Данные по окружающей среде:

- **Плотность движения – Легкое** (небольшое количество автомашин на дороге), **Умеренное** (средняя интенсивность движения), **Загруженное** (движение в плотном потоке, пробки, заторы)

- **Погода (осадки, видимость)** – указать в зависимости от условий, напр.: Дождь, видимость ограничена

- **Состояние дороги** – указать в зависимости от условий, напр. Асфальт, ямы, щебенка

Комментарии тренера и рекомендации участнику – необходимо заполнить для каждого участника. Вначале укажите положительные моменты вождения участника (максимум – три). Затем опишите то, что удалось исправить на практике. Постарайтесь перечислить изменения в порядке важности для улучшения его безопасности вождения. Должно быть написано разборчиво и понятными словами для участника. Старайтесь и придерживайтесь краткого стиля комментариев, сосредоточьтесь на основных направлениях для улучшения вождения участника.

Страница 2 - детальная оценка навыков

Уровень компетенции участника. Критерий успешности – все участники должны достичь минимум 2 балла по каждому пункту (достаточно для удовлетворительного уровня компетенции). Проходной балл для успешной сдачи практики: **30*2 = 60 из 120**. Присутствие 1 или 0 хотя бы в одном аспекте означает, что водитель НДК (Не достаточно компетентный). Тренер должен решить – сможет участник достичь необходимого уровня за период практики.

Проверка зрения участника - перед началом движения тренер просит участника прочитать номерной знак автомобиля на расстоянии 20 метров. В случае, если участник носит очки или контактные линзы, тест проводится в очках или контактных линзах. В случае, если участник не в состоянии это сделать, занятие прекращается и в Ведомости ставится балл 0.

Перед началом движения

1. **Проверки автомобиля снаружи и внутри.** Проверяется понимание и использование системы внешнего и внутреннего осмотра. Документы должны быть проверены и в порядке до начала вождения. Груз закреплен в багажнике, или в салоне автомобиля (этот элемент проверяется техникой Q&A (вопросы и ответы)). Вид через ветровое стекло не должен быть загорожен посторонними игрушками или другими предметами.

2. **Настройка водительского сиденья, подголовников и ремней безопасности водителя и пассажиров.** Настройка зеркал. Водитель должен проверить правильность своей посадки и пристегнуть ремень безопасности. Так же убедиться, что все пассажиры пристегнулись ремнями и правильно отрегулировали подголовники ДО начала движения. Водитель должен правильно настроить все зеркала.

3. **Меры предосторожности перед стартом.** Убедиться, что стояночный тормоз затянут и включена нейтральная передача. На автоматической коробке, стояночный тормоз и режим Р или N. Убедиться в работоспособности стояночного, а также основного тормозов.

Во время движения

13. **Начало движения и остановка. Использование стояночного тормоза:** способность водителя начинать движение безопасно и обеспечивать эффективный осмотр. Парковаться безопасно на стороне дороги. Использование стояночного тормоза тогда и там, где это необходимо, при остановке для стоянки или выполнения погрузки-выгрузки грузов – всегда.

14. **Осмотр пространства, сканирование:** осмотр пространства необходимо начинать с самой дальней точки и затем переносить взгляд на ближние зоны и зоны с боков автомобиля. Необходимо регулярно проводить цикл сканирования для выявления опасностей и планирования дальнейших действий. Чем быстрее едет участник, тем дальше необходимо смотреть. Где необходимо – дважды осматривает перекресток перед началом движения.

15. **Использование зеркал, проверка мертвых зон:** участник использует осмотр по зеркалам перед подачей сигнала и указателями поворота, перед сменой направления движения, изменением скорости +/-, при обнаружении опасности и регулярно - для контроля дорожной ситуации сзади. Где необходимо – проверяет мертвые зоны автомобиля, поворотом через плечо, например, перед началом движения со стоянки.

16. **Распознавание опасностей:** способность участника выявлять опасности: явные и потенциальные, на ранней стадии.

17. **Прогнозирование и расстановка приоритетов:** оценивается способность участника прогнозировать развитие событий на основании выявленных реальных и потенциальных опасностей, а также способность расставлять приоритеты, определяя, какие из опасностей представляют наибольшую угрозу.

18. **Планирование действий и принятие решений:** оценивается план действий участника по контролю положения автомобиля и скорости движения для избегания опасности и/или снижения риска возникновения аварийной ситуации в ответ на возникшие угрозы, а также быстрота и своевременность принятия решения.

19. **Передача информации, сигналы:** оценивается, каким образом и насколько своевременно водитель передает информацию другим участникам движения о своих намерениях. К сигналам относятся: указатели поворотов, стоп-

сигналы, звуковой, моргание дальним светом, жесты руками, сигнал заднего хода. Сигналы подаются тогда, когда это необходимо, т.е. когда остальные участники движения смогут получить от этого пользу (это заставляет участника проводить более тщательный осмотр пространства), либо для того, чтобы их предупредить.

20. **Выбор безопасного положения и поддержание безопасного пространства вокруг автомобиля:** оцениваются решения участника по выбору положения автомобиля на дороге, исходя из принципа обеспечения безопасности. А также способность водителя поддерживать безопасное пространство вокруг автомобиля: «капсула», безопасности, включая, диагональное правило, поддержание безопасной дистанции в движении и при остановке.

21. **Выбор положения на дороге для обеспечения видимости и стабильности:** оценивается способность водителя выбирать положение автомобиля на дороге для улучшения своего обзора, видимости автомобиля другим участникам движения, а также для поддержания стабильности и баланса автомобиля.

22. **Выбор и контроль скорости:** способность водителя правильно подбирать безопасную скорость движения, а также менять скорость если того требует ситуация, для движения на скорости меньше максимально разрешенной. Например, приближение к пешеходному переходу, припаркованным автомобилям, изменение качества дорожного покрытия, видимости или погодных условий и т.п.

23. **Выбор нужной передачи, использование коробки передач:** правильно выбранная передача, соответствующая скорости движения и состоянию дорожного покрытия. Выбор эластичной передачи. Включение нужной передачи, минуя промежуточные. Выбранная передача должна быть включена заблаговременно, ДО начала проезда опасности. Переключение должно быть плавным, без рывков. На автоматической коробке передач необходимо продемонстрировать использование ручного переключения передач, где необходимо и режима кик-даун при обгоне.

24. **Торможение:** торможение должно быть плавным и прогрессивным, за одно движение ноги. Торможение двигателем с переключением на пониженную передачу не допускается. Усилие на педаль тормоза должно напоминать форму фигуры динозавра – сначала плавное легкое нажатие, затем прогрессивное увеличение усилия до необходимой величины, в конце торможения – плавное ослабление усилия.

25. **Руление:** должно быть плавным и под полным контролем участника. Не допускается свободный «ропуск» руля, руление одной рукой при движении вперед. Предпочтительный метод руления – техника «Тяни- толкай» в движении вперед. При этом пальцы должны быть расположены вдоль руля, а кисти рук – в позиции 10/14 или 9/15. При маневрировании в узком пространстве допускается метод руления перехватом, или одной рукой.

26. **Ускорение, чувство ускорения:** ускорение должно быть плавным и прогрессивным. Хорошее чувство ускорения и управление педалью газа должно позволять варьировать скорость только педалью газа, когда это возможно.

27. **Способность постоянно безопасно продвигаться вперед:** это способность водителя поддерживать необходимую и безопасную скорость с

учетом окружающей обстановки, позволяющую продвигаться вперед без ненужных остановок.

28. **Движение в поворотах:** участник должен продемонстрировать аккуратный выбор правильного положения автомобиля при подъезде к повороту, правильный выбор скорости и передачи. Автомобиль должен двигаться на правильной скорости и правильной передаче до начала поворота и должен двигаться с постоянной скоростью в повороте, где бы то ни было, поддерживая устойчивость автомобиля. Водитель должен быть способен всегда остановиться безопасно на свободном видимом участке пути на своей полосе дороги. Выбор безопасной скорости производится по предельной точке – можно определить методом вопросов и ответов.

29. **Обгон:** водитель выполняет обгон только тогда, когда этот маневр действительно необходим, остается в рамках ПДД и безопасен. В случае, если безопасность находится под угрозой, водитель отказывается от маневра. Обгон может осуществляться из положения следования (когда можно видеть далеко вперед) и из положения обгона, когда водитель сначала выходит на полосу обгона, производит осмотр пространства, и, убедившись в безопасности, обгоняет, либо возвращается в свою полосу.

30. **Взаимодействие с другими участниками движения:** водитель использует контакт глазами, чтобы убедиться в понимании маневров другими участниками движения, помогает другим участникам в планировании их действий.

31. **Плавность:** движение автомобиля – плавное, без рывков и резкой смены направления движения. Действия водителя размеренные и без суеты.

32. **Использование Системы управления автомобилем:** оценивается применение Системы в целом, а также ее отдельных элементов в нужной последовательности, во время вождения. А также способность участника пересмотреть план вождения при изменении информации.

33. **Отношение водителя, самооценка:** оценивается отношение водителя к другим участникам движения и их действиям. Оценивается, насколько терпим водитель к ошибкам других участников, к их медлительности и нерешительности. Проявляет ли он агрессию в отношении других и способность избегать конфликтов. Также оценивает самооценка водителя в отношении своих навыков вождения.

34. **Вежливость за рулем:** водитель вежлив тогда и там, где это уместно. Благодарит за предоставление места при разъездах с другими автомобилями.

35. **Концентрация:** концентрация на вождении, не отвлечение на посторонние занятия, разговор по мобильному телефону или с пассажирами. Уровень концентрации, зависит от степени риска дорожной ситуации.

36. **Понимание требований ПДД, знаков и дорожной разметки:** участник вовремя реагирует и соблюдает знаки дорожного движения и разметку. Держится в установленных знаками и разметкой пределах и останавливается под знак СТОП и т.п.

37. **Соблюдение ПДД:** участник управляет автомобилем с соблюдением ПДД, пристегивает ремень безопасности и т.п.

38. **Движение задним ходом, маневрирование:** участник обеспечивает просмотр на 360 градусов при маневре задним ходом и контролирует это пространство. К контролю относится аккуратность и

правильная скорость. В случае, если обзор затруднен – участник выходит из машины и осматривает место, куда необходимо ехать. При маневрировании задним ходом также производится контроль слепых зон.

39. **Тренер чувствовал себя безопасно во время вождения участника:** во время занятия, тренер чувствовал себя в безопасности во время вождения участника? Было ли желание «нажать самому на тормоз»?

Приложение Ж

Рекомендации по обеспечению безопасности при движении задним ходом

Движение задним ходом – один из самых опасных маневров при управлении ТС. Движение задним ходом разрешается только в том случае, когда оно не создаст помех другим ТС, пешеходам или участникам дорожного движения.

Перед началом движения задним ходом надо в обязательном порядке убедиться в отсутствии препятствий (арматура, трубы, столбы и т.д. торчащие из земли), а также достаточно ли места для совершения маневра.

При движении задним ходом необходимо попеременно смотреть во все зеркала заднего вида и при этом не забывать контролировать передние габариты ТС.

При повороте задним ходом следует помнить, что радиус движения задних колес будет меньше, чем у передних, поэтому в таких случаях нередко повреждения именно передней части кузова.

Применительно к парковке лучшим решением будет постановка ТС задом на парковочное место, а после окончания парковки - выезд передом.

Наиболее безопасно, когда кто-то помогает водителю при движении задним ходом. Причем помощник должен стоять таким образом, чтобы водитель видел его в зеркало заднего вида.

10 правил обеспечения безопасности при движении задним ходом:

1. Избегайте двигаться задним ходом, если это возможно.
2. Выйдите из ТС и убедитесь в отсутствии помехи сзади.
3. Прежде, чем тронуться, подайте звуковой сигнал и включите световую аварийную сигнализацию.
4. После этого немедленно начинайте движение задним ходом.
5. Двигайтесь назад медленно.
6. Смотрите в оба боковых зеркала. Проверяйте «слепые зоны» поворотом головы.
7. Не двигайтесь назад дальше, чем нужно.
8. Двигайтесь в ту сторону, где находится место водителя.
9. Воспользуйтесь услугами регулировщика или помощника.
10. Паркуйте ТС таким образом, чтобы первым движением с места парковки было движение вперед, если данный способ парковки разрешен ПДД и является целесообразным в данной ситуации.

Приложение 3 Система спутникового мониторинга транспорта

1. С целью повышения уровня БДД ССМТ должна обеспечивать фиксацию параметров движения ТС и действий водителя, а также их анализ с последующим разбором полученной информации с участием водителя.

Применяемое оборудование должно иметь трех-осевой акселерометр и встроенный гироскоп. ССМТ, как минимум, должна отслеживать следующие параметры:

- пробег и местоположение ТС;
- превышение установленных порогов скорости;
- резкие ускорения и торможения;
- резкие повороты;
- использование водителем ремня безопасности;
- отклонение от маршрута и установленных геозон;
- время управления ТС, длительность и места стоянок и остановок;
- работа кузова (подъем/опускание кузова самосвала и др.);
- положение специального оборудования в транспортном состоянии (например, стрела крана).

Для оказания помощи водителю, ССМТ должна быть оборудована:

- звуковой сигнализацией о совершаемых опасных маневрах (резкое ускорение, резкое торможение, резкий поворот, превышение порогов скорости);
- светозвуковой сигнализацией движения ТС с поднятой стрелой или кузовом;
- тревожной кнопкой «SOS» водителя.

Для ТС, участвующий в перевозке пассажиров и опасных грузов ССМТ должна выявлять факты усталости и отвлечения водителя за рулем (использование мобильного телефона, прием пищи, курение), фиксировать эти события и уведомлять диспетчера, направляя видеоклип с нарушением, а также могла сохранять этот файл на жестком диске устройства ССМТ.

ССМТ должна иметь возможность учета параметров безопасного вождения для расчета рейтинга для каждого водителя. Выбор веса каждого параметра безопасного вождения в формуле расчета рейтинга безопасности водителя должен быть научно обоснован, верифицирован и учитывать актуальные исследования в области БДД.

ССМТ должна иметь возможность интеграции с тахографом, если ТС им оборудовано.

Функционал ССМТ должен предусматривать обязательную идентификацию водителя при помощи индивидуального ключа, в котором должны быть прописаны все ТС, на которых ездит водитель в рамках трудовой деятельности Общества. Это позволяет аккумулировать информацию по стилю вождения в привязке к одному водителю.

Программное обеспечение ССМТ должно позволять генерировать отчеты как по водителям, так и по ТС. Отчеты должны быть как индивидуальными, так и групповыми (по выбранной группе водителей) за период времени; периодические (за период – неделя, месяц, квартал, год), ежедневные (по превышениям скорости), разовые и специальные (в случае ДТП), а также отдельные отчеты по соблюдению режима труда и отдыха и другие.

Данные, полученные с помощью ССМТ должны использоваться для проведения с водителями корректирующих действий (инструктажи, собеседования и т.д.), направленные на совершенствование водительских навыков и повышение культуры безопасного вождения.

2. Функционал ССМТ должен позволять автоматизировать диспетчеризацию транспорта, выпуск и закрытие путевых листов, контроль выезда и возврата с линии, а также обеспечить учет и контроль:

- прохождения предварительных, периодических, предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров;
- допуска водителей для выполнения производственного задания;
- проведения предрейсового контроля технического состояния ТС;
- сроков действия водительского удостоверения;
- сроков проведения государственных технических осмотров;
- сроков проведения очередного технического обслуживания ТС;
- затрат на техническое обслуживание и ремонт ТС;
- допуска ТС на объекты и площадки Общества;
- ДТП по ТС;
- расхода топлива и соответствия расхода установленным нормам;
- пробега (суточного и с начала эксплуатации ТС).

3. С помощью ССМТ должна быть внедрена СУП.

СУП должна позволять пользователям создавать различные заявки на ТС по перевозке пассажиров и грузов, а диспетчерам Общества принимать и обрабатывать заявки, а также назначать ТС и водителей для их исполнения.

Диспетчер Общества с помощью данных СУП должен иметь возможность выбрать доступного водителя и ТС на требуемую дату поездки, а СУП автоматически должна проверять сроки действия необходимых документов на ТС и водителя, а также проверять своевременность прохождения им инструктажей и обучения.

После этого диспетчер Общества должен иметь возможность проложить маршрут на электронной карте, СУП должна выдать данные о продолжительности маршрута, времени поездки, а также указать места отдыха. Далее сформированный план поездки должен автоматически отправляться на согласование ответственным должностным лицам Общества.

СУП должна позволять 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 Общества соответствующего уровня. Чем больше факторов риска, тем более высокого уровня руководитель Общества должен согласовать данную поездку.

В СУП должна быть предусмотрена возможность самостоятельного выбора диспетчером Общества уровня согласования.

4. Функционал ССМТ должен позволять создать на его основе ситуационный центр для контроля осуществления поездок и движения ТС, а также оказания помощи водителям в аварийной/экстренной ситуации:

- срабатывании тревожной кнопки в ТС;
- ДТП или срабатывании датчика ДТП в ТС;
- незапланированных и/или продолжительных остановках ТС;
- отклонении от запланированного маршрута ТС;
- невозможности связаться с водителем согласно схеме оповещения;

- онлайн реагирование на критические нарушения;
- поддержка водителя в случае ДТП;
- вызов экстренных служб на место ДТП или поломки ТС.

Приложение И

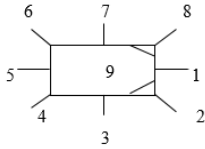
Перечень требований к сбору информации при ДТП

1. Работники, ответственные за обеспечение БДД, на месте ДТП должны:

1.1. Осмотреть место ДТП и поврежденные ТС:

– при составлении схемы ДТП можно воспользоваться одним из бесплатных дорожных онлайн редакторов;

– указать места наибольшего повреждения ТС:



– описать полный перечень визуальных повреждений ТС.

1.2. Провести опрос водителя и очевидцев для уточнения обстоятельств происшествия, объяснения которых могут иметь значение для выяснения реальной картины происшествия.

Необходимо использовать форму опроса водителя, которая заполняется работником, ответственным за обеспечение БДД, со слов водителя.

Если при заполнении формы на какой-нибудь вопрос получен ответ «Нет», то это означает, что водитель не предпринял всех необходимых действий для предотвращения ДТП.

Форма опроса водителя:

ДТП	ДА	НЕТ
Столкновение на перекрестке		
При подъезде к перекрестку водитель выбрал скорость, соответствующую условиям?		
При подъезде к перекрестку, был ли готов водитель остановиться?		
Убедился ли водитель в том, что другой водитель останавливается на светофоре или перед знаком обязательной остановки?		
Убедился ли водитель при торможении перед перекрестком в том, что водитель сзади также останавливается на перекрестке?		
Соблюдал ли водитель все знаки дорожного движения?		
Перед тем как изменить направление движения, использовал ли водитель заранее указатели поворота?		
Повернул ли водитель со своей полосы?		
Видел ли водитель, что другие ТС поворачивают или находятся на перекрестке?		
Избежал ли водитель обгона на перекрестке?		
Правильно ли водитель подъезжал к желтому или красному сигналу светофора?		
В случае слепого поворота, выезжал ли водитель правильно и был ли готов остановиться в случае необходимости?		
Наезд на другое ТС сзади		

Поддерживал ли водитель безопасную дистанцию до впереди идущего ТС, принимая во внимание скорость движения, дорожные и погодные условия?		
Подъезжал ли водитель к зеленому светофору с осторожностью, ожидая, что впереди идущее ТС может остановиться?		
Предоставил ли водитель возможность ТС впереди создать безопасную дистанцию и уехать перед тем, как самому тронуться с места?		
Избежал ли водитель заноса?		
Столкновение/наезд при движение задним ходом		
Необходимо ли было двигаться задним ходом?		
Запарковался ли изначально водитель слишком близко к ТС впереди, что привело к необходимости двигаться задним ходом?		
Было ли необходимым изначально заехать в тупик или узкую улицу, из которой пришлось выезжать задним ходом?		
Использовал ли водитель помощника, чтобы двигаться задним ходом?		
Произвел ли водитель осмотр вокруг ТС прежде, чем залезть в кабину?		
Начал ли водитель сразу же двигаться задним ходом после того, как залез в кабину?		
Использовал ли водитель клаксон, или сигнал заднего хода во время движения задним ходом?		
Движение задним ходом происходило на маленькой скорости?		
В случае, если расстояние, которое необходимо было проехать задним ходом было большим, вылезал ли водитель время от времени, чтобы произвести осмотр позади ТС?		
Использовал ли водитель все имеющиеся в распоряжении средства для обеспечения безопасности при движении задним ходом, включая зеркала, камеры заднего вида и т.д.?		
Проверил ли водитель мертвые зоны ТС перед началом движения?		
Столкновение/наезд при начале движения от бордюра		
Перед началом движения, произвел ли водитель осмотр пространства впереди, сбоку и позади ТС?		
Смотрел ли водитель назад через стекла ТС или полагался на зеркала?		
Включил ли водитель указатели поворота перед началом движения?		
Начал ли водитель движение только после того, как убедился, что его действия не приведут к изменению направления движения или скорости другого ТС, чтобы избежать столкновения?		
Продолжал ли водитель контролировать пространство позади ТС во время начала движения?		

Столкновение/наезд при заносе		
Управлял ли водитель ТС с безопасной скоростью, соответствующей дорожным и погодным условиям?		
Соблюдал ли водитель безопасную дистанцию за впереди идущим ТС?		
Ожидал ли водитель лед при проезде по мосту, эстакаде, в затененных местах и углублениях дороги?		
Был ли водитель начеку в отношении возможного появления льда и замерзшего снега в тени, гравия, песка, канав и ям?		
Держался ли водитель на безопасном расстоянии от рельсов и пересек ли он их под прямым углом?		
Были ли действия водителя при торможении правильными для дорожных и погодных условий?		
Столкновение/наезд при обгоне и объезде		
Видел ли водитель достаточно свободного пространства впереди за ТС, которое он собирался обогнать, для совершения безопасного обгона?		
На двух полосной дороге имел ли водитель достаточный запас скорости, чтобы не оставаться продолжительное время на встречной полосе?		
Оставался ли водитель в зоне запрещенного обгона?		
Оставил ли водитель достаточно свободного пространства, прежде чем вернуться в свою полосу?		
Лобовое столкновение (со стороны водителя)		
В случае, если было заранее видно, что встречное ТС едет не адекватно, предпринял ли водитель сразу действия по уходу от столкновения?		
Использовал ли водитель клаксон и моргал ли фарами?		
Произвел ли водитель экстренное торможение, сместился на правую сторону дороги и остановился?		
Наезд на пешехода/велосипедиста		
При проезде пешеходных зон, ожидал ли водитель выход пешеходов на дорогу?		
При проезде вдоль линии запаркованных ТС, поддерживал ли водитель безопасный боковой интервал?		
Остановился ли водитель рядом с ТС, который пропускал пешеходов?		
Проверил ли водитель, где находятся пешеходы перед тем, как тронуться с места со светофора или места стоянки?		
При проезде мимо группы детей, был ли готов водитель к тому, что ребенок мог неожиданно выбежать на дорогу?		
Уступил ли водитель дорогу пешеходам, когда это было необходимо?		
При приближении к пешеходам, использовали ли водитель клаксон для того, чтобы предупредить их?		

При обгоне велосипедиста поддерживал ли водитель безопасный 1,5 м боковой интервал?		
Столкновение/наезд на парковке		
ТС было запарковано безопасно и в соответствии с ПДД?		
Необходимо ли было парковаться именно в таком положении?		
Были ли на парковке альтернативные парковочные места, расположенные чуть дальше?		

1.3. Ознакомиться с протоколом осмотра места происшествия, осмотра ТС и схемой ДТП.

1.4. Сфотографировать общий вид места происшествия.

Для максимальной информативности фотографий с места ДТП необходимо чтобы фото фиксировали следующие моменты:

- общий вид места ДТП, на котором видны ТС всех участников вместе с прилегающей территорией;

- регистрационные знаки ТС, имеющих отношение к ДТП; желательно, чтобы они были сфотографированы крупным планом, и вместе с тем не возникало сомнений, что этот регистрационный знак принадлежит именно тому ТС, который участвовал в данном ДТП;

- отдельно каждый ТС, участвовавший в ДТП; необходимо иметь несколько фотографий ТС: его общего вида, мест повреждений более крупным планом, отдельных участков повреждений, на которых хорошо просматриваются все детали;

- положение ТС относительно дороги и ее разметки: полос движения, пешеходных переходов и пр.;

- следы торможения на дороге, юза или качения и их принадлежность именно этому ТС, место осыпавшейся грязи, стекла и т. д. при ударе, если они имеются;

- общий план местности с фиксированием существующих погодных условий (снег и лед на дороге и обочине, лужи воды, наличие тумана, снегопада и т. п.);

- дорожные знаки на месте аварии: «STOP», ограничения скорости, т.е. все знаки, которые имеются в зоне, прилегающей к месту ДТП;

- крупный вид приборных панелей ТС, принявших участие в ДТП, на котором можно видеть время аварии, показания одометра и пр.;

- крупный вид мест срабатывания подушек безопасности, состояние лобового стекла и ремней безопасности.

2. Работники, ответственные за обеспечение БДД, в течение 24 часов после ДТП должны:

2.1. Проанализировать данные с видеорегистратора для получения дополнительной информации об обстоятельствах ДТП.

2.2. Получить информацию о графике работы водителя до ДТП (информация за неделю).

2.3. Запросить копию путевого листа с отметкой о предрейсовом медосмотре.

2.4. Подготовить и проанализировать отчеты («Безопасное вождение», «Движения и стоянки», «Рабочее время водителя» и т.п.), полученные с помощью данных ССМТ.

2.5. Направить запрос подрядчику, предоставляющего услуги ССМТ, на подготовку специализированного отчета по ДТП на основании данных датчика ДТП (при наличии).

2.6. Установить наличие у водителя, участника ДТП, зафиксированных случаев совершения ДТП, нарушений ПДД, нарушений дисциплины, лишался ли он ранее права управления ТС.

2.7. При наличии служебного мобильного телефона у водителя, запросить у оператора мобильной связи детализацию звонков в день происшествия; в запросе указать: ФИО водителя, номер мобильного телефона, дату и интересующий временной промежуток.

2.8. При отсутствии служебного мобильного телефона у водителя, запросить у него подобную детализацию по его личному мобильному телефону (при наличии).

2.9. Установить даты, виды и темы инструктажей по БДД за последние 6 месяцев, а также должность и ФИО проводившего инструктажи.

2.10. Установить дату обучения по защитному вождению, результат обучения (ведомость оценки навыков защитного вождения), а также ФИО тренера, проводившего теоретическую и практическую части обучения.

Приложение К
Единая система сигналов регулировщика

