

неприменяемый
действующий Экз.
статус документа

№ 1

УТВЕРЖДЕНО
РЕШЕНИЕМ ПРАВЛЕНИЯ
ТОО «СП «CASPI BITUM»

от 08 января 2019 г. № 1



ИНТЕГРИРОВАННАЯ СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА

РЕГЛАМЕНТ

безопасной эксплуатации наземных транспортных средств
ТОО «СП «CASPI BITUM»

S-0000-3511-029

1. ЦЕЛЬ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Целью настоящего Регламента безопасной эксплуатации наземных транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM» (далее – Регламент) является реализация Политики безопасного использования наземных транспортных средств (далее- ТС) ТОО «СП «CASPI BITUM».

Требования настоящего Регламента направлены на сохранение жизни и здоровья людей в процессе эксплуатации и обслуживания ТС, предупреждение дорожно-транспортных происшествий, снижение потенциальных рисков травмирования работников и ущерба при перевозке грузов, а также сокращение негативного влияния ТС на окружающую среду и инфраструктуру.

В данном Регламенте изложены минимальные требования по обеспечению транспортной безопасности в процессе эксплуатации и обслуживания ТС.

2. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Требования настоящего Регламента распространяются на всех работников и ТС ТОО «СП «CASPI BITUM» в установленном порядке.

Требования настоящего Регламента, отраженные в пунктах 4.2. (часть 1), 4.3. (часть 3), 6.1.(часть 3), 6.2. (часть 5), 6.4. (часть 2, 6, 7, 12 и 15) распространяются на третьих лиц (подрядчиков), выполняющих работы/оказывающих услуги ТОО «СП «CASPI BITUM», в установленном порядке с использованием ТС при условии включения данных требований в заключаемые договора.

Настоящий Регламент вступает в силу с момента его утверждения.

3. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

Автомобильные дороги внутризаводские (внутризаводские дороги) – дороги, находящиеся на балансе предприятий и организаций и предназначенные для обслуживания их производственных, технологических перевозок, подъездов к производственным объектам и дорогам общей сети. Подразделяются на подъездные, технологические, внутривозвездные, служебные, патрульные и др.;

БСМТС – бортовая система мониторинга транспортного средства;

Водитель (машинист) – управляющий транспортным средством (спецтехник) работник ТОО «СП «CASPI BITUM» или третьего лица, оказывающего услуги/выполняющего работы в интересах ТОО «СП «CASPI BITUM»;

ДЗО – Дочерние организации и зависимые общества, в том числе совместно – контролируемые организации и совместные предприятия АО «Национальная компания «КазМунайГаз»;

Дорога - вся полоса отвода земли либо поверхность искусственного сооружения, обустроенная или приспособленная и используемая для движения

транспортных средств. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;

КМГ – акционерное общество «Национальная компания «КазМунайГаз»;

Компания - Совокупное наименование КМГ и его ДЗО;

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

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

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

Механическое ТС (далее ТС) – ТС, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины;

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

Опасные участки дорог (опасные участки):

– участки автомобильных дорог, проезд по которым сопряжён с повышенным риском возникновения дорожно-транспортных происшествий либо повышенной тяжестью их последствий;

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

Опасный груз – Опасными грузами признаются любые вещества, материалы, изделия, отходы производственной и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке, производстве погрузочно-разгрузочных работ и хранении послужить причиной взрыва, пожара или повреждения технических средств, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, травмирования и заболевания людей, животных, нанести вред окружающей природной среде.

Ответственное лицо за техническое состояние ТС – должностное лицо, выпускающее ТС на линию и ответственное за техническое состояние ТС;

Ответственный руководитель - первые руководители или другие должностные лица, имеющие руководящие полномочия согласно внутренним актам ТОО «СП «CASPI BITUM»;

Подрядчик (подрядная организация) – третье лицо, оказывающее услуги по осуществлению транспортных перевозок в интересах ТОО «СП «CASPI BITUM»;

Подъездные дороги – отрезки автомобильных дорог к пунктам погрузки и выгрузки грузов и оборудования, местам посадки и высадки пассажиров, местам

работы технологического транспорта и другим местам, обеспечивающие беспрепятственное и безопасное движение транспортных средств и свободное маневрирование их в любое время суток;

Спецтехника (специализированная техника) – механическое ТС, оборудованное устройствами, механизмами или оборудованием (комплексом технических средств), включая тяжёлую технику, используемое для выполнения/оказания определённого вида работ/услуг;

Структурное подразделение - подразделение, входящее в организационную структуру ТОО «СП «CASPI BITUM» и ответственное за определенное направление деятельности;

ТР ТС 018/2011 – технический регламент Таможенного Союза «О безопасности транспортных колесных средств»;

Уполномоченное должностное лицо – работник ТОО «СП «CASPI BITUM» на которого возлагаются определенные функциональные обязанности в соответствии с его должностными инструкциями или распоряжениями руководства;

Уполномоченный орган по обеспечению безопасности дорожного движения (далее - уполномоченный орган) - центральный исполнительный орган и его территориальные подразделения столицы, городов республиканского и областного значения, осуществляющие руководство в пределах своей компетенции и межотраслевую координацию в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

4. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ

4.1. Технические требования к транспортным средствам

ТС и спецтехника, используемые в работе, арендованные или находящиеся в собственности ТОО «СП «CASPI BITUM» должны соответствовать своему целевому назначению, быть пригодны для эксплуатации и поддерживаться в состоянии, обеспечивающем их безопасность.

Технические требования к ТС, используемым в деятельности ТОО «СП «CASPI BITUM», регулируются действующим законодательством Республики Казахстан и Техническим стандартом Таможенного Союза «О безопасности транспортных колесных средств 018/2011» (Приложение № 8 ТР ТС 018/2011. Требования к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации).

Все ТС, используемые в интересах ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной организации, должны быть оборудованы шинами, соответствующими времени года. Шины должны находиться в состоянии, соответствующем требованиям нормативных правовых актов Республики Казахстан и ТР ТС 018/2011.

В зимний период все ТС должны оснащаться зимней резиной соответствующей требованиям ТР ТС 018/2011. Запрещается эксплуатация ТС, не укомплектованных зимними шинами в зимний период.

Порядок и сроки установки зимних шин устанавливаются в ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной организации локально, в соответствии текущими метеорологическими прогнозами.

Все ТС и спецтехника, въезжающие на территорию взрывопожароопасных объектов, должны быть оборудованы искрогасителями, а спецтехника, перевозящая легковоспламеняющиеся жидкости, дополнительно устройствами для снятия статического электричества.

Требования к комплектности ТС аптечками, огнетушителями, аварийными знаками, противооткатными упорами и другими средствами безопасности регламентируются законодательством Республики Казахстан и ТР ТС 018/2011.

ТС и спецтехника должны проходить периодическое техническое обслуживание, которое обеспечивает безопасность их эксплуатации в соответствии с требованиями завода-изготовителя и законодательства Республики Казахстан.

ТС и спецтехника должны проходить внутреннюю проверку технического состояния, рекомендуемая частота проверок приведена в Таблице № 1.

Таблица № 1

**Периодичность внутренних проверок технического состояния
транспортных средств и спецтехники**

| Тип транспортного средства | Лицо, проводящее проверку (осмотр) | Рекомендуемая частота | Требуется документирование |
|--|---|-----------------------------------|------------------------------------|
| Все виды транспортных средств | Водитель | Ежедневно, перед выходом на линию | Требуется, согласно приложению 1 |
| Все виды транспортных средств | Ответственный за техническое состояние транспортных средств с участием водителя | Ежедневно, перед выходом на линию | Требуется, отметка в путевом листе |
| Спецтехника | Ответственный за техническое состояние транспортных средств с участием водителя | Ежемесячно | Требуется, согласно приложению 2 |
| Транспортные средства, перевозящие опасные грузы | Ответственный за техническое состояние транспортных средств с участием водителя | Еженедельно | Требуется, согласно приложению 2 |
| Легковые и грузовые автомобили | Ответственный за техническое состояние транспортных средств с участием водителя | Ежемесячно | Требуется, согласно приложению 2 |

| | | | |
|-----------------------------------|---|------------|----------------------------------|
| Автобусы для перевозки пассажиров | Ответственный за техническое состояние транспортных средств с участием водителя | Ежемесячно | Требуется, согласно приложению 2 |
|-----------------------------------|---|------------|----------------------------------|

4.2. Ремни безопасности

Все работники ТОО «СП «CASPI BITUM» при движении на ТС ТОО «СП «CASPI BITUM», равно и арендованных ТОО «СП «CASPI BITUM», а также при движении на ТС подрядчиков, обязаны пристегиваться ремнями безопасности (за исключением ТС, передвигающихся по ледовым поверхностям, болотистым почвам вне дорог).

Данное требование обязательно также при движении и использовании личного автотранспорта, который используется в служебных целях.

Рекомендуется включить информацию о необходимости использования ремней безопасности во время движения ТС и обязанности быть пристегнутыми в соответствии с требованиями Правил дорожного движения (далее - ПДД) и настоящего Регламента в программы инструктажей работников.

Водителям, перевозящим пассажиров, запрещается начинать/продолжать движение до тех пор, пока все пассажиры, находящиеся в транспортном средстве, не пристегнутся ремнями безопасности и будут пристегнуты ими на протяжении всего маршрута.

Вновь устанавливаемые ремни безопасности должны соответствовать и быть установлены в соответствии с требованиями нормативных правовых актов Республики Казахстан и ТР ТС 018/2011.

Ремни безопасности на передних сидениях должны быть «трехточечными», если иное не оговорено заводом-изготовителем. Ремни безопасности на задних сидениях легковых автомобилей и на сиденьях автобусов могут иметь «трехточечную» или «двухточечную» конструкцию в зависимости от конкретной модели транспортного средства.

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

Использование ТС и спецтехники, не оборудованных ремнями безопасности, не допускается.

4.3. Бортовая система мониторинга транспортного средства

В целях повышения безопасной эксплуатации ТС рекомендуется установка БСМТС. Для автобусов, микроавтобусов, используемых для перевозки пассажиров, а так же для ТС, занятых на перевозке опасных и не габаритных грузов, данное требование является обязательным.

Порядок применения БСМТС, документирования и использования данных с этих систем определяется локальным актом ТОО «СП «CASPI BITUM», а также при необходимости должен быть отражен в договорах по оказанию услуг с

Подрядчиками. Рекомендуемые параметры БСМТС по безопасному вождению транспортного средства приведены в Приложении № 3 к настоящему Регламенту.

В зимнее время, запрограммированные на серверах БСМТС пороги уведомлений о превышении допустимой скорости должны быть перестроены на более низкие скоростные параметры, в соответствии с внутренними документами, регламентирующими скорость движения ТС в зимнее время. В случаях, когда серверы систем мониторинга ТС, а также доступ к серверам и программам принадлежит подрядным организациям, возможность изменения сезонных допустимых порогов скорости должна быть отражена в соответствующих договорах.

Вмешательство в конструкцию и работу БСМТС, умышленная порча системы и её составляющих, попытки её отсоединения запрещены.

4.4. Автомобильные аптечки первой медицинской помощи

Каждое ТС должно быть укомплектовано автомобильными медицинскими аптечками в количестве и в соответствии с требованиями нормативных правовых актов Республики Казахстан и ТР ТС 018/2011.

Все водители ТС должны быть обучены навыкам оказания первой медицинской помощи в соответствии с нормативными правовыми актами Республики Казахстан в сфере здравоохранения и дорожного движения.

Запрещается произвольное изменение состава автомобильных аптечек, хранение и применение средств с поврежденной маркировкой и истекшим сроком годности. При использовании любого средства автомобильную аптечку незамедлительно необходимо дополнить.

5. ТРЕБОВАНИЯ К ВОДИТЕЛЯМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

5.1. Квалификационные требования

При допуске водителей к ТС должны учитываться тип и категория ТС, а также квалификационные требования к водителям в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан.

Для водителя, занятого перевозкой пассажиров по маршрутам протяженностью свыше 50 км, рекомендуется установить следующее дополнительное требование:

– иметь стаж работы не менее одного года в качестве водителя ТС, которые предназначены для пассажирских перевозок.

Для осуществления перевозок по зимним дорогам вне города рекомендуется, чтобы водитель имел соответствующий опыт и общий стаж вождения не менее 3 лет.

5.2. Порядок допуска к управлению ТС

Водители вне зависимости от водительского стажа и квалификации при переводе с одного типа транспортного средства на другое, перед допуском к самостоятельной работе должны проходить адаптационные практические занятия.

Период занятий определяется локальным актом ТОО «СП «CASPI BITUM», в зависимости от типа транспортного средства, специфики перевозок и профессионального опыта водителя. В отношении восемнадцатилетних водителей, а также водителей с опытом работы по профессии менее двух лет, перед допуском к самостоятельной работе рекомендуется устанавливать длительные периоды занятий.

Для проведения адаптационных практических занятий назначаются водители-инструкторы. Листок прохождения занятий является основанием для допуска водителя к самостоятельной работ, хранится в отделе кадров подрядной организации и копия направляется в отдел кадров ТОО «СП «CASPI BITUM».

Все водители проходят обязательное обучение по техминимуму ПДД Республики Казахстан и оказанию доврачебной медицинской помощи, а также аттестацию по правилам дорожного движения, которая проводится ежегодно в соответствии с требованиями нормативных правовых актов.

Предусматривается проведение дополнительного обучения водителей. Список водителей подлежащих обучению, а также перечень и программы дополнительных обучений и формируются и утверждаются работодателем в зависимости от видов и специфики перевозок. Дополнительное специализированное обучение водителей рекомендуется проводить не реже 1 раза в 3 года.

Рекомендуемые дополнительные программы обучений:

- Защитное вождение;
- Обучение по ликвидации опасных грузов в аварийных ситуациях;
- Специализированное обучение управлению спецтехникой.
- Специализированное обучение зимнему вождению;

Прохождение обучения оформляется в журнале и подтверждается соответствующими документами.

Водитель транспортного средства имеет право отказаться от выезда в рейс в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья вследствие нарушения требований безопасности и охраны труда, за исключением случаев, предусмотренных ПДД Республики Казахстан, до устранения такой опасности, в том числе если:

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

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

Не допускается движение по маршруту, отличному от указанного в путевом листе, или в целях, не соответствующих деятельности ТОО «СП «CASPI BITUM».

Водителям запрещается употреблять спиртные напитки или наркотические/токсические препараты, а также любые другие вещества или

медикаменты, которые могут повлиять на способность управлять ТС. Любой работник ТОО «СП «CASPI BITUM», у которого возникли подозрения, что водитель транспортного средства находится под воздействием вышеуказанных веществ, обязан отказаться от поездки, а также сообщить об этом своему непосредственному руководителю и/или в службу ОТ, ТБ и ООС для принятия мер указанных в пункте 5.3.3. настоящего Регламента.

ТОО «СП «CASPI BITUM» осуществляет учёт данных о квалификации водителя, общем стаже его водительской деятельности и на определенных типах ТС, сроках прохождения медицинского переосвидетельствования, об участии в дорожно-транспортных происшествиях, допущенных нарушениях правил дорожного движения, фактах лишения права управления ТС, перерывах в водительской деятельности. Совместно с медицинскими работниками формируется журнал группы риска водителей. В журнал заносятся водители, имеющие предпосылки к учету по медицинским и возрастным показаниям, страдающие хроническими заболеваниями, артериальной гипертензией, водители старше пятидесяти лет. Также временному учету подлежат вновь принятые водители, водители-участники Дорожного транспортного происшествия (далее - ДТП), нарушители скоростного режима и других ПДД. При планировании поездок вне регулярных линий на большие дистанции, а также поездок связанных с групповыми перевозками пассажиров, опасных/крупногабаритных грузов и любых других маршрутах, сопряженных с повышенными рисками, следует учитывать наличие вышеперечисленных характеристик у водителя, а также его стаж, прохождение дополнительных курсов/обучений.

5.3. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения

5.3.1. Обязательные и повторные медицинские осмотры

Водители ТС должны проходить обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры при приеме на работу и в период трудовых отношений, в порядке и сроки в соответствии с нормативными правовыми актами Республики Казахстан, предусматривающие перечни вредных производственных факторов, профессий, при которых проводятся обязательные медицинские осмотры.

Повторные медицинские осмотры проводятся в соответствии с нормативными правовыми актами Республики Казахстан в сфере дорожного движения и правилами проведения медицинского осмотра лица согласно законодательству Республики Казахстан в сфере здравоохранения, претендующего на получение права управления транспортными средствами, повторного медицинского осмотра водителя механических транспортных средств;

Водители ТС проходят повторные медицинские осмотры в медицинских организациях здравоохранения, имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности по проведению экспертизы профессиональной пригодности. Результаты медицинского осмотра лиц, прошедших повторный медицинский осмотр

водителей механических транспортных средств заносятся в форму № 083/у (медицинская справка о допуске к управлению транспортным средством).

Лицам, признанным годными к управлению, выдается Справка по форме № 083/у (или ее дубликат при утере). Лицам, признанным годными к управлению в очках, в Справке после слова «Заключение» делается пометка: «Очки обязательны».

Контроль за своевременным прохождением повторного медицинского осмотра водителями ТС осуществляется при:

- выдаче и обмене водительского удостоверения, а также при его возврате после изъятия;

- приеме на работу водителей механических ТС и в период трудовых отношений с ними.

Повторный медицинский осмотр проводится в следующие сроки:

- водителей ТС, выполняющих перевозки пассажиров, опасных грузов, через каждые три года, а достигших пятидесятилетнего возраста ежегодно;

- водителей ТС, достигших шестидесятипятилетнего возраста и водителей инвалидов через каждые два года;

При наличии медицинских показаний в случаях, определяемых уполномоченным органом в области здравоохранения, срок проведения повторного медицинского осмотра сокращается, но не менее чем до одного года.

5.3.2. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры

Водители должны проходить обязательные предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры в порядке и сроки, установленные действующим законодательством Республики Казахстан и требованиями настоящего Регламента.

Обязательные предрейсовые медицинские осмотры проводятся с целью установления или подтверждения наличия или отсутствия у водителя состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения.

Обязанности по организации проведения предрейсовых/послерейсовых медицинских осмотров возлагаются на работодателя.

Предрейсовый/послерейсовый медицинский осмотр может проводиться:

- медицинским работником, состоящим в штате работодателя, при условии прохождения им специальной подготовки в наркологическом диспансере (больнице) и наличии соответствующего сертификата;

- медицинским работником организации здравоохранения, иной организации, индивидуальным предпринимателем, имеющие специальные разрешения (лицензии) на осуществление медицинской деятельности (далее – организация здравоохранения), на основании заключенного гражданско-правового договора между работодателем и организацией здравоохранения.

Для проведения обязательных предсменных (предрейсовых) медицинских осмотров ТОО «СП «CASPI BITUM»:

- обеспечивает специально выделенное помещение, оборудованное системами отопления, водоснабжения, канализации, освещения (при проведении медосмотров на базе работодателя);

- обеспечивает обязательную и своевременную явку работников на предрейсовые обязательные медицинские осмотры;

Организация здравоохранения, проводящая обязательные предсменных (предрейсовых) медицинские осмотры, в установленном порядке обеспечивает:

- специально выделенное помещение, оборудованное системами отопления, водоснабжения, канализации, освещения (при проведении медосмотров на базе медицинской организации);

- методическое руководство и контроль за деятельностью медицинских работников, осуществляющих предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры;

- медицинского работника необходимыми приборами для замера давления, определения наличия или отсутствия алкоголя, наркотических средств, бланками/журналами учётно-отчётной документации, а также всеми другими материалами необходимыми для проведения работ.

Организация здравоохранения представляет ТОО «СП «CASPI BITUM» отчеты в установленном порядке.

Порядок организации предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей определяется локальным актом ТОО «СП «CASPI BITUM» в соответствии с нормативными правовыми актами Республики Казахстан. При командировании водители проходят предрейсовые медицинские осмотры перед началом командировки, а последующие предрейсовые/послерейсовые определяются в плане поездки в соответствии с установленным порядком, графиком маршрута и наличием возможности прохождения медицинских осмотров в местах командирования.

Обязательный предрейсовый медицинский осмотр включает в себя:

- опрос на наличие жалоб и визуальный осмотр работника;

- лабораторно-инструментальные исследования:

- 1) измерение температуры тела;

- 2) измерение артериального давления;

- 3) измерение частоты пульса;

- 4) определение наличия или отсутствия алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ (далее - наркотические и другие вещества) в организме работающего.

Предрейсовый медицинский осмотр проводится с использованием исправных приборов, предназначенных для определения концентрации паров абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе, и экспресс-тестов (тест-полосок, экспресс-пластин), предназначенных для определения наличия наркотических средств и других веществ. Используемые алкотестеры должны быть включены в реестр

измерительных приборов Республики Казахстан, а также иметь сертификаты о поверке.

В случае регистрации у работника отклонения величины артериального давления или частоты пульса проводится повторное исследование (не более двух раз с интервалом не менее 15 минут).

5.3.3. Порядок допуска водителей к работе по медицинским показаниям

На основании результатов предрейсового медицинского осмотра медицинский работник выносит решение о наличии или отсутствии состояний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе признаков выявления возможного состояния алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

При решении вопроса о возможности допуска водителя к управлению автомобилем медицинский работник, проводящий предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр, учитывает принадлежность водителя к одной из групп риска (возраст, стаж работы по профессии, условия работы и характер производственных факторов).

Водители не допускаются к управлению ТС в следующих случаях:

- при не прохождении предрейсового обязательного медицинского осмотра, до исполнения трудовых обязанностей;
- при наличии медицинских противопоказаний;
- при выявлении признаков временной нетрудоспособности;
- при обнаружении наличия недопустимого содержания алкоголя, наличия наркотических и психотропных веществ;
- при выявлении признаков воздействия лекарственных или иных веществ, отрицательно влияющих на работоспособность водителя;
- при выявлении признаков выраженной утомленности водителя.

При допуске к работе на путевых листах ставится штамп «медицинский осмотр пройден» и подпись медицинского работника, проводившего осмотр с указанием даты и времени прохождения осмотра. Результаты проведенных обязательных предрейсовых медицинских осмотров заносятся в Журнал предсменного (предрейсового) медицинского осмотра работающих, по форме согласно Приложению № 4 к настоящему Регламенту.

Журнал заполняется медицинским работником, проводившим предрейсовые медицинские осмотры, и хранится в кабинете, где осуществляются данные осмотры. Журнал должен быть прошнурован, пронумерован и заверен подписью уполномоченного должностного лица и скреплен печатью организации.

В случае положительной пробы на алкоголь, психотропные вещества и наркотики, а также при наличии признаков одного из вышеуказанных опьянений, медицинский работник в обязательном порядке уведомляет работодателя согласно утвержденному порядку. При направлении водителя на внеочередное медицинское освидетельствование отделом кадров заполняется бланк направления, в котором указывается причина повторного медицинского освидетельствования. Водитель

направляется на внеочередное медицинское освидетельствование в сопровождении медработника или уполномоченного должностного лица.

В случае отказа работника от прохождения медицинского освидетельствования для установления факта употребления веществ, вызывающих состояние алкогольного, наркотического, токсиманического опьянения, составляется акт о появлении работника на рабочем месте в нетрезвом состоянии и его отказа от прохождения медицинского освидетельствования.

При проявлении признаков заболевания, включенного в перечень заболеваний и противопоказаний, запрещающих допуск лиц к управлению механическими ТС, медицинский работник в обязательном порядке уведомляет работодателя согласно утвержденному порядку.

Досрочное направление водителей ТС на повторный медицинский осмотр с указанием его причины может быть инициировано:

- уполномоченным органом, работодателем, у которого водитель ТС работает по найму, при проявлении признаков заболевания, включенного в перечень заболеваний и противопоказаний, запрещающих допуск лиц к управлению механическими ТС, самоходными машинами или устанавливающих ограничения права управления ими;

- организацией здравоохранения при выявлении у водителя транспортного средства заболевания, включенного в перечень заболеваний и противопоказаний, запрещающих допуск лиц к управлению ТС или устанавливающих ограничения права управления ими.

Ухудшение здоровья водителя, препятствующее безопасному управлению ТС, подтвержденное медицинским заключением, а также досрочное направление водителя ТС на повторный медицинский осмотр является основанием для приостановления права управления ТС в соответствии с законодательством в сфере дорожного движения Республики Казахстан.

6. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ПОЕЗДОК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

6.1. Планирование поездок и оценка рисков

Руководитель структурного подразделения, участвующий в организации транспортных перевозок, должен активно демонстрировать очевидную лидерскую позицию и личное участие во всех направлениях, связанных с безопасным вождением и управлением поездками, в том числе:

- проводить оценку риска и планирование поездки;
- подавать личный пример, используя ремни безопасности;
- контролировать соблюдение скоростного режима водителями и требований данного Регламента;
- минимизировать транспортные перевозки в темное время суток и общий пробег ТС;

– активно поддерживать и в рамках своих должностных обязанностей разъяснять работникам требования и положения настоящего Регламента, акцентировать внимание на опасностях, связанных с транспортом.

Для поездок, сопряженных с повышенным риском (перевозка грузов на большие расстояния, движение организованной колонной, работа в условиях бездорожья, перевозка нестандартных (негабаритных) грузов, в ночное время, в условиях пониженной видимости и т. д.), необходимо составить план поездки.

При поездках на большие расстояния, а также при длительных командированиях, рекомендуется обеспечить водителя информацией о наличии близлежащих медицинских учреждений по пути следования и местах командирования.

Такой план должен составляться структурным подразделением ТОО «СП «CASPI BITUM», участвующий в организации транспортных перевозок и/или подрядной организации, осуществляющей транспортные перевозки, при условии наличия данного требования в договоре. В этот план необходимо включать раздел по соблюдению соответствующих мер безопасности, которые определяются на основе оценки рисков в каждом конкретном случае. По возможности следует ограничить число поездок в тёмное время суток.

При планировании поездок в тёмное время суток необходимо определять опасные участки на дороге, имеющиеся риски, места отдыха водителей, медпункты и т. д.

6.2. Мероприятия, предшествующие транспортной перевозке

1. Перед началом транспортной перевозки водители обязаны:

– удостовериться, что принимаемое ими в управление ТС соответствует контрольному листу самопроверки исправности и безопасности транспортного средства (Приложение № 1);

2. Перед началом транспортной перевозки ответственные лица за техническое состояние ТС обязаны:

– убедиться, что водитель прошел предрейсовый медицинский осмотр и не имеет противопоказаний для совершения поездки;

– убедиться, что проведён контрольный осмотр ТС в соответствии с установленным порядком;

– убедиться, что квалификация водителя соответствует привлекаемому типу и классу перевозок;

– проконтролировать наличие у водителя следующих документов:

1) водительского удостоверения на право управления ТС соответствующей категории;

2) регистрационных документов на данное ТС;

3) документов, подтверждающих право владения, или пользования, или распоряжения данным ТС, а при наличии прицепа – на прицеп;

4) полиса обязательного страхования гражданской-правовой ответственности владельцев ТС;

5) полиса обязательного страхования ответственности перевозчика перед пассажиром (для пассажирских перевозок);

6) документов на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – разрешительными документами, предусмотренными правилами перевозки этих грузов;

7) убедиться в наличии информации о прохождении обязательного техосмотра ТС по данным Единой информационной системы обязательного технического осмотра (в случае, если прохождение технического осмотра требуется в соответствии с законодательством Республики Казахстан);

– убедиться, что груз размещён и закреплён правильно.

3. При поездках вне регулярных линиях за пределы населенных пунктов, помимо вышеперечисленных мероприятий необходимо также:

– убедиться, что маршрут движения чётко определен;

– определить потенциальные факторы риска, опасные участки маршрута движения, при этом следует принимать во внимание рельеф местности, погодные условия, время суток, известные опасные участки дороги, ограничения скорости, наличие населённых пунктов;

– провести соответствующий предрейсовый инструктаж с указанием мер по снижению выявленных рисков, перечень которых приведён в п. 6.4 настоящего Регламента;

– удостовериться в том, что для поездки выделены соответствующие ТС и при их выборе были приняты во внимание идентифицированные факторы риска, а также предусмотрена необходимая комплектация;

– убедиться, что привлечённые к выполнению задачи водители обладают необходимой квалификацией, а режим труда и отдыха водителя во время рейса не будет нарушен;

– удостовериться, что водитель полностью проинформирован относительно деталей поездки – маршрута, факторов риска, мер по их снижению, мест отдыха и запланированных остановок и т. д.;

4. Структурные подразделения, участвующие в организации транспортных перевозок обязаны проконтролировать время прибытия ТС в пункт назначения. Если ТС не прибывает в назначенное время, лица, находящиеся в пункте назначения, должны проводить мероприятия по плану, составленному на случай возникновения непредвиденных обстоятельств.

5. Каждый водитель, выполняющий транспортные перевозки вне регулярных линий, должен быть обеспечен Планом транспортной перевозки по маршруту с указанием времени прохождения остановок и других ориентиров, картой маршрутов с указанием опасных участков и т.д.

6. План выдается только на одну поездку. После завершения поездки план подлежит сдаче и хранится в ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной

организации, осуществляющей транспортные перевозки, в течение одного года.

6.3. Связь с водителем во время перевозок

Связь с водителем необходима в следующих случаях:

- при поездках на длительные дистанции;
- при необходимости изменить маршрут поездки во время поездки;
- в случае обнаружения отклонений от маршрута или нарушений скоростного режима движущегося ТС по системе спутникового мониторинга;
- в случае возникновения ДТП.

При поездках на длительные маршруты с водителем оговаривается периодичность выхода на связь водителя. Планируемое место и время выхода на связь отражается в плане поездок. При этом учитывается наличие связи на протяжении маршрута.

Для остальных случаев, вызванных производственной необходимостью связаться с водителем во время поездки, разрабатываются внутренние инструкции/процедуры. Водители проходят предрейсовый инструктаж, согласно которому водителям напоминает о недопустимости использования мобильных средств связи во время управления ТС, оговариваются действия водителя в случае поступления входящих звонков от диспетчера или другого уполномоченного лица, а также предполагаемый алгоритм связи.

6.4. Организация транспортных перевозок на маршрутах регулярных линий.

На каждый маршрут регулярных линий, перевозок пассажиров должен быть составлен паспорт и карта (схема) маршрута с указанием опасных мест (участков). В указанные документы должны своевременно вноситься данные об изменении дорожных условий. Отдельная роль в формировании и обновлении «дорожной карты» отводится водителю составу. При обнаружении в ходе поездок неучтенных опасных участков или других дорожных факторов, по прибытию из рейса водителям необходимо сообщать о данных изменениях в структурное подразделение, участвующий в организации транспортных перевозок, для внесения обновлений в Паспорта маршрутов. Формы паспорта и карты маршрута приведены в Приложении № 5 к настоящему Регламенту.

Структурное подразделение участвующие в организации транспортных перевозок ТОО «СП «CASPI BITUM», перед началом перевозок по регулярным линиям, а также в процессе их выполнения, обязано осуществить оценку рисков и соответствия дорожных условий установленным требованиям безопасности движения.

Оценка соответствия состояния автомобильных дорог и подъездных дорог (путей) требованиям безопасности движения осуществляется на основании обследования, проводимого специально созданной комиссией ТОО «СП «CASPI BITUM» и/или подрядной организации. Если перевозки осуществляются третьими

лицами, оказывающими услуги/выполняющими работы в интересах ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной организации, в состав указанной комиссии включаются также представители этих третьих лиц.

Факторы, которые необходимо учитывать при оценке рисков:

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

| | |
|---|---|
| Метеорологические условия | <ul style="list-style-type: none"> - дождь, снегопад, туман, пылевая буря; - возможное затопление участков маршрута; - гололёд, наледь; - экстремальная температура воздуха; |
| Безопасность | <ul style="list-style-type: none"> - безопасность планируемых мест высадки и посадки пассажиров; - угроза осуществления преступных действий в отношении транспортного средства или его водителя, пассажиров; - наличие районов, где необходимо принимать дополнительные меры безопасности; |
| Интенсивность движения на автомобильных дорогах | <ul style="list-style-type: none"> - скоростной режим движения; - интенсивность движения; - регулируемость движения; - магистральные улицы общегородского и районного значения; - улицы и дороги местного значения; - ограничения проезда крупногабаритных ТС и опасных грузов; |
| Животные, птицы | <ul style="list-style-type: none"> - вероятность появления животных и птиц на проезжей части; |
| Населенные пункты | <ul style="list-style-type: none"> - прохождение маршрута движения через населённый пункт; - наличие детских учреждений и жилых и спальных районов на маршруте движения; - наличие, отсутствие регулируемого пешеходного движения; |
| Промышленные предприятия, объекты коммуникаций | <ul style="list-style-type: none"> - наличие нефтяных, газовых, тепловых, электрических и других объектов и коммуникаций; |
| Аварийность | <ul style="list-style-type: none"> - уровень ДТП на участках движения; |
| Неисправность транспортного средства на линии | <ul style="list-style-type: none"> - поломка ТС при нахождении на линии; - влияние поломки на выполнение перевозки; - наличие пунктов технического обслуживания; |
| Окружающая среда | <ul style="list-style-type: none"> - наличие природоохранных объектов, водоохраных зон; |
| Связь, коммуникации | <ul style="list-style-type: none"> - наличие (отсутствие) устойчивой связи на всем маршруте движения; - наличие мест с возможностью установления связи; |
| Поддержка в чрезвычайных ситуациях | <ul style="list-style-type: none"> - возможность получить помощь на протяжении всего маршрута; - наличие медицинских пунктов; |

Обследование дорожных условий на маршрутах регулярных линий транспортных перевозок должно осуществляться не реже двух раз в год (зимний и летний период). По результатам обследования дорожных условий составляется акт, в котором перечисляются выявленные риски, угрожающие безопасности движения, и принимаются следующие возможные меры:

- прекращается движение на маршруте или изменяется маршрут движения, места посадки и высадки пассажиров;
- изменяются режимы движения на маршруте (скорость, тоннаж, габариты и т. д.).

Ограничение скорости передвижения ТС должно быть установлено также в зависимости от времени года, неудовлетворительных погодных условий и т. д. Режимы движения ТС определяются внутренними актами ТОО «СП «CASPI BITUM» и обязательны для исполнения всеми работниками, в том числе работниками подрядных организаций, оказывающих услуги/выполняющих работы в интересах ТОО «СП «CASPI BITUM», если такое условие включено в заключенные с ними договоры.

Структурное подразделение участвующие в организации транспортных перевозок ТОО «СП «CASPI BITUM» и/или подрядчик, обязано скорректировать в зависимости от результатов обследования режим движения (в случае существенного ухудшения дорожных условий, а также на осенне-зимний период и т. д.).

График транспортных перевозок должен разрабатываться в соответствии с установленными в организации, осуществляющей транспортные перевозки, правилами, на основе нормирования скоростей на действующих маршрутах регулярных линий. Нормативы скорости движения должны обеспечивать безопасные режимы движения ТС в реальных условиях движения на маршруте, соответствовать погодным и дорожным условиям, допустимой скорости, с учетом возможных задержек на железнодорожных переездах и т.п.

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

Каждый водитель, выполняющий транспортные перевозки на маршрутах регулярных линиях, должен быть обеспечен картами маршрутов с указанием опасных участков, перечнем возможных рисков и мер по их минимизации.

Перечень возможных рисков и меры по их снижению:

| Риски | Меры по снижению рисков |
|--|--|
| Неправильный выбор скорости в тёмное время суток – съезд в кювет или опрокидывание | – снижать скорость движения не менее, чем на 10 км/ч от максимальной разрешённой скорости на данном участке дороги. При отсутствии дорожной разметки, вертлявости дороги снижать скорость в два раза от предельно допустимой скорости на данном участке дороги (при отсутствии ограничений |

| | |
|--|---|
| | минимальной скорости); |
| Встречный разъезд на повороте или закруглении дороги в тёмное время суток – касательное столкновение со встречным автомобилем | – требование снижения скорости не менее, чем на 10 км/ч от максимальной разрешённой скорости при движении в темное время суток, плюс необходимость дополнительно заранее сбрасывать скорость при приближении к повороту, встречному разъезду; |
| Встречный разъезд с выездом на обочину – съезд в кювет или опрокидывание | – не заезжать слишком далеко на обочину – не дальше имеющихся на ней следов протектора; – при неровности в сопряжении обочины с проезжей частью, наличии сыпучего песка или мягкой глины – съезжать на обочину только на маленькой скорости; |
| Встречный разъезд в сочетании с препятствием на полосе движения – съезд в кювет или опрокидывание, касательное столкновение со встречным автомобилем | – снижать скорость при встречном разъезде; – преодолевать выбоины на небольшой скорости, не пытаться объехать в этот момент выбоину, выезжая на встречную полосу или обочину; |
| Обгон-объезд – встречное столкновение с третьим транспортным средством, столкновение с едущим впереди автомобилем | – при скорости обгоняемого до 40 км/ч иметь достаточный обзор дороги (около 400 м), при скорости обгоняемого около 80 км/ч иметь достаточный обзор свободной встречной полосы (около 800 м); – не приближаться к обгоняемому автомобилю на малую дистанцию до начала обгона; |
| Гололедица, снежный накат | – при гололеде скорость движения рекомендуется снизить вдвое, от максимально разрешенной скорости; – трогаться с места плавно, без пробуксовки колес; – тормозить плавно, не выключая сцепление, при необходимости переходить на пониженную передачу; – быстро переключать передачи, сокращать время нахождения в движении на нейтральной передаче; – двигаться со скоростью, соответствующей дорожным условиям; – не совершать резких вращений рулевого колеса; |

| | |
|--|---|
| <p>Грунтовые дороги, броды</p> | <ul style="list-style-type: none"> – двигаться со скоростью, соответствующей дорожным условиям; – не переключать передачу в момент проезда скользких и неровных участков дороги; – проверить брод, предварительно выбрать место проезда; |
| <p>Большие расстояния</p> | <ul style="list-style-type: none"> – соблюдать режим труда и отдыха, при первых признаках усталости или сонливости остановиться и отдохнуть; – перед поездкой как следует выспаться, отдохнуть; |
| <p>В ночное время дороги не освещены, встречный транспорт движется с дальним светом</p> | <ul style="list-style-type: none"> – двигаться со скоростью, соответствующей дорожным и погодным условиям, снизив ее не менее чем на 10 км/ч; |
| <p>Плохая видимость при вьюгах, туманах</p> | <ul style="list-style-type: none"> – обязательно двигаться с включенными противотуманными передними и задними фарами совместно с включенным ближним или дальним светом, при отсутствии задних противотуманных фар двигаться надо с включенным световым аварийным сигналом; – снизить скорость или остановиться в безопасном месте, не создавая помех для других участников дорожного движения. При остановке на обочине дороги, после включения аварийного светового сигнала, незамедлительно выставляется на проезжую часть дороги знак аварийной остановки (или мигающий красный фонарь); |
| <p>Проезд нерегулируемых железнодорожных переездов</p> | <ul style="list-style-type: none"> – перед переездом необходимо убедиться в отсутствии приближающегося поезда; – не начинать движение через переезд перед приближающимся поездом; |
| <p>Пешеходы могут пересекать дорогу в неожиданных местах</p> | <ul style="list-style-type: none"> – постоянно применять навыки защитного вождения, убеждаться, что пешеходы видят Вас, быть готовым немедленно остановиться, снижать скорость; – особое внимание при движении в зимнее время и при гололеде; |
| <p>Травмирование человека при устранении неисправности транспортного средства в полевых условиях</p> | <ul style="list-style-type: none"> – ремонт транспортного средства в полевых условиях производить только в объёме, оговорённом в общих требованиях п. 2.6; – в случае невозможности доставки |

| | |
|---|--|
| | транспортного средства в ремонтно-механическую мастерскую для ремонта перед проведением ремонтных работ в полевых условиях необходимо предусмотреть все меры безопасности в соответствии с ПДД и установить сигнальные знаки, видимые при любых погодных условиях; |
| Пожар или взрыв на взрывопожароопасном объекте | <ul style="list-style-type: none"> – все ТС и спецтехника, въезжающие на территорию взрывопожароопасных объектов, должны быть оборудованы искрогасителями, а спецтехника, перевозящая легковоспламеняющиеся жидкости (ЛВЖ), дополнительно устройствами для снятия статического электричества; – при проведении погрузочно-разгрузочных операций с ЛВЖ двигатель автомобиля должен быть заглушен; |
| Пересечение дорог животными | – постоянно применять навыки защитного вождения, быть готовым снизить скорость, немедленно остановиться; |
| Оказание первой медицинской помощи пострадавшим при ДТП | – теоритические и практические знания по оказанию первой помощи, наличие аптечки; |
| Нейтрализация опасных грузов при ДТП | – теоритические и практические знания в соответствии с предписаниями аварийной карточки, наличие средств нейтрализации и индивидуальной защиты; |

При критических изменениях дорожных или метеорологических условий, создающих угрозу безопасности транспортных перевозок (разрушение дорожного покрытия, гололедица, сильный туман, заносы и т. д.), руководитель структурного подразделения, участвующие в организации транспортных перевозок и/или подрядчики, совместно со службой ОТ, ТБ и ООС должны провести оперативную корректировку графиков движения в сторону снижения скорости или изменения маршрута движения вплоть до прекращения движения ТС. При этом вносятся необходимые изменения в Путевой лист и в Паспорт регулярных линий (Приложение № 5 к настоящему Регламенту).

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

Опасные участки дорог фиксируются в отдельном журнале (формат журнала приведён в Приложении № 7 к настоящему Регламенту), который находится в

свободном доступе для работников ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной организации осуществляющего транспортные перевозки. Водительский состав должен принимать активное участие в обновлении Журнала. Информация касательно опасных участков дорог и других дорожных факторов риска, обнаруженных водительским составом в ходе поездок, должна передаваться в структурное подразделение, участвующие в организации транспортных перевозок для последующего обновления Журнала. Вся информация и изменения, вносимые в Журнал учета опасных участков маршрута движения, должна учитываться при составлении Путевого листа и Плана транспортных перевозок. Для принятия мер по устранению отмеченных рисков на маршрутах (регулярных и нерегулярных) в адрес дорожных служб и уполномоченных органов внутренних дел направляются соответствующие информационные письма.

Служба ОТ, ТБ и ООС ТОО «СП «CASPI BITUM», в установленном порядке, имеют право проводить проверку собственных и арендованных ТС на линии маршрутов, а также ТС подрядной организации, осуществляющей транспортные перевозки. Целью данного контроля является выявление соответствий или нарушений требований настоящего Регламента.

Ответственное лицо за техническое состояние ТС ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной организации, обязано обеспечить выполнение требований, отражающих порядок и особенности организации различных видов перевозок, в том числе пассажирских, крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов в соответствии с действующими законодательными требованиями Республики Казахстан.

Полная масса ТС не должна превышать фактическую грузоподъемность расположенных на маршрутах мостов, эстакад, путепроводов, других искусственных сооружений.

При осуществлении перевозок водитель обязан:

- строго соблюдать установленные маршруты движения;
- не превышать установленный скоростной режим движения;
- учитывать влияние дорожно-климатических факторов на маршрутах движения.

6.5. Организация транспортных перевозок вне регулярных линий

В ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной организации, осуществляющей транспортные перевозки, должен быть внедрён процесс планирования перевозок вне регулярных линий за пределами участка или района деятельности организации.

Процесс планирования транспортных перевозок должен включать в себя следующие этапы:

- 1) определение рисков каждой поездки (разбор маршрута движения), способов их снижения и распространение информации о рисках;
- 2) обследование дорожных условий на маршруте перевозки;
- 3) составление Плана транспортной перевозки (Приложение № 6 к настоящему Регламенту) и его утверждение.

Работники, ответственные за организацию дорожного движения и безопасную эксплуатацию ТС в ТОО «СП «CASPI BITUM» или в подрядной организации, проводят разбор маршрута перевозок вне регулярных линий в следующем порядке:

Шаг 1. Изучение и обсуждение общей характеристики маршрута:

- протяженности маршрута;
- интенсивности движения с учётом времени суток;
- состава транспортного потока;
- качества и состояния дорожного покрытия;
- особенности заезда к местам погрузки-разгрузки и т. д.

Шаг 2. Определение опасных участков и ситуационный анализ ДТП на маршруте – на карту маршрута наносятся:

- места концентрации ДТП;
- опасные участки, обозначенные предупреждающими знаками;
- опасные участки, которые не обозначены на маршруте, но на которых наблюдается повышенное число нарушений.

Анализ происшествий проводится на основании данных органов внутренних дел и по результатам опроса водителей.

Шаг 3. Обсуждение влияния дорожно-климатических (или иных факторов) на безопасность проезда по маршруту движения.

При необходимости транспортной перевозки вне регулярных линий работники, ответственные за безопасную эксплуатацию ТС и организацию дорожного движения в ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной организации, осуществляющей перевозку, обязаны предпринять меры, предшествующие такой перевозке (общие требования – пункт 2.8 настоящего Регламента).

7. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОМУ УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

7.1. Общие требования безопасности при управлении транспортным средством

Во время движения водителям запрещается курить, пользоваться мобильными средствами связи (сотовые, спутниковые телефоны, радиостанции и т.д.). Использование мобильных средств связи во время управления ТС, включая разговоры с использованием гарнитуры допустимой в ПДД. Если водителю необходимо воспользоваться мобильным телефоном во время поездки, следует остановить ТС в соответствии с ПДД Республики Казахстан.

Водители обязаны хорошо видеть дорогу и других участников дорожного движения, для чего при нарушениях зрения должны использовать очки или контактные линзы, если они предписаны.

Количество пассажиров и масса перевозимого груза в легковых ТС не должны превышать величин, указанных в инструкции по эксплуатации данного транспортного средства.

Во время движения все водители обязаны включать дневные ходовые огни или фары ближнего света. Включенные фары ближнего света увеличивают видимость транспортного средства в дневное время и уменьшают вероятность ДТП.

Рекомендуется минимизировать движение ТС задним ходом. При остановке (парковке) необходимо по возможности поставить ТС таким образом, чтобы первым движением при выезде было движение вперед.

Перед тем как начать движение задним ходом, водитель должен включить аварийные огни и убедиться в отсутствии пешеходов и других ТС. Водителям ТС с ограниченным обзором заднего вида перед тем как начать движение также рекомендуется подать два звуковых сигнала для предотвращения ДТП. Если в транспортном средстве находятся также иные члены экипажа, при движении задним ходом необходимо воспользоваться их помощью.

Во всех случаях, когда водитель покидает ТС, он обязан вывернуть передние колеса в сторону обочины/бордюра, заглушить двигатель и использовать стояночный тормоз. При механических коробках передач, после выполнения вышеперечисленных требований, необходимо оставить ТС на первой передаче, а на спусках необходимо включить заднюю передачу. Перед выходом из салона убедиться в отсутствии движущихся ТС в попутном и встречном направлениях. При стоянках, проведении погрузочно-разгрузочных или ремонтных работ необходимо подложить противооткатные башмаки (упоры) под колеса, чтобы предотвратить самопроизвольное движение транспортного средства как вперед, так и назад.

Рекомендуется, чтобы все водители ТС и спецтехники при поездках вне населенных пунктов были обеспечены светоотражающими жилетами/спецодеждой и обязательно использовали ее при выходе из ТС вне населенных пунктов, а также при ремонте и обслуживании ТС на дорогах.

Ремонт ТС должен производиться только в оборудованных для этого помещениях или на постах с использованием исправных инструментов и приспособлений и соблюдением требований по безопасности и охране труда, в том числе в соответствии с внутренними документами ТОО «СП «CASPI BITUM».

При возникновении в пути неисправностей, при которых запрещена эксплуатация ТС, водитель устраняет их самостоятельно, в соответствии со сложностью ремонтных работ и разряда водителя, если это невозможно, то водителю необходимо проследовать к месту стоянки или ремонта с помощью буксира или самостоятельно при соблюдении необходимых мер предосторожности.

Во всех случаях неисправности ТС водителю необходимо уведомить своего линейного руководителя, согласовать дальнейшие действия в отношении ремонтных работ и последующего передвижения ТС. Водителю в полевых условиях разрешено выполнять только те работы по ремонту автомобиля, которые предусмотрены его разрядом и должностными инструкциями:

– водителю автомобиля 4-го разряда – устранение возникших во время работы на линии мелких эксплуатационных неисправностей ТС, не требующих разборки механизмов;

– водителю автомобиля 5-го разряда – устранение возникших во время

работы на линии мелких эксплуатационных неисправностей обслуживаемого ТС, не требующих разборки механизмов. Выполнение регулировочных работ в полевых условиях при отсутствии технической помощи;

– водителю автомобиля 6-го разряда - устранение возникших во время работы на линии эксплуатационных неисправностей ТС, требующих разборки механизмов, выполнение регулировочных работ в полевых условиях при отсутствии технической помощи.

При проведении ремонтных работ в полевых условиях должны соблюдаться требования по безопасности и охране труда и ПДД.

Водителям запрещается выполнять работы по ремонту колёс и замене автомобильных шин вне специализированных постов (участков), предназначенных для шиномонтажа, разрешается замена неисправного колеса на запасное с соблюдением требований безопасности и охраны труда, в том числе в соответствии с внутренними документами ТОО «СП «CASPI BITUM».

Во время рейса водитель должен производить периодический осмотр транспортного средства, а именно проверить следующее:

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

Проверка может проводиться после завершения остановки водителя на отдых, перерыв (при этом фактическое время отдыха не должно включать в себя время, затраченное на проведение проверки).

Водитель также обязан производить общий визуальный осмотр транспортного средства и перевозимого груза. При необходимости должны быть очищены внешние световые приборы, световозвращатели, зеркала заднего вида и номерные знаки.

Водитель несет полную ответственность за то, чтобы не было превышено допустимое количество пассажиров для ТС и ни при каких условиях не должен допускать нарушения данного требования.

7.2. Поездки в темное время суток и при плохих погодных условиях

Поездки в темное время суток и при плохих погодных условиях следует минимизировать, Категорически рекомендуется не допускать междугородние поездки в темное время суток и/или при плохих погодных условиях. В случаях производственной необходимости и отсутствии возможности перенести поездку на более благоприятное время, следующие требования должны быть соблюдены в обязательном порядке:

Скорость движения в тёмное время суток должна быть снижена не менее чем на 10 км/час от максимальной разрешённой скорости на данном участке дороги.

При наличии атмосферных осадков, тумана и иных условий недостаточной видимости или отсутствии укрепленных обочин – скорость должна быть снижена не менее чем на 20 км/час от максимальной скорости, которая разрешена дорожными знаками на данном участке.

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

При гололеде в совокупности с вышеуказанными условиями скорость движения должна быть снижена до 20 км/ч.

В должностных инструкциях водителей и инструкциях по безопасности и охране труда, безопасности дорожного движения ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной организации должны быть отражены вопросы обеспечения безопасности при движении транспорта в тёмное время суток и в условиях недостаточной видимости.

При движении нескольких ТС водители должны информировать друг друга о существующих опасностях на дороге. Обучение приемам и порядку такого информирования производится в ходе проведения инструктажей водителей, а также документально отражается в инструкциях.

Водитель перед началом работ по буксировке, сцепке, расцепке автомобилей или автомобиля-тягача и прицепа (полуприцепа) должен проверить исправность прицепа (полуприцепа), буксировочных устройств, наличие и исправность приспособлений и инструментов.

При буксировке прицепа (полуприцепа) необходимо обязательно применять соответствующий страховочный трос или цепь для соединения прицепа и тягача на случай аварийного разрушения тягово-сцепного устройства.

7.3. Особенности осуществления перевозок в зимнее время

До наступления осенне-зимнего периода с водительским составом должен быть проведён инструктаж по особенностям вождения в этот период. Водители должны понимать риски и опасности вождения в осенне-зимний сезон, а также знать и применять необходимые меры предосторожности при управлении ТС в данный период.

Скоростной режим ТС в зимнее время, при допустимой скорости движения 60 км/ч и выше должен быть снижен как минимум на 15-20 км/ч. При гололеде, а также в условиях плохой видимости рекомендуется снижать скорость в два раза ниже допустимого режима. Порог скоростного режима в системах спутникового мониторинга должен быть соответственно перестроен на более низкие пределы, согласно пункту 4.3. данного Регламента.

Заблаговременно необходимо проверить и подготовить автопарк к зимнему периоду, провести сезонное техобслуживание и подготовить зимние шины.

Автобусы и другие ТС должны быть укомплектованы исправными отопительными устройствами. Конструкция систем отопления должна исключать возможность попадания выхлопных газов в кабину или кузов транспортного средства (салон автобуса, кузов-фургон и т. п.) как из подкапотного пространства,

так и из отопителя. Запрещается использование различных самодельных отопителей (дизельных, бензиновых, электрических, твердотопливных и других).

При выезде в рейс необходимо тщательно проверить техническую исправность ТС, регулировку механизмов и систем, а также целостность и надежность всех элементов зимней оснастки, утепления двигателя и радиатора, утепления и обогрева кабины.

Необходимо помнить, что устранение любых неисправностей в пути на морозе сопряжено с большими трудностями и может привести к обморожению рук водителя, длительному простоя транспортного средства и его замораживанию.

При движении по заснеженным дорогам в ТС необходимо иметь буксирный трос, лом и лопату (в легковых автомобилях – буксирный трос и лопату).

Структурные подразделения, участвующие в организации транспортных перевозок и/или подрядная организация, осуществляющая транспортные перевозки, перед отправлением ТС в рейс на большие дистанции должны убедиться в отсутствии ограничений дорожного движения и закрытия дорог по планируемому маршруту, штормовых предупреждений. Также, необходимо проинформировать водителей об особенностях маршрута, мерах безопасности в пути и местонахождении ближайших пунктов медицинской помощи, пунктов обогрева, приема пищи, отдыха водителей и технической помощи.

7.4. Продолжительность управления транспортным средством, перерывы, продолжительность отдыха

Организация работы водителей, планирование поездок, частота перерывов и отдыха водителей должны осуществляться в соответствии с утвержденными Правилами организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов в Республике Казахстан.

ТС подпадающие под действие вышеуказанных Правил должны быть оснащены тахографами, а запись, учет и хранение диаграммных дисков производиться в соответствии требованиями и порядком предусмотренным данными Правилами.

В целях безопасности при поездках на длительные дистанции рекомендуется предоставлять водителю дополнительный пятнадцатиминутный перерыв после первых двух-трех часов управления. При этом данный перерыв никак не влияет и не отменяет последующие перерывы, предусмотренные Правилами организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов.

В течение перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы.

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

7.5. Управление транспортным средством в условиях недостаточной видимости при снегопаде и пыли

При движении нескольких ТС в одном направлении впереди идущее ТС, а также ТС, движущееся во встречном направлении, в ряде случаев может создавать

снежное (пылевое) облако, ухудшающее видимость на дороге. При этом водителю следует руководствоваться следующими рекомендациями:

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

7.6. Условия, при которых транспортные перевозки временно прекращаются

Движение ТС временно прекращается в следующих случаях:

- при тумане, ливне, граде, метели, снегопаде, пылевой буре, если видимость из кабины водителя в светлое или тёмное время суток при дальнем свете фар вне населенных пунктов составляет менее 50 м, в городе менее 30 м. При этом, движение по городу/населенным пунктам допускается только в случаях острой производственной необходимости и с разрешения Руководства ТОО «СП «CASPI BITUM». Под видимостью из кабины водителя следует понимать максимальное расстояние чёткого, без напряжения зрения водителя распознавание объектов на дороге, встречных и попутных ТС, пешеходов и т. д. Исключение составляют случаи, когда на отдельных участках маршрута (не превышающих 300 м) видимость ограничена до расстояния менее 50 м (в низинах, балках, долинах рек). При этом водитель как минимум должен видеть кромку земляного полотна, соблюдать необходимые меры предосторожности и двигаться со скоростью не более 20 км/ч;
- при гололедице, на обледенелом дорожном покрытии скорость движения не может быть более 20 км/час, при этом должны быть обеспечены условия безопасного дорожного движения. Исключение могут составлять маршруты, где протяжённость зоны гололедицы не превышает ста метров на городских маршрутах, одного километра на пригородных маршрутах, трёх километров на междугородних при условии отсутствия уклонов дороги более 4%;
- при скорости ветра более 25 м/с вне населенных пунктов;
- при скорости ветра более 25 м/с в населенных пунктах, перевозки необходимо ограничить, допускать только в случаях острой производственной необходимости и с разрешения Руководства;
- при наличии информации, что на дороге имеются снежные, песчаные заносы или другие помехи, которые могут препятствовать движению транспортного средства;
- при температуре воздуха минус 40⁰ С и ниже на междугородних маршрутах и маршрутах регулярных линий. Организации, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров, могут отступать от требований данного пункта в

случае, если перевозка людей осуществляется внутри населенных пунктов, или несколькими автобусами в группе, причём их загрузка должна позволять при выходе из строя одного из автобусов пересадить его пассажиров в другие. Организации, осуществляющие технологические перевозки грузов или работу технологического транспорта, могут отступать от требований данного пункта, если движение основного транспортного средства осуществляется в группе или с машиной (машинами) сопровождения. При этом водители должны быть обеспечены мобильными или спутниковыми телефонами;

- если дорога покрыта водой, снегом или в других случаях, когда водитель не видит границ дороги;
- если при проведении на дороге ремонтных работ появились условия, представляющие опасность для здоровья и жизни перевозимых пассажиров и водителя;
- при пожарах, авариях на нефтяных, газовых, тепловых, электрических и других коммуникациях;
- при возникновении стихийных явлений и условий, угрожающих безопасности транспортных перевозок (селевые потоки, частичное разрушение участков дорог, инженерных сооружений вследствие оползней, ледохода, наводнения, землетрясения и т. д.).

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

- диспетчерским службам ТОО «СП «CASPI BITUM»;
- руководству подрядной организации лица, оказывающего услуги/выполняющего работы в интересах ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной организации (если перевозка осуществляется с привлечением третьего лица).

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

С водителями ТС перед выездом на линию должен проводиться инструктаж, в котором должно быть предусмотрено, что при возникновении опасных условий водитель обязан остановить ТС в безопасном месте (съезде, площадке отдыха, стоянке, обочине), приняв все меры для безопасности пассажиров, предотвращению наезда других ТС.

8. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

За нарушение требований настоящего Регламента к работникам могут быть применены меры дисциплинарного взыскания в соответствии с Трудовым кодексом Республики Казахстан.

Не допускаются любые действия или указания, принуждающие водителей к нарушению требований ПДД и настоящего Регламента.

8.1. Структурное подразделение ТОО «СП «CASPI BITUM», участвующий в организации транспортных перевозок несет ответственность за обеспечение выполнения мероприятий в сфере транспортной безопасности, в том числе за:

- создание условий и организацию обязательного обучения работников, занимающихся транспортными перевозками;
- разъяснение и доведение до сведения работников основных требований и Положений Регламента посредством инструктажей;
- исполнение требований и положений настоящего Регламента;
- принятие необходимых корректирующих мер;
- включение требований настоящего Регламента в договоры с подрядчиками, оказывающими услуги/выполняющими работы в интересах ТОО «СП «CASPI BITUM».

8.2. Служба ОТ, ТБ и ОС несет ответственность за обеспечение выполнения мероприятий в сфере транспортной безопасности, в том числе за:

- разъяснение и доведение до сведения работников основных требований и Положений Регламента посредством электронной почты и/или инструктажей;
- контроль выполнения требований настоящего Регламента;
- организацию в установленном порядке внутренних и внешних инспекционных проверок, и внесение Руководителю структурного подразделения ТОО «СП «CASPI BITUM», участвующие в организации транспортных перевозок, предложений и замечаний, а также последующие рассмотрение предлагаемых корректирующих мер;
- информирование Правление ТОО «СП «CASPI BITUM» о ДТП с участием работников ТОО «СП «CASPI BITUM» и/или подрядных организаций, а так же структурного подразделения ОТ и ОС КМГ согласно Правилам порядка оповещения и расследования происшествий АО НК «КазМунайГаз» (KMG-PR-2235-13).

8.3. Водители несут ответственность за обеспечение выполнения мероприятий в сфере транспортной безопасности, в том числе за:

- исполнение требований и положений ПДД Республики Казахстан и настоящего Регламента в рамках своих компетенций;
- безопасное управление ТС во время вождения;
- бережное отношение к вверенным им в управление ТС и грузам;

– своевременное информирование Службу ОТ, ТБ и ООС ТОО «СП «CASPI BITUM» обо всех случаях ДТП.

8.4. Ответственные лица за техническое состояние ТС несут ответственность за обеспечение выполнения мероприятий в сфере транспортной безопасности, в том числе за:

- исполнение требований и положений настоящего Регламента в рамках своих компетенций;
- за соблюдение законодательных требований и внутренних документов ТОО «СП «CASPI BITUM» при планировании, подготовке и организации пассажирских перевозок, опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- за содержание ТС средств в технически исправном состоянии и своевременное прохождение обязательного технического осмотра;
- недопущение на линию технически неисправных и/или недоукомплектованных транспортных средств.

8.5. Медицинский персонал несет ответственность за обеспечение выполнения мероприятий в сфере транспортной безопасности, в том числе за:

- исполнение требований и положений настоящего Регламента в рамках своих компетенций;
- своевременное и качественное проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей;
- недопущение водителей к исполнению трудовых обязанностей при наличии противопоказаний в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан и требованиями настоящего Регламента.

9. ИНФОРМИРОВАНИЕ И ОТЧЕТНОСТЬ

О каждом ДТП пострадавший, свидетель или участник происшествия должны, используя доступные средства связи, проинформировать непосредственного руководителя, сменного диспетчера и Службу ОТ, ТБ и ООС. Сообщение о ДТП проводится вовремя или сразу после принятия всех необходимых мер в соответствии с Пунктом 8 раздела 2 ПДД.

Информирование о ДТП, а также расследование происшествий с участием транспортных средств и спецтехники, должно проводиться в сроки в соответствии с Правилами о порядке оповещения и расследования происшествий в АО НК «КазМунайГаз».

Для предотвращения, устранения нарушений или ситуаций, создающих опасность для жизни и здоровья людей, необходимо обратиться в Службу ОТ, ТБ и ООС по телефону: +77084308941 и /или по электронной почте demisinova@caspibitum.kz.

10. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ В РЕГЛАМЕНТ

Изменения и дополнения в Регламент вносятся в установленном порядке решением Правления ТОО «СП «CASPI BITUM».



Приложение № 1
к Регламенту безопасной эксплуатации наземных транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»

**КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ САМОПРОВЕРКИ ИСПРАВНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
(Хранится у водителя)**

Номер ТС _____

Позывной № _____

Ежедневно водитель перед началом рабочей смены обязан проверить ТС по данному контрольному листу самопроверки, заполнить и подписать его. Заполненные контрольные листы самопроверки должны находиться у водителя и предъявляться проверяющим лицам.

Условные знаки статуса контроля:

+ - соответствует;

Н – не соответствует;

н/п – не применимо

| | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|
| Дата: | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Спидометр\километра ж (км) | | | | | | | |
| Документы: вод.удост, свид. о регистрации, техпаспорт ТС, техосмотр ТС, полис ОСАГО, путевой лист | | | | | | | |
| Пакет инструкций, Паспорт/План перевозок, План действий при ЧС | | | | | | | |
| Памятки в кабине: ремни безопасности, скоростной режим на разных дорогах | | | | | | | |
| Светоотражающий жилет | | | | | | | |
| БСМТС | | | | | | | |
| Аптечка (кол-во) | | | | | | | |
| Огнетушитель (кол-во) | | | | | | | |
| Домкрат и баллонный ключ | | | | | | | |
| Стояночный тормоз | | | | | | | |



Регламент безопасной эксплуатации наземных транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»

Регламент

Версия 1

стр. 2 из 3

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Аварийный знак (кол-во) | | | | | | | |
| Запасное колесо | | | | | | | |
| Чистота внутри и снаружи | | | | | | | |
| Информационные знаки и таблички безопасности в салоне | | | | | | | |
| Фары | | | | | | | |
| Аккумулятор, состояние проводки | | | | | | | |
| Звуковой сигнал и сигнал заднего хода | | | | | | | |
| Указатели поворотов | | | | | | | |
| Шины | | | | | | | |
| Зимние шины | | | | | | | |
| Система подкачки колес | | | | | | | |
| Зеркала | | | | | | | |
| Стеклоочистители | | | | | | | |
| Герметичность выхлопной системы | | | | | | | |
| Гидроусилитель руля | | | | | | | |
| Уровни масла, охлаждающей жидкости, тормозной жидкости | | | | | | | |
| Тормозная система | | | | | | | |
| Люфт рулевого управления | | | | | | | |
| Противооткатные упоры (кол-во) | | | | | | | |
| Дуги безопасности в салоне | | | | | | | |
| Лобовое, заднее, боковые стекла | | | | | | | |
| Отопители в кабине и салоне | | | | | | | |
| Освещение в кабине и салоне | | | | | | | |
| Двери открываются | | | | | | | |



Регламент безопасной эксплуатации наземных транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»

Регламент

Версия 1

стр. 3 из 3

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| изнутри и снаружи | | | | | | | |
| Трапы и поручни | | | | | | | |
| Исправность/наличие всех ремней безопасности в кабине и салоне | | | | | | | |
| Отсутствие утечек топлива | | | | | | | |
| Исправная подвеска | | | | | | | |
| Буксировочный трос | | | | | | | |
| Искрогаситель | | | | | | | |
| Надежное крепление груза | | | | | | | |
| Рация | | | | | | | |
| Ф.И.О. ПОДПИСЬ ВОДИТЕЛЯ | | | | | | | |

Выявленные замечания:



Приложение № 2

к Регламенту безопасной эксплуатации наземных транспортных средств
ТОО «СП «CASPI BITUM»

Типовой лист контрольного осмотра

Данный типовой лист контрольного осмотра предназначен для оценки пригодности к дальнейшей эксплуатации автотранспортных средств и прицепов (полуприцепов), принадлежащих ТОО «СП «CASPI BITUM», осуществляющей перевозки/выполняющей работы.

| | | | | |
|--|--|------------------------------------|--------------------------|------------|
| Ф.И.О. водителя | | | | |
| Собственник транспортного средства | | | | |
| Марка, модель транспортного средства | | | | |
| Назначение транспортного средства | | | | |
| Регистрационный номер | | Идентификационный номер | | |
| Год выпуска транспортного средства | | Общий пробег с начала эксплуатации | | |
| Место проведения осмотра | | | | |
| Дата проведения осмотра | | Лица, проводившие осмотр | | |
| Техническое состояние автомобиля | | Норма (наличие) | Отклонение (отсутствие) | Примечание |
| Тормозная система | | | | |
| Эффективность торможения рабочей тормозной системы | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Герметичность пневматического тормозного привода | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Герметичность гидравлического тормозного привода | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Манометр, система сигнализации | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Удержание стояночной тормозной системой | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Состояние элементов тормозных систем | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Рулевое управление | | | | |
| Суммарный люфт (указать величину в градусах) | | | | |

| | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|--|
| Перемещение деталей, люфты, фиксация резьбовых соединений | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Усилитель рулевого управления | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Состояние элементов рулевого управления | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Внешние световые приборы, электрооборудование, кабина (салон) | | | |
| Фары дальнего и ближнего света, дополнительные фары | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Противотуманные фары | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Сигналы торможения | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Габаритные огни | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Указатели поворотов, аварийная сигнализация | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Фонарь освещения регистрационного знака | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Огни заднего хода | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Световозвращатели | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Внутреннее освещение приборов | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Звуковой сигнал | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Спидометр, тахометр | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Кондиционер, обогреватель | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Устройство обогрева и обдува стёкол | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Звуковой сигнал при движении ТС задним ходом | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Внешний и внутренний вид, оборудование | | | |
| Стеклоочистители, щётки | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Стеклоомыватели | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Стёкла (обзорность, прозрачность, целостность) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Зеркала заднего вида | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Замки дверей, запоры бортов, горловины цистерн | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Тягово-сцепное устройство | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Лебедка и дистанционное управление | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Повреждение кузова | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Чистота | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Резиновые коврики | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Подголовники | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Защитные фартуки, брызговики | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Колеса и шины | | | |
| Износ протектора | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| | | | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--|----|-----|--------------------------|--------------------------|
| Повреждение шин | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Давление в шинах | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Установка шин | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Крепление, состояние дисков и ободьев колес | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Запасное колесо | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Домкрат, баллонный ключ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Насос | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Двигатель и его системы | | | | | | | |
| Содержание СО и СН (указать величину в процентах, %) | | | | | | | |
| Дымность дизельного двигателя (указать величину в процентах, %) | | | | | | | |
| Уровень масла в двигателе | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Уровень антифриза | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Уровень воды в бачке стеклоомывателя | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Уровень жидкости цилиндров сцепления и тормозов | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Уровень жидкости гидроусилителя рулевого управления | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Уровень электролита и надежность крепления клемм аккумулятора | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Приводные ремни | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Система питания | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Система выпуска | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Средства безопасности | | | | | | | |
| Подушки безопасности | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Антиблокировочная система (АБС) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Ремни безопасности | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Аптечка первой медицинской помощи | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Огнетушитель | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Знак аварийной остановки | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Буксировочный трос | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Фонарь ручной | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Светоотражающий жилет | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Противооткатные упоры | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Искрогаситель (при необходимости) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Устройство для снятия статического электричества (при необходимости) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Данное транспортное средство соответствует минимальным требованиям Компании и требованиям ПДД | | | <table border="1"> <tr> <td align="center">Да</td> <td align="center">Нет</td> </tr> <tr> <td align="center"><input type="checkbox"/></td> <td align="center"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table> | Да | Нет | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Да | Нет | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |



**Регламент безопасной эксплуатации наземных
транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»**

Регламент

Версия 1

стр. 4 из 4

Комментарии:

Лицо,
проводившее
осмотр:

Подпись:

Водитель
транспортного
средства:

Подпись:

Приложение № 3
к Регламенту безопасной эксплуатации наземных транспортных средств
ТОО «СП «CASPI BITUM»

**Параметры
БСМТС по безопасному вождению**

| №п/п | Наименование параметра | Комментарии |
|--|---|---|
| <u>Обязательные параметры контроля</u> | | |
| 1. | Дата и время работы ТС (мин.) | Фиксирует конкретные временные показатели работы и простоя автомобиля |
| 2. | Пробег ТС (км) | Фиксирует пробег автомобиля в конкретный промежуток времени |
| 3. | Скорость движения ТС (км/ч) | Фиксирует скоростной режим автомобиля, остановки, стоянки |
| 4. | Контроль использования ремня безопасности и включения звукового сигнала при наличии датчика от завода изготовителя | Предупреждает водителя о нарушении им или пассажирами правил пользования ремнями безопасности, при котором он не должен начинать движение автомобиля |
| 5. | Включение звукового сигнала при резком ускорении или торможении и в случае превышения скорости | Предупреждает водителя и фиксирует нарушения установленного программой скоростного режима и резкие изменения скорости движения |
| 6. | Журнал событий, который отображает и фиксирует количество превышений установленного предела ускорений и замедлений, возможные аварийные ситуации (показатель работы водителя в виде светофора и графически) | Предоставляет возможность анализировать неправильные действия водителя во время движения и проводить обучение на основании этих данных |
| 7. | Контроль ТС во время движения и маршрута следования в режиме on-line (реального времени) | Возможность отслеживания передвижения ТС (отклонения от маршрута, выхода из допустимой геозоны) будет дисциплинировать водителя и не позволит незаметно отклоняться от маршрута. Такой контроль даст возможность определить место нахождения ТС в случае потери с ним связи |
| <p align="center">Рекомендуемые дополнительные параметры контроля (устанавливаются по решению руководства ТОО «СП «CASPI BITUM» или подрядной организации)</p> | | |



Регламент безопасной эксплуатации наземных
транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»

Регламент

Версия 1

стр. 2 из 4

| | | |
|----|---|--|
| 8. | Фиксация удара транспортного средства о препятствие или его сильного наклона, ДТП | Лишает возможности водителя скрывать любые ДТП, анализировать возможные аварийные ситуации |
| 9. | Передача тревожного сигнала «SOS» с автомобиля на базовую станцию | Ответственные работники ТОО «СП «CASPI BITUM» могут оперативно реагировать на ухудшение состояние здоровья водителя и пассажиров, оповещение о ДТП, поломке ТС, нападении или захвате автомобиля, если водитель заблудился или ему требуется иная срочная помощь |



Регламент безопасной эксплуатации наземных транспортных средств акционерного общества
«Национальная компания «КазМунайГаз»

Регламент

Версия 1

стр. 1 из 1

Приложение № 4

к Регламенту безопасной эксплуатации наземных транспортных средств
АО НК «КазМунайГаз»

Журнал предсменного (предрейсового) медицинского осмотра работающих

(наименование организации)

ЖУРНАЛ

предсменного (предрейсового) медицинского осмотра работающих
(наименование структурного подразделения организации)

(цех, участок, отдел, лаборатория)

Начат _____

Окончен _____

| Дата, время | N п/п | Наименование места работы (структурного подразделения), профессии работника, в отношении которого проводился предсменный медицинский осмотр, либо его табельный номер, позволяющий установить эти сведения | Вид работы | Ф.И.О. работника, в отношении которого проводился предсменный (предрейсовый) медицинский осмотр | Жалобы на состояние здоровья | Температура тела | Артериальное давление | Пульс | Наличие алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ | Отметка о допуске (о недопуске) к работе | Ф.И.О. подпись медицинского работника, прошедшего предсменный (предрейсовый) медицинский осмотр | Подпись работника, прошедшего предсменный (предрейсовый) медицинский осмотр |
|-------------|-------|--|------------|---|------------------------------|------------------|-----------------------|-------|---|--|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |



Приложение № 5
к Регламенту безопасной эксплуатации наземных транспортных средств
ТОО «СП «CASPI BITUM»

Полное наименование автотранспортной организации:

ПАСПОРТ
регулярных линий транспортных перевозок (типовая форма)

Утверждаю:

(Руководитель автотранспортной
организации) (лицо, на которое
возложены функции по утверждению
Паспортов регулярных линий)

| | |
|---|------------|
| Наименование маршрута: | № Маршрута |
| Вид маршрута: <input type="checkbox"/> Городской <input type="checkbox"/> Междугородний <input type="checkbox"/> Специальный | |

Действует
до:

| |
|--|
| |
|--|

Общая
протяженность
маршрута, км

| |
|--|
| |
|--|

Средняя
эксплуатационная
скорость, км/час

| | |
|-------|---|
| Летом | X |
| Зимой | |

Характеристика дороги на маршруте

| |
|--|
| Ширина проезжей части и обочин, тип покрытия (по участкам с указанием их протяженности): |
| |
| |
| Опасные перекрестки, отсутствие дорожных знаков (между какими пунктами или на каком километре): |
| |
| |
| Наличие мостов и их грузоподъемность/железнодорожных переездов (между какими пунктами или на каком километре): |
| |
| |



**Регламент безопасной эксплуатации наземных
транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»**

Регламент

Версия 1

стр. 2 из 4

| |
|--|
| Неорганизованные пешеходные переходы в населенных пунктах (школы, др. учреждения между какими пунктами или на каком километре): |
| |
| |
| |
| Домашние/дикие животные на дорогах (между какими пунктами или на каком километре): |
| |
| |
| |

| Опасные участки, факторы, ситуационный анализ ДТП | Пункт/километр | Рекомендуемые меры |
|--|-----------------------|---------------------------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| Временные изменения на маршруте (изменение скорости движения, введение объездов, ремонтные работы прекращение движения) | Дата изменения | Причина изменения |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

| | |
|-----------------------------------|--|
| Водитель (Ф.И.О., подпись) | Ответственное лицо по БДД (Ф.И.О., подпись) |
| | |



Приложение № 6
к Регламенту безопасной эксплуатации наземных транспортных средств
ТОО «СП «CASPI BITUM»

Полное наименование автотранспортной организации:

УТВЕРЖДАЮ
(Руководитель автотранспортной
организации) (лицо, на которое
возложены функции по утверждению
Планов транспортных перевозок)

ТИПОВОЙ ПЛАН ТРАНСПОРТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ
(ДЛЯ ПОЕЗДОК ВНЕ РЕГУЛЯРНЫХ ЛИНИЙ)

ПЕРВЫЙ
ВОДИТЕЛЬ,
Ф.И.О.

ВОДИТЕЛЬСКОЕ
УДОСТОВЕРЕНИЕ
СЕРИЯ

№

КАТЕГОРИИ

ВОЗРАСТ

ПРИНЯТ НА
РАБОТУ
ВОДИТЕЛЕМ,
ГОД

СТАЖ
РАБОТЫ
ВОДИТЕЛЕМ

ВТОРОЙ
ВОДИТЕЛЬ,
Ф.И.О.

ВОДИТЕЛЬСКОЕ
УДОСТОВЕРЕНИЕ
СЕРИЯ

№

КАТЕГОРИИ

ВОЗРАСТ

ПРИНЯТ НА
РАБОТУ
ВОДИТЕЛЕМ,
ГОД

СТАЖ
РАБОТЫ
ВОДИТЕЛЕМ

СВЕДЕНИЯ О ТРАНСПОРТНОМ СРЕДСТВЕ



Регламент безопасной эксплуатации наземных
транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»

Регламент

Версия 1

стр. 2 из 4

МАРКА,
МОДЕЛЬ

ТИП ТС,
КАТЕГОРИЯ

| |
|--|
| |
| |

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ
ЗНАК
СВИДЕТЕЛЬСТВО О
РЕГИСТРАЦИИ

| |
|--|
| |
| |

НАЛИЧИЕ ОТМЕТКИ В ПУТЕВОМ ЛИСТЕ
ПРЕДРЕЙСОВОГО МЕДИЦИНСКОГО ОСМОТРА
ВОДИТЕЛЯ

ДА:

НЕТ

НАЛИЧИЕ ОТМЕТКИ В ПУТЕВОМ ЛИСТЕ
ПРЕДРЕЙСОВОГО КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

ДА

НЕТ

СВЕДЕНИЯ О МАРШРУТЕ ДВИЖЕНИЯ

НАИМЕНОВАНИЕ МАРШРУТА:

ДАТА ПЕРЕВОЗКИ

ВИД МАРШРУТА:

- МЕЖДУНАРОДНЫЙ МЕЖДУГОРОДНЫЙ
 МЕЖПРОМЫСЛОВЫЙ СПЕЦИАЛЬНЫЙ

ОБЩАЯ
ПРОТЯЖЕННОСТЬ
МАРШРУТА, КМ
СРЕДНЯЯ
ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ
СКОРОСТЬ, КМ/ЧАС

| |
|--|
| |
| |

ВРЕМЯ
ОТПРАВЛЕНИЯ
РАСЧЕТНОЕ
ВРЕМЯ ПРИБЫТИЯ

| |
|--|
| |
| |

ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОГИ НА МАРШРУТЕ

ТИП ПОКРЫТИЯ (ПО УЧАСТКАМ С УКАЗАНИЕМ ИХ ПРОТЯЖЕННОСТИ):

| |
|--|
| |
| |
| |

НАЛИЧИЕ МОСТОВ И ИХ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ/ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ
(МЕЖДУ КАКИМИ ПУНКТАМИ ИЛИ НА КАКОМ КИЛОМЕТРЕ):

| |
|--|
| |
| |
| |

НЕОРГАНИЗОВАННЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ
(ШКОЛЫ, ДР. УЧРЕЖДЕНИЯ МЕЖДУ КАКИМИ ПУНКТАМИ ИЛИ НА КАКОМ
КИЛОМЕТРЕ):

| |
|--|
| |
| |
| |

ДОМАШНИЕ/ДИКИЕ ЖИВОТНЫЕ НА ДОРОГАХ (МЕЖДУ КАКИМИ ПУНКТАМИ ИЛИ НА
КАКОМ КИЛОМЕТРЕ)::

| |
|--|
| |
| |
| |



Регламент безопасной эксплуатации наземных
транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»

Регламент

Версия 1

стр. 3 из 4

| |
|--|
| |
| |
| |

ОПАСНЫЕ УЧАСТКИ И АНАЛИЗ ДТП НА МАРШРУТЕ (МЕЖДУ КАКИМИ ПУНКТАМИ
ИЛИ НА КАКОМ КИЛОМЕТРЕ)
(ИНФОРМАЦИЮ НЕОБХОДИМО ДОПОЛНИТЬ ПО ПРИБЫТИЮ С МАРШРУТА)

| |
|--|
| |
| |
| |
| |
| |
| |

ДОРОЖНО-КЛИМАТИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ НА МАРШРУТЕ (МЕЖДУ КАКИМИ
ПУНКТАМИ ИЛИ НА КАКОМ КИЛОМЕТРЕ)
(ИНФОРМАЦИЮ НЕОБХОДИМО ДОПОЛНИТЬ ПО ПРИБЫТИЮ С МАРШРУТА)

| |
|--|
| |
| |
| |
| |
| |
| |

РЕЖИМ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПО МАРШРУТУ

| Контрольные пункты маршрута | Расстояние от начала маршрута, км | Эксплуатационная скорость, км/ч | Расчетное время прибытия | Фактическое время прибытия |
|-----------------------------------|---|------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| СТОЯНКА | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| СТОЯНКА | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

ДАТА
ПРОВЕДЕНИЯ
ПРЕДРЕЙСОВОГО
ИНСТРУКТАЖА

| |
|--|
| |
|--|

Ф.И.О., ПОДПИСЬ ЛИЦА,
ПРОВОДИВШЕГО ИНСТРУКТАЖ

| |
|--|
| |
|--|



**Регламент безопасной эксплуатации наземных
транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»**

Регламент

Версия 1

стр. 4 из 4

ПРЕДРЕЙСОВЫЙ ИНСТРУКТАЖ ПРОШЕЛ, С
ДЕТАЛЯМИ МАРШРУТА, ОПАСНЫМИ
ФАКТОРАМИ ПОЕЗДКИ И
РЕКОМЕНДУЕМЫМИ МЕРАМИ ПО ИХ
СНИЖЕНИЮ ОЗНАКОМЛЕН
ВОДИТЕЛЬ (Ф.И.О., ПОДПИСЬ)

ПЕРВЫЙ ВОДИТЕЛЬ:

ВТОРОЙ ВОДИТЕЛЬ:

ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО ПО
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ (Ф.И.О., ПОДПИСЬ)



**Регламент безопасной эксплуатации наземных
транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»**

Регламент

Версия 1

стр. 1 из 4

Приложение № 7
к Регламенту безопасной эксплуатации наземных транспортных средств
ТОО «СП «CASPI BITUM»

Журнал

учёта опасных участков на маршрутах движения

| № п/п | Дата | Наименование маршрута | Опасные участки (описание) | Регулярный маршрут (да/нет) | Новый маршрут (да/нет) | Принятые меры |
|------------------|-------------|----------------------------------|---|--|---------------------------------------|--------------------------|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |



Лист согласования к Регламенту безопасной эксплуатации наземных транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM»

Форма ИСМ

S-0000-3511-00

стр. 1 из 1

Согласовано:

| Должность | Виза, дата | ФИО |
|---|------------|---------------|
| Первый заместитель генерального директора | | Сун Гуантао |
| Юрист юридического отдела | | И. Каткова |
| Начальник службы ОТ, ТБ и ООС | | Н. Демисинова |

г. Актау

№ 1

«09» января 2019 г.

Полное наименование: товарищество с ограниченной ответственностью «СП «CaspiBitum» (далее – Товарищество).

Место нахождения и место проведения заседания Правления Товарищества: 130000, Республика Казахстан, Мангистауская область, г. Актау, Промышленная зона 5, здание номер 65 (Битумный завод, офис ТОО «СП «CASPI BITUM», здание АБК).

Председательствовал: Кожобаев Ерболат Омирсерикович – Генеральный директор (председатель Правления).

Кворум заседания Правления Товарищества имеется.

По третьему вопросу повестки дня:

3. Об утверждении Регламента безопасной эксплуатации наземных транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM».

Принято РЕШЕНИЕ:

1. Утвердить Регламент безопасной эксплуатации наземных транспортных средств ТОО «СП «CASPI BITUM».

2. Генеральному директору Товарищества Кожобаеву Е.О. принять все необходимые меры для реализации настоящего решения.

Секретарь Правления



К.Казтуган