

АЧИМГАЗ

АО «АЧИМГАЗ»

Стандарт «Безопасность на транспортных средствах АО «Ачимгаз» и сторонних организаций, осуществляющих деятельность на объектах АО «Ачимгаз»»

УТВЕРЖДЕН

Протоколом правления

АО «Ачимгаз»

№ 136/2019 от «24» мая 2019

**Стандарт
«Безопасность на транспортных средствах АО «Ачимгаз»
и сторонних организаций, осуществляющих деятельность
на объектах АО «Ачимгаз»»**

Введен в действие
приказом генерального директора
АО «Ачимгаз»
№ 359-П «21» июня 2019

СОДЕРЖАНИЕ

1. Обозначения и сокращения	3
2. Термины и определения	3
3. Нормативные правовые ссылки	6
4. Область применения	6
5. Требования к транспортным средствам	7
6. Меры по обеспечению безопасности перевозки людей	8
7. Требования к медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения	9
8. Требования к персоналу	9
9. Требования безопасности при управлении транспортными средствами	10
10. Требования безопасности при ремонте транспортных средств	12
11. Требования безопасности при управлении транспортных средств в темное время суток	13
12. Требования безопасности при работе в составе автоколонны	13
13. Особенности осуществления перевозок в условиях пониженных температур	14
14. Требования к планированию режима рабочего времени и времени отдыха водителей	16
15. Требования к организации транспортных перевозок и планированию поездок	18
16. Организация транспортных перевозок на регулярных линиях и при массовых перевозках	21
17. Требования безопасности в условиях недостаточной видимости	25
18. Ответственность	26

1. Обозначения и сокращения

БДД - безопасность дорожного движения

БСМТС - бортовые системы мониторинга транспортного средства

ДС - диспетчерская служба

ДОПОГ/ADR-«Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов»

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

КТП - контрольно-технический пункт.

ЛВЖ – легковоспламеняющаяся жидкость.

Общество / АО «Ачимгаз»- Акционерное общество «Ачимгаз»

ООС - охрана окружающей среды

ОТиПБ - охрана труда и промышленная безопасность

ПДД - Правила дорожного движения

РФ – Российская Федерация

Спецтехника – специализированная техника

ТС - транспортное средство.

2. Термины и определения

Автомобильные дороги ведомственные (ведомственные дороги) - дороги, находящиеся в собственности юридических лиц, и предназначенные для обслуживания их производственных, технологических перевозок, подъездов к производственным объектам и дорогам общей сети. Подразделяются на подъездные, технологические, внутрихозяйственные, служебные, патрульные и др.

Автомобильные дороги зимние (автозимники) - дороги с проезжей частью, построенной из льда, намораживаемого послойно, или из уплотненного снега и льда, а также проложенная по замерзшему льду рек и озер.

Автомобильные дороги общего пользования (дороги общего пользования) - автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

Автомобильная колонна, автоколонна - это группа автомобилей, которые выполняют одно определенное задание и следуют по одному маршруту. Рекомендуется формировать колонну из однотипных автомобилей, в этом случае удобнее поддерживать одинаковую скорость движения, а также выполнять в пути ремонтные работы.

Бортовые системы мониторинга транспортного средства (БСМТС) / тахографы - технические средства контроля, обеспечивающие непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения ТС, о режиме труда и отдыха водителей ТС, включающее в себя спутниковое навигационное оборудование, предназначенное для установки на ТС с целью автоматизированного сбора информации о местоположении (координат на базе спутниковых систем навигации ГЛОНАСС/GPS), скорости передвижения автотранспортных средств, обработки, сохранения и вывода полученных данных в последовательном коде для передачи по каналу связи, определенному модификацией системы (связь SMS, DATA, GPRS) на сервисное оборудование.

Безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Водитель - управляющий ТС работник Общества или третьего лица, оказывающего услуги/выполняющего работы по осуществлению транспортных перевозок в интересах Общества.

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

ДС/диспетчер – структурное подразделение организации, эксплуатирующей ТС, которое осуществляет контроль эксплуатации ТС.

Дорога - обустроенная или приспособленная и используемая для движения ТС полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

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

Дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге ТС и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены ТС, сооружения, грузы либо причинён иной материальный ущерб.

Заказчик ТС - структурное подразделение АО «Ачимгаз», которое использует ТС для выполнения производственных задач.

Контрагент, Подрядчик - для целей Стандарта юридическое или физическое лицо, оказывающее услуги и (или) выполняющее работы для АО «Ачимгаз» по договору.

Ледовые переправы - переправы, проложенные по ледяному покрову рек, озёр, водохранилищ, каналов. Могут быть частью временных зимних автодорог (автозимников), временно заменяют недействующий мост или в зимний период паромную переправу постоянной автодороги.

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

Массовая перевозка - это перевозки больших партий груза, могут осуществляться от одного грузоотправителя несколькими грузополучателями и от нескольких грузоотправителей одному грузополучателю.

Механическое ТС - ТС, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

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

Опасные участки дорог (опасные участки):

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

Опасный груз - вещества, изделия 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 среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

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

Пассажир - лицо кроме водителя, находящееся в ТС (на нем), а также лицо, которое входит в ТС (садится на него), а также выходит из ТС (сходит с него).

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

Прицеп - ТС, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим ТС. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-роспуски.

Специализированная техника, Спецтехника - используемое для выполнения и (или) оказания определённого вида работ/услуг механическое ТС, оборудованное устройствами, механизмами (комплексом технических средств), включая тяжёлую технику.

Примечание: в рамках использования данного Стандарта понятие «Транспортное средство (ТС)» включает в себя понятия «Спецтехника», «Самоходная машина», «Трактор».

Тахограф - техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств.

Технический осмотр - проверка технического состояния ТС (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности ТС в целях допуска ТС к участию в дорожном движении на территории РФ и в случаях, предусмотренных международными договорами РФ, также за ее пределами.

Самоходные машины – это тракторы, самоходные дорожно-строительные машины и другие наземные безрельсовые механические транспортные средства с независимым приводом, имеющие двигатель внутреннего сгорания объемом свыше 50 куб. сантиметров или электродвигатель максимальной мощностью более 4 кВт (за исключением предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования автотранспортных средств, имеющих максимальную конструктивную скорость более 50 км/час, и боевой самоходной техники Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов, выполняющих задачи в области обороны и безопасности государства)

Трактор – самоходная машина на колёсном или на гусеничном ходу, используемая в качестве тягача. Отличается низкой скоростью и большой силой тяги. Возможно наличие различного навесного оборудования.

Транспортные перевозки - любое передвижение ТС с пассажирами и/или грузом.

ТС - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём.

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

3. Нормативные правовые ссылки

- 3.1 Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ.
- 3.2 Федеральный закон от 01.07.2011 №170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
- 3.3 Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности».
- 3.4 Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
- 3.5 Федеральный закон от 08.11.2007 №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».
- 3.6 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного движения».
- 3.7 «Правила по охране труда на автомобильном транспорте», утвержденные приказом Минтруда России от 06.02.2018 №59н.
- 3.8 Федеральные нормы и правила в области промышленной безопасности «Правила безопасности в нефтяной и газовой промышленности», утвержденные приказом Ростехнадзора от 12.03.2013 №101.
- 3.9 «Порядок обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организации», утвержденный Постановлением Минтруда России и Минобразования России от 13.01.2003 №1/29.
- 3.10 «Правила допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста)» утвержденные Постановлением Правительства РФ от 12.07.1999 №796.
- 3.11 «Порядок проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров», утвержденный приказом Минздрава России от 15.12.2014 №835н.
- 3.12 Стандарт Системы управления ОТ, ПБ и ООС PMS 1-1 «Политики в различных областях, связанные с ОТ, ПБ и ООС», введен в действие приказом АО «Ачимгаз» 27.03.2017 №123-П.
- 3.13 «Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей», утвержденное приказом Минтранса России от 20.08.2004 N 15 (ред. от 03.05.2018).

Примечание: В процессе применения настоящего Стандарта необходимо проверить действие ссылочных международных стандартов, нормативно-правовых актов РФ, локальных нормативных актов Общества в области ОТ, ПБ и ООС (далее - нормативные документы). Если в нормативные документы внесены изменения или приняты новые, рекомендуется использовать Стандарт с учетом внесенных в нормативные документы изменений. Если взамен утративших силу нормативных документов не приняты новые, рекомендуется применять Стандарт в части не противоречащей действующим нормативным документам.

4. Область применения

4.1. Стандарт определяет требования к обеспечению транспортной безопасности в Обществе и к условиям работы Контрагентов. Данные требования включают:

- требования к оснащению и техническому состоянию ТС;
- требования к обучению и квалификации водителей ТС;
- требования к медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
- требования к организации транспортных перевозок

Стандарт определяет дополнительное, наряду с требованиями законодательства РФ, регулирование деятельности Общества и Контрагентов, осуществляющих свою деятельность в интересах Общества, в области безопасности дорожного движения, организации и осуществления транспортных перевозок .

Стандарт «Безопасность на транспортных средствах АО «Ачимгаз» и сторонних организаций, осуществляющих деятельность на объектах АО «Ачимгаз»»

4.2. Стандарт направлен на реализацию политики Общества в области безопасности дорожного движения в части транспортной безопасности, на уменьшение числа ДТП, тяжести их последствий, снижение потенциальных рисков травмирования при перевозке работников и ущерба при перевозке грузов.

4.3. Стандарт обязаны знать и использовать в работе все работники Общества.

4.4. Требования Стандарта распространяются на Контрагентов, выполняющих работы и (или) оказывающих услуги на действующих объектах и объектах строительства Общества с использованием ТС путем включения в заключаемые договоры и соглашения к ним требований, предусмотренных Стандартом. Включение требований Стандарта в договоры и соглашения к ним обеспечивают кураторы договоров.

5. Требования к транспортным средствам

5.1. ТС должны быть технически исправны, пригодны для эксплуатации и поддерживаться в состоянии, обеспечивающем их безопасность.

5.2. Заказчики ТС, эксплуатирующие собственные ТС, и Контрагенты обязаны:

- обеспечить соответствие технического состояния ТС требованиям законодательства РФ о безопасности дорожного движения и законодательства РФ о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров РФ и не допускать ТС к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация ТС запрещена;
- обеспечить исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев ТС;
- осуществлять техническое обслуживание ТС в сроки, предусмотренные документацией заводов - изготовителей данных ТС;
- оснащать ТС тахографами;
- обеспечить наличие оборудованных необходимыми инструментами и контрольными приборами КТП и ответственного аттестованного технического персонала для ежедневного круглосуточного (или в зависимости от графика работы) контроля за техническим состоянием ТС;
- наличие структурного подразделения/работника, ответственного за организацию и контроль соблюдения требований транспортной безопасности и охраны труда.

5.3. ТС должны проходить проверку технического состояния ежедневно перед началом эксплуатации. Запрещено использование ТС, не прошедших надлежащий технический осмотр.

5.4. Ремни безопасности ТС должны находиться в исправном и работоспособном состоянии. Использование ТС, не оборудованных ремнями безопасности, не допускается (за исключением ТС, на которых конструкцией завода-изготовителя не предусмотрено использование таких ремней).

5.5. Требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими ТС, порядок оснащения ТС тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством РФ. Категории оснащаемых тахографами ТС, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также виды сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий, устанавливаются Правительством РФ.

5.6. Целью применения тахографов является:

- контроль за соблюдением водителями скоростного режима;
- контроль за эксплуатацией ТС;
- выработка безопасного стиля вождения;
- оказание экстренной помощи при сходе ТС с линии;

- снижение аварийности;
- снижение простоев ТС;
- оптимизация затрат на перевозки.

5.7. Функции контроля за работой используемых тахографов возлагаются на диспетчера (ответственных лиц, назначаемых руководством организаций), ТС которых оборудованы тахографами.

5.8. Лица, назначаемые ответственными за осуществление контроля за работой БСМТС (ДС) Общества, Контрагентов должны в режиме реального времени осуществлять контроль за БСМТСТС, используемых на действующих объектах и объектах строительства Общества, а также для перевозки работников Общества и Контрагента. При отключении сигнала или грубом нарушении скоростного режима, возникновении других экстренных ситуаций принять меры к информированию начальника транспортного цеха Общества и представителя Контрагента, осуществляющего контроль за работой БСМТС.

Данные с БСМТС могут применяться при расследовании обстоятельств ДТП.

5.9. ДС (лица, назначаемые ответственными за осуществление контроля за работой БСМТС на ТС Общества) обязаны информировать начальника транспортного цеха Общества об эффективности использования БСМТС с анализом всех нарушений эксплуатации ТС, Спецтехники и ПДД. Порядок и периодичность информирования Общества об эффективности использования БСМТС Контрагентов может устанавливаться условиями заключенных договоров, совместными приказами. Также данная информация должна незамедлительно предоставляться Контрагентами по письменному запросу Общества.

5.10. Контрагенты, начальник транспортного цеха Общества обязаны разрабатывать корректирующие меры, направленные на предупреждение нарушений, связанных с эксплуатацией ТС, Спецтехники и соблюдением ПДД, а также на предотвращение повторения ранее выявленных нарушений.

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

6. Меры по обеспечению безопасности перевозки людей

6.1. Все работники Общества и Контрагента, исполняя свои должностные и договорные обязанности, находясь в ТС, оборудованных ремнями безопасности, обязаны пристегиваться ремнями безопасности (за исключением ТС, передвигающихся по ледовым поверхностям и болотистым почвам вне дорог). Данное требование обязательно также при движении на личном и ином автотранспорте, который используется в служебных целях.

6.2. Водитель, осуществляющий перевозку пассажиров, при посадке людей в ТС обязан напоминать пассажирам о необходимости пристегиваться ремнями безопасности.

6.3. Запрещается начинать движение до тех пор, пока все пассажиры, находящиеся в ТС, оборудованном ремнями безопасности, не пристегнутся ремнями безопасности.

6.4. Ремни безопасности на передних сидениях должны быть «трехточечными», если иное не предусмотрено заводом-изготовителем. Ремни безопасности на задних сидениях легковых автомобилей могут иметь либо «трехточечную», либо «двухточечную» конструкцию, в зависимости от конкретного типа автомобиля.

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

6.6. Спальное место может быть использовано для отдыха водителя или члена экипажа при остановке ТС в местах разрешенной стоянки ТС.

6.7. Необходимо предпринять любые меры к минимизации дальности поездки, рассмотрев варианты раннего выезда и/или выбора места для размещения на ночь, как можно ближе к пункту отправления/прибытия, чтобы исключить необходимость использования спального места в момент движения ТС.

7. Требования к медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения

7.1. Водители в обязательном порядке должны проходить предварительные (при поступлении на работу) и периодические медицинские осмотры (обследования) в соответствии с «Порядком проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда», утвержденным приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 12.04.2011 №302н.

7.2. Водители в обязательном порядке также должны проходить предсменные, предрейсовые и послесменные, послерейсовые медицинские осмотры.

Категории водителей, подлежащие прохождению данных видов медосмотров, а также порядок их проведения определен «Порядком проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров», утвержденным приказом Минздрава России от 15.12.2014 №835н.

7.3. При командировании водители проходят предрейсовые медицинские осмотры перед началом командировки и послерейсовые медицинские осмотры по окончании командировки. В длительной командировке при недомогании водитель обращается за медицинской помощью в медицинское учреждение, по месту нахождения.

7.4. Каждое ТС должно быть укомплектовано медицинской аптечкой в соответствии с требованиями законодательства РФ. Не допускается произвольная замена указанных в перечне средств и изделий медицинского назначения. Не допускается хранение в аптечке и использование средств с повреждённой маркировкой и просроченным сроком годности. При использовании любого средства аптечку срочно нужно пополнить. Ответственность за наличие и комплектацию аптечки в ТС возлагается на лиц, определяемых внутренними документами Общества (Контрагента).

7.5. При приеме на работу (не позднее одного месяца после приема на работу) все водители ТС должны проходить обучение оказанию первой помощи пострадавшим, а также периодическое обучение (не реже одного раза в год). Ответственность за организацию и проведение обучения работников возлагается на работодателя (определяется внутренними документами Общества (Контрагента)).

8. Требования к персоналу

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

8.2. Справка государственного образца о прохождении водителем периодического медицинского освидетельствования водителя организации, эксплуатирующей ТС, является одним из основных требований для его допуска к исполнению должностных обязанностей.

8.3. Все водители обязаны иметь водительское удостоверение на управление конкретной категорией ТС.

Не допускается управление ТС на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением ТС.

Положение настоящего пункта не распространяется на граждан Киргизской Республики, а также граждан государств, законодательство которых закрепляет использование русского языка в качестве официального, осуществляющих предпринимательскую и трудовую деятельность на территории РФ, непосредственно связанную с управлением ТС.

8.4. Водители, управляющие специальными машинами (экскаваторами, бульдозерами, трелевочными тракторами, кранами и т.д.), дополнительно к водительскому удостоверению тракториста или тракториста-машиниста обязан иметь необходимый в таких случаях документ, дающий ему право на выполнение соответствующего вида специальных работ выданный в порядке, установленном законодательством РФ.

8.5. Не допускаются к осуществлению перевозок пассажиров водители моложе 21 года.

8.6. Водитель должен иметь стаж работы не менее 3 лет в качестве водителя ТС. Для осуществления перевозок по временным зимним дорогам и ледовым переправам водитель должен иметь соответствующий опыт и общий стаж вождения не менее 3 лет.

8.7. Ежегодно водители проходят обучение и аттестацию по ПДД.

8.8. Водители Общества и Контрагентов проходят обучение (включающее, в том числе, стажировку) и проверку знаний требований по охране труда, промышленной (для водителей управляющих специальными машинами) и пожарной (пожарно-технический минимум) безопасности, согласно требованиям законодательства РФ в области ОТ и ПБ.

8.9. Организация, эксплуатирующая транспортные средства, осуществляет учёт данных о квалификации водителя, общем стаже его водительской деятельности, стаже работы на определённых типах ТС, сроках прохождения медицинского переосвидетельствования, об участии в ДТП, нарушениях ПДД, отстранений от работы на линии из-за алкогольного, токсического и (или) наркотического опьянения или последствий алкогольной интоксикации, перерывах в водительской деятельности, работе по совместительству.

9. Требования безопасности при управлении транспортными средствами

9.1. При управлении ТС запрещено пользоваться телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

При управлении ТС также запрещено пользоваться иными цифровыми мобильными устройствами (например, устройством для передачи текстовых сообщений, планшетным компьютером), независимо от наличия или отсутствия функции голосовой беспроводной связи «свободные руки».

9.2. Устройства спутниковой навигации можно оставлять включенными во время поездки для ориентирования водителя.

9.3. Если возникла необходимость в программировании вышеуказанных устройств, прежде чем это сделать, водитель обязан выбрать момент для безопасного съезда с основного участка проезжей части и привести ТС к полной и безопасной остановке.

Исключение из указанного выше правила допускается в отношении использования раций при движении автомобильной колонны. Пользование радиосвязью должно быть сведено к минимуму для передачи необходимых сведений и информирования об опасностях других участников автомобильной колонны.

9.4. Водителям категорически запрещается управление ТС в состоянии алкогольного, токсического и (или) наркотического опьянения, болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность участников дорожного движения.

Несанкционированная перевозка пассажиров на ТС Общества и/или Контрагента запрещается, за исключением аварийных ситуаций или когда ТС реквизировано органами власти, а также в случаях, установленных законодательством РФ (для пресечения преступлений, преследования лиц, совершивших преступления или подозреваемых в их совершении, для доставления в медицинские организации граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи, для отбуксировки с места дорожно-транспортного происшествия поврежденных транспортных средств, для проезда к месту совершения преступления, административного правонарушения, к месту происшествия, отстраняя при необходимости водителей от управления этими транспортными средствами, с возмещением в установленном федеральным законом порядке по требованию владельцев транспортных средств понесенных ими расходов либо причиненного им материального ущерба).

9.5. Водитель ТС имеет право отказаться от выезда в рейс в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья вследствие нарушения требований охраны труда, в том числе если:

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

При отказе от рейса водитель обязан предоставить своему непосредственному руководителю письменное объяснение с изложением мотивов такого решения.

9.6. Во время движения ТС водителям запрещается курить, принимать пищу и выполнять иные действия, отвлекающие его от управления ТС.

9.7. Масса перевозимого груза в ТС не должны превышать величин, указанных в ПТС и инструкции (руководстве) по эксплуатации данного ТС.

9.8. Число пассажиров в ТС ограничивается числом мест для сидения, а в ТС, оборудованных ремнями безопасности - соответственно местами, оборудованными данными ремнями.

9.9. При перевозке груза водитель должен убедиться, что перевозимый в ТС груз правильно и надёжно закреплен, не нарушены соответствующие требования завода-изготовителя ТС и установленные законодательством ограничения по весу груза для данного ТС.

9.10. Все перевозимые грузы должны быть надёжно закреплены таким образом, чтобы оставаться в устойчивом положении во время движения.

9.11. Запрещается перевозить легковоспламеняющиеся вещества в салоне ТС. ЛВЖ (особенно бензин) запрещается перевозить в багажнике легковых автомобилей, за исключением случаев, когда отсутствует возможность дозаправки ТС. В таких ситуациях бензин необходимо перевозить в разрешенном к применению защитном контейнере (канистре), безопасно закрепленном в багажнике.

9.12. Все ТС с грузовой зоной, открыто совмещенной с пассажирским салоном, должны быть оборудованы специальной безопасно закрепленной грузовой сеткой или ее аналогом, чтобы отделить грузовую зону от пассажирской.

9.13. В светлое время суток на всех движущихся ТС с целью их обозначения должны включаться фары ближнего света или дневные ходовые огни.

9.14. Противотуманные фары могут использоваться:

- в условиях недостаточной видимости с ближним или дальним светом фар;
- в темное время суток на неосвещенных участках дорог совместно с ближним или дальним светом фар;

– вместо ближнего света фар в соответствии с пунктом 9.13 Стандарта.

9.15. Водителю ТС необходимо, по возможности, избегать ситуаций, при которых требуется движение задним ходом, так как движение задним ходом является одним из наиболее опасных элементов движения.

9.16. При остановке или стоянке ТС необходимо, по возможности, ставить ТС таким образом, чтобы первым движением при выезде ТС было движение вперёд.

9.17. Перед началом движения задним ходом, водитель должен подать звуковой сигнал. Если в ТС находятся также члены экипажа, при движении задним ходом необходимо воспользоваться их помощью. Автобусы и автомобили-самосвалы должны быть оснащены устройством, обеспечивающим автоматическую подачу звукового сигнала при движении задним ходом.

9.18. Автомобили-самосвалы должны быть оборудованы звуковыми устройствами, сигнализирующими водителя о поднятом (или не опущенном в транспортное положение) кузове автомобиля. Запрещается движение автомобилей-самосвалов с поднятым (или не опущенным в транспортное положение) кузовом автомобиля.

9.19. Остановка и стоянка ТС должна производиться в безопасном месте, с учетом интенсивности движения, дорожного покрытия (при рыхлой или заснеженной обочины не ближе 1,5м от твердого покрытия дороги), погодных условий (ограничение видимости) и требований ПДД.

9.20. Во всех случаях, когда водитель покидает ТС, он обязан заглушить двигатель и использовать стояночный тормоз. В случае, когда водитель покидает ТС, а заглушить двигатель невозможно, необходимо использовать стояночный тормоз и подложить не менее 2-х противооткатных башмаков (упоров) под колесо, чтобы предотвратить самопроизвольное движение ТС. Данное требование также обязательно при проведении погрузочно-разгрузочных работ и выполнении технологических операций.

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

9.22. На опасных участках дорог с высокой плотностью движения ответственным за безопасность дорожного движения Общества может быть организован радарный контроль скоростного режима.

10. Требования безопасности при ремонте транспортных средств

10.1. Ремонт ТС должен производиться только в оборудованных для этого помещениях или на постах с использованием исправных инструментов и приспособлений и соблюдением требований по охране труда.

10.2. Водителю в полевых условиях разрешено выполнять только работы по устранению возникших на линии эксплуатационных неисправностей ТС, не требующих дополнительной квалификации, разборки и ремонта сложных механизмов. Допускается выполнение регулировочных работ в полевых условиях при наличии технической помощи.

10.3. Во всех остальных случаях автомобиль должен быть отбуксирован или доставлен на эвакуаторе для проведения ремонта в ремонтно-механические мастерские, станции технического обслуживания.

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

11. Требования безопасности при управлении транспортных средств в темное время суток

11.1. Движение ТС в темное время суток и недостаточной видимости должно быть максимально ограничено.

Для целей данного документа, ночным вождением считается управление ТС в период с 22 часов 00 минут до 6 часов 00 минут.

11.2. Скорость движения в тёмное время суток должна быть снижена не менее чем на 10 км/час от максимальной разрешённой скорости на данном участке дороги и вида ТС, а при наличии атмосферных осадков, тумана и иных условий недостаточной видимости или отсутствии укреплённых обочин – до 20 км/час от максимально разрешённой дорожными знаками скорости на данном участке дороги и вида ТС.

11.3. При совокупности вышеуказанных условий (тёмное время суток, недостаточная видимость) скорость должна быть снижена до 30 км/ч.

12. Требования безопасности при работе в составе автоколонны

12.1. В случае, когда в поездку отправляется более одного ТС в одном направлении в одно и то же время, такие ТС должны двигаться в составе автоколонны. Перед началом движения автоколонны лицом, ответственным за безопасность дорожного движения организации, эксплуатирующей данные ТС, определяется руководитель автоколонны (как правило, из числа наиболее подготовленных водителей). Информация о назначении руководителя автоколонны доводится до сведения водителей ТС, участвующих в колонне при проведении инструктажа

12.2. Руководитель автоколонны, водители ТС должны учесть суммарные габариты автоколонны; может оказаться целесообразным разделение колонны автомобилей на два или три менее габаритных звена, чтобы минимизировать зону их воздействия на других участников дорожного движения. Дополнительные практические методы снижения уровня опасностей при движении в автоколонне могут быть установлены руководителем автоколонны в процессе проведения оценки рисков.

12.3. Основные правила движения в составе автоколонны:

- все колонны имеют назначенного руководителя автоколонны, который движется всегда позади всей колонны ТС;
- всем ТС отведено определенное место в составе колонны;
- все водители отдохнули и готовы к поездке;
- в рейс назначены водители с соответствующим уровнем подготовки, с учетом предполагаемой продолжительности управления ТС, трудоемкости и времени на обратную дорогу;
- скорость передвижения ТС в составе автоколонны определяется до начала поездки и обычно регулируется головным ТС (движущимся во главе автоколонны), принимая за основу необходимую скорость самого медленного ТС в составе автоколонны. Скоростной режим должен соответствовать типу ТС, стажу водителя, погодным условиям и состоянию дороги, условиям дорожного движения и т.д. Ни в коем случае автоколонна не должна терять ТС или заставлять любое ТС в составе автоколонны передвигаться со скоростью, превышающей безопасное ограничение;
- если автоколонна состоит из легковых и грузовых ТС, рекомендуется, чтобы головным ТС был грузовой автомобиль.
- для всех автоколонн должны быть предусмотрены готовые к использованию средства мобильной и (или) спутниковой связи между ТС автоколонны и базой (организацией,

координирующей движение автоколонны). Кроме того, для колонны, состоящей из нескольких ТС, должна быть предусмотрена двусторонняя радиосвязь между ТС;

- разрешается использование сотовых телефонов, оборудованных техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук, для связи колонны с базой, между машинами для оповещения об опасностях на дороге, предотвращения и создания опасной ситуации или после полной остановки ТС.

12.4. В процессе движения ТС руководитель автоколонны должен контролировать соблюдение следующих требований безопасности:

- в составе автоколонны ТС не опережают и не обгоняют друг друга;
- необходимое расстояние до впереди идущей автомашины контролируется всеми водителями ТС автоколонны;
- предусмотрены запланированные остановки для отдыха, которые совершаются через установленный руководителем автоколонны промежуток времени. Интервал между остановками для отдыха необходимо сократить, если какой-либо отрезок пути предполагает движение в темное время суток или в период ограниченной видимости;
- при планировании поездки учитывается возможность разделения автоколонны при передвижении через населенные пункты или транспортный поток, а также установлены пункты безопасной остановки для того, чтобы головное ТС могло дождаться отстающие машины и продолжить движение автоколонной. С этой целью можно использовать остановки для отдыха;
- поддерживается визуальный контакт с позади идущим ТС. Если контакт потерян, головной машине необходимо снизить скорость, чтобы идущая следом машина могла нагнать автоколонну. Идущие следом ТС не должны увеличивать скорость, чтобы догнать автоколонну. Если одна из машин останавливается, то, в зависимости от уровня риска и ситуации на дороге, предпочтительнее, чтобы остановилась вся колонна;
- при выполнении поворотов каждое ТС должно установить визуальный контакт с идущей следом машиной прежде, чем продолжить движение, чтобы убедиться в том, что водитель, идущего следом ТС знает о местоположении поворота;
- две или более автоколонны не должны объединяться, а также автоколонна не должна разделяться во время осуществления передвижения.

13. Особенности осуществления перевозок в условиях пониженных температур

13.1. Ежегодно в течение сентября лица, назначенные приказом Общества/Контрагента ответственными за безопасность дорожного движения, обязаны проводить с водителями ТС инструктаж по особенностям вождения в осенний-зимний период, в программу которого должны быть включены вопросы обеспечения безопасности при движении по ледовым поверхностям, временным зимним дорогам и правила пользования переправой.

13.2. При выпуске ТС на линию в период пониженных температур окружающего воздуха (ниже 17⁰С), лица, ответственные за выпуск ТС на линию, обязаны дополнительно проверять исправность отопительных устройств. Конструкция систем отопления должна исключать возможность попадания выхлопных газов в кабину или кузов ТС (салон автобуса, кузов-фургон и т. п.) как из подкапотного пространства ТС, так и из выхлопной системы ТС и отопителя. Запрещается использование различных самодельных отопителей (дизельных, бензиновых, электрических, твердотопливных и других).

13.3. Подъездные пути к объекту или месту ведения работ должны быть расчищены от снега, льда, при необходимости посыпаны песком, в период распутицы – щебнем и гравием. Автозимники должны быть на всём протяжении обозначены вешками, иметь указатели и быть подготовлены к движению колонн автомобильных и тракторных поездов, обеспечивая их

безопасное, бесперебойное и удобное движение с заданными расчётными скоростями и нагрузками. Ответственность за эти мероприятия несет организация, эксплуатирующая данные площади.

13.4. При выезде в рейс водителям и лицам, ответственным за выпуск ТС на линию, необходимо тщательно проверять техническую исправность ТС, регулировку механизмов и систем, а также целостность и надёжность всех элементов зимней оснастки, особенно утепления двигателя и радиатора, утепления и обогрева кабины. В ТС с дизельными двигателями водителю необходимо тщательно проверить утепление топливных баков, топливопроводов, исправность штатного подогрева топливных баков и т.д.

13.5. В ТС необходимо иметь буксирный трос, лом и лопату (в легковых автомобилях – буксирный трос и лопату).

13.6. Перед направлением ТС по маршрутам, имеющим ледовые переправы через реки, озера и другие водоёмы, лица, назначенные приказом Общества/Контрагента ответственными за безопасность дорожного движения, должны убедиться в их приёмке и открытии для эксплуатации, а также уточнить допустимый максимальный вес ТС с грузом, установленный для данной ледовой переправы.

Указанная информация должна быть получена эксплуатирующей ТС организацией у лица, осуществляющего эксплуатацию ледовой переправы.

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

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

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

13.10. Движение работников по переправе разрешается только по специальным дорожкам, проложенным по бокам полосы движения и обозначенным вехами. ТС должны двигаться по переправе со скоростью не более 20 км/час. В случае необходимости торможение должно осуществляться плавно, без резких движений рулевого колеса.

13.11. Категорически запрещается движение по переправе:

- в туман или пургу;
- с остановками, рывками, разворотами, обгонами ТС;
- ТС, вес которых с грузом превышает грузоподъёмность льда;

13.12. При движении по переправе запрещается:

- заправка ТС горючим;
- слив горячей воды из системы охлаждения на лёд (при необходимости воду сливают в вёдра, которые относят за пределы очищенной от снега полосы и выливают рассеивающей струёй по снежному покрову);
- перевозка по ледовой переправе пассажиров в рейсовых автобусах и ТС, перевозящих группы людей. Пассажиры должны быть высажены перед въездом на переправу.

13.13. При обнаружении трещин на ледовой переправе (дороге) водитель обязан немедленно сообщить об этом лицам, осуществляющим эксплуатацию переправы.

13.14. Во время оттепелей в весенний период движение по переправе рекомендуется организовать в наиболее холодное время суток (с 22:00 до 8:00).

13.15. В весенний период движение по переправе прекращается:

- при появлении на льду колеи, заполненной водой;

- при образовании сквозных трещин шириной более 15 см;
- при уменьшении толщины и прочности льда;
- при разрушении льда у съездов.

13.16. Стоянка ТС на ледовой переправе запрещена. При вынужденной остановке ТС объезд его допускается только с разрешения лиц, ответственных за состояние ледовой переправы (осуществляющих эксплуатацию ледовой переправы).

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

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

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

14. Требования к планированию режима рабочего времени и времени отдыха водителей

14.1. Условия и порядок применения режимов рабочего времени и времени отдыха водителей должны соответствовать Трудовому кодексу РФ, Положению об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей утвержденному Приказом Минтранса России от 20.08.2004 N 15 (ред. от 03.05.2018).

14.2. В течение рабочего времени водитель должен исполнять свои трудовые обязанности в соответствии с условиями трудового договора, правилами внутреннего трудового распорядка организации и графиком работы (сменности).

14.3. Нормальная продолжительность рабочего времени водителей не может превышать 40 часов в неделю.

14.4. Для водителей, работающих по календарю пятидневной рабочей недели с двумя выходными днями, нормальная продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать 8 часов, а для работающих по календарю шестидневной рабочей недели с одним выходным днем - 7 часов.

14.5. В тех случаях, когда по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная нормальная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, водителям устанавливается суммированный учет рабочего времени с продолжительностью учетного периода один месяц. Продолжительность учетного периода может быть увеличена до трех месяцев.

14.6. При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителей не может превышать 10 часов.

14.7. В случае, когда при осуществлении междугородной перевозки водителю необходимо дать возможность доехать до соответствующего места отдыха, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до 12 часов.

14.8. Если пребывание водителя в автомобиле предусматривается продолжительностью более 12 часов, в рейс направляются два и более водителей. При этом автомобиль должен быть оборудован спальным местом для отдыха водителя.

14.9. Водителям легковых автомобилей, а также водителям, занятым на геологоразведочных, топографо-геодезических и изыскательских работах в полевых условиях, может устанавливаться ненормированный рабочий день.

14.10. В состав рабочего времени водителей включается:

время управления автомобилем;

время остановок для кратковременного отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах;

подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии в организацию, а при междугородных перевозках - для выполнения работ в пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены;

время проведения медицинского осмотра водителя перед выездом на линию и после возвращения с линии;

время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки грузов, в местах посадки и высадки пассажиров, в местах использования специальных автомобилей;

время простоев не по вине водителя;

время проведения работ по устранению возникших в течение работы на линии эксплуатационных неисправностей автомобиля, а также регулировочных работ в полевых условиях, при отсутствии технической помощи;

время охраны груза и автомобиля во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах при осуществлении междугородных перевозок в случае, если такие обязанности предусмотрены трудовым договором (контрактом), заключенным с водителем;

время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей.

14.11. Началом работы водителя считается момент его явки к постоянному месту работы в час, установленный правилами внутреннего трудового распорядка, графиком сменности или графиком работы на вахте. Окончанием работы считается конец подготовительно-заключительного времени для выполнения работ после возврата автомобиля к месту стоянки.

14.12. Водители не должны управлять ТС, если они находятся в утомленном состоянии.

14.13. После трех часов непрерывного управления автомобилем предусматривается остановка для кратковременного отдыха водителя продолжительностью не менее 15 минут, в дальнейшем остановка такой продолжительностью предусматривается не более чем через каждые два часа.

14.14. Водителям предоставляется перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более двух часов.

14.15. Время управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены) не может превышать 9 часов, а при перевозке тяжеловесных, длинномерных и крупногабаритных грузов не может превышать 8 часов.

14.16. При суммированном учете рабочего времени время управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены) может быть увеличено до 10 часов, но не более двух раз в неделю. При этом суммарная продолжительность управления автомобилем за неделю не может превышать 56 часов и за две недели подряд - 90 часов (неделей считается период времени с 00 часов 00 минут 00 секунд понедельника до 24 часов 00 минут 00 секунд воскресенья).

14.17. Не позже, чем через четыре часа управления автомобилем водитель обязан сделать специальный перерыв для отдыха от управления автомобилем в пути продолжительностью не

менее 15 минут, в дальнейшем перерывы такой продолжительности предусматриваются не более чем через каждые 2 часа. В том случае, когда время предоставления специального перерыва совпадает со временем предоставления перерыва для отдыха и питания, специальный перерыв не предоставляется.

14.18. Продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания должна быть не менее двойной продолжительности времени работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену).

14.19. При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха должна быть не менее 12 часов.

14.20. Еженедельный непрерывный отдых должен непосредственно предшествовать или непосредственно следовать за ежедневным (междусменным) отдыхом, и его продолжительность должна составлять не менее 42 часов.

14.21. При суммированном учете рабочего времени выходные дни (еженедельный непрерывный отдых) устанавливаются в различные дни недели согласно графикам работы (сменности), при этом число выходных дней в текущем месяце должно быть не менее числа полных недель этого месяца.

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

14.23. Привлечение водителя к работе в выходной день, установленный для него графиком работы (сменности), производится в случаях, предусмотренных статьей 113 Трудового кодекса РФ, с его письменного согласия по письменному распоряжению работодателя, в других случаях - с его письменного согласия по письменному распоряжению работодателя.

14.24. Работа водителей в нерабочие праздничные дни допускается в случаях, предусмотренных статьей 113 Трудового кодекса РФ. При суммированном учете рабочего времени работа в праздничные дни, установленные для водителя графиком работы (сменности) как рабочие, включается в норму рабочего времени учетного периода.

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

15. Требования к организации транспортных перевозок и планированию поездок

15.1. Лица, участвующие в организации транспортных перевозок, должны активно участвовать во всех мероприятиях, связанных с безопасным вождением и управлением поездками, в том числе:

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

15.2. Для поездок, сопряжённых с повышенным риском (перевозка грузов на большие (более 350 км в одном направлении) расстояния, движение организованной колонной, перевозка нестандартных (негабаритных) грузов, движение по ледовым переправам, временным зимним дорогам, в ночное время, в условиях пониженной видимости и т. д.), лицо Общества/Контрагента, ответственное за безопасность дорожного движения в соответствии с

Стандарт «Безопасность на транспортных средствах АО «Ачимгаз» и сторонних организаций, осуществляющих деятельность на объектах АО «Ачимгаз»

внутренним документом организации, обязано составить план поездки. При осуществлении перевозок по ледовым переправам и автозимникам необходимо проводить оценку риска, связанного с травмированием работников и повреждением ТС.

15.3. Лица, назначаемые приказами Общества/Контрагента ответственными за обеспечение безопасности при проведении работ на объекте, ответственными за соблюдение требований охраны труда, промышленной и пожарной безопасности на объекте, должны обеспечить водителей маршрутными картами (схемами) расположения объектов, с указанием дорог и подъездных путей, планом движения по территории объекта с указанием разрешённых направлений движения, поворотов, стоянок, выездов, разрешённой скорости движения и т.д.

15.4. Перед началом транспортной перевозки ответственные за безопасность дорожного движения лица Общества/Контрагента обязаны:

- убедиться, что маршрут движения чётко определён;
- проконтролировать определение потенциальных факторов риска, особенно на опасных участках маршрута движения, на ледовых переправах, при этом следует принимать во внимание рельеф местности, погодные условия, время суток, известные опасные участки дороги, ограничения скорости, наличие населённых пунктов и т.д.;
- перед поездками, сопряжёнными с повышенным риском (перевозка грузов на большие (более 350 км в одном направлении) расстояния, движение организованной колонной, перевозка нестандартных (негабаритных) грузов, движение по ледовым переправам, временным зимним дорогам, в ночное время, в условиях пониженной видимости и т. д.) обеспечить проведение обязательного предрейсового инструктажа со всеми потенциальными участниками перевозки и ознакомление их с перечнем возможных рисков и мерах по их снижению, перечень которых приведён в таблицах 1, 2 Стандарта. Факт проведения предрейсового инструктажа должен быть официально зарегистрирован в журнале инструктажей.

15.5. Лица, назначенные приказом Общества/Контрагента ответственными за выпуск автотранспортной и специальной техники на линию, обязаны проконтролировать наличие у водителя следующих документов:

- водительского удостоверения на право управления ТС соответствующей категории;
- регистрационных документов на данное ТС, а при наличии прицепа – на прицеп;
- путевого листа с указанием маршрута и всеми заполненными графами, подписями лица, проводившего предрейсовый инструктаж, лица, проводившего предрейсовый осмотр ТС, лица, ответственного за эксплуатацию ТС, и водителя. Путевой лист выдаётся только на одну поездку. После завершения поездки путевой лист подлежит возврату лицу, выдавшему путевой лист, и должен храниться в течение 5 (пяти) лет;
- полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС;
- документов на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – документов, предусмотренных правилами перевозки этих грузов;
- свидетельства об обучении правилам перевозки опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (если требуется);
- лицензионной карточки (если требуется).

15.6. Лица, назначенные приказом Общества/Контрагента ответственными за безопасность дорожного движения, обязаны:

- обеспечить прохождение водителем предрейсового, предменного медицинского осмотра перед выездом на линию и послерейсового, послесменного – после завершения поездки;
- удостовериться в том, что для поездки выделены соответствующие ТС и при их выборе были приняты во внимание идентифицированные факторы риска;

- убедиться, что привлечённые к выполнению задачи водители обладают необходимой квалификацией и допущены к управлению соответствующим типом ТС и вождению в условиях, в которых будет осуществляться перевозка;
- убедиться, что физическое и психическое состояние водителей отвечает предъявляемым требованиям (имеется отметка медицинского работника о допуске в путевом листе по результатам предрейсового (предсменного) медосмотра), при этом особое внимание следует обратить на количество часов предшествующей рабочей нагрузки, количество часов предшествующего отдыха и т.д.;
- удостовериться, что водители полностью проинструктированы относительно деталей поездки – маршрута, факторов риска, мест запланированных остановок и т. д.;
- убедиться, что проведён контрольный осмотр ТС в соответствии с установленным порядком;
- убедиться, что груз размещён и закреплён правильно;
- убедиться, что при составлении графика поездки и планировании остановок для отдыха учтены требования к физическому состоянию водителя;
- обеспечить условия для питания и отдыха водителей на маршрутах перевозок;
- предусмотреть время и место отдыха водителей в пути при направлении в дальние рейсы или на работу в отрыве от основной производственной базы Общества/ Контрагента.

15.7. Для организации контроля и координации передвижения ТС Общества/Контрагента должны быть назначены ответственные лица (диспетчеры), которые в том числе обязаны проконтролировать время прибытия ТС в пункт назначения. Если ТС не прибывает в назначенное время, водитель обязан проинформировать диспетчера о причинах несвоевременного прибытия в пункт назначения. При отсутствии информации о местонахождении ТС диспетчер обязан инициировать мероприятия по поиску ТС, в том числе с использованием оборудования БСМТС.

15.8. Каждый водитель, выполняющий международные, а также иные в новых направлениях транспортные перевозки, должен быть обеспечен планом транспортной перевозки по маршруту с указанием времени прохождения остановок, населённых пунктов и других ориентиров, картой маршрутов с указанием опасных участков и т.д.

15.9. Во время длительного рейса водитель обязан не менее 1 раза за последние 6 (шесть) часов езды производить периодический осмотр ТС, а именно проверить следующее:

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

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

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

16. Организация транспортных перевозок на регулярных линиях и при массовых перевозках

16.1. На каждый маршрут регулярных линий, маршрут массовых перевозок (перевозок большого объема однородных грузов (более 30т.)) лицом, ответственным за безопасность дорожного движения эксплуатирующей ТС организации, должен быть составлен паспорт и карта (схема) маршрута с указанием опасных мест (участков). В указанные документы должны своевременно вноситься данные об изменении дорожных условий. Организация, эксплуатирующая транспортные средства, перед началом перевозок по регулярным линиям, а также в процессе их выполнения, обязана осуществить оценку соответствия дорожных условий установленным требованиям безопасности движения, изложенным в Таблице 1:

Таблица 1. Факторы, которые необходимо учитывать при организации перевозок

Фактор	Характеристики
Параметры дороги	<ul style="list-style-type: none"> - ширина проезжей части; - характеристика поверхности проезжей части; - дефекты дороги; - конфигурация перекрестков; - дорожная разметка; - расположение дорожных знаков, светофоров; - видимость и обзорность дороги; - величина подъемов (спусков), поперечного уклона; - глубина кювета; - радиус закруглений; - дорожные сооружения; - придорожная полоса (кюветы, откосы и т. д.)
Дефекты дороги	<ul style="list-style-type: none"> - волны; - просадки; - выбоины; - гребёнка; - колея; - сдвиг дорожного покрытия
Обочины и разделительные полосы	<ul style="list-style-type: none"> - уровень кромки, прилегающей к проезжей части; - состояние укрепительных полос; - ширина обочины; - повреждение грунтовых обочин
Видимость в плане	<ul style="list-style-type: none"> - на пересечениях автомобильных дорог; - на неохраемых железнодорожных переездах
Дорожные знаки	<ul style="list-style-type: none"> - наличие (отсутствие) дорожных знаков; - временно установленные знаки
Дорожная разметка	<ul style="list-style-type: none"> - наличие (отсутствие) дорожной разметки
Дорожные ограждения	<ul style="list-style-type: none"> - наличие (отсутствие) дорожных ограждений на мостах и путепроводах; - наличие повреждённых элементов ограждений
Наружное освещение	<ul style="list-style-type: none"> - наличие (отсутствие) действующих светильников в местах повышенного риска
Продолжительность поездки	<ul style="list-style-type: none"> - наличие придорожных мест отдыха; - наличие организованных пунктов приема пищи
Рельеф местности	<ul style="list-style-type: none"> - наличие затяжных подъемов, спусков; - горные перепады, серпантины

Стандарт «Безопасность на транспортных средствах АО «Ачимгаз» и сторонних организаций, осуществляющих деятельность на объектах АО «Ачимгаз»»

Метеорологические условия	- дождь, снегопад, туман, пылевая буря; - возможное затопление участков маршрута; - гололёд, наледь; - экстремальная температура воздуха
Безопасность	- угроза осуществления преступных действий в отношении ТС или его водителя, пассажиров; - наличие районов, где необходимо принимать дополнительные меры безопасности
Интенсивность движения на автомобильных дорогах	- магистральные дороги скоростного движения; - магистральные дороги непрерывного движения; - магистральные дороги регулируемого движения; - магистральные улицы общегородского и районного значения; - улицы и дороги местного значения
Животные, птицы	- вероятность появления животных и птиц на проезжей части
Населенные пункты	- прохождение маршрута движения через населенный пункт; - наличие детских учреждений и жилых районов на маршруте движения; - наличие, отсутствие регулируемого пешеходного движения
Промышленные предприятия, объекты	- наличие нефтяных, газовых, тепловых, электрических и других объектов и коммуникаций
Аварийность	- уровень ДТП на участках движения
Неисправность ТС на линии	- поломка ТС при нахождении на линии; - влияние поломки на выполнение перевозки
Окружающая среда	- наличие природоохранных объектов, водоохраных зон
Связь, коммуникации	- наличие (отсутствие) устойчивой связи на всем маршруте движения; - наличие мест с возможностью установления связи
Поддержка в чрезвычайных ситуациях	- возможность получить помощь на протяжении всего маршрута

16.2. Обследование дорожных условий на маршрутах регулярных линий транспортных перевозок должно осуществляться не реже двух раз в год (зимний и летний период) лицами, назначенных Обществом /Контрагентами ответственными за безопасность дорожного движения. По результатам обследования дорожных условий составляется акт, в котором перечисляются выявленные опасные факторы, угрожающие безопасности движения, и принимаются следующие возможные меры:

- не открывается движение на маршруте перевозок до принятия необходимых мер;
- прекращается движение на маршруте или изменяется маршрут движения;
- изменяются режимы движения на маршруте (скорость, тоннаж, габариты и т. д.).

16.3. Ограничение скорости передвижения ТС должно быть установлено также в зависимости от времени года, неудовлетворительных погодных условий и т. д. Режимы движения ТС обязательны для исполнения всеми работниками.

16.4. Организация, эксплуатирующая ТС в интересах Общества, обязана скорректировать в зависимости от результатов обследования режим движения (в случае существенного ухудшения дорожных условий, а также на осенне-зимний период и т. д.).

Стандарт «Безопасность на транспортных средствах АО «Ачимгаз» и сторонних организаций, осуществляющих деятельность на объектах АО «Ачимгаз»»

16.5. График транспортных перевозок должен разрабатываться на основе нормирования скоростей на действующих маршрутах регулярных линий. Нормативы скорости движения должны обеспечивать безопасные режимы движения ТС в реальных условиях движения на маршруте, соответствовать скорости, разрешённой ПДД, организации дорожного движения, учитывая время задержек на железнодорожных переездах и т. п.

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

16.7. Каждый водитель, выполняющий транспортные перевозки на регулярных линиях, должен быть обеспечен картами маршрутов с указанием опасных участков, перечнем возможных опасных факторов и мер по их минимизации (Таблица 2).

Таблица 2. Опасные факторы и меры их снижения

Опасные факторы	Меры по снижению
Неправильный выбор скорости в тёмное время суток – съезд в кювет или опрокидывание	– снижать скорость движения не менее, чем на 10 км/ч от максимальной разрешённой скорости на данном участке дороги
Встречный разъезд на повороте или закруглении дороги в тёмное время суток – касательное столкновение со встречным автомобилем	– снижать скорость при встречном разъезде
Встречный разъезд с выездом на обочину – съезд в кювет или опрокидывание	– не заезжать слишком далеко на обочину – не дальше имеющихся на ней следов протектора; – при наличии сыпучего песка или мягкой глины, неровности в сопряжении обочины с проезжей частью; – снижать скорость при съезде на обочину
Встречный разъезд в сочетании с препятствием на полосе движения – съезд в кювет или опрокидывание, касательное столкновение со встречным автомобилем	– снижать скорость при встречном разъезде; – преодолевать выбоины на небольшой скорости, не пытаться объехать в этот момент выбоину, выезжая на встречную полосу или обочину
Обгон-объезд – встречное столкновение с третьим ТС, столкновение с едущим впереди автомобилем	– при скорости обгоняемого до 40 км/ч иметь обзор дороги до 400 м, при скорости обгоняемого около 80 км/ч видеть свободную встречную полосу на протяжении не менее 800 м; – не приближаться к обгоняемому автомобилю на малую дистанцию до начала обгона
Гололедица, снежный накат	– трогаться с места плавно, без пробуксовки колес; – тормозить плавно, не выключая сцепление, при необходимости переходить на пониженную передачу; – быстро переключать передачи, сокращать время нахождения в движении на нейтральной передаче; – двигаться со скоростью, соответствующей дорожным условиям
Грунтовые дороги, броды	– двигаться со скоростью, соответствующей дорожным условиям; – не переключать передачу в момент проезда скользких и неровных участков дороги; – проверить брод, предварительно выбрать место

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

16.10. Ответственное лицо Общества/Контрагента (ответственность устанавливается внутренним документом организации) за безопасность дорожного движения обязано обеспечить выполнение требований, отражающих порядок и особенности организации различных видов перевозок, в том числе крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов. Полная масса ТС не должна превышать фактическую грузоподъёмность расположенных на маршрутах мостов, эстакад, путепроводов, других искусственных сооружений.

16.11. При осуществлении перевозок водитель обязан:

- строго соблюдать установленные маршруты движения и требования ПДД;
- не превышать установленный скоростной режим движения;
- соблюдать требования к эксплуатации ТС;
- учитывать влияние дорожно-климатических факторов на маршрутах движения.

17. Требования безопасности в условиях недостаточной видимости

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

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

17.2. Движение ТС должно быть временно прекращено в следующих случаях:

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

	<p>проезда</p> <ul style="list-style-type: none"> – руководствоваться дорожными знаками, соблюдая грузоподъемность, скорость, интервал движения; – при отсутствии знаков допустимого тоннажа не проезжать через ледовую переправу; – визуально убедиться в состоянии ледовой - переправы – отсутствии трещин, полыней; – не проезжать по необорудованным ледовым переправам и снежной целине
Большие расстояния	<ul style="list-style-type: none"> – соблюдать режим труда и отдыха, при первых признаках усталости или сонливости остановиться и отдохнуть
В ночное время дороги не освещены, встречный транспорт движется с дальним светом	<ul style="list-style-type: none"> – двигаться со скоростью, соответствующей дорожным условиям, снизив ее не менее чем на 10 км/ч
Плохая видимость при вьюгах, песчаных бурях, туманах	<ul style="list-style-type: none"> – обязательно двигаться с включенными фарами, снизить скорость или остановиться
Проезд нерегулируемых железнодорожных переездов	<ul style="list-style-type: none"> – перед переездом необходимо убедиться в отсутствии приближающегося поезда; – не начинать движение через переезд перед приближающимся поездом
Пешеходы могут пересекать дорогу в неожиданных местах	<ul style="list-style-type: none"> – постоянно применять навыки защитного вождения, убеждаться, что пешеходы видят Вас, быть готовым немедленно остановиться, снижать скорость
Травмирование человека при устранении неисправности ТС в полевых условиях	<ul style="list-style-type: none"> – ремонт ТС в полевых условиях производить только в объёме, оговорённом в общих требованиях п. 2.6. Стандарта; – в случае невозможности доставки ТС в ремонтно-механическую мастерскую для ремонта перед проведением ремонтных работ в полевых условиях необходимо предусмотреть все меры безопасности в соответствии с ПДД и установить сигнальные знаки, видимые при любых погодных условиях
Пожар или взрыв на взрывопожароопасном объекте	<ul style="list-style-type: none"> – все транспортные средства и спецтехника, въезжающие на территорию взрывопожароопасных объектов, должны быть оборудованы искрогасителями, а спецтехника, перевозящая легковоспламеняющиеся жидкости (ЛВЖ), дополнительно устройствами для снятия статического электричества; – при проведении погрузочно-разгрузочных операций с ЛВЖ двигатель автомобиля должен быть заглушен
Пересечение дорог животными	<ul style="list-style-type: none"> – постоянно применять навыки защитного вождения, быть готовым снизить скорость, немедленно остановиться

16.8. При изменениях дорожных или метеорологических условий, создающих угрозу безопасности транспортных перевозок (разрушение дорожного покрытия, гололедица, сильный туман, заносы и т. д.), водитель обязан снизить скорость ТС вплоть до прекращения движения при этом внося необходимые записи в Путевой лист.

- при температуре воздуха минус 40 С и ниже на междугородних маршрутах и маршрутах регулярных линий., осуществляющие регулярные перевозки пассажиров в интересах Общества, могут отступать от требований данного пункта в случае, если перевозка людей осуществляется несколькими автобусами в группе, приём их загрузка должна позволять при выходе из строя одного из автобусов пересадить его пассажиров в другие. Транспортные организации, осуществляющие технологические перевозки грузов или работу технологического транспорта в интересах Общества, могут отступать от требований данного пункта, если движение основного ТС осуществляется в группе или с машиной (машинами) сопровождения. При этом водители должны быть обеспечены средствами связи с ДС;
- если дорожное полотно, подъездные пути к месту ведения работ покрыты водой, снегом или в других случаях, когда водитель чётко не видит границ дороги;
- если при проведении на дороге ремонтных работ появились условия, представляющие опасность для здоровья и жизни перевозимых пассажиров и водителя;
- при возникновении стихийных явлений и условий, угрожающих безопасности транспортных перевозок (селевые потоки, частичное разрушение участков дорог, инженерных сооружений вследствие оползней, ледохода, наводнения, землетрясения и т.п.)

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

- диспетчерским службам Общества и Контрагента;
- руководству третьего лица (Контрагента, субподрядчика), оказывающего услуги/выполняющего работы в интересах Общества (если перевозка осуществляется с привлечением третьего лица – Контрагента, субподрядчика).

17.4. После получения информации об условиях, опасных для движения, ответственное лицо Общества/Контрагента за безопасность дорожного движения в соответствии с внутренним документом принимает решение о прекращении и/или возобновлении транспортных перевозок, о чем немедленно информирует водителей.

17.5. Если на маршруте водитель принимает решение о прекращении движения самостоятельно, он сообщает об этом диспетчерской службе. В случае принятия водителем решения о продолжении движения по маршруту в сложной дорожно-климатической обстановке, он должен сообщить об этом диспетчерской службе и обеспечить безопасность движения всеми имеющимися в его распоряжении средствами (световая и звуковая сигнализация, выбор соответствующей скорости движения, сопровождение другими транспортными средствами и т. д.). При этом водитель должен двигаться со скоростью, обеспечивающей безопасную доставку пассажиров и грузов независимо от норм времени на пробег и других нормативов.

18. Ответственность

18.1. Все работники Общества/Контрагентов, а также в частности водители ТС и пассажиры в них несут ответственность за нарушения Стандарта.

18.2. Ответственность работников Общества за нарушение Стандарта применяется по основаниям и в порядке, предусмотренным трудовым законодательством РФ, локальными нормативными актами Общества, должностными инструкциями и трудовыми договорами.

18.3. Ответственность Контрагента за нарушения требований Стандарта определяется условиями заключенных договоров.

18.4. Контроль за исполнением Стандарта возлагается на заместителя генерального директора по общим вопросам.

Положение разработали:

Начальник транспортного цеха


А.А. Чухарев

Ведущий инженер по ОТ и ПБ


И.А. Петров

Положение согласовано:

Главный инженер


Р.В. Луковкин

Заместитель генерального директора по общим вопросам


Н.Г. Шевцов

Начальник ЮРО


О.Б. Мурашко

Начальник ООТиПБ


Е.Ю. Касбанов

Начальник ОМТиФЭ


Т.В. Болотникова