

ПОЛНОЕ РУКОВОДСТВО ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ NETS™



МАЙ 2014

**Для работодателей с большими и малыми парками
транспортных средств, а также новыми, разрабатываемыми
или разработанными программами по обеспечению
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Подготовлено
Network of Employers for Traffic Safety («Сеть работодателей за
безопасность дорожного движения») в поддержку
«Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного
движения 2011-2020 гг.»



СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	2
ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ	4
КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, АНАЛИЗ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ СИТУАЦИИ И ПОСТОЯННОЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ.....	6
ОПРЕДЕЛЕНИЯ	9
ТРЕБОВАНИЯ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	12
ПРИЛОЖЕНИЕ А	
ПРИЛОЖЕНИЕ А1.1: ПРИМЕР СТРУКТУРЫ ОРГАНИЗАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ..	22
ПРИЛОЖЕНИЕ А1.2: ОБРАЗЕЦ ДИАГРАММЫ ОРГАНИЗАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И МОДЕЛИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	24
ПРИЛОЖЕНИЕ А2: ОБРАЗЕЦ ПРОЦЕДУРЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП	25
ПРИЛОЖЕНИЕ Б	
ПРИЛОЖЕНИЕ Б1: ОБРАЗЕЦ ПРАВИЛ В ОТНОШЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗА РУЛЕМ МОБИЛЬНЫХ ТЕЛЕФОНОВ.....	31
ПРИЛОЖЕНИЕ Б2: ОБРАЗЕЦ ИНСТРУКЦИЙ ПО РАЗРАБОТКЕ ТРЕБОВАНИЙ К ОБУЧЕНИЮ ПРАВИЛАМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	32
ПРИЛОЖЕНИЕ Б3: ОБРАЗЕЦ ПРАВИЛ В ОТНОШЕНИИ УПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ, НАРКОТИКОВ И ЛЕКАРСТВ	35
ПРИЛОЖЕНИЕ Б4: ОБРАЗЕЦ ПРАВИЛ ДОПУСКА К ВОЖДЕНИЮ	37
ПРИЛОЖЕНИЕ Б6: ОБРАЗЕЦ ИНСТРУКЦИЙ ПО ВЫЯВЛЕНИЮ ВОДИТЕЛЕЙ ПОВЫШЕННОГО РИСКА И РАБОТЕ С НИМИ	40
ПРИЛОЖЕНИЕ Б7: ПРИМЕР ПРАВИЛ В ОТНОШЕНИИ ВОЖДЕНИЯ ДВУХКОЛЕСНЫХ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	41
ПРИЛОЖЕНИЕ В	
ПРИЛОЖЕНИЕ В1: СПОСОБЫ БОРЬБЫ С УТОМЛЕНИЕМ.....	43
ПРИЛОЖЕНИЕ В2: РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ ПОЕЗДКАМИ	52
ПРИЛОЖЕНИЕ В3: План управления поездкой	54
ПРИЛОЖЕНИЕ Г	
ПРИЛОЖЕНИЕ Г1: ОБРАЗЕЦ КОНТРОЛЬНОГО СПИСКА ДЛЯ ПРОВЕРКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	56
ПРИЛОЖЕНИЕ Д	
ПРИЛОЖЕНИЕ Д1: ANSI/ASSE Z15.1—2012	59

ВВЕДЕНИЕ

Network of Employers for Traffic Safety («Сеть работодателей за безопасность дорожного движения», NETS)

NETS является некоммерческой негосударственной организацией (НКО), учрежденной работодателями для пропаганды безопасности дорожного движения во всем мире. Пропаганда безопасности дорожного движения во всем мире, проводимая NETS, включает в себя ежегодную бенчмаркингую программу сравнения способов обеспечения безопасности парков транспортных средств от имени ее членов в дополнение к поддержке «Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения» посредством участия в «Сотрудничестве в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» (United Nations Road Safety Collaboration, UNRSC). NETS сотрудничает с Министерством транспорта США, Национальным институтом США по охране труда и здоровья, отраслевыми объединениями, ассоциациями и НПО для реализации проектов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, и поддержки их членов в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения. Наконец, NETS ежегодно выпускает и распространяет информационные материалы в рамках кампании «Рабочая неделя безопасного вождения» (Drive Safely Work Week).

Цель

«**Полное руководство по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ NETS**» было разработано с целью оказания помощи работодателям в деле поддержания и развития безопасности дорожного движения во всем мире. Целью данного документа является оказание содействия работодателям на различных этапах разработки программы по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, в том числе тем, кто:

- готовится ввести программу по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ;
- только начал разрабатывать соответствующие правила и программу;
- руководит работающими системами и мероприятиями по обеспечению безопасности дорожного движения.

Выражение признательности

Источниками исходной информации для данного документа послужили: стандарт ANSI/ASSE Z15.1 — 2012, «Техника безопасности при эксплуатации автотранспорта»; «Рекомендуемые методы осуществления безопасных наземных перевозок» Международной ассоциации производителей нефти и газа (OGP 365); стандарт ISO 39001:2012, «Системы обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) — Требования и руководство по применению»; а также мнения членов Совета директоров и сотрудников NETS.

Заявление об ограничении ответственности

Данная информация добровольно и бесплатно предоставлена NETS ее членам и широкой общественности. Она предоставляется «как есть», без каких бы то ни было заверений или гарантий в отношении ее точности. Ни NETS, ни какая-либо другая компания, участвовавшая в подготовке настоящего документа, не несет ответственности ни за содержание, ни за использование данной информации.

«Требования по обеспечению безопасности дорожного движения», которые составляют основную часть данного документа, опираются на согласованное мнение членов Совета директоров и сотрудников NETS, которые участвовали в подготовке данного документа. С другой стороны, примеры, приведенные в приложениях, не обязательно отражают точку зрения NETS и ее сотрудников, компаний-членов и Совета директоров.

Кроме того, поскольку материалы в приложениях взяты из различных источников, некоторые содержащиеся в них образцы правил могут противоречить друг другу и «Требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения». В случаях таких противоречий между «Требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения» и соответствующими материалами в приложениях, преимущественную силу имеют положения, указанные в «Требованиях».

Кроме того, читатели должны помнить, что при непосредственном применении тех или иных положений примеров правил, приведенных в настоящем документе, необходимо учитывать конкретные местные условия. Например, рекомендуемая безопасная дистанция между автомобилями составляет 2 секунды, однако в условиях неблагоприятных погодных условий она возрастает до 4-8 секунд. В то же время, в городских условиях перегруженного уличного движения в некоторых странах мира не представляется возможным соблюдать минимальную безопасную дистанцию в 2 секунды, тогда как дистанция в 4-8 секунд не всегда может обеспечить надлежащую безопасность при крайне сложных дорожных или погодных условиях.

Наконец, вопросы, рассматриваемые в данном документе, и рекомендации представляют собой самую последнюю и полную информацию, доступную на момент публикации. Тем не менее, при толковании и применении рекомендаций, предлагаемых в данном документе, читатели должны учитывать новые возникающие помехи и угрозы, местные дорожные условия, развитие технологий и новые результаты исследований.

Соблюдение местных, региональных, государственных и национальных законов по безопасности дорожного движения

Коммерческие и некоммерческие арендуемые или собственные автотранспортные средства организации должны, как минимум, соответствовать всем местным, региональным, государственным и национальным правилам и законам по безопасности дорожного движения, а также всем нормативным требованиям, установленным в отношении коммерческих и некоммерческих транспортных средств.

ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Данный документ применяется к водителям как арендуемых, так и собственных легковых, средних или большегрузных транспортных средств компании, а также к штатным и нештатным сотрудникам, которые управляют личными, находящимися в совместном пользовании или арендуемыми транспортными средствами в рамках исполнения своих трудовых обязанностей и проезжают более 5000 миль/8000 километров в год. Данный документ можно использовать различными способами, в том числе:

- В качестве *пособия* для компаний, которые только начинают разрабатывать свою программу по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. В нем приводятся *шаблоны* пунктов, которые играют первостепенную важность при разработке, реализации и обеспечении работы программы БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.
- В качестве *инструмента проверки* работодателем функционирующих программ по обеспечению безопасности парка транспортных средств для выявления пробелов и возможностей для улучшения своих программ по обеспечению безопасности парка транспортных средств.
- В качестве шаблона для сравнения, когда несколько компаний встречаются с целью анализа и сравнения своих программ по обеспечению безопасности парка транспортных средств.

Организационные особенности

Успешные программы БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ обеспечены ресурсами, возглавляются руководством компании и предполагают вертикальную ответственность.

1. Обеспечение ресурсами включает в себя, среди прочего, финансирование:
 - a. Программ безопасного вождения (например, обучения);
 - b. Управления программой по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (например, силами сотрудников организации или стороннего поставщика услуг);
 - c. Технологий сбора количественных показателей.
2. Высшие корпоративные/региональные руководители сами выполняют установленные требования и уделяют программе время, ресурсы и внимание. Они исполняют и поддерживают программу по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ и задают общий тон для создания такой среды, где ценится безопасность.
3. Понятие «вертикальной ответственности» включает в себя следующее:
 - a. Каждый водитель несет личную ответственность за управление транспортным средством.

-
- b. Начальник водителя также отвечает за показатели управления транспортными средствами своего подразделения, и эта ответственность за результаты восходит к самому высшему руководству компании.

 - c. Местные отделы по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ входят в сеть по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, которая состоит из региональных или корпоративных начальников по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, связанных с главным руководителем по международному обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.

Примечание: В некоторых крупных организациях существует отдельная должность руководителя по международному обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. В других компаниях обязанности по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ являются частью должностных обязанностей. Примеры диаграмм устройства различных организаций с точки зрения обеспечения БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ приведены в приложении А.

КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, АНАЛИЗ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ СИТУАЦИИ И ПОСТОЯННОЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ

Сбор, анализ и распространение количественных показателей/ключевых показателей эффективности являются важными элементами управления программы по обеспечению безопасности автопарка.

Обязательные исходные данные

1. Общее количество транспортных средств по типам:
 - a. Легковые
 - b. Средние
 - c. Большегрузные
2. Общее количество пройденных миль/км по типу транспортных средств за определенный период времени
3. Общее количество ДТП по типу транспортных средств за определенный период времени
4. Общее количество травм по типу транспортных средств за определенный период времени
5. Виды ДТП, например,
 - a. по типу последствий: со смертельным исходом, с причинением телесных повреждений сотруднику, с причинением телесных повреждений третьему лицу, с причинением только имущественного ущерба
 - b. по типу причины: невнимательность к сигналам светофора, неисполнение требования уступить дорогу, сокрытие с места ДТП
 - c. по месту столкновения: боковое, лобовое, наезд сзади

Количественные показатели/ключевые показатели эффективности

1. **Опережающие показатели эффективности**

Опережающие показатели эффективности дают представление о вероятности наступления в будущем положительных или отрицательных событий.

 - a. Пример: Процент водителей, относящихся к водителям повышенного риска (например, на основании протоколов о случаях превышения скорости или участия в ДТП, а также других источников данных, включая бортовые системы мониторинга, см. также приложение Б)
 - b. Пример: Процент водителей, прошедших обучение вождению за календарный год
Пример: Процент ДТП, прошедших анализ «первопричин» в течение 30 дней с момента аварии

2. Итоговые показатели эффективности

Итоговые показатели эффективности проливают свет на то, насколько хорошо или плохо программа по обеспечению безопасности парка транспортных средств справляется с поставленными задачами.

Пример: Аварии и травмы на миллион миль (АНММ и ТНММ)

$$\text{АНММ} = \frac{\text{(Общее количество столкновений за определенный промежуток времени x 1 000 000)}}{\text{Общий пробег в милях за этот же период}}$$
$$\text{ТНММ} = \frac{\text{(Общее количество травм за определенный промежуток времени x 1 000 000)}}{\text{Общий пробег в милях за этот же период}}$$

Определение затрат на ремонт в результате ДТП

В приведенном ниже примере рассматривается то, как следует рассчитывать затраты на ремонт в результате ДТП. Обратите внимание, что этот расчет не включает расходы, связанные с травмами и смертельным исходом.

Предположим:

Размер автопарка = 500 ТС; в год 15 % автопарка участвуют в ДТП без причинения телесных повреждений; в среднем расходы на ремонт = 15 380 долл. США*

Затраты на ремонт в результате ДТП в год = 500 x 0,15 x 15 380 долл. = 1 153 500 долл. США

(*Средняя стоимость ремонта взята из отчета *Economic Burden of Crashes on Employers* («Экономическое бремя аварий для работодателей»), NHTSA (Национального управления по безопасности движения автотранспорта) США, 2002 г.)

Сотрудничество/Бенчмаркинг/Постоянное совершенствование

NETS рекомендует руководителям компаний по обеспечению безопасности автопарка/дорожного движения регулярно обращаться к другим имеющимся программам по обеспечению безопасности автопарка с тем, чтобы узнавать что-то новое от других компаний из их собственной или других отраслей. Это помогает сократить время решения проблем, дает новые идеи для программ по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, способствует постоянному совершенствованию и облегчает процесс обмена перспективными методами.

Бенчмаркинг/сотрудничество может быть как формальным, так и неформальным. Формальный бенчмаркинг предполагает вступление в бенчмаркиговую организацию по безопасности дорожного движения (например, NETS), а также участие в бенчмаркиговых программах, проводимых отраслевыми организациями от имени их членов (например, Американской ассоциацией газовой промышленности). Для получения более подробной информации о формальной комплексной бенчмаркиговой программе по обеспечению безопасности парка транспортных средств посетите сайт: www.trafficsafety.org и узнайте больше о бенчмаркиговой программе NETS по обеспечению безопасности парка транспортных средств STRENGTH IN NUMBERS™ («Сила в цифрах»). Обратите внимание, что она может быть полезна как для крупных, так и для малых автопарков, для всех видов транспортных средств, а также для работодателей, которые работают как на международном уровне, так и в отдельно взятом регионе или только в одной стране.

При неформальном бенчмаркинге группа работодателей, как правило, из одной и той же отрасли, сотрудничает друг с другом с целью улучшения программы по обеспечению безопасности дорожного движения соответствующих компаний без привлечения третьих лиц для сбора и анализа данных.

Бенчмаркиговая программа NETS собирает данные о АНММ/ТНММ и компонентах программы, которые используются компаниями, участвующими в процедуре бенчмаркинга.

Компоненты программы, которые анализируются и сопоставляются NETS, включают, среди прочего:

- 1) Политики
- 2) Программы обучения, включая процедуру вождения с комментариями
- 3) Выявление водителей повышенного риска и оперативные меры в их отношении
- 4) Процедура анализа ДТП
- 5) Использование бортовых систем мониторинга (БСМ) и технологий безопасности, поставляемых изготовителем комплектного оборудования (ИКО)
- 6) Процедуры выдачи разрешения водителю (супругам/сожителям/иждивенцам/подрядчикам)
- 7) Количественные показатели (например, АНММ/ТНММ, процент парка ТС, участвовавших в ДТП, наиболее частые виды ДТП, система показателей по типу ТС и по странам или регионам мира)
- 8) Политики в отношении использования за рулем мобильных телефонов и других электронных устройств
- 9) Участие высшего руководства
- 10) Средства административного контроля (например, ограничение продолжительности вождения в день или в течение недели; обязательные перерывы на отдых)

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ABS	Антиблокировочная тормозная система
Дорожно-транспортное происшествие (ДТП)	Событие с участием движущегося автотранспортного средства, при котором оно вступает в контакт с другим транспортным средством, другим видом имущества, человеком (людьми) или животным (животными). Это событие может произойти как на проезжей части, так и вне ее и привести к повреждению транспортного средства, имущества или травме.
Водитель компании	<ul style="list-style-type: none"> • Водитель компании — это лицо, за которым закреплено собственное или арендуемое транспортное средство компании. • По усмотрению работодателя, водителями компании также могут быть супруги, сожители и законные иждивенцы водителей компании, а также штатные сотрудники. • К водителям компании также относятся сотрудники, которым покрываются расходы на транспортное средство. • Штатные и штатные сотрудники, которые водят личные, находящиеся в совместном пользовании или арендуемые транспортные средства в рамках исполнения своих трудовых обязанностей и проезжают более 5000 миль/8000 километров в год, также относятся к водителям компании.
Обучение безопасному вождению	Курс, обучающий безопасным методам вождения и ответственности по отношению ко всем участникам дорожного движения. Он выходит за рамки овладения правилами дорожного движения и основными навыками вождения. Он направлен на снижение риска столкновения за счет умения предвосхищать опасные ситуации, несмотря на неблагоприятные условия или чужие ошибки.
Большегрузное транспортное средство	<p>Транспортное средство:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Разрешенная максимальная масса (РММ) которого сама по себе или вместе с прицепом составляет 26 001 фунт (11 794 кг) или более, либо • Которое предназначено для перевозки 16 или более пассажиров, включая водителя.
ОТ, ПОБ и ООС	Охрана труда, промышленная и общая безопасность и охрана окружающей среды
Травма	Необходимо лечение, выходящее за рамки первой медицинской помощи, и терапевт или другой медицинский работник диагностировал травму. Дальнейшие определения включают нанесение физического вреда или ущерба лицу, который привел к потере сознания, потере как минимум одного рабочего дня, ограничению трудовой деятельности или переходу на другую работу.

БСМ	Бортовые системы мониторинга (БСМ), или системы мониторинга действий водителя, представляют собой электронные устройства, которые записывают данные о поведении водителя и использовании им транспортного средства, такие как дата, время, скорость, ускорение, торможение и использование ремней безопасности.
Система управления поездками	Система управления поездками представляет собой плановый и систематический процесс сокращения рисков, связанных с поездками и перевозками, в рамках хозяйственной деятельности компании. Управление поездками включает в себя следующие компоненты: 1) формальный механизм оценивания необходимости поездок и попыток устранить или сократить количество длительных поездок; и 2) процедуру управления поездками, включающую снижение рисков, планирование безопасных маршрутов и требование к установлению и поддержанию связи между водителями и их начальниками.
ПУП	План управления поездками (ПУП) является частью системы управления поездками и представляет собой план, принятый водителем и его начальником (или менеджером по поездкам). ПУП охватывает период между отправлением и прибытием в конечный пункт назначения. В ПУП подробно описывается безопасный маршрут, с тем чтобы избежать или смягчить потенциальные помехи и опасности во время поездки, альтернативные маршруты, станции радиоконтроля движения, процедура установления и поддержания связи во время поездки по маршруту. Он также включает в себя информацию о перерывах (в безопасных местах), которые должен делать водитель для предотвращения усталости. В местах, где отсутствует доступ к системе реагирования в случае чрезвычайной ситуации, в плане должны быть указаны объекты, куда водители могут обратиться за медицинской помощью.
Легковой автомобиль	<p>Транспортное средство:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Разрешенная максимальная масса (РММ) которого менее 10 001 фунта (4 536 кг) или которое предназначено для перевозки восьми или менее людей, включая водителя. РММ — это максимальная вместимость транспортного средства, включающая вес водителя, пассажиров, топлива и груза.
Среднее транспортное средство	<p>Транспортное средство:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● РММ которого более 10 001 фунта, но менее 26 001 фунта (11 794 кг). ● Которое везет прицеп того или иного вида и совокупная РММ которого менее 26 001 фунта (11 794 кг) или ● Которое предназначено для перевозки от 9 до 15 людей, включая водителя.

ПОНА	<p>Программа оценки новых автомобилей. Обычно под руководством правительства, ПОНА используется для проведения тестирования автотранспортных средств и присвоения им рейтинга (обычно числового) в зависимости от их способности защитить водителя и пассажиров от травм в случае аварии. Более подробная информация: http://www.globalncap.org/</p>
Технология предотвращения опрокидывания	<p>Технология предотвращения опрокидывания для легковых автомобилей использует электронную систему контроля устойчивости. Эта система может активировать тормоза на отдельных колесах, что позволяет автомобилю восстановить сцепление с дорогой, что в свою очередь позволяет водителю контролировать транспортное средство.</p> <p>Данная технология также известна под другими названиями, например: антипробуксовочная система (Traction control system, TCS), система контроля стабильности транспортного средства (vehicle stability control, VSC), электронная программа стабилизации (electronic stability program, ESP), система динамической стабилизации (dynamic stability control, DSC). Данной системой оборудованы новые автомобили, внедорожники и грузовики малой грузоподъемности большинства производителей транспортных средств.</p>
Защита при опрокидывании	<p>Конструкции защиты при опрокидывании (обычно кабина или несущая рама) предназначены для защиты водителя и пассажиров от травм, вызванных опрокидыванием транспортного средства.</p> <p>Дополнительная защита такого рода может представлять собой:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Полный каркас безопасности внутри автомобиля ● Дополнительное усиление стоек ● Повышенную прочность окон
Защита при боковых ударах	<p>Система защиты от травм при боковых столкновениях соответствует техническому регламенту ECE95 Европейского Союза, техническому регламенту FMVSS 214 США или аналогичным нормативным актам.</p> <p>Как правило, у всех современных транспортных средств есть конструктивные особенности для защиты при боковых ударах; большинство автомобилей оснащены боковыми подушками безопасности и многие модели можно дополнительно оснастить подушками безопасности или шторками для защиты головы.</p>

ТРЕБОВАНИЯ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Требования можно разбить на четыре основные группы:

- A. **Система обеспечения БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:** содержит компоненты программы, которые позволяют организации повысить показатели безопасности дорожного движения
- B. **Требования к водителю и пассажирам**
- C. **Требования к управлению поездками** в отношении планирования, выполнения и контроля результатов
- D. **Требования к транспортному средству**

Обязательные компоненты надежной программы по обеспечению безопасности дорожного движения перечислены слева. Дополнительные материалы, включая ссылки на методические указания, лучшие практики и приложения, находятся справа.

Обязательные компоненты	Методические указания
A. Система обеспечения безопасности дорожного движения	
<p>1. Система обеспечения безопасности дорожного движения необходима для того, чтобы обеспечить планирование мероприятий, направленных на снижение рисков автомобильных перевозок, их осуществление, контроль и управление. Система обеспечения безопасности дорожного движения должна содержать следующие компоненты:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Инициативность и приверженность B. Политика, цели и задачи по обеспечению БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ B. Организация, ресурсы, должности и обязанности D. Компетентность, подготовка и информированность E. Система контроля факторов риска автомобильных перевозок F. Общение и обмен информацией Ж. Документальное сопровождение системы обеспечения безопасности дорожного движения H. Оперативное планирование и контроль I. Готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование на них J. Мониторинг, измерение, анализ и оценка K. Расследование дорожно-транспортного происшествия и контроль результатов L. Внутренние аудиты M. Анализ со стороны руководства N. Несоответствие, корректирующие и профилактические меры O. Стремление к постоянному совершенствованию 	<p>Примерами моделей для комплексных систем обеспечения безопасности дорожного движения являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGP 365 «Рекомендуемые методы осуществления безопасных наземных перевозок» - ISO 39001:2012 «Системы обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) — Требования и руководство по применению» <p>Кроме того, стандарт ANSI/ASSE Z15.1 2012 «Техника безопасности при эксплуатации автотранспорта» содержит элементы системы обеспечения безопасности дорожного движения.</p> <p>В приложении A даны образцы организационных диаграмм и отчетов по расследованию происшествий.</p>

Б. Требования к водителю и пассажирам	
1. Пассажиры автотранспортного средства должны использовать ремни безопасности. Это требование должен озвучивать водитель транспортного средства.	
<p>2А. Водители должны иметь водительские права, которые действуют в данном регионе и соответствуют типу транспортного средства.</p> <p>2Б. Необходимо разработать внутреннюю политику определения пригодности к работе, чтобы убедиться, что физическое и психическое здоровье водителей позволяет им управлять автотранспортными средствами.</p>	<p>В приложении Б4 дан образец правил допуска к вождению.</p> <p>Необходимо ввести процедуру определения пригодности водителей к работе, которая включает в себя регулярные медицинские осмотры (например, обследования на предмет расстройств сна, таких как апноэ).</p>
<p>3. Водители должны успешно пройти курс обучения безопасному вождению, соответствующий виду эксплуатируемого автотранспортного средства. Обучение должно включать в себя:</p> <p>А. Общее представление о помехах и опасностях (в том числе об опасности усталости и рассеянного внимания за рулем), а также вопросы, рассматриваемые в ходе анализа среднестатистических ДТП</p> <p>В. Практический или другой метод демонстрации и оценки уровня квалификации</p> <p>С. Регулярные курсы обучения для поддержания уровня квалификации должны основываться на показателях и поведении водителя, а также его подверженности рискам, но все водители должны как минимум каждые три года проходить практические курсы обучения для поддержания уровня квалификации.</p>	<p>NETS рекомендует провести обучение по вопросам предотвращения опрокидывания при наличии условий, создающих высокий риск опрокидывания (например, из-за вида транспортного средства и/или особых дорожных условий).</p> <p>В приложении Б2 дается образец правил обучения водителей, в которую включена информация о вождении с комментариями и поездках со взаимным оцениванием.</p> <p>NETS рекомендует получить у водителей письменное подтверждение, что они ознакомились с правилами обучения водителей.</p>

<p>4. Руководство должно ввести процедуру работы с водителями повышенного риска, которая должна включать в себя, как минимум, следующее:</p> <p>A. Критерии выявления, предупреждения и курирования водителей повышенного риска;</p> <p>B. Запланированный инструктаж непосредственного начальника водителя сразу же после того, как его причислили к водителям повышенного риска; а также</p> <p>C. Требования по прохождению дополнительного обучения и процедуры оценивания;</p> <p>D. Направление на соответствующую процедуру оценки работы сотрудника.</p>	<p>В приложении Б6 дается образец правил выявления водителей повышенного риска и работы с ними.</p>
<p>5А. Определить на основании оценки риска ОТ, ПОБ и ООС, какие транспортные средства должны быть оборудованы бортовыми системами мониторинга (БСМ). Устройства БСМ, после считывания информации с идентификационного ключа водителя, должны записывать, как минимум, данные о скорости, резком ускорении, резком торможении, количестве пройденных миль или километров и продолжительности поездок.</p> <p>5Б. Используйте данные БСМ для того, чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Делать замечания водителям и комментировать их действия с целью улучшения их работы • Выявлять и устранять негативные последствия; наказывать за несоблюдение 	<p>Для постепенного введения БСМ можно использовать подход на основе рисков. На основании оценки рисков, вначале можно установить БСМ для водителей повышенного риска, а затем и для других групп водителей.</p> <p>Пример документа, описывающего внедрение БСМ и указания по тому, как делать замечания и комментировать действия водителей, приведен по адресу: http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>Примечание: Реализация данного требования не означает, что нужно отказаться от других методов улучшения работы водителей (например, вождения с комментариями и поездок со взаимным оцениванием). Вождение</p>

	с комментариями и поездки со взаимным оцениванием могут составлять часть курса обучения водителей.
<p>6. Во время вождения водителям запрещено пользоваться мобильным телефоном/пейджером/приемо-передающим радиоустройством, в том числе с телефонными гарнитурами и громкой связью.</p> <p>А. Если разрешено законодательством, исключения составляют следующие случаи:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Чрезвычайные ситуации • Движение автоколонной • Прочие ситуации при наличии риска ОТ, ПОб и ООС 	В приложении Б1 дан образец правил в отношении пользования мобильными телефонами за рулем.
<p>7. Водителям запрещено управлять транспортным средством под воздействием алкоголя, наркотиков, наркотических средств или лекарств, которые могут ухудшить способность управлять автомобилем.</p>	В приложении Б3 дается образец правил в отношении употребления алкоголя, наркотиков и лекарств, которые могут ухудшить способность управлять автомобилем.
<p>8. В рамках выполнения трудовых обязанностей использование двухколесных механических транспортных средств допускается только в том случае, если оценка риска свидетельствует о наличии надлежащих средств контроля для управления рисками, сопровождающими использование данного вида транспорта.</p> <p>Если в результате оценки риска установлено, что использование двухколесных механических транспортных средств допустимо, необходимо наличие соответствующих правил/процедуры, которая устанавливает минимальные требования к использованию данного вида транспорта, такие как использование соответствующих шлемов и наличие у водителя специальной подготовки.</p>	В приложении Б7 дается образец правил в отношении использования двухколесных механических транспортных средств.

В. Управление поездками	
<p>1. Руководство должно установить процедуры, помогающие справляться с усталостью, а также режим работы, вождения и отдыха. Режим должен соответствовать местным законам и нормам. Руководство не может давать такие поручения, при которых водителю придется нарушать режим работы, вождения и отдыха.</p> <p>А. Водители должны быть физически и психически здоровы для управления транспортным средством.</p> <p>В. Водители имеют право:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Не садиться за руль, если они не чувствуют себя полностью отдохнувшими и бодрыми ● Остановить автомобиль в безопасном месте и сделать перерыв на отдых, если они чувствуют, что теряют концентрацию и внимание <p>С. Водители обязаны соблюдать режим работы, вождения и отдыха.</p>	<p>Необходимо установить процедуры, помогающие справляться с усталостью, которые включают в себя:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● График работы, который обеспечивает достаточные перерывы для отдыха, позволяет избежать длительных периодов вождения, вождения в ночное время и скользящего графика работы ● Разрешение сотрудникам планировать ночной отдых. ● Ознакомление водителей с тем, какую опасность представляет усталость и как с ней справляться ● При отсутствии местных законов и норм в отношении режима работы, вождения и отдыха, рекомендуется руководствоваться режимом работы, вождения и отдыха, приведенном в таблице 1 (стр. 22). ● Если местные законы и нормы в отношении режима работы, вождения и отдыха менее строгие, NETS рекомендует установить более строгие требования, приведенные в таблице 1.

<p>2. Менеджеры должны регулярно проверять и анализировать количество поездок с целью их сокращения и снижения рисков.</p>	<p>Следует рассматривать возможности использования более безопасных видов транспорта (поезда, паромы, авиаперелеты) и альтернативные средства выполнения работы, такие как видеоконференции или совещания посредством Интернет-связи.</p> <p>Если использование автотранспорта представляется единственным возможным решением, для сокращения периода подверженности внешним воздействиям (пробега) и риска необходимо предпринимать конкретные меры, к которым относятся, например, использование наземных видов транспорта меньшего риска (например, автобуса вместо легкового автомобиля) и объединение или группирование поездок.</p>
<p>3А. Необходимо использовать результаты местной оценки рисков ОТ, ПОБ и ООС для определения (типов) поездок, для которых требуется план управления поездками (ПУП), и составлять и применять ПУП для поездок такого типа.</p> <p>3Б. В ПУП должны быть указаны: разрешенный маршрут, помехи и опасности, которые могут встретиться на этом маршруте, места остановок для отдыха и требования к установлению и поддержанию связи во время поездки. При планировании поездки необходимо учитывать режим работы, вождения и отдыха, приведенный в таблице 1, а также средства контроля борьбы с усталостью.</p>	<p>В приложении В дается образец правил по управлению поездками.</p> <p>NETS рекомендует ввести должность менеджера по поездкам и убедиться, что эти должностные лица надлежащим образом обучены и подготовлены к работе.</p> <p>По возможности, водитель и менеджер по поездкам должны встречаться перед поездкой для краткого инструктажа, с тем чтобы убедиться, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> а. Водитель пригоден к работе и может совершать данную поездку (см. также требования 3, 4 и 8) б. И водитель, и менеджер по поездкам понимают ПУП с. Транспортные средства прошли надлежащую проверку перед поездкой (см. также требование 16.2) <p>Если провести краткий инструктаж перед поездкой не представляется возможным,</p>

	<p>можно использовать другие средства контроля, чтобы обеспечить соответствие поездки требованиям перечисленных выше пунктов а, б и в.</p>
<p>4. Если поездка выполняется по служебной необходимости, то в транспортном средстве не должно быть посторонних людей.</p>	<p>Необходимо разработать правила, в которых четко указаны лица, которым разрешено водить собственные или арендуемые транспортные средства компании, и лица, которым разрешено ездить в качестве пассажиров в собственных или арендуемых транспортных средствах компании.</p> <p>Как правило, в большегрузном транспортном средстве разрешается перевозить пассажира с согласия непосредственного руководителя водителя. Такими пассажирами могут быть, например, инструкторы водителей, водители-стажеры, обслуживающий технический персонал и работники транспорта.</p> <p>В некоторых странах требуется, чтобы пассажиры соответствовали нормативным требованиям, согласно которым они должны знать груз, его особенности и процедуру действий в чрезвычайной ситуации.</p>
<p>5. Везде, где это разрешено законом, водители в дневное время обязаны ездить с включенными фарами.</p>	

ТАБЛИЦА 1: ОБРАЗЕЦ РЕЖИМА РАБОТЫ, ВОЖДЕНИЯ И ОТДЫХА

Приведенные ниже рекомендации основаны прежде всего на нормативно-правовой базе, применяемой к большегрузным транспортным средствам. Однако некоторые из перечисленных ниже положений, например, те, которые говорят о необходимости перерывов на отдых и необходимости учета в общем времени вождения того времени, которое сотрудник тратит на дорогу до работы и до дома, также актуальны для легковых и средних автомобилей.

Дополнительная информация о каждом из требований из таблицы 1, важности соблюдения этих требований и том, как они соотносятся с местными законами и нормами, содержится в приложении В1.

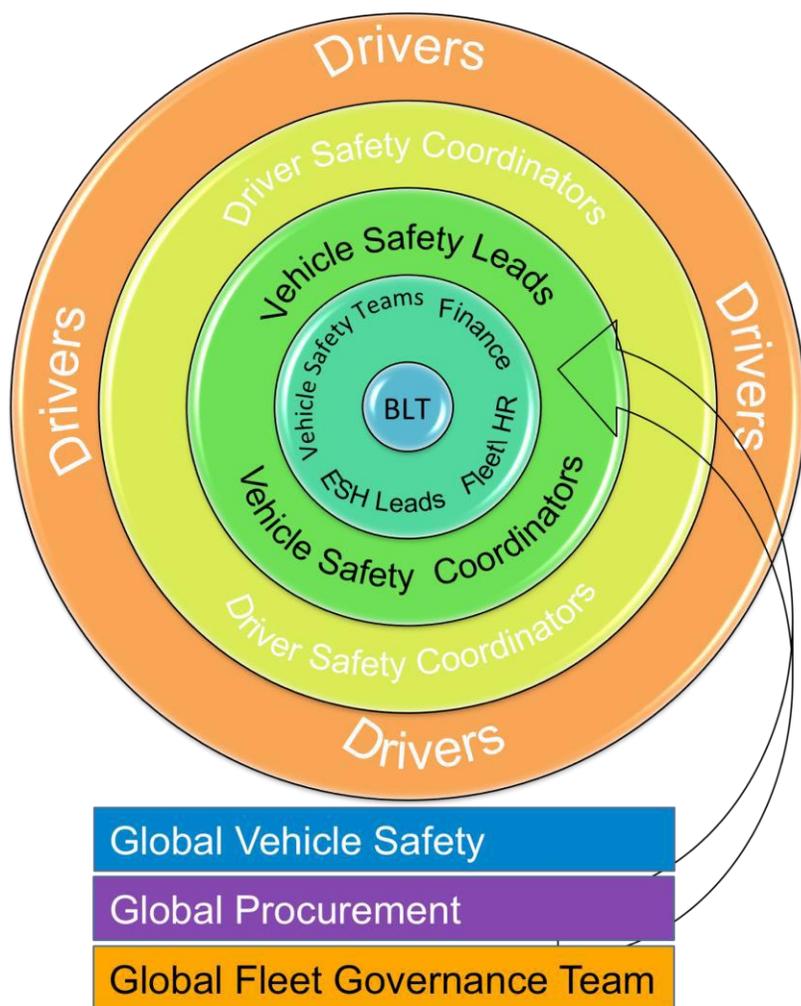
	Для водителей легковых или средних автотранспортных средств	Для водителей большегрузных транспортных средств и лиц, для которых вождение является основной служебной обязанностью
Максимальное время вождения между перерывами и минимальное время перерыва	Два часа непрерывного вождения с последующим перерывом не менее 15 минут.	4,5 часа непрерывного вождения с последующим перерывом не менее 30 минут. Тем не менее, настоятельно рекомендуется делать 15-минутные перерывы через каждые два часа или более частые перерывы в периоды естественных суточных спадов активности.
Максимальное время работы* в течение 24-часового периода *Время работы, в течение которого сотрудник водит транспортное средство в рамках своих трудовых обязанностей	Сотруднику запрещено садиться за руль после двенадцати часов работы.	Сотруднику запрещено садиться за руль после 14 часов работы.
Максимальное время работы в течение 24-часового периода	В общей сложности восемь часов, исключая время на дорогу до работы и до дома. Девять часов, включая время на дорогу до работы и до дома.	В общей сложности десять часов, исключая время на дорогу до работы и до дома. Одиннадцать часов, включая время на дорогу до работы и до дома.
Максимальное время работы в течение семидневного и 14-дневного периода	Запрещается управлять транспортным средством после 40 часов работы в течение семидневного периода или 80 часов в течение 14-дневного периода.	Запрещается управлять транспортным средством после 70 часов работы в течение восьмидневного периода или 120 часов в течение 14-дневного периода.

Г. Транспортное средство	
<p>1. Руководство должно обеспечить соответствие используемых транспортных средств минимальным стандартам:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. 3-точечные ремни безопасности* B. Подголовник* C. Подушка безопасности (для водителя и пассажира на переднем сиденье) D. Защита при боковых ударах E. ABS F. БМС (по результатам оценки рисков) G. Набор на случай чрезвычайной ситуации <p>*минимальные стандарты для легковых транспортных средств, используемых для осуществления хозяйственной деятельности компании, которые принадлежат водителю или арендуются им.</p>	<p>Стандарты, указанные в данном документе, являются минимальными требованиями. К дополнительным требованиям могут относиться следующие: тяговое усилие, эргономика (например, легкость доступа, передвижения, возможность работать из или внутри транспортного средства), средства обеспечения безопасности, такие как система стабилизации, устройства заднего обзора, система предупреждения столкновений, камера в кабине и система внешних зеркал.</p> <p>NETS рекомендует использовать транспортные средства с устройствами предотвращения опрокидывания или защиты в случае опрокидывания, если процедура оценки риска опрокидывания выявила высокий риск опрокидывания.</p> <p>NETS рекомендует использовать транспортные средства, которые соответствуют как минимум четырехзвездному рейтингу по программе оценки новых автомобилей (NCAP) или эквивалентной системе краш-тестов.</p> <p>Необходимо наличие следующего оборудования на случай аварии или чрезвычайной ситуации: аптечка, фонарик, отражающий защитный жилет, огнетушитель, предупреждающие треугольники.</p>
<p>2A. Необходимо поддерживать транспортные средства в надлежащем рабочем состоянии в соответствии с техническими условиями изготовителя и требованиями местного законодательства.</p>	<p>В приложении Г дается образец процедуры технического осмотра и проверки транспортного средства.</p>

<p>2Б. Водители обязаны проводить проверку транспортного средства перед поездкой, чтобы убедиться, что оно в надлежащем рабочем состоянии и может быть использовано для данной поездки.</p>	
<p>3. Закрепите незакрепленные предметы в салоне</p>	<p>Нельзя перевозить незакрепленные предметы в салоне; для отделения грузового пространства от салона можно использовать багажную сетку или схожее с ней приспособление.</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ А1.1: ПРИМЕР СТРУКТУРЫ ОРГАНИЗАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

- 1.1 Организациям, которые работают в самых разнообразных отраслях или регионах, следует рассмотреть вопрос о создании глобальных правил высокого уровня, в которых излагались бы минимальные требования и которые позволили бы региональным или хозяйственным подразделениям разработать более подробные указания в зависимости от их конкретной деятельности в рамках требований глобальных правил.
- 1.2 В целях успешной реализации и функционирования программы обеспечения безопасности дорожного движения и парка транспортных средств необходимо, чтобы руководство являло собой пример соблюдения программы обеспечения безопасности дорожного движения и транспорта.



Водители

- Обеспечивают безопасное вождение
- Сообщают о пробеге и происшествиях
- Работают с координатором по обеспечению безопасности водителей
- Проходят обучение вождению

Координаторы по обеспечению безопасности водителей (КБВ)

- Глава отдела или профессиональный управленец
- Предоставляют сотрудникам соответствующие данные о безопасности транспортных

- Курируют водителей повышенного риска в своем отделе
- Пропагандируют и демонстрируют ценность безопасности в среде сотрудников отдела
- Участвуют в работе сети КБВ
- Сообщают о происшествиях и собирают данные о пробеге

Координаторы по обеспечению безопасности транспортных средств

- Начальник по ОТ, ТБ и ООС или член высшего руководства подразделения
- Назначают и работают с КБВ
- Работают с руководителем по обеспечению безопасности транспортных средств
- Участвуют в работе отдела обеспечения безопасности транспортных средств

Руководители по обеспечению безопасности транспортных средств/Отдел охраны труда, техники безопасности и охраны окружающей среды (ОТ, ТБ и ООС)

- Работают с координаторами и КБВ
- Управляют системами и собирают количественные показатели ОТ, ТБ и ООС
- Дают необходимые указания и рекомендации отделам обеспечения безопасности транспортных средств

Отделы обеспечения безопасности транспортных средств

- Внедряют правила
- Запрашивают и контролируют количественные показатели
- Отчитываются перед руководством крупного подразделения

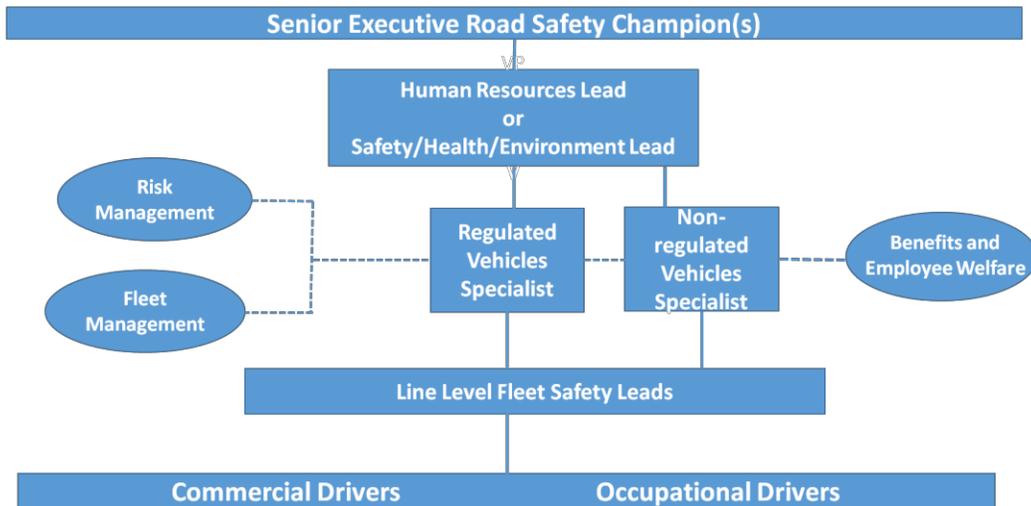
Отделы руководства крупными подразделениями/Руководители

- Устанавливают направление и ожидаемые результаты
- Проверяют количественные показатели
- Одобряют и обеспечивают выполнение правил
- Контролируют результаты работы водителей и предпринимают необходимые оперативные меры

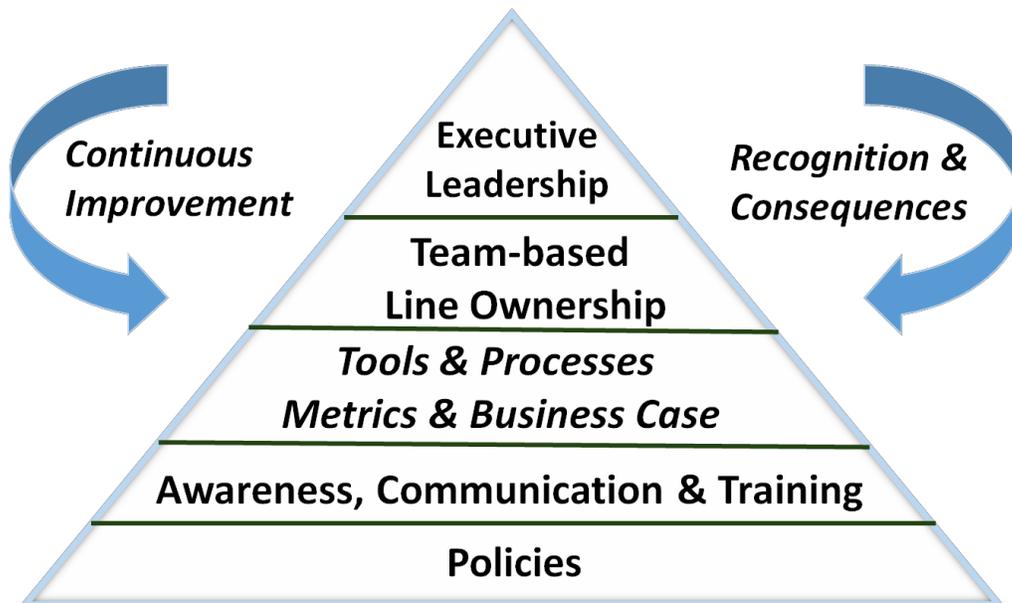
- 1.3 Руководители организации должны обеспечить надлежащее финансирование программы для ее реализации, собирать и передавать соответствующие количественные показатели, анализировать ДТП/аварии, обеспечить необходимое обучение водителей, а также определять направления постоянного совершенствования и реализовывать их. Пример структуры приведен выше.
- 1.4 Рассмотреть вопрос о создании региональных отделов обеспечения безопасности транспортных средств для решения вопросов в рамках хозяйственного подразделения или региона мира.
- Создать и проанализировать правила по обеспечению безопасности в рамках регионального/хозяйственного подразделения.
 - Определить и обеспечить достаточное количество координаторов по обеспечению безопасности транспортных средств
 - Анализировать ДТП и аварии
 - Обеспечить обучение водителей согласно правилам
- 1.5 Необходим метод выявления и обучения лиц, ответственных за управление требованиями программы по обеспечению безопасности транспортных средств, которые будут служить основными контактными лицами для оказания помощи водителям компании и супругам/сожителям, которые водят собственные или арендуемые транспортные средства компании, в вопросах отчетности и принятия других сообщений.

ПРИЛОЖЕНИЕ А1.2: ОБРАЗЕЦ ДИАГРАММЫ ОРГАНИЗАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И МОДЕЛИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



ПРИЛОЖЕНИЕ А2: ОБРАЗЕЦ ПРОЦЕДУРЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП

ЦЕЛЬ

Установить факты ДТП и следовать установленному протоколу.

СФЕРА ДЕЙСТВИЯ

Все сотрудники, эксплуатирующие (собственные или арендуемые) транспортные средства (вставить название компании)

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Предотвратимое ДТП — Предотвратимым считается такое ДТП, при котором сотруднику (вставить название компании) не удалось сделать все возможное для предотвращения ДТП, в том числе предвидеть опасность и применить соответствующие методы безопасного вождения.

Непредотвратимое ДТП — Непредотвратимым считается такое ДТП, при котором сотруднику (вставить название компании) удалось сделать все возможное для предотвращения ДТП, в том числе предвидеть опасность и применить соответствующие методы безопасного вождения.

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Расследование ДТП представляет собой поиск и сбор фактов. Будучи членом руководства (вставить название компании), вы должны не только установить, что произошло, но и почему это произошло и, самое главное, как ваши сотрудники могут избежать подобных ДТП.

Необходимо учитывать условия окружающей среды, дорожную ситуацию, состояние транспортного средства, человеческий фактор и действия организации. Успех расследования зависит от того, сможет ли менеджер объективно установить факты и не судить prematurely.

Конечная цель (вставить название компании) в расследовании и определении предотвратимости ДТП заключается в самосовершенствовании с тем, чтобы избежать ДТП в будущем.

Инструкции на последующих страницах призваны помочь руководителям провести расследование и определить предотвратимость ДТП. Следуя пошаговой процедуре, которая описана ниже, менеджеры смогут собрать достаточно данных для выполнения поставленных перед ними задач, а также обеспечить (вставить название компании) правовой и финансовой документацией. Важно, чтобы отчеты были максимально полными и точными, поскольку зачастую они являются единственными официальными документами (вставить название компании) в отношении ДТП и могут быть использованы в суде с целью получения страховки или оправдания мер дисциплинарного взыскания.

Обязанности сотрудника

После участия в ДТП:

1. Немедленно остановитесь для целей расследования.
2. Окажите помощь пострадавшим.
3. Уведомите аварийно-спасательные службы.
4. Оградите место ДТП, используя предупреждающие знаки, если возможно, чтобы предупредить других участников дорожного движения и т. д.
5. Защитите свой автомобиль от дальнейших повреждений или угона. Не подвергайте себя опасности.
6. Если возможно, до прибытия сотрудников полиции не перемещайте транспортное средство.
7. Будьте вежливы, но ничего не подписывайте и ни с кем не обсуждайте ДТП, за исключением сотрудников полиции и представителя (вставить название компании) после выяснения его личности.
8. Немедленно сообщите о ДТП диспетчеру/начальнику по телефону
9. Свяжитесь с лицом, ответственным за парк транспортных средств, и сообщите о ДТП
10. Не признавайте свою вину и не соглашайтесь ни за что платить.
11. Защитите себя — найдите свидетелей, включая людей, которые первыми прибыли на место ДТП. Если участники ДТП отказываются называть свои имена, запишите номера регистрационных знаков.
12. Если возможно, сфотографируйте транспортное(-ые) средство(-а) и место ДТП

Обязанности менеджера

После звонка сотрудника с сообщением о ДТП менеджер обязан:

1. Убедиться, что сотрудник не пострадал и находится вне опасности.
2. Определить, требуется ли сотруднику неотложная медицинская помощь, и предоставить сотруднику средства на получение медицинской помощи (при необходимости вызвать скорую помощь).
3. Убедиться, что сотрудник выполнил все перечисленные выше пункты.

НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

По прибытии на место происшествия, **менеджер** должен (когда уместно):

1. Проверить состояние сотрудника и других участников ДТП.
2. Обезопасить автомобиль и его содержимое.
3. Сфотографировать место происшествия.
4. Собрать информацию для отчета.
5. Сделать зарисовку места происшествия.
6. Получить показания свидетелей.

Фотографирование места происшествия.

Сфотографируйте место происшествия с различных точек. Сфотографируйте транспортные средства с большого расстояния, чтобы захватить окружающую местность.

Сфотографируйте с близкого расстояния все повреждения как снаружи, так и внутри автомобиля, а также окружающих предметов и имущества. Если транспортные средства перемещались, сфотографируйте каждое с различных точек.

Пусть лучше фотографий с места происшествия будет слишком много, чем слишком мало!

Сбор информации на месте происшествия

Точное место, где произошло происшествие — вам должна быть известна следующая информация:

1. город, штат и округ, в котором произошло ДТП
2. название шоссе, улицы или трассы
3. почтовый адрес ближайшего здания, если ДТП произошло застроенном районе
4. расстояние до ближайшего перекрестка или другого ориентира, например, фермы, парка, коммерческого предприятия, знака и т. д.

Участники ДТП — вам должна быть известна следующая информация:

1. имена, адреса и телефоны всех участников, включая пассажиров, свидетелей и сотрудников полиции (если возможно, узнайте номер жетона сотрудника полиции)
2. владелец транспортного средства или другого имущества, участвующего в ДТП
3. название страховой компании второго водителя, номер полиса, имя агента, номер телефона агента

В отношении участвующих транспортных средств и поврежденного имущества вам должна быть известна следующая информация: марка, модель, год, номер государственной регистрации, цвет, тип (автомобиль, грузовик, мотоцикл) и, если возможно, серийные номера всех участвующих в ДТП транспортных средств.

Опишите ущерб, нанесенный каждому транспортному средству или объекту имущества. Если возможно, по прошлому опыту оцените повреждение в долларах, но не делайте никаких заявлений относительно оцениваемого ущерба.

Степень травм

1. Если возможно, определите точный характер и степень травмированности участников ДТП (при необходимости позвоните в больницу после возвращения в офис).
2. Убедитесь, что ваш водитель достаточно здоров как физически, так и психически, чтобы управлять транспортным средством, прежде чем разрешить ему это делать.
3. Если возможно, узнайте имя, адрес и номер телефона больницы/лечебного учреждения, в которое были доставлены пострадавшие.
4. Если возможно, узнайте название и номер телефона станции скорой помощи, которая перевозила пострадавших.

Узнайте, соответствуют ли результаты проверки на наличие в крови алкоголя/наркотиков установленным требованиям. Если в результате ДТП произойдет что-либо из нижеследующего, руководство (вставить название компании) должно после ДТП провести проверку сотрудника на наличие в его крови наркотиков и алкоголя:

1. смертельный исход или
2. выписка штрафа за нарушение правил дорожного движения водителем (вставить название компании) и буксировка одного из транспортных средств вследствие его выведения из строя из-за повреждения либо получение участником ДТП неотложной медицинской помощи не на месте происшествия

Заявления: Запишите показания участников и свидетелей, описывающих ДТП

Измерения — вы должны измерить:

1. длину тормозного следа (измерьте тормозной след путем измерения того же расстояния вдоль бордюра, если из-за дорожного движения невозможно непосредственно измерить сам тормозной след, не подвергая себя опасности)
2. ширину дороги или шоссе и отдельных полос движения
3. расстояние до точки удара (если транспортные средства не были перемещены) относительно по меньшей мере двух стационарных ориентиров, таких как центральная линия и бордюр

Что касается условий вождения, запишите:

1. поверхность и состояние дорожного полотна (например, наличие асфальта, влажности)
2. погодные и световые условия в момент ДТП (например, ясно, дневной свет, ночное время)

Узнайте, где и когда можно получить копию отчета полиции.

Проверьте исправность и безопасность транспортного средства перед тем, как перевезти или отогнать его. Если сомневаетесь, лучше отбуксируйте его.

Зарисовка места происшествия

Как можно более точно зарисуйте место происшествия, включая все окружающие объекты, такие как деревья, заборы, стены, ямки, канавы и знаки. Особенно важны дорожные знаки и сигналы, а также названия улиц и трасс.

Также не забудьте указать:

1. направление движения транспортных средств до столкновения
2. точку удара (запишите ее расстояние от стационарного объекта)
3. место, где остановились транспортные средства в результате столкновения
4. длину всех тормозных следов
5. ширину дороги и отдельных полос движения

ПО ВОЗВРАЩЕНИИ В ОФИС: ОПРЕДЕЛИТЬ ПРЕДОТВРАТИМОСТЬ

После расследования обстоятельств ДТП необходимо определить, мог ли сотрудник его предотвратить, и заполнить заключение о необходимости выплаты страхового возмещения. (Вставить название компании) считает происшествие предотвратимым, если сотруднику не удалось сделать все возможное для предотвращения ДТП, в том числе предвидеть опасность и применить соответствующие методы безопасного вождения.

Важно сохранять объективность. Это непросто, но личное отношение к сотруднику не должно повлиять на ваше решение. Последствия этого решения выходят далеко за рамки конкретного дела сотрудника и ДТП.

Согласно определению, предотвратимость — это не то же самое, что юридическая ответственность, по крайней мере для целей расследования, проводимых (вставить название компании). Вполне возможно, что сотрудник мог предотвратить ДТП, но, с юридической точки зрения, его вины в нем нет. Водители компании, будучи квалифицированными специалистами, несут большую ответственность за предотвращение ДТП, чем обычные автомобилисты. Это, несомненно, жесткое требование, но оно является частью работы и признается справедливым всеми работниками транспортной отрасли во всем мире.

Признавая происшествие непредотвратимым, менеджер может негласно одобрить определенный стиль вождения своих сотрудников. Признавая происшествие предотвратимым, менеджер дает понять, что определенное поведение является неприемлемым для компании. Одним словом, любое решение задает определенные стандарты вождения, которые должны соблюдаться водителями.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б1: ОБРАЗЕЦ ПРАВИЛ В ОТНОШЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗА РУЛЕМ МОБИЛЬНЫХ ТЕЛЕФОНОВ



Рекомендуемое использование

Данные правила могут служить образцом или шаблоном для правил вашей организации. Вы можете расширить текст правил, включив в него дополнительные пункты, относящиеся к конкретным потребностям вашей организации, например, о добровольцах, водителях, перевозящих людей по поручению вашей организации, использовании объектов собственности компании для перевозок и т.п. Хотя вы можете редактировать положения, касающиеся обеспечения соблюдения правил и дисциплинарных взысканий, включение конкретных условий способствует лучшему соблюдению правил. Мы рекомендуем направить окончательный текст правил специалистам юридического отдела вашей компании на проверку.

Мы глубоко ценим безопасность и благополучие всех своих сотрудников. В связи с увеличением числа несчастных случаев в результате использования сотовых телефонов за рулем, мы вводим новые правила.

1. Сотрудникам запрещается использовать сотовые телефоны, как без специальной гарнитуры, так и с гарнитурой или громкой связью, во время управления транспортным средством в рамках выполнения своих трудовых обязанностей и/или в рабочее время.
2. Сотрудникам запрещается читать или отвечать на электронные письма или текстовые сообщения во время управления транспортным средством в рамках выполнения своих трудовых обязанностей и/или в рабочее время.
3. Данные правила также применяются к использованию КПК.
4. Во время управления транспортным средством нельзя отвечать на звонки; они должны переадресовываться на голосовую почту.
5. Если сотруднику нужно позвонить в аварийно-спасательную службу, то он должен сначала остановить транспортное средство в безопасном месте.

Сотрудникам делается два предупреждения. Если сотрудник нарушает правила в третий раз, это является основанием для немедленного увольнения.

Ваша подпись внизу удостоверяет ваше согласие соблюдать эти правила.

Подпись сотрудника

Дата

Отказ от ответственности: Хотя информация и рекомендации, содержащиеся в данном документе, были взяты из источников, которые считаются надежными, Национальный совет США по технике безопасности не дает никаких гарантий относительно этого и не несет никакой ответственности за правильность, достаточность и полноту этой информации или рекомендаций. При определенных обстоятельствах могут потребоваться другие или дополнительные меры безопасности. Чтобы скачать бесплатно Правила в отношении использования мобильных телефонов за рулем для работодателей, зайдите на веб-сайт http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx.

© 2009 National Safety Council. Все права защищены. Печатается с разрешения.

Данная информация добровольно и бесплатно предоставлена NETS ее членам и широкой общественности. Она предоставляется «как есть», без каких бы то ни было заверений или гарантий в отношении ее точности. Ни NETS, ни какая-либо другая компания, участвовавшая в подготовке настоящего документа, не несет ответственности ни за содержание, ни за использование данной информации.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б2: ОБРАЗЕЦ ИНСТРУКЦИЙ ПО РАЗРАБОТКЕ ТРЕБОВАНИЙ К ОБУЧЕНИЮ ПРАВИЛАМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Необходима специальная процедура, которая гарантирует, что все сотрудники и все супруги/сожители и подрядчики, которые управляют собственными или арендуемыми транспортными средствами компании, прошли соответствующую подготовку для эксплуатации того или иного вида транспортного средства и результаты этой подготовки надлежащим образом подтверждены документально.

Общая подготовка для всех сотрудников:

Все сотрудники, которые водят автомобили как на работе, так и вне ее должны проходить ежегодный аудиторный или компьютерный курс обучения по вопросам обеспечения безопасности, в том числе подтверждать, что они ознакомлены с соответствующими правилами. Ежегодный курс обучения должен давать общее представление об опасностях (в том числе об опасности усталости и рассеянного внимания за рулем), а также включать в себя вопросы, возникающие в ходе анализа среднестатистических ДТП, и подтверждение ознакомления с соответствующими правилами. Можно также предложить пройти курс обучения супругам/сожителям и подрядчикам, которые управляют собственными или арендуемыми транспортными средствами компании.

Подготовка водителей компании к работе с легковыми транспортными средствами:

Все водители легковых пассажирских транспортных средств должны ежегодно проходить общий курс обучения. В дополнение к общим требованиям к подготовке всех сотрудников, обучение водителей легковых транспортных средств должно включать в себя следующее:

1. Курс практического вождения транспортного средства малой грузоподъемности в течение 90 дней после приема на работу или как только, в разумные сроки, будет проводиться курс обучения для всех водителей компании, а затем каждые три года.
2. Необходимо провести оценочную поездку, по результатам которой экзаменатор отмечает серьезные проблемы, до того, как водитель будет допущен к управлению транспортным средством для исполнения своих трудовых обязанностей. Оценочная поездка должна проводиться каждый год, когда не нужно проходить курс практического вождения транспортного средства малой грузоподъемности.
3. Если не используются системы GPS/электронные системы обратной связи, следует рассмотреть возможность ежегодного проведения зачета в форме поездки со взаимным оцениванием, чтобы повысить частоту повторения материала.

Подготовка водителей компании к работе со средними и большегрузными транспортными средствами:

В дополнение ко всем требованиям к подготовке водителей легковых транспортных средств, обучение водителей, эксплуатирующих средние и/или большегрузные транспортные средства, должно включать в себя следующее:

1. Курс практического вождения соответствующего транспортного средства не реже, чем раз в три года.
2. Каждый год, когда не нужно проходить курс практического вождения, необходимо

проводить оценочную поездку на соответствующем транспортном средстве, по результатам которой экзаменатор отмечает серьезные проблемы.

3. Между курсами вождения каждый год нужно проводить курс аудиторного или компьютерного обучения.
4. Водители транспортных средств, предназначенных для перевозки от 9 до 15 пассажиров, должны иметь подтверждение права на управление грузовым автомобилем. Необходимо разработать дополнительные требования к обучению водителей, которые перевозят большие группы людей (т. е. > 9).
5. Курс подготовки водителей большегрузных транспортных средств должен включать пункты, которые рассматриваются в курсе подготовки водителей транспортных средств средней грузоподъемности, с тем чтобы надлежащим образом обученный оператор большегрузного транспортного средства мог также эксплуатировать транспортное средство средней грузоподъемности.
6. Супругам/сожителям запрещено управлять транспортными средствами средней и большой грузоподъемности.

Подготовка водителей повышенного риска:

Водители, которых в результате процедуры контроля и отбора причислили к водителям повышенного риска, должны пройти:

1. Инструктаж у своего непосредственного начальника сразу же после того, как его причислили к водителям повышенного риска;
2. Практический курс вождения или соответствующий подобный ему курс (по усмотрению непосредственного начальника водителя и по согласованию с отделом ОТ, ТБ и ООС и в соответствии с условиями хозяйственной деятельности) в течение 90 дней после причисления его к группе повышенного риска; а также
3. Две оценочные поездки в течение 12 месяцев после причисления его к группе повышенного риска, причем первая оценочная поездка должна быть проведена в течение 30 дней.

Подготовка к оценочной поездке:

Оценочные поездки дают менеджерам возможность проверить навыки вождения и состояние транспортного средства лично, один-на-один с водителями компании. Благодаря им менеджер может высказывать замечания непосредственно в процессе движения и определять направления дальнейшего совершенствования навыков водителя. Для проведения оценочных поездок менеджеры должны пройти специальную подготовку. Менеджер должен назначить и провести оценочную поездку в течении 15 дней после приема на работу водителя компании. Подписанные контрольные перечни по результатам проведенных оценочных поездок должны храниться у непосредственного начальника водителя в течение трех лет.

Поездки со взаимным оцениванием:

Поездки со взаимным оцениванием способствуют созданию обучающей среды, где ценятся и соблюдаются правила безопасности и где сотрудники готовы помочь друг другу и поощряют безопасное поведение. Все водители компании должны ежегодно участвовать в поездках со взаимным оцениванием. Документ о проведении поездки должен быть подписан как водителем, так и наблюдателем и храниться у непосредственного начальника водителя в течение трех лет.

ПРИМЕР БЛАНКА ОЦЕНИВАНИЯ ОЦЕНОЧНОЙ ПОЕЗДКИ И/ИЛИ ПОЕЗДКИ СО ВЗАИМНЫМ ОЦЕНИВАНИЕМ

Навыки кругового обзора	Правильное	Требуется доработка	Не наблюдается
Регулирует зеркала, чтобы устранить мертвые зоны, перед началом движения	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Смотрит вперед, назад и по обеим сторонам (360°) машины во время движения	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Смотрит в зеркала заднего вида и бокового обзора каждые 4-8 секунд во время	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Реагирует на возникающие впереди помехи <i>заранее</i> путем переноса ноги на	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Продолжает смотреть на 360°, даже когда машина стоит	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
При движении задним ходом смотрит на 360° и поворачивается, чтобы посмотреть	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Может описать соответствующие «пути отхода» в процессе движения или после	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Комментарии:

Навыки соблюдения дистанции	Правильное	Требуется доработка	Не наблюдается
Всегда сохраняет как минимум двухсекундную дистанцию	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Увеличивает дистанцию до 4-8 секунд при неблагоприятных дорожных/погодных	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Увеличивает дистанцию, если машина, следующая позади него, подходит	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Быстро возвращается к безопасной дистанции, если перед ним вклинивается	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Использует фары ближнего света на проезжей части так, чтобы машина была видна другим водителям, т. е.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Снижает скорость на дорогах без твердого покрытия	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
С осторожностью приближается к тихоходным транспортным средствам	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Уступает дорогу на перекрестках без опознавательных знаков или с ограниченной	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Снижает скорость при съезде с дороги с твердым покрытием на грунтовую	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Комментарии:

Навыки прохождения перекрестков	Правильное	Требуется доработка	Не наблюдается
Снижает скорость, проверяет наличие транспорта, следующего в пересекающем	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Не выезжает на перекресток на желтый сигнал светофора	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
При остановке может <i>ясно</i> видеть, где задние колеса впереди идущей машины	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Заблаговременно подает сигнал поворота	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
При повороте налево не поворачивает руль, пока не проедет весь транспорт,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ждет две секунды перед тем, как выехать на перекресток, после того, как	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Комментарии:

Навыки торможения	Правильное	Требуется доработка	Не наблюдается
Не прибегая к экстренному торможению, нажимает на тормоз, если видит впереди <i>потенциальную</i> проблему или мигающий зеленый сигнал	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
В обычной ситуации плавно останавливает машину, используя прием	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Комментарии:

Осмотр транспортного средства:

- Хорошее состояние кузова и салона
ухода или ремонта
- Кузов требует ухода или ремонта
- Салон требует

Подпись начальник

Дата

Подпись водителя

Дата

**ПРИЛОЖЕНИЕ БЗ: ОБРАЗЕЦ ПРАВИЛ В ОТНОШЕНИИ УПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ, НАРКОТИКОВ И
ЛЕКАРСТВ**

1. Сотрудники, которые водят транспортные средства, должны соблюдать требования действующих правил в отношении транспортных средств и проявлять должную осмотрительность, чтобы обеспечить безопасность вождения. Сотруднику строго запрещается эксплуатировать какие бы то ни было транспортные средства в рамках исполнения своих трудовых обязанностей, если его состояние не позволяет обеспечить безопасность вождения. Данный запрет распространяется на ситуации, когда сотрудник временно неспособен безопасно эксплуатировать транспортное средство или когда он находится под действием лекарств, алкоголя или наркотических веществ.
2. Применение любых дисциплинарных мер, следующих за нарушением запрета на вождение в неадекватном состоянии, должно быть рассмотрено отделом кадров компании, с тем чтобы обеспечить их соответствие постановлениям правительства.
3. Сотрудник должен в течение 24 часов уведомить своего непосредственного начальника, если сотрудники полиции остановили или арестовали его за вождение в нетрезвом виде, в состоянии алкогольного или наркотического опьянения или в неадекватном состоянии, когда он, в рамках выполнения своих трудовых обязанностей, управлял своим личным транспортным средством или транспортным средством компании, согласно определению настоящих правил.
4. Если сотрудник не сообщит об этом, то это может привести к дисциплинарному взысканию вплоть до и включая прекращение трудовых отношений.
5. Если неадекватное состояние сотрудника было вызвано алкоголем, то *опьянением* будет считаться уровень алкоголя в его крови, который определяется алкотестером или анализом крови, равный или превышающий предел, установленный законом в той местности, где сотрудник управлял транспортным средством. Для целей настоящих правил, результаты будут основаны на действующих нормах допустимого уровня содержания алкоголя в крови и не влекут за собой судимости. Если неадекватное состояние сотрудника будет обнаружено вследствие ДТП, связанного с алкогольным опьянением, такой сотрудник будет уволен при первом нарушении настоящих правил. Кроме того, если сотрудник отказывается пройти тест или сдать кровь для определения состояния алкогольного опьянения по требованию правоохранительных органов или компании, этот сотрудник будет уволен.

-
6. Установление неадекватного состояния вследствие несанкционированного использования разрешенных или запрещенных наркотиков будет проводиться с помощью принятого и надёжного теста на конкретный наркотик. Требование об обязательном осуждении не предъявляется. Если обнаружится, что сотрудник находится под воздействием разрешенных или запрещенных наркотиков, такой сотрудник будет уволен при первом нарушении настоящих правил.

 7. Неадекватное состояние в связи с приемом отпущенных по рецепту или безрецептурных лекарств будет установлено на основании результатов соответствующих анализов, отчетов сотрудников правоохранительных органов, консультации специалиста и прочей относящейся к делу информации. Если обнаружится, что сотрудник управлял транспортным средством в неадекватном состоянии в связи с приемом отпущенных по рецепту или безрецептурных лекарств, то к такому сотруднику могут быть применены меры дисциплинарного взыскания вплоть до и включая увольнение.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б4: ОБРАЗЕЦ ПРАВИЛ ДОПУСКА К ВОЖДЕНИЮ

Требования к водителям:

1. Основным требованием является соблюдение водителями государственных законов.
2. Водитель обязан иметь действующее водительское удостоверение и/или соответствующую категорию, сообразно государственным требованиям.
3. Помимо соблюдения правил компании в отношении подготовки и обучения водителей, водители должны проходить дополнительные курсы подготовки, необходимые для сохранения специализированных водительских прав и разрешений, согласно требованиям местного законодательства и правил техники безопасности.
4. Водители обязаны уведомить своего непосредственного начальника в течение 24 часов после наложения на них штрафа (или нарушения), который лишает их права на управление транспортным средством.

Политики и процедуры компании:

1. Необходимо установить процедуру, позволяющую убедиться, что у водителя есть действующее и действительное водительское удостоверение, выданное уполномоченным местным государственным органом и что это удостоверение соответствует типу управляемого транспортного средства.
2. Необходимо внедрить правила в отношении разрешения на использование собственных или арендуемых транспортных средств компании.
3. Необходимо внедрить метод ежегодного сбора подтверждений, что все водители ознакомились и понимают действующие правила по обеспечению безопасности дорожного движения.
4. Во время приема на работу сотрудники отдела кадров должны провести проверку анкетных данных претендента и рекомендаций с предыдущих мест работы. В рамках этой проверки необходимо, среди прочего, выяснить следующее: количество и тяжесть нарушений транспортной безопасности, случаи приостановления действия прав и разрешений, случаи участия в ДТП, опыт работы, подготовка и пройденные курсы обучения.
5. Необходимо внедрить метод сбора у водителей письменных разрешений, позволяющих компании проводить регулярные проверки записей по транспортному средству в той степени, в которой это разрешено законом, или самораскрытие истории вождения.
6. Необходимо вести и хранить все документы водителей, касающиеся их квалификации, получения и наличия разрешений, обучения и выполнения служебных обязанностей.
7. Необходимо внедрить метод классификации видов и частоты нарушений правил дорожного движения, которые могут привести к применению мер дисциплинарного взыскания или лишению водительских прав. Необходимо ознакомить с этой системой всех сотрудников. Эту систему можно использовать для выявления водителей повышенного риска и проведения более интенсивной работы с ними в рамках программы.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б5: ПРИМЕР ПРАВИЛ НАЙМА НОВЫХ СОТРУДНИКОВ И ТРЕБОВАНИЙ К ВОДИТЕЛЯМ

Критерии отбора (за последние три года)	Соответствие требованиям для найма
А. Наличие нарушений правил дорожного движения, связанных с алкоголем и/или наркотиками, включая управление транспортным средством в состоянии алкогольного и/или наркотического опьянения. К этому пункту также относится отказ пройти освидетельствование.	Не удовлетворяет требованиям для найма
Б. Временное лишение или аннулирование водительских прав	Не удовлетворяет требованиям для найма (на усмотрение нанимающего лица, если лишение прав было вызвано административными причинами и/или претендент может предоставить документальное подтверждение того, что его водительское удостоверение в настоящий момент действительно)
В. Оставление места ДТП или побег с места ДТП, согласно юридическому определению штата/страны, где произошло ДТП.	Не удовлетворяет требованиям для найма
Г. Виновность в ДТП со смертельным исходом, согласно юридическому определению штата/страны, где произошло ДТП.	Не удовлетворяет требованиям для найма
<p>Д. Сочетание трех или более нарушений правил или случаев участия в ДТП во время движения транспортного средства за последние три года. Соответствие критериям оценивается на основании фактической(их) дат(ы) нарушения в отличие от дат(ы) вынесения обвинительного приговора или,</p> <p>Сочетание трех или более нарушений правил или случаев участия в ДТП во время движения транспортного средства за последние полгода. Соответствие критериям оценивается на основании фактической(их) дат(ы) нарушения в отличие от дат(ы) вынесения обвинительного приговора.</p>	Не удовлетворяет требованиям для найма

Перечисленный выше данные разрешается собирать и документировать в рамках местных законов и норм.

В том случае, если нельзя произвести процедуру проверки по вышеуказанным критериям в связи с ограниченным доступом к данным об автотранспортных средствах (т.е. штрафах/нарушениях) или в связи с ограничением такого доступа в силу особенностей местных законов и норм, подразделение компании должно произвести процедуру проверки наличия высокой степени риска для достижения той же цели снижения рисков.

Корпоративная руководящая группа должна рассмотреть возможность введения дополнительных критериев отбора (например, критерий оценки риска с использованием балльной системы ДТП и/или нарушений), с тем чтобы адекватно оценивать риски и отсеивать водителей, которые, судя по имеющимся данным, не заботились о соблюдении правил безопасности дорожного движения. Критерии отбора должны соответствовать местным законам и правилам.

ПРИЛОЖЕНИЕ В6: ОБРАЗЕЦ ИНСТРУКЦИЙ ПО ВЫЯВЛЕНИЮ ВОДИТЕЛЕЙ ПОВЫШЕННОГО РИСКА И РАБОТЕ С НИМИ

Выявление водителей повышенного риска

Водитель повышенного риска — это водитель компании или его имеющий разрешение супруг/сожитель или иждивенец, который

1. Участвовал в трех или более независимых случаях ДТП и/или три или более раз нарушал правила дорожного движения за последние три года, либо
2. Участвовал в двух независимых случаях ДТП и/или дважды нарушал правила дорожного движения за последние полгода, либо
3. Незаконно (согласно определению соответствующего местного законодательства) скрывался с места происшествия в последние три года, либо
4. Был признан «виновным» (согласно определению соответствующего местного законодательства) в ДТП со смертельным исходом в последние три года, либо
5. Лишился водительских прав в последние три года, либо
6. Управлял транспортным средством в неадекватном состоянии в последние три года, либо
7. Был причислен к группе повышенного риска в результате программы компании по обеспечению обратной связи с помощью БСМ.

Работа с водителями повышенного риска:

Руководители водителей, которые были отнесены к группе повышенного риска в результате процедур контроля и оценивания:

1. Должны пройти курс переподготовки, как описано в «Инструкции по обучению».
2. Водителям повышенного риска запрещается управлять транспортными средствами средней и большой грузоподъемности.
3. Записи об автотранспортном средстве водителя повышенного риска будут проверены как минимум через 12 месяцев после его причисления к группе повышенного риска.
4. Если водитель не демонстрирует намерения исправить свое поведение, отказывается участвовать в оперативных мерах по исправлению ситуации или неоднократно признается водителем повышенного риска, то вопрос о применении в его отношении мер дисциплинарного взыскания будет передан в отдел кадров.
5. Если водитель компании относится к водителям повышенного риска свыше двух лет, компания оставляет за собой право применить в его отношении меры дисциплинарного взыскания, вплоть до увольнения.
6. Супругам или сожителям, которых причислили к категории водителей повышенного риска, будет запрещено управлять собственными или арендуемыми транспортными средствами компании.

Хотя нарушение правил дорожного движения, связанное с приемом алкоголя, запрещенных наркотиков или отпускаемых по рецепту препаратов, явно способствует тому, чтобы водитель был отнесен к группе повышенного риска, вопрос о дальнейшем решении или действиях компании в ответ на такое нарушение будет передан в отдел кадров.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б7: ПРИМЕР ПРАВИЛ В ОТНОШЕНИИ ВОЖДЕНИЯ ДВУХКОЛЕСНЫХ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Цель данного документа состоит в определении правил, которые должны соблюдать подрядчики и сезонные рабочие [вставить название компании], чтобы обеспечить безопасность во время движения на двухколесных транспортных средствах в рамках исполнения своих трудовых обязанностей перед [вставить название компании].

Безопасность движения на двухколесных транспортных средствах

Двухколесные механические транспортные средства могут пройти там, куда не могут пройти автомобили и грузовые машины. Однако в силу своих особенностей они являются более опасными во время движения.

Нижеследующие требования относятся ко всем нанятым через агентство сезонным рабочим и подрядчикам, которые управляют механическими транспортными средствами в рамках исполнения своих трудовых обязанностей перед [вставить название компании]. Сотрудникам [вставить название компании] строго ЗАПРЕЩЕНО пользоваться механическими транспортными средствами для исполнения своих трудовых обязанностей перед компанией.

Общие требования

Требования к обеспечению безопасности движения на двухколесных транспортных средствах на территории страны включают следующее:

- 1. Обучение безопасному управлению транспортным средством:** Все водители обязаны посещать и окончить соответствующий курс подготовки по технике безопасности, проводимый квалифицированными инструкторами в рамках установленного количества дней занятости в [вставить название компании]. Они также обязаны с установленной частотой посещать курсы повышения квалификации, организованные координатором или руководством по обеспечению безопасности транспортных средств.
- 2. Пассажиры:** Перевозка пассажиров на двухколесном транспортном средстве допускается только с разрешения координатора по обеспечению безопасности транспортных средств И только с использованием надлежащих средств индивидуальной защиты, согласно определению ниже.
- 3. Перевозка грузов:** Перевозка тяжелых грузов на двухколесном транспортном средстве запрещена. Перевозка легкого багажа/личных вещей допускается только при использовании специальных контейнеров (например, корзин, рюкзаков), которые прошли проверку отдела обеспечения безопасности транспортных средств на предмет возможности безопасной эксплуатации мототранспортного средства.
- 4. Средства/элементы обеспечения безопасности транспортного средства:** Координатор по вопросам обеспечения безопасности транспортных средств должен проверять двухколесные транспортные средства на предмет наличия необходимых средств и элементов обеспечения безопасности транспортного средства для его надлежащей работы.

-
5. **Максимальное расстояние:** Для каждой страны должно быть установлено свое максимальное расстояние в год, которое можно проехать на двухколесном транспортном средстве в рамках исполнения трудовых обязанностей.

Водительское удостоверение и регистрация транспортного средства

Координатор по обеспечению безопасности транспортных средств должен убедиться, что у всех водителей двухколесных транспортных средств есть действующие водительские права и необходимые документы, перед тем, как нанимать их на работу от имени [вставить название компании]. Все транспортные средства, используемые для ведения хозяйственной деятельности [вставить название компании], должны иметь действующую регистрацию, которая требуется по закону, а также все необходимые регистрационные документы.

Обучение обеспечению безопасности транспортных средств

Все водители двухколесных транспортных средств должны с установленной частотой посещать курс обучения, организованный для них руководством или отделом обеспечения безопасности транспортных средств.

Средства индивидуальной защиты (СИЗ)

Все водители двухколесных транспортных средств должны использовать средства индивидуальной защиты, установленные руководством или отделом обеспечения безопасности транспортных средств. Использование СИЗ является обязательным и не зависит от расстояния и длительности поездки, местности, местоположения и погоды. СИЗ должны быть изготовлены в соответствии с местными нормативным требованиям безопасности и регулярно проверяться на наличие дефектов.

СИЗ и другие средства обеспечения безопасности водителей двухколесных транспортных средств должны отвечать требованию (**выделенное жирным шрифтом** имеет особую важность):

- a. **Шлем (полностью закрывающий лицо)**
- b. **Защита органов зрения**
- c. **Куртка**
- d. **Налокотники и наколенники**
- e. Кожаные перчатки
- f. Брюки или штаны, полностью закрывающие ноги (устойчивые к истиранию)
- g. **Ботинки или сапоги**
- h. Плащ (костюм из непромокаемой ткани) при необходимости

ПРИЛОЖЕНИЕ В1: СПОСОБЫ БОРЬБЫ С УТОМЛЕНИЕМ

1. ВВЕДЕНИЕ

Усталость водителя является одним из факторов, провоцирующих большое количество дорожно-транспортных происшествий и несчастных случаев каждый год. Эта проблема имеет особенно важное значение для людей, которые управляют автомобилем в рамках своих трудовых обязанностей или каждый день ездят на работу. Из-за усталости мы становимся менее внимательны к тому, что происходит на дороге, и теряем способность принимать быстрые и правильные решения в опасной ситуации.

NETS рекомендует всем организациям внедрить правила, запрещающие сотрудникам и водителям со специальными разрешениями управлять транспортными средствами в состоянии усталости или при приеме отпускаемых по рецепту и безрецептурных препаратов, которые могут оказывать негативное влияние на способность безопасно управлять транспортными средствами. Борьба с утомлением — это общая обязанность организации и сотрудника. Организация должна донести до водителей информацию о том, как определить усталость и проблемы с концентрацией внимания и как бороться с этими проблемами, тогда как сотрудники обязаны соблюдать правила и инструкции организации в отношении борьбы с усталостью.

Риски утомляемости водителей можно снизить с помощью надлежащей процедуры управления поездками и обучения водителей и их начальников. Наиболее эффективный способ борьбы с усталостью водителя — это исключить необходимость поездки. Предпринимать поездку стоит только в случае исключительной деловой необходимости и только если нельзя или невозможно воспользоваться другими вариантами, такими как теле- или видеоконференции.

В нижеследующих разделах содержится полезная информация, которая поможет работникам спланировать и провести рабочий день так, чтобы минимизировать риск усталости водителя за рулем. Организации должны включить эту информацию в свои правила и информационные материалы. Организации также должны разработать правила в отношении ночевки на тот случай, если водитель почувствует усталость.

2. ФАКТЫ ОБ УСТАЛОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ

Сон регулируется двумя системами организма: *гомеостазом сна/бодрствования* и *суточными биологическими часами*. Когда мы бодрствуем в течение длительного периода времени, гомеостаз сна/бодрствования говорит нам, что накапливается потребность во сне и что пора спать. Взрослому человеку необходимо от семи до девяти часов непрерывного сна в сутки, чтобы чувствовать себя хорошо отдохнувшим и функционировать в полную силу.

С другой стороны, наши внутренние суточные биологические часы регулируют сроки периодов сна и бодрствования в течение дня. В течение дня суточный ритм проходит периоды спада и подъема. По данным Национального фонда сна в Соединенных Штатах, сильнейшая потребность в сне у взрослых людей обычно приходится на период между 2:00 и 4:00 часами ночи и днем между 13:00 и 15:00. Этот период может несколько изменяться в зависимости от того, являетесь ли вы «жаворонком» или «совой». Сонливость, которую мы испытываем в периоды суточных спадов, будет менее выраженной, если до этого мы выспались, и более выраженной, если мы

недосыпали. Как правило, время суточных спадов совпадает со временем, когда возрастает риск ДТП.

Даже если вы не заснете, управление транспортным средством в сонном или усталом состоянии приведет к снижению внимательности, замедлению реакции и нарушению способности принимать верные решения. Исследования показали, что недостаток сна может ухудшить качество управления транспортным средством так же, как алкоголь, и даже больше. На самом деле, бодрствование в течение 17 или более часов влияет на качество вождения точно так же, как наличие алкоголя в крови в концентрации, равной или превышающей предельно допустимые нормы, установленные в Северной Америке и США. Другими словами, управлять машиной в сонном состоянии— это все равно, что сесть за руль пьяным.

Недостаток сна можно восполнить только сном. Пока вы не выспитесь, вы подвергаетесь большому риску попасть с ДТП из-за усталости.

3. КАК РАСПОЗНАТЬ УСТАЛОСТЬ

Ниже приведены одни из наиболее распространенных признаков и симптомов усталости водителя:

- A. Трудно сидеть прямо или держать голову прямо
- B. Чрезмерное зевание
- C. Усталость, ощущение тяжести или жжения в глазах
- D. Трудно сконцентрироваться
- E. Трудно вспомнить последние несколько миль
- F. Постепенное, непреднамеренное съезжание на другую или встречную полосу либо на обочину
- G. Пропуск нужного съезда или поворота
- H. Съезд на шумовую полосу
- I. Потеря внимания из-за микросна (непреднамеренная потеря внимания, которая длится шесть или более секунд).

Если вы впадаете в микросон или у вас наблюдаются любые другие признаки усталости во время движения, немедленно остановитесь в безопасном месте и отдохните, прежде чем продолжить поездку.

Если вы часто испытываете перечисленные выше симптомы, у вас может быть расстройство сна, такое, например, как апноэ сна. Симптомами этого расстройства являются сильный храп с внезапными периодами тишины, беспокойный сон и чувство постоянной усталости днем. Чтобы узнать больше о возможностях диагностики и лечения, проконсультируйтесь со специалистом.

4. СТРАТЕГИИ БОРЬБЫ С УСТАЛОСТЬЮ

Планирование поездки

A. Отдых

1. Выспитесь перед поездкой. Большинству взрослых нужно от семи до девяти часов непрерывного сна каждый день.
2. Перед поездкой не планируйте никаких масштабных видов деятельности, которые отнимают много сил и времени.
3. Старайтесь ложиться спать и просыпаться примерно в одно и то же время каждый день, даже в нерабочие дни. Организм лучше отдыхает, когда время сна наступает примерно в одно и то же время.
4. Если после работы вы занимаетесь спортом, то тренировка должна закончиться не менее чем за три часа до сна.
5. Следует избегать употребления алкоголя и кофеина, поскольку они могут нарушить ваш сон.

В. Планирование времени поездки

Старайтесь избегать длительных или монотонных поездок в то время суток, на которые приходится ваши суточные спады, поскольку в это время вы подвергаетесь большему риску попадания в ДТП из-за усталости. Как правило, это раннее утро и время после обеда.

С. Планирование маршрута

1. Сократите время поездки за счет планирования маршрута. По возможности последовательно посещайте пункты назначения, с тем чтобы сократить время в пути и пройденное расстояние.
2. Перед отправлением обратите внимание на следующие факторы, которые могут стать источником повышенного риска: техническое состояние транспортного средства (уровень масла и рабочих жидкостей, состояние шин и т. д.), дорожные условия, время и продолжительность поездки, рельеф местности, погодные условия, видимость, личная безопасность, загруженность дорожного движения, наличие животных, наличие и количество пешеходов, условия окружающей среды, звонки и обмен сообщениями (по возможности сделайте все нужные звонки перед началом поездки), а также наличие аварийно-спасательных служб на вашем пути.
3. Если вам предстоит выезд на новое место, спросите своего непосредственного начальника о самом безопасном и коротком пути для решения повседневных вопросов.
4. Спланируйте, каких клиентов вы посетите и как будете добираться до них. Выезжайте заблаговременно, чтобы избежать спешки. Продумайте, каким образом можно будет изменить порядок визитов и маршруты на случай большой транспортной загруженности или непредвиденных ситуаций на дороге.

Д. Планирование времени вождения и работы и перерывов на отдых

Нижеследующие рекомендации касательно времени вождения, работы и перерывов на отдых специально разработаны для сотрудников, которые управляют транспортными средствами малой и средней грузоподъемности и для которых вождение не является основной трудовой обязанностью. Они значительно более консервативны, чем то, что разрешено нормативными требованиями к профессиональным водителям, которые все время проводят за рулем.

1. Максимальное количество рабочих часов в день (включая и не включая вождение): рекомендуется восемь часов, включая перерывы; не более 40 часов (в неделю) включая перерывы.
2. Максимальное количество часов непрерывного вождения: два часа. Делайте перерыв продолжительностью не менее 15 минут после каждых двух часов вождения.
3. Минимальное время отдыха (без вождения): После восьми часов вождения необходимо сделать перерыв продолжительностью не менее 11 часов.

Е. Приблизительный расчет времени в пути

1. Перед поездкой воспользуйтесь Интернет-программами для расчета маршрута, чтобы приблизительно рассчитать продолжительность поездки до места назначения и назад. Никогда не вводите данные в систему GPS во время управления транспортным средством. Это нужно сделать до начала поездки или во время остановки в безопасном месте.
2. Если работать предстоит долго, запланируйте ночевку. Перед поездкой проконсультируйтесь у непосредственного начальника, если у вас есть вопросы касательно требований к организации ночевки.

Исходя из того, что средняя скорость транспортного средства составляет 45 миль или 72 километра в час, а рабочий день длится восемь часов, можно рассчитать приблизительное время нахождения за рулем, которое понадобится для преодоления определенных расстояний. В таблице ниже указаны результаты таких расчетов и отношение между преодолеваемым расстоянием и временем, в течение которого можно выполнять другие рабочие обязанности. Другими словами, чем больше времени вы проводите в пути, тем меньше времени остается на другую работу и тем больше вы будете уставать. Помимо повышения уровня риска, это также может повлиять на качество работы, которую вы на себя берете.

Дальность поездки (в милях)	Дальность поездки (в км)	Длительность поездки	Рабочие часы без вождения
45	72	1	7
90	145	2	6
135	217	3	5
180	290	4	4
225	362	5	3
270	435	6	2
315	507	7	1
360	579	8	0

Управление транспортным средством в течение четырех или более часов (выделено желтым цветом) может быть не самым безопасным, экономичным или эффективным использованием вашего времени, а управление транспортным средством в течение 5-8 часов (выделено красным цветом) указывает на то, что следует рассмотреть другие варианты, такие как проведение встречи в формате телеконференции, видеоконференции или использование самолета.

F. Готовность к непредвиденным событиям и обстоятельствам

1. При планировании поездки следует учитывать и другие факторы, такие как дорожные работы, загруженность дорог и плохие погодные условия. Они увеличивают время поездки и требуют дополнительной концентрации внимания, что само по себе способствует большей утомляемости. Постарайтесь учесть эти обстоятельства при расчете времени поездки и при принятии решения о необходимости ночевки.
2. Помните, что расчеты системы GPS не учитывают возможных задержек, поэтому это должны сделать вы, планируя свою поездку.

На работе и в пути

A. Изменение времени поездки

Если непредвиденные обстоятельства увеличивают продолжительность вашего рабочего дня и/или спланированное вами время за рулем, не пытайтесь «нагнать», чтобы успеть все, что вы запланировали. Лучше остановиться на ночевку, чем рисковать и вести машину в состоянии усталости.

B. Способы борьбы с усталостью

Самый лучший способ избежать усталости и сонливости за рулем — это выспаться. Однако если вы чувствуете признаки усталости, находясь за рулем, сделайте следующее:

Лучший вариант: Остановитесь на ближайшей площадке для отдыха.

1. В зависимости от времени суток и наличия жилья рассмотрите возможность ночевки.
2. В противном случае, остановите транспортное средство в безопасном месте и поспите. Чтобы отдохнуть, нужно поспать около 20 минут. (Если спать больше 20 минут, то в течение как минимум 15 минут после пробуждения вы будете чувствовать себя разбитым).
3. Если вы едете с напарником, меняйтесь после перерывов.

Второй вариант: Потребляйте кофеин.

Количество кофеина, которое содержится в двух чашках кофе, придает бодрости на несколько часов. Он всасывается в кровь примерно в течение получаса. Кофеин в том или ином количестве содержится в различных видах продуктов (кофе, чай, газированные и энергетические напитки, жевательные резинки, таблетки). Например, количество кофеина в одной чашке кофе (около 135 мг) примерно такое же, как в двух-трех чашках чая или трех-четырех банках колы. **Исследования показывают, что сочетание короткого сна с потреблением кофеина является более эффективным способом взбодриться, чем просто потребление кофеина.**

Такие способы, как открытое окно или прослушивание громкой музыки **НЕ** помогают бороться с усталостью. Они только временно маскируют ее.

Для вашей личной безопасности: Убедитесь, что место, где вы остановились, чтобы поспать, является безопасным (например, хорошо освещенная стоянка или специальная площадка для отдыха). Остановите свой выбор на том месте, где много пешеходов; большинство преступлений случается в тех местах, где мало свидетелей. Выключите зажигание, уберите ценности с видного места, закройте двери и закройте окна (или немного приоткройте их, если на улице жарко и солнечно).

5. ПРОЧИЕ ВАЖНЫЕ ФАКТОРЫ

А. Использование транспортного средства и время работы после перелета

После пересечения нескольких часовых поясов люди могут испытывать так называемый синдром смены часовых поясов. Все сотрудники, которые летают в разные страны или ночью, пересекают несколько часовых поясов или прибывают поздно ночью, могут испытывать усталость и признаки синдрома смены часовых поясов. После длительных перелетов такие сотрудник не должны управлять транспортными средствами.

Советы по обеспечению безопасности на дороге людям, испытывающим синдром смены часовых поясов:

1. Не садитесь за руль транспортного средства сразу после прибытия в место назначения. Риск ДТП особенно высок в том случае, если в этом месте движение осуществляется по другой стороне или если вам незнакомы дорожные сигналы и обозначения.
2. Старайтесь не брать на прокат автомобиль, если есть другие виды транспорта, отвечающие требованиям деловой необходимости, особенно после долгой поездки. Местные услуги трансфера, как правило, являются достаточно безопасным, надежным и недорогим способом наземного передвижения, если нужно добраться до гостиницы, места работы, дома или другого места назначения. По возможности следует также пользоваться услугами железнодорожных аэроэкспрессов.
3. Если вы прибываете домой поздно ночью или рано утром после долгого рейса, попросите кого-нибудь встретить вас в аэропорту, воспользуйтесь услугами такси или общественным транспортом.
4. Если сотрудники прибывают рано утром после трансатлантического или другого долгого перелета, следует предоставить им достаточное количество времени на отдых, прежде чем они смогут приступить к исполнению своих трудовых обязанностей. Время перелета должно учитываться как рабочее время.

В. Заболевания

Если у вас есть заболевания, которые могут повлиять на вашу способность управлять транспортным средством (например, сахарный диабет, высокое кровяное давление, сердечно-сосудистые заболевания, депрессия, апноэ сна), учитывайте их при планировании поездки. Обратитесь к своему лечащему врачу, чтобы он помог вам эффективно справиться с этой ситуацией. Наконец, вы обязаны принять соответствующие меры предосторожности и сообщить в отдел кадров или охраны труда, если у вас есть заболевание, которое может поставить под угрозу безопасность управления транспортным средством в рамках исполнения ваших трудовых обязанностей. (Если требуются особые условия или смена работы, необходимо обратиться в отдел кадров.)

Медицинские последствия длительных периодов бездеятельности: Тромбоз глубоких вен

Долгие часы вождения и длительные поездки без физической активности также имеют неблагоприятные последствия для здоровья. Долгие перелеты связаны с риском тромбоза глубоких вен, который представляет собой образование в глубоких венах, как правило, нижних конечностей, кровяных сгустков. Если сгусток отрывается, он может попасть в легкие и вызвать серьезные повреждения. См. советы по профилактике: <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>.

С. Лекарства

Некоторые отпускаемые по рецепту и безрецептурные лекарства могут вызывать сонливость. Узнайте у своего врача или фармацевта о побочных эффектах принимаемых вами препаратов. Кроме того, изучайте инструкции безрецептурных препаратов, чтобы узнать, является ли сонливость одним из побочных эффектов. Если вы начинаете принимать новый препарат, посмотрите, как это лекарство влияет на вас, прежде чем принимать его во время управления транспортным средством. Эти меры предосторожности являются вашей обязанностью. **Ни в коем случае не садитесь за руль, если вы принимаете препарат, вызывающий сонливость.**

D. Стресс

Стресс и конфликты на работе и дома могут вызвать нарушения сна, что может привести к дефициту сна и неспособности сконцентрироваться на текущих делах. Если вы испытываете сильный стресс или переживаете конфликты на работе или дома, обратитесь к специалисту в области психического здоровья, к своему лечащему врачу или специалистам программы помощи сотрудникам вашей компании, если таковая имеется.

E. Еда и напитки

Некоторые традиционные домашние блюда и различные виды вкусной, но не очень здоровой пищи могут стать причиной расстройства сна. Старайтесь не употреблять большие порции пищи, а также острые, соленые и жирные блюда, особенно менее чем за три часа до сна. Сон могут нарушить жареные блюда, чеснок, томатный соус и шоколад. Советы о том, как питаться, чтобы зарядиться энергией и бодростью, содержатся в разделе «**Еда для энергии и бодрости**» ниже. Кофеин является стимулятором и не снабжает организм энергией. Он может давать ложное ощущение энергии и подавлять естественное чувство голода.

При употреблении кофеина нужно соблюдать меру. Последствия его употребления включают в себя усталость, раздражительность и упадок сил.

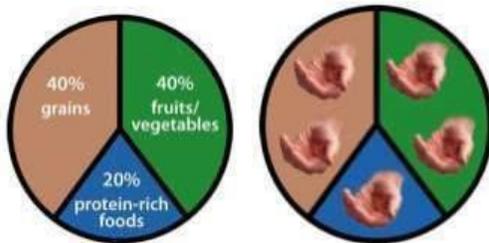
Алкоголь является психотропным успокоительным средством, которое только увеличит признаки усталости. Употребление алкоголя перед сном может привести к нарушению сна, поскольку он влияет на уровень сахара в крови. **Ни в коем случае не садитесь за руль после употребления какого бы то ни было количества алкоголя.**

Еда для энергии и бодрости

Институт изучения возможностей человеческого организма дает следующие рекомендации в отношении питания для энергии и бодрости:

До определения нужного размера порции каждого вида продуктов используйте свою ладонь или горсть.

Представьте тарелку, разделенную на три части, как знак мира. На это тарелку помещается пять горстей: две горсти зерновых, две горсти фруктов и/или овощей и две – белков. Теперь давайте представим ваши горсти на тарелке во время завтрака. У вас может быть, например, одна горсть омлета, один кусочек тоста, одна горсть свежих ягод и один стакан/горсть апельсинового сока.



Смакуйте завтрак: тщательно прожевывайте пищу; положив еду в рот, опускайте вилку и участвуйте в беседе. Завтрак, составленный по правилу пяти горстей и съеденный в течение часа после пробуждения, запускает обмен веществ на целый день и содержит сбалансированный состав питательных веществ, который отвечает потребностям организма.

Время решает все. Для поддержания необходимого уровня энергии в течение дня нужно есть понемногу, но часто. Между приемами пищи, примерно каждые 2-3 часа, можно немного (максимум 100 – 150 калорий) перекусить. Лучше всего, если перекус будет состоять из продуктов с низким гликемическим индексом например, йогурта, кураги, яблока или сельдерея с арахисовым маслом. Перекусы нужны не для того, чтобы наесться, а для того, чтобы поддержать уровень энергии между приемами пищи.

В идеале, есть нужно каждые четыре часа, поэтому учитывайте это при планировании поездки и помните, что только и именно вы отвечаете за свое питание. Правильное питание — это просто, если вы помните, что нужно есть понемногу, часто и использовать свою ладонь для определения нужного размера порции.

Дополнительную информацию можно получить на сайте Института изучения возможностей человеческого организма по адресу: <http://www.hpainstitute.com/>.

6. СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

A. Официальный документ об усталости водителя

[Европейское общество исследователей сна](#) (European Sleep Research Society) разработало подробный доклад под названием «Сонливость за рулем», который содержит прекрасный обзор научных данных о вождении в состоянии усталости и сонливости и предлагает методы борьбы с усталостью водителей, как поведенческие, так и с использованием технологий, в условиях организации:

B. North American Fatigue Management Program (Североамериканская программа по борьбе с усталостью, NAFMP)

Разработанная совместно Министерством транспорта США и транспорта Канады, [Североамериканская программа по борьбе с усталостью: \(www.nafmp.com\)](#) предоставляет бесплатные, доступные в Интернете курсы и справочные материалы, которые призваны помочь автоперевозчикам, водителям и другим звеньям в цепочке поставок справляться с проблемой усталости водителей. Эти материалы были разработаны в первую очередь для грузоперевозчиков, но они также могут быть полезны для других компаний, где работают профессиональные водители. NAFMP рассматривает следующие вопросы:

- Как создать корпоративную культуру, которая способствует снижению усталости водителя
- Обучение способам борьбы с усталостью для водителей, членов их семей, руководителей и менеджеров транспортных компаний, грузоотправителей/получателей и диспетчеров
- Выявление и лечение расстройств сна
- Водители и планирование поездок
- Технологии для борьбы с усталостью

C. Нормативные акты о времени работы и отдыха в США и ЕС

Нормативные акты для операторов большегрузных транспортных средств и автобусов в США: <http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

Информация Европейской комиссии о нормативных актах в отношении времени вождения и работы:

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

ПРИЛОЖЕНИЕ В2: РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ ПОЕЗДКАМИ**1. Что такое управление поездками?**

Управление поездками — это процесс планирования и осуществления необходимых поездок с использованием наземного транспорта в соответствии с требованиями охраны труда, промышленной и общей безопасности и охраны окружающей среды (ОТ, ПОБ и ООС). Управление поездками можно разбить на три этапа:

А. Планирование поездки

На этапе планирования необходимо решить следующие вопросы (среди прочих):

- a. Определить, нужна ли поездка и когда нужно ехать, включая время перерывов на отдых, вождения и исполнения других трудовых обязанностей;
- b. Какое транспортное средство использовать, подходит ли оно и находится ли в надлежащем состоянии;
- c. Необходимые навыки и квалификация водителя;
- d. Какой маршрут выбрать и где останавливаться на отдых.

Ключевым результатом процесса управления поездкой является план управления поездкой (ПУП). Как правило, ПУП составляется диспетчером, менеджером по поездкам или водителем. Перед поездкой водитель должен быть полностью проинформирован (или знать) о поездке и связанных с ней рисках, в том числе о мерах снижения этих рисков, описанных в ПУП.

В. Выполнение поездки

За выполнение поездки в соответствии с ПУП отвечают водители, но им может понадобиться помощь других сотрудников. Например, ПУП может включать в себя подготовку к проведению поисково-спасательной операции, которую должны начать менеджеры по поездкам. Это актуально при выполнении поездок по безлюдным районам или местности с неблагоприятными условиями, включая районы, где отсутствует мобильная связь.

С. Процедура завершения поездки

Процедура завершения поездки нужна для того, чтобы убедиться, что задачи поездки были выполнены, и чтобы суммировать опыт, который поможет улучшить процесс управления поездками и/или планировать будущие поездки.

2. Зачем нужно управление поездками?

Управление поездками призвано предотвращать нежелательные последствия использования наземного транспорта с точки зрения ОТ, ПОБ и ООС. За своевременную подготовку ПУП несут ответственность начальники, которые отвечают за работу водителей. Все лица, которые управляют транспортными средствами компании или управляют транспортными средствами в рамках исполнения своих трудовых обязанностей перед компанией, обязаны по мере надобности соблюдать требования ПУП.

При подготовке плана управления поездкой нужно учитывать следующее:

A. Место погрузки и разгрузки (при необходимости)

- Погрузка и разгрузка на месте, включая оценку места и потенциальных помех и угроз
- Загрузка транспортного средства (пассажиры, устойчивость грузов, опасные грузы)
- Вид транспортного средства, необходимого для поездки, и пригодность транспортного средства к эксплуатации

B. Готовность водителя

- Периоды вождения и отдыха
- Квалификация и физическое состояние водителя, в т.ч. с точки зрения усталости

C. Разрешенный маршрут

- План маршрута (может быть дольше и длиннее, чем самый быстрый или самый короткий маршрут, но позволяет избежать помех и опасностей)
- Позволяет соблюдать требования чередования периодов вождения и отдыха

D. Указание потенциальных помех и способы их нейтрализации

- Общие угрозы безопасности, в том числе инфраструктура страны, окружающая среда, время года, погодные условия (пыль, снег, лед, дождь, туман), вождение в ночное время (ограниченная видимость) и т. д.
- Учитывайте помехи и опасности на маршруте, такие как перекрытие дорог; опасные перекрестки; ограничения скорости; неблагоприятные дорожные условия; мосты; подмостовые просветы и т. д.
- Учитывайте особые угрозы безопасности
- Практика вождения в местных условиях, разница условий из-за времени суток или дня недели; национальные и религиозные события; пешеходы и крупные животные на дороге

E. Общение и обмен информацией

- Планирование и изменение маршрута, готовность реагирования на чрезвычайные ситуации, отклонения и прибытие

План управления поездкой		Поездка руководителя высокого уровня <i>Выезд на место и возвращение генерального директора и консультанта по ОТ, ТБ и ООС</i>			Имена пассажиров		Запасной водитель?	
Описание:								
Есть ли необходимость в поездке? Почему?		<i>Да, требование контракта</i>			1 <i>Майк Смит</i>			
Можно ли совместить ее с другой поездкой? Если		<i>Нет, других поездок сегодня нет</i>			2			
Есть ли необходимость ехать в ночное время? Если да,		<i>Нет</i>			3			
Имя исполняющего обязанности менеджера по поездкам		<i>Джо Митчелл</i>		Номер телефона:		<i>12345678</i>		4
Дата отправления	Время отправления	Номер ТС	Подходит ли ТС для поездки?	Имя основного водителя (и название компании, если подрядчик)		Имеются ли действительные в этой стране права для данного вида ТС?		Обучен ли водитель приемам безопасного вождения?
<i>04/25/11</i>	<i>07:30</i>	<i>88-XT-VD</i>	<i>да</i>	<i>Дейв Райвер</i>		<i>да</i>		<i>Да (10/10/11)</i>
Место назначения/Места отдыха			Время прибытия	Время отправления	Остановка для отдыха?	Нужна ли связь?	Известные помехи в месте назначения/местах отдыха и меры по их преодолению, конкретные инструкции (например,	
<i>Офис в Смиттауне — Солтфлэт</i>			<i>09:15</i>	<i>09:45</i>	<i>да</i>	<i>да</i>	<i>Замедление из-за дорожных работ на 100 км, кофейня Starbucks</i>	
<i>Солтфлэт — объект в Браунсвилле</i>			<i>11:00</i>			<i>да</i>	<i>Меры безопасности при въезде на объект, нужны пропуски.</i>	
Прошла ли поездка так, как ожидалось, а если нет, то почему?						Подпись водителя (если водитель не является также менеджером по поездкам)		
<i>Нет. Поездка была задержана из-за дополнительных дорожных работ между Солтфлэтом и объектом. Время прибытия — 11:25.</i>								

Действия в случае чрезвычайной ситуации	<i>(например, данные контактного лица, отдаленные районы, где отсутствует GSM и т. д.)</i>
<i>Менеджер по поездкам: 12345678; менеджер службы безопасности — Джон Уэйн: 23456 6789; менеджер объекта — Роб Кинс: 34560987. Полное покрытие GSM.</i>	
Безопасность	<i>(например, угоны, грабежи, случаи воровства — грузов, ТС и т. д.)</i>
<i>Starbucks в Солтфлэте известен случаями воровства из машин. Не оставлять личные вещи на виду; запирать ТС.</i>	
Местоположение и расчет времени	<i>(например, время вождения, вождение в ночное время в условиях отсутствия надлежащего дорожного освещения, вождение во время Рамадана и т. д.)</i>
Местные особенности и условия окружающей среды	<i>(например, погода, условия маршрута, опасность опрокидывания и т. д.)</i>
<i>Быстрое дорожное движение между Солтфлэтом и объектом. Сужение дороги над ущельем Смитс Гэп. В ущелье Смитс Гэп ожидается туман. Снизить скорость и увеличить дистанцию.</i>	
Загрузка/разгрузка	<i>(например, особые риски в связи с местонахождением или расположением объекта)</i>
<i>Чтобы заехать на погрузочно-разгрузочную площадку, после въезда на объект поверните налево на первом повороте. Заезд на площадку расположен слева. Будьте осторожны, на территории объекта передвигаются большегрузные ТС.</i>	

ПРИЛОЖЕНИЕ Г1: ОБРАЗЕЦ КОНТРОЛЬНОГО СПИСКА ДЛЯ ПРОВЕРКИ ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА

№ ТС:	ИМЯ ВОДИТЕЛЯ	ПОКАЗАНИЯ СЧЕТЧИКА ПРОБЕГА (км):	№ ПРИЦЕПА: (если имеется)
СНАРУЖИ		ВНУТРИ	
ОТСУТСТВИЕ УТЕЧЕК БЕНЗИНА, МАСЛА, ВОДЫ		ИНСТРУМЕНТЫ И ПРИБОРЫ	
		<ul style="list-style-type: none"> • Уровень топлива • Давление масла • Давление воздуха (грузовые ТС) • Отсутствуют горящие красные лампочки 	
ПРОВЕРИТЬ УРОВЕНЬ ЖИДКОСТЕЙ: <ul style="list-style-type: none"> • Моторное масло • Тормозная жидкость • Жидкость гидропривода сцепления • Жидкость усилителя руля • Жидкость для автоматической коробки передач (если применимо) 		ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ <ul style="list-style-type: none"> • Звуковой сигнал • Тормоза • Стеклоочистители 	
ПРОВЕРИТЬ УРОВЕНЬ ЖИДКОСТИ: <ul style="list-style-type: none"> • В верхней коробке радиатора и уровень охлаждающей жидкости • Проверьте, закрыта ли крышка радиатора • В стеклоомывателе/стеклоочистителе • Электролита аккумуляторной батареи 		КОНДИЦИОНЕР/АУДИОСИСТЕМА: <ul style="list-style-type: none"> • Кондиционер работает • Аудиопроигрыватель работает 	

<p>ПРОВЕРИТЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Клеммы аккумулятора чистые • Аккумуляторная батарея закреплена • Проверить расположение предохранителей • Фары исправны • Стоп-сигналы исправны • Световые сигналы указателей исправны • Фонари заднего хода исправны • Задние противотуманные фары исправны 		<p>ЛОБОВОЕ СТЕКЛО/СТЕКЛООЧИСТИТЕЛИ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Стеклоочистители • Лобовое стекло — чистое, обзор не затруднен 	
<p>ПРОВЕРИТЬ РЕЗИНОВЫЕ ДЕТАЛИ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проверить герметичность шлангов радиатора • Ремни привода вентилятора • Проверить износ щеток стеклоочистителей • Шины — проверить давление • Глубина протектора минимум 1,6 мм • Одинаковый рисунок протекторов • Отсутствуют глубокие порезы, бугры, вздутия, разрывы, не видны нити корда 		<p>ОБОРУДОВАНИЕ НА СЛУЧАЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ СИТУАЦИИ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Домкрат и аксессуары к нему • Огнетушитель • Медицинская аптечка • Знак аварийной остановки (предупреждающий треугольник) 	
<p>КУЗОВ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Отсутствие повреждений • Груз закреплён • Фары и отражатели — чистые 		<p>ПРИЦЕП (если применимо)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Отсутствие повреждений • Тормозные шланги • Электрические соединения • Прицеп надёжно скреплён с ТС 	

ДРУГИЕ ОБНАРУЖЕННЫЕ ДЕФЕКТЫ:

НАПИШИТЕ ЗДЕСЬ «ОТСУТСТВУЮТ» , ЕСЛИ ДЕФЕКТОВ НЕ ОБНАРУЖЕНО	ПОДПИСЬ ВОДИТЕЛЯ:
---	-------------------

ОТЧЕТ ПРИНЯЛ:.....

ПОДПИСЬ:.....

ПРИЛОЖЕНИЕ Д1: ANSI/ASSE Z15.1—2012

ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТА

Настоящий консенсусный стандарт был разработан под руководством Американского общества инженеров по технике безопасности (American Society of Safety Engineers) и одобрен Американским национальным институтом стандартов (American National Standards Institute). В нем описаны методы безопасного использования транспортных средств, эксплуатируемых в рамках исполнения трудовых обязанностей, в том числе:

- Определения, управление, руководство и администрирование
- Условия эксплуатации
- Требования к водителям
- Требования к транспортным средствам
- Процедура отчета о происшествиях и их анализа

Эти методы предназначены для лиц, несущих ответственность за управление транспортными средствами и их эксплуатацию в рамках деятельности организации.

https://www.asse.org/shoponline/products/Z15_1_2012.php