Приложение №5

к договору № от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_202\_г

**Технический регламент**

**«Транспортная безопасность»**

1. **Общие положения**
   1. Целью настоящей Инструкции по транспортной безопасности для подрядных организаций эксплуатирующих автотранспорт и спецтехнику на объектах Общества \_\_\_\_\_\_\_\_ (далее – Инструкция) является снижение числа возможных ДТП и тяжести их последствий, снижение потенциальных рисков причинения вреда здоровью работников, имуществу и окружающей среде.
   2. Требования настоящей Инструкции являются обязательными для исполнения всеми работниками Общества \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (далее – Заказчик). На третьих лиц (Исполнителей), выполняющих работы/оказывающих услуги Заказчика с использованием транспортных средств и спецтехники, требования настоящей Инструкции распространяются при условии включения соответствующих положений в договоры, заключаемые Заказчиком с указанными лицами.
   3. Настоящая Инструкция не отменяет и не заменяет существующие нормы законодательства РФ и государственные нормативные требования (далее – действующее законодательство) в области транспортной безопасности. В случае возникновения расхождений или противоречий между положениями настоящей Инструкции и действующим законодательством в отношении использования и толкования настоящей Инструкции преимущественную силу имеют положения норм действующего законодательства.
   4. Термины, определения и сокращения, используемые в настоящей Инструкции:

**автомобильные дороги ведомственные** **(ведомственные дороги)** – дороги, находящиеся на балансе любых 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 общего пользования** **(дороги общего пользования)** – автомобильные дороги, являющиеся государственной собственностью и обеспечивающие движение автомобилей, отвечающих установленным надлежащим образом требованиям (по нагрузкам и габаритам). Находятся на балансе органов управления дорожным хозяйством. Автомобильные дороги общего пользования по своему народнохозяйственному и административному значению подразделяются на дороги федеральные и территориальные;

**безопасность дорожного движения (транспортная безопасность)** – комплекс организационно-технических, медицинских мероприятий, направленных на предупреждение ДТП и отражающих состояние и степень защищенности участников дорожного движения;

**БСМТС** – бортовые системы мониторинга ТС;

**водитель** – лицо, управляющее ТС или спецтехникой в интересах Заказчика;

**ГИБДД** – Государственная инспекция безопасности дорожного движения;

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

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

**дорожное движение** – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью ТС или без таковых в пределах дорог;

**дорожно-транспортное происшествие (ДТП)** – событие, возникшее в процессе движения по дороге ТС и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены ТС, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

**защитное вождение** – водительский стиль, позволяющий избежать ДТП и аварий, несмотря на любые действия других участников движения и любые дорожные и погодные условия. Этот стиль включает в себя:

– инспекцию автомобиля и планирование своей поездки;

– особые психологические настройки и определение приоритетов во время движения;

– навыки и привычки систематического и активного наблюдения за дорожной ситуацией и прогнозирование ее развития, в том числе ошибочных и недружественных действий других участников дорожного движения;

– поддержание защитного пространства вокруг автомобиля и правильный выбор скорости;

– правильное планирование маршрута и ориентирование на нем с учетом участков повышенного риска;

– быстрое принятие правильного решения в различных дорожно-транспортных ситуациях;

– верное исполнение технических приемов вождения;

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

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

**международные транспортные перевозки** – любые транспортные перевозки с пересечением по крайней мере одной государственной границы;

**механическое ТС** – ТС, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины;

**недостаточная видимость** – видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки;

**ООС** – охрана окружающей среды;

**опасные участки дорог (опасные участки)**:

– участки автомобильных дорог, проезд по которым сопряжен с повышенным риском возникновения ДТП либо повышенной тяжестью их последствий;

– участки автомобильных дорог, движение по которым требует принятия мер, соответствующих обстановке, а также связано с существенным изменением режимов движения и (или) на которых установлены или должны быть установлены соответствующие дорожные знаки или проведены иные организационно-технические мероприятия;

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

– создать угрозу жизни и здоровью людей;

– вызвать загрязнение окружающей природной среды;

– вызвать повреждение и уничтожение транспортных сооружений, средств и материальных ценностей;

**организация, осуществляющая транспортные перевозки** – организация, оказывающая услуги/выполняющие работы по осуществлению пассажирских и (или) грузовых перевозок;

**ОТ** – охрана труда;

**отдых** – любой непрерывный период продолжительностью не менее часа, в течение которого член экипажа не участвует в процессе транспортной перевозки и (или) осуществлении маневров ТС;

**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);

**ПБ** – промышленная безопасность;

**ПДД РФ** – правила дорожного движения РФ;

**ИСПОЛНИТЕЛЬ** – любая организация или частное лицо, оказывающие услуги/выполняющие работы по осуществлению транспортных перевозок в интересах Заказчика;

**подъездные дороги** – отрезки автомобильных дорог к пунктам погрузки и выгрузки грузов и оборудования, местам посадки и высадки пассажиров, местам работы технологического транспорта на нефтяных месторождениях и другим местам, обеспечивающие беспрепятственное и безопасное движение ТС и свободное их маневрирование 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;

**работник** – физическое лицо, состоящее в трудовых отношениях с Заказчиком;

**специализированная техника (спецтехника)** – механическое ТС, оборудованное устройствами, механизмами или оборудованием (комплексом технических средств), включая тяжелую технику, используемое для выполнения/оказания определенного вида работ/услуг;

**технический осмотр (ТО)** – проверка соответствия технического состояния и оборудования ТС требованиям нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения;

**транспортное средство (ТС)** – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, установленных на нем грузов или оборудования;

**транспортные перевозки –** любое передвижение ТС по дорогам с пассажирами или грузом;

1. **Общие требования к транспортным средствам и спецтехнике подрядных организаций**
   1. ТС и спецтехника должны быть пригодны для эксплуатации и поддерживаться в состоянии, обеспечивающем их безопасность, в том числе должны быть оборудованы исправными ремнями безопасности.
   2. ТС и спецтехника должны проходить ТО, которое обеспечивает безопасность их эксплуатации в соответствии с требованиями завода-изготовителя и нормами действующего законодательства.
   3. ТС и спецтехника должны проходить проверку технического состояния с установленной периодичностью.

**Периодичность проверки технического состояния ТС и спецтехники**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Тип ТС** | **Лицо, проводящее проверку**  **(осмотр)** | **Рекомендуемая частота** | **Требуется документирование** |
| Все виды ТС | Водитель и уполномоченный представитель организации, осуществляющей транспортные перевозки | Ежедневно | Нет |
| Спецтехника | Водитель (машинист) и уполномоченный представитель организации, осуществляющей транспортные перевозки | Ежемесячно | Да |
| ТС, перевозящие опасные грузы | Водитель и уполномоченный представитель организации, осуществляющей транспортные перевозки | Еженедельно | Да |
| Легковые и грузовые автомобили | Водитель и уполномоченный представитель организации, осуществляющей транспортные перевозки | Ежемесячно | Да |
| Автобусы  для перевозки пассажиров | Водитель и уполномоченный представитель организации, осуществляющей транспортные перевозки | Ежемесячно | Да |

* 1. Типовой лист проверки (осмотра) приведен в Приложении № 1 к настоящему Регламенту.
  2. Автобусы, осуществляющие междугородние транспортные перевозки пассажиров, доставку работников Заказчика и подрядных организаций к месту работы на месторождениях Заказчика, должны иметь необходимое количество посадочных мест, оборудованных ремнями безопасности, исключающее наличие стоячих пассажиров. Автобусы для междугородних транспортных перевозок пассажиров должны быть оборудованы системой кондиционирования воздуха.
  3. Все ТС, используемые в интересах Заказчика, должны быть оборудованы шинами, соответствующими времени года и погодно-климатическим условиям. Шины должны находиться в состоянии, соответствующем указаниям завода-изготовителя и требованиям внутренних документов Заказчика.
  4. Если на шинах требуется устанавливать цепи противоскольжения, то водители должны быть обучены навыкам их правильной установки и эксплуатации ТС с цепями противоскольжения.
  5. Все ТС и спецтехника, въезжающие на территорию взрывопожароопасных объектов, должны быть оборудованы исправными искрогасителями, а спецтехника, перевозящая легковоспламеняющиеся жидкости, дополнительно устройствами для снятия статического электричества.
  6. На всех ТС, предназначенных для перевозки грузов, имеющих полную массу 7,5 тонн и более, на прицепах, максимальная масса которых более 3,5 тонн, на транспортных средствах, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо места водителя, более 8-ми мест для сидения, масса которых превышает 5 тонн обязательно наличие контурной светоотражающей маркировки. Рекомендуется нанесение контурной светоотражающей маркировки на ТС имеющие, помимо места водителя, более 8-ми мест для сидения масса которых не превышает 5 тонн.
  7. Все ТС и спецтехника эксплуатируемые на объектах Заказчика должны иметь логотип с хорошо читаемой принадлежностью ТС к конкретной организации на левой и правой стороне кузова, форма и размер логотипа определяются эксплуатирующим предприятием но не могут быть менее чем 200Х200 мм.

1. **Ремни безопасности**
   1. Все лица, находящиеся в ТС, обязаны пристегиваться ремнями безопасности (за исключением ТС, передвигающихся по ледовым поверхностям, болотистым почвам вне дорог и в случаях, предусмотренных инструкцией по эксплуатации). Данное требование обязательно также при движении на личном и ином автотранспорте, который используется в служебных целях.
   2. Машинисты спецтехники (водители ТС) обязаны пристегиваться ремнями безопасности при въезде на трейлер и съезде с него, при передвижении собственным ходом, а также в случаях, оговоренных заводом-изготовителем.
   3. Ремни безопасности ТС и спецтехники должны находиться в работоспособном состоянии.
   4. Водителям, перевозящим пассажиров, запрещается начинать движение до тех пор, пока все пассажиры, находящиеся в ТС, не пристегнутся ремнями безопасности.
   5. Вновь устанавливаемые ремни безопасности должны соответствовать требованиям действующего законодательства.
   6. Ремни безопасности на передних сиденьях должны быть трехточечными, если иное не оговорено заводом-изготовителем. Ремни безопасности на задних сиденьях легковых автомобилей и на сиденьях автобусов могут иметь трехточечную или двухточечную конструкцию в зависимости от конкретной модели ТС.
   7. Если в ТС имеется спальное место, которое предусмотрено для использования во время движения, оно должно быть оборудовано ограничителем перемещения.
   8. Использование ТС и спецтехники, не оборудованных ремнями безопасности, не допускается.
2. **Бортовые системы мониторинга ТС**
   1. На всех ТС и спецтехнике должны быть установлены БСМТС.
   2. БСМТС применяются для регистрации характеристик движения, таких как скорость, ускорение, торможение, километраж, время в пути и других. Рекомендуемые параметры БСМТС приведены в Приложении № 2 к настоящей Инструкции.
   3. Целью применения таких систем является:

* контроль за соблюдением водителями скоростного режима;
* контроль за режимом труда и отдыха водителей;
* контроль за эксплуатацией ТС;
* выработка более безопасного и экономичного стиля вождения;
* оказание экстренной помощи при сходе ТС с линии;
* снижение аварийности;
* снижение простоев ТС;
* оптимизация затрат на перевозки;
* повышение культуры вождения.
  1. Данные с БСМТС применяются при расследовании обстоятельств ДТП.
  2. Вмешательство в конструкцию и работу БСМТС, умышленная порча системы и ее составляющих, попытки ее отсоединения не допускаются.
  3. Организацией эксплуатирующей ТС и спецтехнику на объектах Заказчика должен вестись постоянный мониторинг данных полученных с БСМТС, с целью выявления нарушений и организации работы по предупреждению их повторения.

1. **Видеоконтроль**
   1. Транспортные средства, предназначенные для перевозки опасных грузов, эксплуатируемые на объектах Заказчика, должны быть оборудованы видеорегистраторами, ведущими видеозапись дорожной обстановки впереди ТС.
   2. Все транспортные средства, имеющие помимо места водителя, более 8-ми мест для сидения, перевозящие работников Заказчика и работников подрядных организаций, должны быть оборудованы видеорегистраторами двустороннего действия и вести запись как обстановки на проезжей части, так и происходящего внутри салона ТС.
   3. Стреловые самоходные краны (гусеничные, пневмоколёсные, автомобильные, на специальном шасси), эксплуатируемые на объектах Заказчика, должны быть оборудованы видеорегистраторами, ведущими видеозапись проведения грузоподъемных операций.
   4. Видеорегистраторы, устанавливаемые на ТС и спецтехнике, должны иметь качество записи и угол обзора достаточные для возможности выявления нарушений ПДД и лиц, допускающих нарушения при проведении грузоподъемных операций.
   5. Карта памяти видеорегистратора должна обеспечивать возможность просмотра любого отрезка времени в течение всей рабочей смены.
   6. Видеозапись должна содержать корректную дату и время съемки.
   7. Организацией, эксплуатирующей ТС и спецтехнику на объектах Заказчика, должен вестись постоянный мониторинг отснятой информации с целью выявления нарушений и организации работы по предупреждению их повторения.
   8. Организация, эксплуатирующая ТС и спецтехнику на объектах Заказчика обязана в течение 3 суток со дня съемки хранить отснятые материалы и предоставлять видеозаписи по первому требованию специалистов Заказчика.
2. **Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения**
   1. Водители в обязательном порядке должны проходить предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры в соответствии с действующим законодательством и требованиями, указанными в Приложении № 3 к настоящей Инструкции.
   2. 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 командирования.
   3. Порядок организации медицинских осмотров водителей определяется действующим законодательством.
   4. Водители ТС должны обязательно проходить предварительный и периодические медицинские осмотры (освидетельствования) в порядке и сроки, установленные действующим законодательством.
   5. Медицинское освидетельствование кандидатов в водители проводится медицинскими водительскими комиссиями, организуемыми при территориальных и ведомственных лечебно-профилактических учреждениях, в порядке, предусмотренном действующим законодательством.
   6. Периодические медицинские освидетельствования водителей проводятся с целью определения возможности их дальнейшего допуска к управлению ТС по состоянию здоровья с учетом категории ТС.
   7. Справка государственного образца о прохождении водителем периодического медицинского освидетельствова­ния хранится в отделе кадров подрядной организации, и является основанием для допуска к дальнейшей работе на данной категории (данном типе) ТС.
   8. При направлении водителя на внеочередное медицинское освидетельствование отделом кадров подрядной организации заполняется бланк направления, в котором указывается причина такого освидетельствования. Внеочередное медицинское освидетельствование водителя осуществляется по инициативе работодателя в соответствии с медицинскими рекомендациями.
   9. Водители подрядной организации проходят периодическое медицинское освидетельствование за счет средств работодателя.
   10. Каждое ТС (спецтехника) должно быть укомплектовано медицинской аптечкой в соответствии с требованиями нормативных правовых документов. Не допускается произвольная замена указанных в перечне средств и изделий медицинского назначения. Не допускается хранить в аптечке и применять средства с поврежденной маркировкой и истекшим сроком годности. При использовании любого средства аптечку нужно срочно пополнить.
   11. Все водители ТС должны быть обучены навыкам оказания первой помощи, а водители ТС для перевозки опасных грузов и перевозки пассажиров должны проходить дополнительное обучение по программе оказания первой помощи пострадавшим с периодичностью 1 раз в 2 года.
   12. Рекомендации по применению аптечки первой помощи описаны в Приложении № 4 к настоящей Инструкции.
3. **Водители транспортных средств**
   1. Водители должны быть подготовлены для управления соответствующей категорией ТС, не иметь медицинских противопоказаний. Квалификация, опыт работы и иные профессиональные качества водителя должны соответствовать конкретным видам перевозок.
   2. Все водители обязаны иметь водительское удостоверение для управления конкретной категорией ТС, выданное соответствующим государственным органом, и незамедлительно информировать своего линейного (непосредственного) руководителя обо всех изменениях в этом документе.
   3. Установлен следующий минимальный возраст для водителей:

* не моложе 18 лет – для водителей тех ТС, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 т;
* не моложе 21 года – для водителей других ТС и водителей, занятых перевозкой пассажиров.
  1. Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше   
     50 км от обычного места учета ТС, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:
* иметь стаж работы не менее 1 года в качестве водителя ТС, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т;
* иметь стаж работы не менее 1 года в качестве водителя ТС, которые предназначены для пассажирских перевозок по маршрутам в радиусе до 50 км от обычного места приписки этих ТС или других типов пассажирских перевозок.
  1. Водители вне зависимости от водительского стажа и квалификации как при приеме на работу, так и при переводе с одной марки ТС на другую должны проходить стажировку.
  2. Для проведения стажировки в подрядной организации назначаются водители-наставники, под руководством которых водители будут проходить стажировку.
  3. Результаты прохождения стажировки на данном типе и модели ТС действительны в течение 1 года.
  4. Листок прохождения стажировки является основанием для допуска водителя к самостоятельной работе и хранится в отделе кадров подрядной организации.
  5. После прохождения стажировки приказом или иным распорядительным документом по организации водитель (машинист) закрепляется за определенным ТС.
  6. Все водители проходят обучение безопасному вождению и ежегодную проверку знаний по ПДД РФ в соответствии с требованиями нормативных правовых актов.
  7. Для водителей предусматривается дополнительное обучение по следующим курсам:
* защитное вождение;
* специализированное обучение зимнему вождению;
* специализированное обучение управлению спецтехникой.

Дополнительное специализированное обучение водителей проводится не реже 1 раза в 3 года, силами специализированного учебного заведения имеющего штат обученных преподавателей и необходимую учебную и техническую базу, а так же оборудованный полигон для проведения практических занятий.

* 1. Программы дополнительного обучения для водителей и машинистов спецтехники, должны быть составлены в соответствии с действующими ЛНД Заказчика.
  2. Документ, подтверждающий проведение дополнительного обучения водитель управляющий ТС или спецтехникой должен иметь при себе.
  3. Подрядная организация осуществляет учет данных о квалификации водителя, общем стаже его водительской деятельности и стаже работы на определенных типах ТС, сроках прохождения медицинского переосвидетельствования, об участии в ДТП, допущенных нарушениях ПДД РФ, фактах лишения права управления ТС, отстранений от работы на линии из-за алкогольного опьянения или последствий алкогольной интоксикации, перерывах в водительской деятельности, работе по совместительству.

1. **Общие требования к управлению и ремонту ТС**
   1. Все ТС, используемые в интересах Заказчика, должны эксплуатироваться при соблюдении следующих условий:

* ТС исправно, прошло технический осмотр, своевременное техническое обслуживание и предрейсовый осмотр перед выпуском на линию;
* количество пассажиров и характеристики грузов соответствуют установленным производителем техническим условиям ТС;
* все ТС оборудованы шинами, соответствующими дорожным условиям и времени года;
* водитель прошел предрейсовый медицинский осмотр, не имеет медицинских противопоказаний, не находятся под воздействием алкоголя, наркотических веществ или медицинских препаратов и не испытывает усталость;
* ремни безопасности установлены, исправны и используются водителем и всеми пассажирами.
  1. В процессе управления ТС запрещено:
* осуществлять небезопасное или неучтивое по отношению к другим вождение: агрессивное вождение, использование всего пространства дороги, неуважение прав пешеходов, нарушение требований ПДД РФ и данной Инструкции;
* начинать движение ТС, пока все пассажиры не пристегнутся исправными ремнями безопасности;
* превышать установленные ограничения скорости и производить передвижение без включения ближнего света фар;
* осуществлять посадку и высадку пассажиров до полной остановки ТС;
* эксплуатировать ТС, если число пассажиров превышает установленные производителем технические условия;
* перевозить людей при помощи ТС, не предназначенного для перевозки людей, на любые расстояния;
* курить во время заправки ТС;
* подвозить попутчиков;
* любым образом использовать мобильные средства связи;
* управлять ТС в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения.
  1. Водители ТС должны следовать всем действующим требованиям ПДД РФ. Скорость при управлении ТС не должна превышать ограничения, установленные действующим законодательством или внутренними документами Заказчика/подрядной организации. Водитель должен снижать скорость ТС при неблагоприятных дорожных или погодных условиях.
  2. Водители всех ТС и спецтехники должны быть обеспечены светоотражающими жилетами и иметь их в кабине. Если в дороге возникает необходимость выйти из ТС, водитель обязан надеть светоотражающий жилет.
  3. Водители и пассажиры ТС, относящихся к категории «А», и других подобных ТС, обязаны надевать защитные шлемы.
  4. Предпочтительно парковать ТС таким образом, чтобы при выезде с парковки начинать движение по направлению вперед. Если условия парковки препятствуют этому (например, ограниченное пространство для маневра, другие препятствия), необходимо выезжать с парковочного места задним ходом, внимательно контролируя дорожную ситуацию, следить за тем, чтобы в это время никакие другие ТС не выезжали на линию движения.
  5. Во время движения все водители обязаны включать фары ближнего света, в том числе в дневное время и в черте населенных пунктов. Включенные фары ближнего света увеличивают видимость ТС в дневное время и уменьшают вероятность ДТП.
  6. Движение ТС задним ходом является одним из наиболее опасных элементов движения, поэтому нужно избегать ситуаций, в которых необходимо двигаться таким образом.
  7. Перед тем как начать движение задним ходом, водитель должен подать два звуковых сигнала. Если в ТС находятся пассажиры, 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.
  8. Запрещается использование радар-детекторов и иных средств, препятствующих работе ГИБДД, на всех ТС эксплуатируемых в интересах Заказчика.
  9. Во всех случаях, когда водитель покидает ТС, он обязан заглушить двигатель и использовать стояночный тормоз. Если заглушить двигатель невозможно, необходимо подложить противооткатные упоры под колесо, чтобы предотвратить самопроизвольное движение ТС как вперед, так и назад. Данное требование также обязательно при проведении погрузо-разгрузочных работ.
  10. Скорость движения в темное время суток должна быть снижена не менее чем на 10 км/час от максимальной разрешенной скорости на данном участке дороги.

При наличии атмосферных осадков, тумана, в иных условиях недостаточной видимости или при отсутствии укрепленных обочин скорость снижается не менее чем на 20 км/час от максимальной скорости, которая разрешена дорожными знаками на данном участке.

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

* 1. При движении нескольких ТС в одном направлении впередиидущее ТС, а также ТС, движущееся во встречном направлении, в ряде случаев может создавать снежное (пылевое) облако, ухудшающее видимость на дороге. В этом случае водителю следует:
  + обозначить ТС световыми приборами;
  + снизить скорость и приготовиться 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.
  1. Перед началом работ по буксировке, сцепке, расцепке автомобилей или автомобиля-тягача и прицепа (полуприцепа) водитель должен проверить исправность прицепа (полуприцепа), буксировочных устройств, наличие и исправность приспособлений и инструментов.
  2. При буксировке прицепа (полуприцепа) необходимо обязательно применять соответствующий страховочный трос или цепь для соединения прицепа и тягача на случай аварийного разрушения тягово-сцепного устройства.
  3. Недостаточное количество времени для отдыха может явиться одной из причин ДТП. Продолжительность рабочего времени и времени отдыха водителей устанавливаются в соответствии с требованиями действующего законодательства.
  4. Водитель ТС имеет право отказаться от управления ТС в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья вследствие нарушения требований ОТ, за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами, до устранения такой опасности, в том числе если:
  + ТС находится в неисправном состоянии;
  + существенно нарушен режим труда и отдыха водителя;
  + предусмотрены не все меры безопасности при движении по запланированному маршруту.
  1. При отказе от рейса в случае необходимости водитель представляет своему непосредственному руководителю письменное объяснение с изложением мотивов такого решения.
  2. Не допускается движение по маршруту, отличному от указанного в путевом листе, или в целях, не соответствующих деятельности Заказчика.
  3. Ремонт ТС должен производиться только в оборудованных для этого помещениях или на постах, с использованием исправных инструментов, приспособлений и соблюдением всех требований безопасного проведения работ.

Водителю в полевых условиях разрешено выполнять только те работы по ремонту автомобиля, которые предусмотрены Единым тарифно-квалификационным справочником:

* + водителю автомобиля 3-го класса – устранение возникших во время работы на линии мелких эксплуатационных неисправностей подвижного состава, не требующих разборки механизмов;
  + водителям автомобиля 1-го и 2-го класса – устранение возникших во время работы на линии эксплуатационных неисправностей подвижного состава, требующих разборки механизмов, выполнение регулировочных работ в полевых условиях при отсутствии технической помощи.

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

Водителям запрещается выполнять работы по ремонту колес и замене автомобильных шин вне специализированных постов (участков), предназначенных для шиномонтажа.

Водителям разрешается замена неисправного колеса на запасное с соблюдением всех требований безопасности при проведении данного вида работ.

1. **Особенности осуществления перевозок в зимнее время**
   1. До наступления осенне-зимнего периода с водительским составом должен быть проведен инструктаж по особенностям вождения в этот период, в соответствии со специально разработанной для этого программой. Необходимо помнить, что устранение любых неисправностей в пути на морозе сопряжено с большими трудностями и может привести к обморожению рук водителя, длительному простою ТС и его замораживанию.
   2. Вахтовые автомобили и автобусы должны быть оснащены исправными отопительными устройствами. Конструкция систем отопления должна исключать возможность попадания выхлопных газов в кабину или кузов ТС (салон автобуса, кузов-фургон и т. п.) как из подкапотного пространства, так и из отопителя. Запрещается использование различных самодельных отопителей (дизельных, бензиновых, электрических, твердотопливных и других).
   3. При выезде в рейс необходимо тщательно проверить техническую исправность ТС, регулировку механизмов и систем, а также целостность и надежность всех элементов зимней оснастки, особенно утепления двигателя и радиатора, утепления и обогрева кабины.
   4. В ТС необходимо иметь буксирный трос, лом и лопату (в легковых автомобилях – буксирный трос и лопату).

Водителям ТС категорически запрещается самовольно изменять маршрут движения, двигаться по участкам ледового покрова рек, озер и других водоемов.

1. **Продолжительность управления ТС, перерывы,**

**продолжительность отдыха**

* 1. При суммированном учете рабочего времени продолжительность управления ТС в течение периода ежедневной работы (смены) не может превышать 9 часов, а при перевозке тяжеловесных, длинномерных и крупногабаритных грузов – 8 часов. По согласованию с работником время управления ТС может быть увеличено не более 2 раз в неделю до 10 часов. При этом суммарная продолжительность управления ТС за две недели подряд не может превышать 90 часов.
  2. В случае, когда при осуществлении междугородних транспортных перевозок водителю необходимо доехать до соответствующего места отдыха, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до 12 часов.
  3. После первых 3 часов непрерывного управления ТС водителю предоставляется специальный перерыв для отдыха продолжительностью не менее 15 минут, в дальнейшем перерывы такой продолжительности предусматриваются не более чем через каждые 2 часа.
  4. Если продолжительность пребывания водителя в ТС предусматривается более 12 часов либо расстояние превышает 500 км, в рейс направляются два водителя. Смена водителей должна осуществляться не реже чем через 3 часа. При этом ТС должно быть оборудовано спальным местом для отдыха водителя.
  5. Частота перерывов в управлении ТС для кратковременного отдыха водителя и их продолжительность указываются в Плане автотранспортной перевозки. В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы.
  6. Подрядная организация обязана предусмотреть время и место отдыха водителей в пути при направлении в дальние рейсы или на работу в отрыве от основной базы.
  7. Ежесуточный период отдыха может использоваться на ТС, если на нем имеется спальное место и это ТС находится на стоянке.
  8. При поездке в ночное время график работы водителей должен быть составлен таким образом, чтобы обеспечить предоставление дополнительного времени отдыха водителям при рабочей смене продолжительностью более 10 часов.
  9. Вопросы труда и отдыха водителей должны быть включены в программы предрейсового инструктажа.

1. **Условия, при которых транспортные перевозки**

**временно прекращаются**

* + 1. В случае возникновения на дорогах условий, опасных для движения ТС (Приложение № 5 к настоящей Инструкции), право временного прекращения транспортных перевозок предоставляется:
* диспетчерским службам и службам оперативного управления производством Заказчика;
* руководству подрядной организации, оказывающей услуги/выполняющей работы в интересах Заказчика.
  + 1. Руководство подрядной организации, оказывающей услуги/выполняющей работы в интересах Заказчика, после получения информации об условиях, опасных для движения, принимает решение о прекращении и возобновлении транспортных перевозок, о чем немедленно информирует водителей.
    2. Если на маршруте водитель принимает решение о прекращении движения самостоятельно, он обязан сообщить об этом своему руководству, которое в свою очередь должно немедленно информировать диспетчерскую службу Заказчика. Если водитель принимает решение о продолжении движения по маршруту в сложной дорожно-климатической обстановке, он должен обеспечить безопасность движения всеми имеющимися в его распоряжении средствами (световая и звуковая сигнализация, выбор соответствующей скорости движения, сопровождение другими ТС и т. д.). При этом водитель должен двигаться со скоростью, обеспечивающей безопасную доставку пассажиров и грузов независимо от норм времени на пробег и других нормативов.
    3. С водителями ТС перед выездом на линию должен проводиться инструктаж, в котором должно быть предусмотрено, что при возникновении опасных условий водитель обязан остановить ТС в безопасном месте (съезде, площадке отдыха, обочине), приняв все меры для безопасности пассажиров, а также меры по предотвращению наезда других ТС.

1. **Ответственность**
   1. Руководители подрядных организаций выполняющих работы/оказывающих услуги для Заказчика с использованием ТС несут персональную ответственность за обеспечение выполнения мероприятий в сфере транспортной безопасности, в том числе:
2. организацию ознакомления работников с требованиями настоящей Инструкции;
3. проведение проверок и контроль выполнения требований настоящей Инструкции;
4. принятие необходимых корректирующих мер;
5. обеспечение выполнения требований настоящей Инструкции лицами, оказывающими услуги/выполняющими работы в интересах Заказчика.
   1. Отдел ОТ ТБ и ООС и Транспортный отдел ЗАКАЗЧИКА оказывают поддержку руководству подрядных организаций оказывающих услуги/выполняющих работы в интересах Заказчика, по следующим направлениям:
6. проведение аудитов и инспекционных проверок;
7. консультирование работников подрядных организаций, оказывающих услуги/выполняющих работы в интересах Заказчика по вопросам транспортной безопасности;
8. организация независимых проверок и аудитов и внесение руководству Заказчика и подрядных организаций, оказывающих услуги/выполняющих работы в интересах Заказчика, предложений по корректирующим мерам;
9. мониторинг показателей по безопасности дорожного движения и представление руководящим работникам Заказчика и подрядным организациям, оказывающим услуги/выполняющим работы в интересах Заказчика, обобщенных результатов анализа;
10. подготовка предложений руководящим работникам Заказчика по вопросам транспортной безопасности.

|  |  |
| --- | --- |
| **ЗАКАЗЧИК:**  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Ф.И.О.  м.п. | **ИСПОЛНИТЕЛЬ:**  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Ф.И.О.  м.п. |

Приложение №1

к Техническому регламенту «Транспортная безопасность»

(приложение №5 к договору № от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_ 202\_г)

**Типовой лист контрольного осмотра**

Данный Типовой лист контрольного осмотра предназначен для оценки пригодности к дальнейшей эксплуатации автотранспортных средств и прицепов (полуприцепов)

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

**Наличие технической документации, печатной специальной продукции**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Минимальный перечень** | **Имеется** | **Отсутствует** | **Примечание** |
| Водительское удостоверение | 🞏 | 🞏 |  |
| Свидетельство о регистрации транспортного средства | 🞏 | 🞏 |  |
| Государственный регистрационный знак | 🞏 | 🞏 |  |
| Страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности | 🞏 | 🞏 |  |
| Путевой лист | 🞏 | 🞏 |  |
| Документы на перевозимый груз | 🞏 | 🞏 |  |
| Лицензионная карточка (если требуется) | 🞏 | 🞏 |  |
| Разрешение на перевозку груза (если требуется) | 🞏 | 🞏 |  |
| Свидетельство об обучении правилам перевозки опасных грузов (ДОПОГ) (если требуется) | 🞏 | 🞏 |  |
| Документ о прохождении дополнительного обучения | 🞏 | 🞏 |  |

**Техническое состояние автомобиля**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | **Норма (наличие)** | | **Отклонение (отсутствие)** | | **Примечание** | |
| Тормозная система | | | | | | | | | |
| Эффективность торможения рабочей тормозной системы | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Герметичность пневматического тормозного привода | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Герметичность гидравлического тормозного привода | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Манометр, система сигнализации | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Удержание стояночной тормозной системой | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Состояние элементов тормозных систем | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Рулевое управление | | | | | | | | | |
| Суммарный люфт (указать величину в градусах) | | | |  | |  | |  | |
| Перемещение деталей, люфты, фиксация резьбовых соединений | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Усилитель рулевого управления | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Состояние элементов рулевого управления | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Внешние световые приборы, электрооборудование, кабина (салон) | | | | | | | | | |
| Фары дальнего и ближнего света, дополнительные фары | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Противотуманные фары | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Сигналы торможения | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Габаритные огни | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Указатели поворотов, аварийная сигнализация | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Фонарь освещения регистрационного знака | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Огни заднего хода | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Световозвращатели | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Внутреннее освещение приборов | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Звуковой сигнал | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Спидометр, тахометр | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Кондиционер, обогреватель | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Устройство обогрева и обдува стекол | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Звуковой сигнал при движении транспортного средства задним ходом | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Внешний и внутренний вид, оборудование | | | | | | | | | |
| Стеклоочистители, щетки | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Стеклоомыватели | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Стекла (обзорность, прозрачность, целостность) | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Зеркала заднего вида | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Замки дверей, запоры бортов, горловины цистерн | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Тягово-сцепное устройство | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Лебедка и дистанционное управление | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Повреждение кузова | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Чистота | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Резиновые коврики | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Подголовники | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Защитные фартуки, брызговики | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Колеса и шины | | | | | | | | | |
| Износ протектора | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Повреждение шин | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Давление в шинах | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Установка шин | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Крепление, состояние дисков и ободьев колес | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Запасное колесо | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Домкрат, баллонный ключ | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Насос | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Двигатель и его системы | | | | | | | | | |
| Уровень масла в двигателе | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Уровень антифриза | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Уровень воды в бачке стеклоомывателя | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Уровень жидкости цилиндров сцепления и тормозов | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Уровень жидкости гидроусилителя рулевого управления | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Уровень электролита и надежность крепления клемм аккумулятора | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Приводные ремни | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Система питания | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Система выпуска | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Средства безопасности | | | | | | | | | |
| Подушки безопасности | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Антиблокировочная система (АБС) | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Ремни безопасности | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Аптечка первой медицинской помощи | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Огнетушитель | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Знак аварийной остановки | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Буксировочный трос | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Фонарь ручной | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Светоотражающий жилет | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Противооткатные упоры | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Искрогаситель (при необходимости) | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| Устройство для снятия статического электричества (при необходимости) | | | | 🞏 | | 🞏 | |  | |
| **Данное транспортное средство соответствует минимальным требованиям Заказчика и требованиям ПДД РФ** | | | | | | | **Да** | | **Нет** |
| 🞏 | | 🞏 |
| **Комментарии:** | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | |
| Лицо, проводившее осмотр: |  | Подпись: | Водитель транспортного средства: | |  | | | Подпись: | |

Приложение №2

к Техническому регламенту «Транспортная безопасность»

(приложение №5 к договору № от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_ 202\_г)

**Параметры бортовых систем мониторинга ТС**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование параметра** | **Комментарии** |
| 1. | Дата и время работы ТС (мин.) | Фиксирует конкретные временные показатели работы и простоя ТС |
| 2. | Пробег ТС (км) | Фиксирует пробег ТС в конкретный промежуток времени |
| 3. | Скорость движения ТС (км/час) | Фиксирует скоростной режим ТС, остановки |
| 4. | Контроль использования ремня безопасности и включения звукового сигнала при наличии датчика от завода изготовителя | Предупреждает водителя о нарушении им или пассажирами правил пользования ремнями безопасности, при котором он не должен начинать движение ТС |
| 5. | Журнал событий, который отображает и фиксирует количество превышений установленного предела ускорений и замедлений, возможные аварийные ситуации (показатель работы водителя в виде светофора и графически) | Предоставляет возможность анализировать неправильные действия водителя во время движения и проводить обучение на основании этих данных |
| 6. | Фиксация удара ТС о препятствие или его сильного наклона, ДТП | Лишает возможности водителя скрывать любые ДТП, анализировать возможные аварийные ситуации |
| 7. | Передача тревожного сигнала «SOS» с ТС на базовую станцию | Позволяет оперативно реагировать на ухудшение состояние здоровья водителя и пассажиров, оповещать о ДТП, поломке ТС, нападении или захвате ТС, если водитель заблудился или ему требуется иная срочная помощь |
| 8. | Контроль ТС во время движения и маршрута следования в режиме  on-line (реального времени) | Дает возможность отслеживать передвижение ТС (следование установленному маршруту, отклонения от маршрута), определять местонахождение ТС в случае потери с ним связи |

Приложение №3

к Техническому регламенту «Транспортная безопасность»

(приложение №5 к договору № от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_ 202\_г)

**Организация работы медицинского пункта по проведению предрейсовых и послерейсовых осмотров водителей ТС**

* 1. **Общие положения**
  2. Целью предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей является выявление лиц, которые по медицинским показаниям не могут быть допущены к управлению автомобилем как в целях обеспечения безопасности дорожного движения, так и охраны здоровья водителя и пассажиров.
  3. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей проводятся медицинским работником подрядной организации или медицинскими работниками учреждения здравоохранения на основании договоров, заключаемых между организациями и учреждениями здравоохранения, или на основе договора гражданско-правового характера с медицинскими работниками, имеющими право проводить данный вид осмотра.
  4. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры проводятся только медицинским работником, имеющим соответствующий сертификат, а медицинское учреждение – лицензию.
  5. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей проводятся в организациях всех форм собственности, имеющих автомобильный транспорт.
  6. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры проводятся медицинским работником на базе подрядной организации в соответственно оборудованном помещении или в условиях медицинского учреждения.
  7. **Организация проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров**
  8. При предрейсовом и послерейсовом медицинском осмотре проводятся:
* сбор анамнеза;
* определение артериального давления и пульса;
* определение наличия алкоголя в выдыхаемом воздухе при помощи сертифицированного и поверенного алкотестера;
* при наличии показаний – любые другие разрешенные медицинские исследования, необходимые для решения вопроса о допуске к работе.
  1. Для водителей, больных гипертонической болезнью, определяется индивидуальная норма артериального давления, не превышающая допустимой физиологической нормы на фоне подобранного и регулярно принимаемого лечения.
  2. При решении вопроса о возможности допуска водителя к управлению автомобилем медицинский работник, проводящий предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр, учитывает принадлежность водителя к одной из групп риска, возраст, стаж работы по профессии, условия работы и характер производственных факторов.
  3. Водители не допускаются к управлению автомобилем в следующих случаях:
* при выявлении признаков временной нетрудоспособности;
* при положительной пробе на алкоголь в выдыхаемом воздухе;
* при выявлении признаков воздействия наркотических или токсических веществ;
* при выявлении признаков воздействия лекарственных или иных веществ, отрицательно влияющих на работоспособность.
  1. При допуске к рейсу на путевых листах ставится штамп «прошел предрейсовый медицинский осмотр» и подпись медицинского работника, проводившего осмотр, с указанием фамилии, имени, отчества и времени осмотра.
  2. По результатам предрейсового и послерейсового медицинского осмотра ведется полицевой учет отстраненных от работы водителей, для чего используются бланки карт амбулаторного больного. В карту заносятся все результаты освидетельствования (анамнез, объективные данные осмотра, причина отстранения).
  3. Результаты проведенного предрейсового медицинского осмотра заносятся в журнал. Журнал должен быть пронумерован, прошнурован, скреплен печатью подрядной организации или учреждения здравоохранения. В журнале записываются фамилия, имя, отчество, возраст, место работы водителя, дата и время проведения осмотра, заключение, принятые меры, фамилия и инициалы медицинского работника.
  4. **Контроль трезвости водителя ТС**
  5. Контроль трезвости водителя автотранспортных средств проводится с использованием алкометра/алкотестера при выявлении во время предрейсового медицинского осмотра признаков употребления водителем алкоголя либо наличия признаков употребления наркотических, токсических или других психоактивных веществ.
  6. При проведении контроля трезвости для определения состояния здоровья осматриваемый водитель в обязательном порядке должен быть подвергнут клиническому обследованию и должна быть проведена лабораторная диагностика биологических сред водителя (выдыхаемый воздух, слюна или моча). Забор крови категорически запрещен.
  7. Медицинский работник, проводящий контроль трезвости, в обязательном порядке составляет протокол контроля трезвости установленной формы.
  8. Каждый случай контроля трезвости должен быть зарегистрирован в специальном пронумерованном, прошнурованном журнале, скрепленном печатью организации или учреждения здравоохранения. В журнале записываются: фамилия, имя, отчество, возраст, место работы и должность, причина направления на обследование, кем направлен, дата и время проведения контроля трезвости, заключение, принятые меры, фамилия и инициалы медицинского работника.
  9. При неясной или неполной клинической картине опьянения, сомнительных результатах лабораторного исследования, противоречивости данных клинического и лабораторного обследования, а также несогласии испытуемого с заключением контроля трезвости медицинский работник обязан подготовить руководителю организации представление для направления в территориальное лечебно-профилактическое учреждение (наркологический диспансер) с целью проведения врачебного медицинского освидетельствования и установления факта употребления алкоголя или других психоактивных веществ с приложением протокола контроля трезвости.
  10. Лица, подлежащие врачебному освидетельствованию в медицинских учреждениях, должны быть доставлены к месту его проведения как можно быстрее, но не позднее двух часов с момента выявления состояния опьянения.
  11. При наличии резко выраженных признаков опьянения, а также отказа обследуемого лица от освидетельствования, аппаратного либо тестового исследования администрацией организации составляется акт о появлении работника на рабочем месте в нетрезвом состоянии.

Приложение № 4

к Техническому регламенту «Транспортная безопасность»

(приложение №5 к договору № от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_ 202\_г)

**Рекомендации**

**по применению аптечки первой помощи**

Средства, входящие в состав аптечки первой помощи (автомобильной, пассажирского автобуса), при оказании первой помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, рекомендуется применять следующим образом:

1. все манипуляции выполнять в медицинских перчатках;
2. при артериальном кровотечении из крупной (магистральной) артерии прижать сосуд пальцами в точках прижатия, наложить жгут кровоостанавливающий выше места повреждения с указанием в записке времени наложения жгута, наложить на рану давящую (тугую) повязку;
3. при отсутствии у пострадавшего самостоятельного дыхания провести искусственное дыхание при помощи устройства для проведения искусственного дыхания «Рот – Устройство – Рот»;
4. при наличии раны наложить давящую (тугую) повязку, используя стерильные салфетки и бинты или применяя пакет перевязочный стерильный. При отсутствии кровотечения из раны и отсутствии возможности наложения давящей повязки наложить на рану стерильную салфетку и закрепить ее лейкопластырем. При микротравмах использовать лейкопластырь бактерицидный. При ожогах использовать повязку противоожоговую.

Приложение №5

к Техническому регламенту «Транспортная безопасность»

(приложение №5 к договору № от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_ 202\_г)

**Условия, при которых движение ТС**

**временно прекращается**

1. При тумане, ливне, граде, метели, снегопаде, пылевой буре и при пожарах, если видимость из кабины водителя в светлое или темное время суток при дальнем свете фар вне населенных пунктов составляет менее 50 м, в городе менее 30 м. Под видимостью из кабины водителя следует понимать максимальное расстояние четкого, без напряжения зрения водителя распознание объектов на дороге, встречных и попутных ТС, пешеходов и т. д. Исключение составляют случаи, когда на отдельных участках маршрута (не превышающих 300 м) видимость ограничена до расстояния менее 50 м (в низинах, балках, долинах рек). При этом водитель как минимум должен видеть кромку земляного полотна, соблюдать необходимые меры предосторожности и двигаться со скоростью не более 20 км/час.
2. 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 протяженность зоны гололедицы не превышает 100 м на городских маршрутах, 1 км на пригородных маршрутах, 3 км на междугородних при условии отсутствия уклонов дороги более 4%.
3. При скорости ветра более 25 м/с.
4. При наличии информации, что на дороге имеются снежные, песчаные заносы или другие помехи, которые могут препятствовать движению ТС.
5. При температуре воздуха минус 40 °С и ниже на междугородних маршрутах и маршрутах регулярных линий. Организации, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров, могут отступать от требований данного пункта в случае, если перевозка людей осуществляется несколькими автобусами в группе, причем их загрузка должна позволять при выходе из строя одного из автобусов пересадить его пассажиров в другие. Организации, осуществляющие технологические перевозки грузов или работу технологического транспорта, могут отступать от требований данного пункта, если движение основного ТС осуществляется в группе или с машиной (машинами) сопровождения. При этом водители должны быть обеспечены мобильными телефонами.
6. Если дорожное полотно покрыто водой, снегом или в других случаях, когда водитель четко не видит границ дороги.
7. Если при проведении на дороге ремонтных работ появились условия, представляющие опасность для здоровья и жизни перевозимых пассажиров и водителя.
8. При пожарах, авариях на нефтяных, газовых, тепловых, электрических и других коммуникациях.
9. При возникновении стихийных явлений и условий, угрожающих безопасности транспортных перевозок (селевые потоки, частичное разрушение участков дорог, инженерных сооружений вследствие оползней, ледохода, наводнения, землетрясения и т. д.).