

# СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## ПОСІБНИК



Підтримка Міністерства інфраструктури  
України з питань підвищення безпеки  
комерційних автоперевезень



This project is funded by the European Union  
Цей проект фінансується Європейським Союзом

## Зміст

<b>1. Передмова авторів.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Вступ.....</b>	<b>2</b>
<b>3. Визначення.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Загальна ідея системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті.....</b>	<b>8</b>
4.1. Система управління безпекою руху «на перший погляд».....	8
4.2. Суть системи управління безпекою руху.....	12
4.3. Міфи про систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті.....	14
4.4. Приклади систем управління безпекою руху на автомобільному транспорті.....	15
<b>5. Складові системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті.....</b>	<b>18</b>
5.1. Органи безпеки, відповідальність і підзвітність.....	18
5.2. Процес відносно політики безпеки.....	19
5.3. Процес забезпечення дотримання правил безпеки.....	24
5.4. Процес ліквідації дорожньо-транспортних пригод.....	33
5.5. Процес управління ризиками.....	36
5.5.1. Визначення «ризиків» та «процесу управління ризиками».....	36
5.5.2. Опис процесу управління ризиками.....	38
5.5.3. Оцінка та пріоритизація ризиків.....	51
5.5.4. Планування відповідних реакцій на ризики, призначення відповідальних осіб, впровадження, спостереження та контроль за цими реакціями.....	55
5.5.5. Зменшення ризику.....	55
5.5.6. Виконання завдань за схемою: планування, виконання, перевірка і прийняття необхідних заходів.....	58
5.6. Процес звітування про порушення та загрози безпеці.....	62
5.7. Процес управління знаннями.....	64
5.8. Процес відносно складання графіку.....	68
5.9. Процес постійного поліпшення системи управління безпекою руху.....	72
<b>6. Аудит безпеки та її оцінка.....</b>	<b>75</b>
6.1. Мета і значення аудиту та оцінки.....	75
6.2. Типи та періодичність аудиту.....	77
6.3. Етапи аудиту.....	78
6.4. Виконання аудиту.....	79
6.5. Звітування.....	81
6.6. Аудитори.....	83
6.7. Оцінка.....	85
<b>7. Документація.....</b>	<b>87</b>
7.1. Обов'язок ведення та обсяг документації.....	87

# ЗМІСТ

7.2. Перегляд, аналіз і оцінка .....	89
7.3. Вказані документи .....	90
<b>8. Додатки .....</b>	<b>91</b>
8.1. Законодавство ЄС з безпеки на автомобільному транспорті .....	91
8.2. Міжнародне законодавство з безпеки на автомобільному транспорті .....	97
8.3. Перелік українських законодавчих актів з безпеки на автомобільному транспорті.....	98
8.4. Зразок переліку регулярного внутрішнього аудиту системи управління безпекою руху (№ 1).....	105
8.5. Зразок переліку регулярного внутрішнього аудиту системи управління безпекою руху (№ 2).....	106
8.6. Шаблон аудиторського звіту .....	106
8.7. Оцінка ризиків – Підсумковий профіль ризику .....	109
8.8. Примірник переліку ризиків, викликаних відсутністю чи неналежною підготовкою водія .....	112
8.9. Примірник докладних списків застосовуваних Правил безпеки для пакування, завантаження та перевезення небезпечних вантажів: UN 0335, ФЕЄРВЕРКИ .....	114
<b>9. Бібліографія .....</b>	<b>119</b>

## 1. Передмова авторів

Цей Посібник було розроблено в рамках Партнерського проекту Європейського Союзу Твіннінг «Підтримка Міністерства інфраструктури України з питань підвищення безпеки комерційних автоперевезень» (номер UA/14/ENP/TR/43) групою польських експертів. Відбулося кілька професійних навчальних візитів, проведено докладні обговорення кількох стратегій і можливостей у м. Київ, Україна, стосовно Систем управління безпекою руху (СУБ) на автомобільному транспорті.

Експерти хотіли б відзначити належну увагу та залучення українських органів влади (представників Міністерства інфраструктури) до визначення та формулювання докладних додатків і вимог Бенефіціара. Завдяки їх допомозі Експерти змогли підготувати й запропонувати в цьому Посібнику варіанти, які повністю схвалив Бенефіціар, оскільки вони відповідали усім його очікуванням у галузі СУБ на автомобільному транспорті. У результаті повноцінної та відкритої співпраці з Бенефіціаром Експерти очікують на впровадження концепції Посібника, що слугуватиме головній меті – покращенню безпеки на дорогах України.

## 2. Вступ

Покращення безпеки на дорогах є світовою проблемою, що поступово стає головним пріоритетом для кожного суспільства. Незважаючи на поліпшення дорожньої безпеки, приблизно 1,25 мільйона людей гинуть щороку внаслідок аварій на дорогах, відповідно до Загального інформаційного звіту Всесвітньої Організації Охорони Здоров'я за 2015 рік. Цілі Стійкого Розвитку, прийняті Генеральною Асамблеєю ООН, передбачають зменшення смертності та травмувань у аваріях на дорогах на 50% до 2020 р.<sup>1</sup>



### **Покращення глобальної безпеки дорожнього руху за даними Організації Об'єднаних Націй**

"Враховуючи те, що травми внаслідок автотранспортних аварій є головною проблемою суспільного здоров'я та розвитку, яка має широкий ряд соціальних та економічних наслідків, котрі можуть вплинути на стійкий розвиток країн, якщо їх не вирішити, а також зашкодити виконанню Цілей Розвитку Тисячоліття".

(Генеральна Асамблея, шістьдесят восьма сесія, 2014 р.)

Автотранспортні підприємства – це важлива сфера, оскільки вони мають значний вплив на покращення безпеки на дорогах.

Слід відзначити, що розроблено різноманітні стандарти управління організаційними, технологічними і транспортними системами, проте переважно

<sup>1</sup> Всесвітня Організація Охорони Здоров'я, *Глобальний інформаційний звіт з безпеки дорожнього руху. Висновки*, 2015, ст. 1. Звіт повністю: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/).

в морській, залізничній і повітряній галузях. Однак, автомобільний транспорт створює найбільші соціальні витрати, включаючи збитки від нещасних випадків на дорозі, збитки від впливу на навколишнє середовище та витрати в заторах. Однією з головних цілей управління автомобільним транспортом є прагнення значно зменшити кількість ДТП («нульова смертність»), зокрема, кількість важких аварій.<sup>2</sup>

Саме тому урядові органи несуть особливу відповідальність щодо заохочення учасників транспортного ринку впроваджувати безпеку на дорогах в загальну політику своїх компаній, у загальну громадську зацікавленість безпекою на дорогах, а також у власні інтереси.<sup>3</sup> Оскільки аварії коштують 1-3% валового національного продукту (ВВП)<sup>4</sup>, менша кількість аварій означає зменшену вартість ремонту, зниження медичних і страхових витрат, економію часу, загальну задоволеність клієнтів і покращену репутацію компанії.

Даний посібник має за мету сприяти автотранспортним компаніям у розробці, впровадженні та вдосконаленні систем управління безпекою (СУБ) відповідно до вимог українського законодавства щодо систем управління безпекою руху на автомобільному транспорті. Необхідно підкреслити, що посібник також може бути корисним для всіх, включаючи малі та великі підприємства. Посібник та додатки надають практичні поради та пропозиції, а також конкретні приклади методів та підходів до СУБ, які були прийняті різними автотранспортними операторами у країнах Європейського Союзу.

Після загального огляду СУБ у посібнику обговорюються компоненти систем управління безпекою, які вимагаються проектом Положення про систему управління безпекою на автомобільному транспорті, розробленим та

<sup>2</sup> Ж. Лукашик, А. Шиманек, *Безпека та ризик дорожнього руху: вибрані проблеми*, «Транспортні проблеми», том 7 випуск 2, 2012, с. 83.

<sup>3</sup> Європейська конференція міністрів транспорту, *Безпечний та надійний транспорт. Забезпечення якості*, Париж, 2003, с. 53.

<sup>4</sup> Веб-сторінка Всесвітньої Організації Охорони Здоров'я (<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>, відвідана: 17.06.2016)

обговореним експертами з Бенефіціаром, та показано, як ці компоненти інтегровано у процес СУБ. У посібнику також наведені інші вимоги правил. І, нарешті, у посібнику визначено ключову концепцію культури безпеки та висвітлено, як можна побудувати міцну культуру безпеки, виходячи з інформації, що міститься у попередніх розділах..

Цей посібник супроводжується додатками, що містять конкретні приклади методів та підходів СУБ, які використовуються у транспортній галузі .

## Головні цілі

**Метою цього посібника, поміж іншим, є:**

- » сприяти загальному розумінню та підходам до СУБ серед автотранспортних компаній України
- » створити організаційні методики, яких необхідно дотримуватись операторам з автоперевезень, водіям та іншим зацікавленим сторонам
- » надати бази знань для проведення СУБАТ, зокрема, оцінок ризиків та оцінки варіантів управління ризиками, пов'язаних з безпекою на автомобільному транспорті
- » визначити принципи культури організаційної безпеки завдяки послідовному впровадженню та навчанню принципам і методикам СУБАТ
- » навчати та повідомляти автотранспортних виконавців про застосування СУБАТ.

## Адресати

**Головними адресатами даного Посібника є:**

- » оператори автомобільного транспорту
- » організації з планування перевезень
- » менеджери автопарків
- » інспектори з охорони праці і безпеки праці
- » керівники кадрових служб
- » менеджери з безпеки на транспорті
- » водії
- » інший персонал операторів автомобільного транспорту (наприклад менеджери з автомобільного транспорту)
- » партнери і клієнти операторів автомобільного транспорту
- » контрольні органи у сфері автомобільного транспорту та правоохоронні органи
- » аудитори
- » органи з сертифікації

## 3. Визначення

Термін	Визначення
<b>учасники</b>	всі сторони, залучені до застосування цих правил безпосередньо чи через контрактні домовленості
<b>аудит</b>	систематичний, незалежний і задокументований процес (3.27) отримання аудиторських свідчень (3.4) та об'єктивного їх оцінювання, щоб визначити ступінь дотримання критеріїв аудиту (3.3) (згідно з ДСТУ/ISO) <sup>5</sup>
<b>взаємодія</b>	всі точки взаємодії протягом періоду існування системи чи підсистеми, включаючи експлуатацію та обслуговування, де різні учасники автотранспортної галузі діятимуть разом в управлінні ризиками
<b>небезпека</b>	умова, що може призвести до аварії нещасного випадку
<b>визначення небезпеки</b>	процес виявлення, обліку та визначення характеристик небезпек
<b>звіт із небезпеки</b>	документ, що містить записи та посилання на визначені небезпеки, пов'язані з ними заходи, джерело їхнього походження та зв'язок з організацією, яка має їх усунути

<sup>5</sup> Аудит може бути внутрішнім (перша сторона) або зовнішнім (друга сторона чи третя сторона), а також комбінованим (поєднуючи дві чи більше галузей). «Доказ аудиту» та «критерії аудиту» визначені в ISO 19011.



# ВИЗНАЧЕННЯ

<b>ризик</b>	частота настання аварій та інцидентів, що завдають шкоду (спричинені небезпекою), і ступінь тяжкості такої шкоди <sup>6</sup>
<b>аналіз ризику</b>	систематичне використання всієї доступної інформації з метою визначення небезпеки та оцінки ризику
<b>оцінка ризику</b>	загальний процес, що об'єднує аналіз ризику та визначення ступеню ризику
<b>управління ризиками</b>	систематичне застосування правил, процедур і методів управління до завдань аналізу, оцінки та контролю ризиків
<b>визначення ступеню ризику</b>	процедура, що ґрунтується на аналізі ризику та визначає, чи досягнуто прийняттого рівня ризику
<b>автоперевізник</b>	суб'єкт господарювання, який має ліцензію на проведення господарської діяльності з надання послуг перевезення пасажирів та (або) вантажів автомобільним транспортом <sup>7</sup>
<b>безпека</b>	відсутність неприйняттого ризику завдання шкоди

<sup>6</sup> Зверніть увагу на те, що результат відрізняється від очікувань — позитивних або негативних. Непевність – це стан, навіть частковий, нестачі інформації, розуміння або знань про подію, її наслідки чи вірогідність. Ризик часто характеризується віднесенням до можливих подій (за визначенням Посібника ISO 73:2009, 3.5.1.3) і наслідків (за визначенням Посібника ISO 73:2009, 3.6.1.3) або їх поєднанням. В цьому Міжнародному стандарті ризик, пов'язаний з безпекою на автомобільному транспорті, стосується аварій (подій) та смерті і важких травм (наслідків). Ризик часто виражається поєднанням наслідків події (включаючи зміни обставин) та пов'язаної вірогідності її настання (за визначенням Посібника ISO 73:2009, 3.6.1.1).

<sup>7</sup> Відповідно до проекту Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу», автоперевізником визначено юридичну особу, що утримує транспортні засоби і яка повинна розробляти, впроваджувати, підтримувати та вдосконалювати Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті на своєму підприємстві відповідно до вимог Положень про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті, методологічних рекомендацій з її розробки та впровадження, міжнародних і національних стандартів.

# ВИЗНАЧЕННЯ

<b>система управління безпекою руху</b>	структурована та задокументована система взаємопов'язаних і взаємодіючих елементів автоперевізника, суб'єкта господарської діяльності, який утримує транспортні засоби відповідно до управління безпекою руху на автомобільному транспорті, щоб встановити політику, завдання та відповідні процеси досягнення таких цілей <sup>8</sup>
<b>заходи безпеки</b>	дії, що зменшують частоту настання небезпеки, або пом'якшують її наслідки з метою досягнення та/або підтримання прийняттого рівня ризику
<b>вимоги безпеки</b>	характеристики безпеки (якісні чи кількісні) системи та її функціонування (включаючи правила експлуатації) та обслуговування, необхідні для відповідності правовим цілям або завданням безпеки компанії
<b>правила безпеки</b>	всі правила, що містять вимоги безпеки на автомобільному транспорті, встановлені застосовуваними законодавчими актами і нормативно-технічною документацією, дотримання яких гарантує безпеку автомобільних перевезень

<sup>8</sup> Відповідно до проекту Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу» (стаття 34-36), Система управління безпекою руху колісних транспортних засобів створюється з метою попередження дорожньо-транспортних пригод, зменшення тяжкості їх наслідків та мінімізації економічних збитків, пов'язаних з ними. Положення про систему управління безпекою руху колісних транспортних засобів та методичні рекомендації щодо її розроблення та впровадження затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту за погодженням з Міністерством внутрішніх справ.

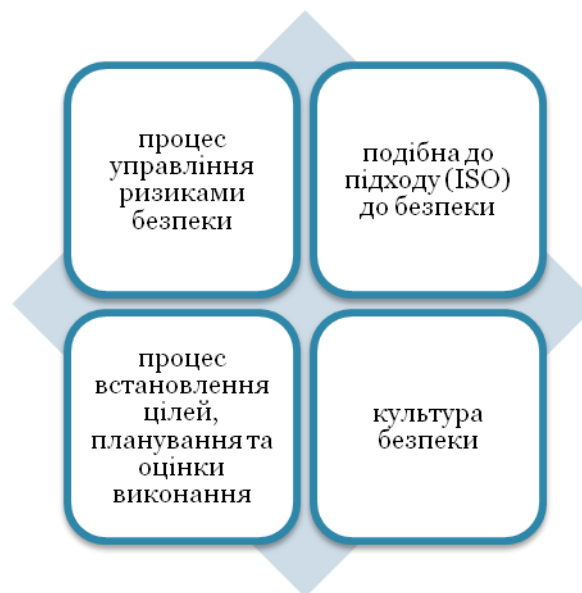
# ЗАГАЛЬНА ІДЕЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## 4. Загальна ідея системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті

### 4.1. Система управління безпекою руху «на перший погляд»

Якщо потрібно знайти гарне порівняння, можемо визнати, що дана система управління безпекою здебільшого дуже нагадує підхід до безпеки Міжнародної організації зі стандартизації (ISO) в цілому.

#### СУБ «на перший погляд»



Система управління безпекою руху (СУБ) є систематичним, явним та комплексним процесом управління ризиками безпеки, так само, як і підхід до безпеки в ISO. Як і всі системи управління, СУБ забезпечує керований та цілеспрямований підхід до безпеки з чітким процесом постановки цілей, планування і вимірювання продуктивності. При використанні в межах організації СУБ стає частиною культури – тим, як люди на всіх рівнях виконують свою роботу.

# ЗАГАЛЬНА ІДЕЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ



"Нам потрібно трансформувати свою культуру, з культури, яка сприймає людські втрати як ціну мобільності, на культуру, в якій обрані урядовці, професійні перевізники та самі громадяни розраховують на безпеку, вимагають безпеку" —  
*Петер Кіссінджер, Директор ААА Фонду безпеки дорожнього руху*

Організаційні структури і заходи, які забезпечують ефективність системи управління безпекою, застосовуються на всіх рівнях. Кожен співробітник робить свій внесок в **культуру безпеки** організації, а ефективна СУБ включає в себе як участь керівництва, так і персоналу. Філософія СУБ вимагає, щоб у структурі управління підприємства зберігалася відповідальність і підзвітність з питань безпеки. Врешті-решт, саме вище керівництво несе остаточну відповідальність за безпеку та інші аспекти діяльності підприємства. Підхід СУБ гарантує те, що повноваження завжди передбачають відповідальність.



**Культура безпеки** - спільні відношення, цінності, погляди та поведінка стосовно безпеки.

# ЗАГАЛЬНА ІДЕЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

У великих організаціях діяльність з управління безпекою в деяких відділах більш помітна, ніж в інших, але система має бути інтегрована в «реальний стан справ» усієї установи. Це досягається шляхом впровадження і постійної підтримки послідовної політики безпеки і, відповідно, добре розроблених процедур.

Поняття, яке Джеймс Різон визначає як розуміння належної культури безпеки, виділяє п'ять важливих аспектів:

1) **культура поінформованості** – організація збирає інформацію про нещасні випадки та інциденти, а також здійснює активні заходи протидії, проводячи перевірки стану безпеки і огляди загальних умов дотримання безпеки;

2) **культура звітування** – всі співробітники повідомляють про свої помилки та загрозові ситуації, а також беруть участь в опитуваннях про культуру безпеки тощо;

3) **культура справедливості** – організація підтримує атмосферу довіри, заохочуючи своїх співробітників до надання інформації про помилки та інциденти, та переконуючи їх у своєму справедливому ставленні щодо будь-яких вчинених ними помилок;

4) **культура гнучкості** – організація має можливість змінювати свої методи;

5) **культура навчання** – організація робить висновки з повідомлень про інциденти, аудитів безпеки, що призводить до підвищення рівня безпеки.

Окрім цих характеристик, Різон та інші стверджують, що культура безпеки організації тісно пов'язана з її загальною культурою, а також знаходиться під впливом таких зовнішніх умов, як закони і нормативні акти, державний нагляд,

# ЗАГАЛЬНА ІДЕЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

ринкова ситуація тощо. Оскільки культура безпеки організації вважається частиною її загальної культури, доцільно очікувати, що між культурою безпеки і робочим середовищем існуватиме тісний взаємозв'язок. На культуру безпеки впливають формальні системи безпеки, такі як правила та процедури всередині організації. Крім того, передбачається, що культура безпеки впливає на ставлення та поведінку співробітників щодо безпеки, як відображено в їх звітах з безпеки.<sup>9</sup>

Підхід до управління «Чотири П» є основою належної та вимогливої системи управління безпекою. На наведеній нижче діаграмі представлена ідея цього підходу.

## **Філософія (від англ. Philosophy)**

Управління безпекою розпочинається з філософії

- усвідомлення постійного існування загроз безпеці;
- встановлення стандартів організації, та
- підтвердження того, що безпека є відповідальністю кожного.

## **Політика**

Визначення шляхів досягнення безпеки

- чіткі визначення щодо відповідальності, повноважень та підзвітності;
- розвиток організаційних процесів та структур з метою інтеграції цілей безпеки у кожен аспект діяльності; та
- розвиток навичок і знань, необхідних для виконання роботи.

<sup>9</sup> Звіт ТØІ 1012/2009, Торкель Бьорнскау та Фроде Лонгва, Культура безпеки у транспортній сфері, Інститут економіки транспорту, Осло 2009, с. 2.

# ЗАГАЛЬНА ІДЕЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## Процедури

Що керівництво вимагає від працівників для втілення політики

- чіткі вказівки для персоналу;
- засоби для планування, організації та контролю; та
- засоби для здійснення моніторингу та оцінки стану та процесів безпеки.

## Практичне втілення

Що насправді відбувається на роботі

- дотримання добре продуманих ефективних процедур;
- уникнення простих шляхів, які можуть відхилитися від концепції безпеки; та
- вжиття відповідних дій у випадку виявлення загрози безпеці.

## 4.2. Суть системи управління безпекою руху



- для автотранспортної компанії завжди існуватимуть ризики нещасних випадків або інших небезпечних подій

**Безпека - це  
явище не  
випадкове**

- краще передбачити та запобігти, ніж чекати та реагувати після нещасного випадку

Системи управління безпекою засновані на припущенні, що, з огляду на постійне існування факторів небезпеки та ризиків у вашому бізнесі, необхідно здійснювати попереджувальне управління з метою виявлення і вирішення цих

# ЗАГАЛЬНА ІДЕЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

проблем безпеки, перш ніж вони призведуть до нещасних випадків. Тому важливо використовувати такі системи управління, які зроблять автотранспортні операції якомога безпечнішими. Щоб правильно розуміти суть системи управління на автомобільному транспорті в автотранспортних компаніях України, важливо відповісти на таке питання: «Що є найзначнішим надбанням цієї системи управління?»



**Розвиток і покращення безпеки на автомобільному транспорті в Україні та покращений доступ до ринку для автоперевізників**

Суть системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті для українських автоперевізників – це забезпечення розвитку і покращення безпеки автомобільного транспорту в Україні та поліпшення доступу до ринку автоперевезень. Це є головною метою цієї системи, яка досягається шляхом:

- 1) визначення відповідальності учасників,
- 2) встановлення загальних правил для управління, регулювання та нагляду за автомобільним транспортом,
- 3) гарантія безпечного перевезення пасажирів і вантажів,
- 4) зменшення кількості аварій та їх наслідків,
- 5) зменшення або усунення відповідних факторів, що спричиняють нещасні випадки та травмування,



# ЗАГАЛЬНА ІДЕЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

б) зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище.<sup>10</sup>

Крім того, слід зазначити, що будь-яка система, яка використовується для управління безпекою, включаючи безпеку автотранспортних операцій, повинна дати чітку відповідь на наступні п'ять питань:

- 1. Який тип автомобільного транспорту використовує ваша компанія? Які процеси регулюють вашу діяльність і роблять її безпечною?**
- 2. Що може піти не так? Які є проблеми чи занепокоєння щодо безпеки, фактори небезпеки інциденти та аварії або нещасні випадки, які сталися або можуть статися?**
- 3. Наскільки це погано? Якими є причини, походження, вірогідність та серйозність цих негативних подій?**
- 4. Що можна зробити? Які заходи з виправлення, контролю або пом'якшення можна розробити і впровадити?**
- 5. Наскільки ефективними є заходи з усунення порушень? Чи ситуацію було врегульовано?**

## 4.3. Міфи про систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті

Системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті не слід сприймати як:

- а. «дерегуляція»** - українське законодавство з управління безпекою на автомобільному транспорті не усуває чинні нормативні вимоги і всі правові положення, які мають вплив на безпеку автоперевезень, як пасажирських, так і вантажних; доведено, що законодавство з СУБ на автомобільному транспорті діє як парасолька, дозволяючи

<sup>10</sup> Див. статтю 2 проекту регулювання системи управління безпекою на автомобільному транспорті в Україні.

# ЗАГАЛЬНА ІДЕЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

автотранспортним підприємствам краще пристосуватися до вимог чинних норм, правил та стандартів;

- б. «саморегулювання» - правила СУБ на автомобільному транспорті набувають чинності відповідно до Положення про систему управління безпекою на автомобільному транспорті. Таким чином, українські наглядові органи вповноважені контролювати дотримання правил, як і стосовно будь-якої законодавчої вимоги. Тоді як правила покладають відповідальність на автотранспортні компанії, які повинні активно демонструвати своє управління безпекою, державні служби здійснюють нагляд за дотриманням правил;
- в. «інспектування з метою усунення» - перевірки є важливим компонентом забезпечення дотримання законодавства з автомобільного транспорту, і вони як і раніше будуть використовуватися в рамках оцінки СУБ компанії або у вигляді окремої діяльності з виявлення невідповідностей;
- г. «коригувальні дії з усунення» - компанії зобов'язані дотримуватися правил СУБ на автомобільному транспорті, як і всіх нормативних зобов'язань. Це включає в себе вимогу до операторів з автоперевезень щодо вжиття заходів з усунення порушень стосовно будь-яких проблем безпеки і інцидентів щодо недотримання правил, виявлених регулятором.

## 4.4. Приклади систем управління безпекою руху на автомобільному транспорті

### ПРИКЛАДИ СИСТЕМ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

1) Управління професійними ризиками на дорозі (MORR) є ключовою темою дорожньої безпеки, і добре відомо, що травми та смерті в процесі водіння з робочою метою є значною загрозою суспільному здоров'ю, а також пріоритетною проблемою охорони праці.

Цикл управління ризиками за MORR було запропоновано Королівським товариством щодо запобігання нещасних випадків (RoSPA), щоб управляти безпекою на автомобільному транспорті під час робочих поїздок. Цикл має

# ЗАГАЛЬНА ІДЕЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

включати постійне зменшення робочих ризиків на дорогах. Проведено початковий огляд стану справ для розуміння поточної робочої ситуації та ризику зіткнень, пов'язаних з організацією. Рекомендації розроблені протягом цього консультаційного періоду з метою зменшення кількості зіткнень та пов'язаних збитків організації. Система управління має скоріш упереджувальний, ніж реагувальний підхід до управління ризиками.

**2) Стандарт ISO 39001:2012 для Системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті** – це міжнародний стандарт, розроблений з метою допомоги менеджерам автомобільних парків та іншим, наприклад, урядам, у впровадженні структурованого та цілісного підходу до управління ризиками настання смерті та тяжких травм внаслідок аварій. ISO 39001 «визначає вимоги, щоб дозволити організації, що взаємодіє із системою дорожнього руху, зменшити кількість смертей і тяжких травм, пов'язаних із аваріями, якщо вона може на це вплинути» (ISO 39001 – 1 том).

Він містить перелік факторів безпеки дорожнього руху, які кожна компанія повинна проаналізувати, щоб оцінити ризики до того як визначити цілі та плани дій. Фактори безпеки дорожнього руху включають безпечні дороги, безпечних користувачів дороги, безпечних водіїв та планування у випадку надзвичайних ситуацій.

Керівними принципами відповідно до ISO 39001:2012 є:

- » зменшення високого ризику,
- » зменшення кількості ризиків,
- » зменшення серйозних наслідків,
- » дотримання нормативних вимог і потреб клієнтів.

ISO 39001 є універсальним стандартом стосовно розміру автотранспортного підприємства. Це означає, що кількість транспортних засобів, якими володіє підприємство, або кількість водіїв не має критичного впливу на управління

# ЗАГАЛЬНА ІДЕЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

безпекою відповідно до загальних правил, встановлених у ISO 39001. Цей стандарт також застосовується до публічних і приватних товариств, що мають відношення до автомобільних перевезень.

ДСТУ ISO 39001:2015 «Системи управління безпекою дорожнього руху (БДР). Вимоги та настанова щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT) затверджено наказом ДП «УкрНДНЦ» Міністерства економічного розвитку та торгівлі України. Стандарт набрав чинності 01.01.2016. Система управління безпекою дорожнього руху ґрунтується на стандарті ISO 39001.



# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## 5. Складові системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті

### 5.1. Органи безпеки, відповідальність і підзвітність

Ефективності системи управління безпекою у автотранспортних компаніях можна досягти тільки під контролем державних установ. Безпека на дорогах є спільною відповідальністю різних галузей і зацікавлених сторін. Діяльність автотранспортних підприємств повинні регулювати всі можливі органи. Крім того, система управління безпекою руху на автомобільному транспорті, з огляду на необхідність інтеграції систем управління безпекою різних видів транспорту, має визнаватися як частина завершеної інтегрованої системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті. З цієї причини організаційна структура органів, що відповідальні за контроль та впровадження системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті в компаніях, повинна складатися з таких елементів:

- 1) **координуючий** - одна установа на державному рівні, яка координує діяльність всіх інших установ в системі управління безпекою на автомобільному транспорті;
- 2) **сутнісний** - певна служба з безпеки на транспорті, що відповідальна за проведення перевірок, якій дає доручення та координує Міністр. Такий інспекційний орган може розробити та впровадити стратегію та спланувати докладне виконання її заходів, а також встановити пріоритети для нагляду;
- 3) **кооперативний** - численні установи поза межами сфери автомобільного транспорту з основними і допоміжними функціями, наприклад, поліція, національна пожежна охорона, органи управління у кризових ситуаціях, установи медичного обслуговування, науково-дослідні установи;

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- 4) **оперативний** – перевізники, експедитори, відправники, одержувачі, підприємства, що здійснюють автоперевезення у власних цілях, виробники автотранспортних засобів контролюються та отримують дозволи від органів безпеки.

## 5.2. Процес відносно політики безпеки

Письмова інструкція щодо політики у сфері безпеки дорожнього руху є **необхідним елементом** системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті. Вона, зокрема, повинна:

- продемонструвати зобов'язання вищого керівництва зі сприяння безпеці на автомобільному транспорті, в тому числі, важливість дотримання всіх правил безпеки та інших вимог;
  - запровадити стратегічну мету реалізації системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті;
  - встановити вимірювані, реально досяжні цільові показники безпеки на автомобільному транспорті;
  - бути доведеною до відома усіх співробітників та інших зацікавлених сторін (наприклад, клієнтів, підрядників, громадськості);
  - щороку переглядатися і оновлюватися;
- бути затвердженою на найвищому рівні в межах компанії.

Таке зобов'язання проявлено тоді, коли вище керівництво чітко повідомляє, що питання безпеки на автомобільному транспорті є важливою вимогою компанії, та виділяє необхідні ресурси для питань, пов'язаних з безпекою. Існує тісний взаємозв'язок між компаніями з низькою кількістю дорожньо-транспортних пригод та компаніями, чиє вище керівництво опікується вжиттям заходів у сфері безпеки на автомобільному транспорті, та передає цю стурбованість співробітникам та іншим зацікавленим сторонам. Саме тому Політика безпеки на автомобільному транспорті має продемонструвати загальне

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

зобов'язання вищого керівництва зі сприяння безпеці на автомобільному транспорті в тій мірі, наскільки це практично можливо. Принципи політики повинні підкреслювати важливість дотримання правил безпеки і давати чітке та мотивуюче повідомлення про те, що дорожньо-транспортних пригод можна уникнути.

Політика безпеки на автомобільному транспорті має ввести стратегічну мету щодо реалізації системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті, яка зменшує ризик виникнення дорожньо-транспортних пригод, що призводять до смерті, серйозних травм або шкоди навколишньому середовищу. Хоча кінцева мета полягає в усуненні дорожньо-транспортних пригод, дуже важливим і корисним є встановити цільові показники безпеки на автомобільному транспорті, за якими можна вимірювати процес досягнення кінцевої стратегічної мети. Цільові показники безпеки на автомобільному транспорті повинні узгоджуватися з діяльністю компанії, її операційними та господарськими вимогами, а також поглядами співробітників, підрядників і замовників. Цільові показники безпеки на автомобільному транспорті також мають бути вимірюваними, осмисленими та досяжними. У більшості випадків цільові показники стосуються елементів безпеки для: **водіїв, транспортних одиниць, транспортування або підрядників.**

Політика безпеки на автомобільному транспорті має бути доступною для перегляду всім співробітникам та іншим зацікавленим сторонам такою мовою та в такому форматі, які можна легко зрозуміти. Перевізник повинен гарантувати, що про будь-які зміни політики безпеки на автомобільному транспорті буде повідомлено належним чином.

Політику безпеки на автомобільному транспорті слід щорічно переглядати та оновлювати з урахуванням, зокрема, збільшення або зменшення:

- кількості автотранспортних аварій за участі транспортних засобів компанії;

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- кількості дорожньо-транспортних інцидентів за участі транспортних засобів компанії, які могли призвести до автотранспортних аварій;
- кількості правових покарань за порушення, які мають відношення до питань безпеки на автомобільному транспорті;
- фінансових витрат, пов'язаних з використанням транспортних засобів (витрати на ремонт, технічне обслуговування та страхування).

Політика безпеки на автомобільному транспорті повинна бути затверджена на найвищому рівні в рамках компанії та може бути пов'язана з іншими документами, наприклад, переліками, які визначають ролі у сфері безпеки, обов'язки та взаємовідносини співробітників, котрі керують, виконують або перевіряють роботу, що впливає на безпеку на автомобільному транспорті.

## **Опитувальний лист про стан забезпечення дотримання політики безпеки**

1. Чи існує документ, що описує політику безпеки на автомобільному транспорті для автоперевізників?
2. Чи є документ з політики безпеки таким, що відповідає типу і ступеню активності автоперевізника?
3. Чи документацію з політики безпеки було затверджено і підписано на найвищому рівні в компанії?
4. Чи документ з політики безпеки доведений до відома і доступний для всіх співробітників?
5. Чи існує документ, який підтверджує, що політика безпеки переглядається щорічно?

## **ЗРАЗОК ДОКУМЕНТА З ПОЛІТИКИ БЕЗПЕКИ ДЛЯ КОМПАНІЇ, ЩО Є ПЕРЕВІЗНИКОМ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ**

*Інциденти, пов'язані із водінням, є єдиною основною причиною дорожньо-транспортних пригод серед ... (назва організації) ... і вище керівництво визнає, що воно несе відповідальність за управління ризиками, з якими стикаються його*



# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

співробітники, коли вони використовують дорожній рух в рамках виконання своїх службових обов'язків в організації.

*(Назва організації) ... буде вживати всіх заходів для забезпечення дотримання всіх правил безпеки та інших вимог, і буде робити все можливе для досягнення стратегічної мети, яка полягає у зменшенні ризику виникнення дорожньо-транспортних пригод, що призводять до смерті, серйозних травм або збитків для навколишнього середовища.*

Ми вважаємо, що цього можна досягти шляхом встановлення вимірних і реально досяжних цілей безпеки на автомобільному транспорті для: ВОДІЇВ, ТРАНСПОРТНИХ ОДИНИЦЬ, ПОЇЗДОК ТА ПІДРЯДНИКІВ компанії.

...(назва організації)... забезпечить, щоб:

## УСІ ВОДІЇ КОМПАНІЇ:

- » не здійснювали керування транспортним засобом, якщо вони знаходяться у неналежному стані або недостатньо відпочили;
- » не здійснювали керування транспортним засобом, перебуваючи під впливом алкоголю, наркотиків або будь-якої іншої речовини або ліків, які можуть негативно вплинути на їх здатність безпечно керувати транспортним засобом;
- » використовували безпечну швидкість руху, а також враховували дорожні та погодні умови;
- » постійно використовували паски безпеки під час руху транспортного засобу;
- » мали в наявності, могли прочитати і розуміти письмові інструкції в якості допоміжного засобу під час надзвичайної ситуації, аварії, які можуть мати місце або виникнути під час перевезення небезпечних вантажів;
- » мали відповідний клас посвідчення для керування транспортними засобами та свідоцтво про проходження спеціальної підготовки щодо керування транспортними засобами, які перевозять небезпечні вантажі, та були ознайомлені з законами і правилами, що стосуються правил безпеки дорожнього руху;
- » носили одяг підвищеної видимості при роботі безпосередньо на вулиці або поруч з рухомими транспортними засобами;
- » не брали пасажирів у салон транспортних засобів, що перевозять

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

*небезпечні вантажі;*

- » *проходили додаткове навчання на основі оцінки ризику для перевезення особливо небезпечних вантажів;*
- » *звітували менеджеру про будь-які надзвичайні ситуації, аварії, які можуть мати місце або виникнути під час перевезення небезпечних вантажів.*

## УСІ ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ КОМПАНІЇ ТА КОНТЕЙНЕРИ:

- » *були надійно закріплені в межах ваги вантажів, зазначених виробником транспортного засобу або в рамках національних законодавчих обмежень, якщо останні мають більш обмежувальний характер;*
- » *мали дійсне свідоцтво про дозвіл на перевезення небезпечних вантажів, і щоб термін для наступного випробування контейнерів не закінчився;*
- » *відбиралися для перевезення небезпечних вантажів, з урахуванням типу і обладнання, в тому числі пристроїв, що покращують безпеку і роботу з небезпечними вантажами;*
- » *знаходилися у справному стані та регулярно оцінювалися в рамках запланованої програми технічного обслуговування;*
- » *регулярно перевірялися (допусковий контроль здійснюється до початку поїздки);*
- » *обладнувалися системою моніторингу транспортних засобів під час перевезення вантажів підвищеної небезпеки;*
- » *обладнувалися пасками безпеки для кожного пасажера.*

## УСІ ПОЇЗДКИ, ЩО ЗДІЙСНЮЮТЬСЯ КОМПАНІЄЮ:

- » *були чітко визначені та нанесені на карту з урахуванням правил безпеки і розташування ризиків на регулярних маршрутах;*
- » *контролювалися відповідними засобами зв'язку між менеджером і водієм у дорозі;*
- » *контролювалися системою моніторингу транспортних засобів під час перевезення вантажів підвищеної небезпеки.*

## УСІ ПІДРЯДНИКИ КОМПАНІЇ:

- » *надавали для перевезення тільки ті вантажі, які відповідають вимогам перевезення небезпечних вантажів;*

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- » мали радника з питань поводження із небезпечними вантажами, який відповідає за контроль за дотриманням усіх вимог, що регулюють перевезення небезпечних вантажів;
- » мали компетентних співробітників, які використовують тільки таку тару, яка допущена та придатна для перевезення та відповідає спеціальним вимогам, що стосуються маркування та етикетування упаковок, завантаження небезпечних вантажів та поводження із ними.

Ролі у сфері забезпечення безпеки, а також обов'язки та взаємовідносини всіх організаційних підрозділів та усіх класів співробітників, які керують автотранспортними операціями, визначені в документі **«Процес управління знаннями»**.

Політика безпеки буде переглядатися і оновлюватися щороку з урахуванням мінливих умов та всієї інформації, необхідної для забезпечення безпеки.

Політика безпеки буде доведена до відома всіх осіб, які працюють в інтересах і від імені організації.

Цей документ було схвалено відповідальною посадовою особою .. (назва організації) ... у жовтні 2015 року.

## 5.3. Процес забезпечення дотримання правил безпеки

**Правила безпеки** означають всі правила, які містять вимоги з безпеки дорожнього руху, встановлені діючими правовими актами, а також нормативно-технічною документацією, виконання яких забезпечує безпеку на автомобільному транспорті. Цей термін може охоплювати національні, міжнародні чи європейські закони, а також державні стандарти (наприклад, ISO 39001:2012 – Державний стандарт України (ДСТУ) «Система управління безпекою дорожнього руху (БДР) Вимоги та настанова до застосування»).

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Дотримання правил безпеки не є добровільним. Автоперевізник повинен визначати і розуміти діючі правила безпеки та запровадити систему контролю для відповідності цим правилам.

Корисний список законів ЄС для автомобільного транспорту наведено в Додатках (пункт 8.1), а список міжнародних законів з безпеки дорожнього руху викладено у додатку 8.2. Додаток 8.3 містить перелік відповідних законів України.

СУБ має містити *Процедуру забезпечення дотримання правових норм, що стосуються безпеки на автомобільному транспорті* для:

- визначення, збору та складання переліку відповідних правил безпеки;
- перегляд та оновлення переліку правил безпеки;
- забезпечення дотримання цих правил безпеки;
- контролю за дотриманням правил безпеки, звітів про результати таких оцінок та вироблення рекомендацій.

## **Опитувальний лист про стан забезпечення дотримання правил безпеки.**

1. Чи існує документ, що описує список правил безпеки відповідно до типу і ступеня активності автоперевізника?
2. Чи існує належна процедура оновлення відповідних правил безпеки для відображення змін, які були внесені до них?
3. Чи існує належна процедура контролю за дотриманням відповідних правил безпеки?
4. Чи існує належна процедура вжиття заходів при порушенні відповідного правила безпеки?

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

ПРИМІРНИКИ СПИСКІВ ЗАСТОСОВУВАНИХ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ІЗ ПОСІБНИКА ЩОДО МЕТОДІВ БЕЗПЕЧНОГО РОЗ-/ЗАВАНТАЖЕННЯ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ РАДИ З ХІМІЧНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

Закони поділяються на декілька частин:

1. Охорона здоров'я та безпека
2. Технологічна безпека
3. Навколишнє середовище
4. Транспорт



## 1.1. Ризики

- » Оцінка ризиків (Ст. 6 § 2 )
- » Оптимізація середовища робочого/робітників (Ст. 6 § 3 )
- » Координація з охорони здоров'я та безпеки (Ст. 6 § 4 )

## 1.2. Перша медична допомога, пожежогасіння, евакуація, серйозна та безпосередня небезпека

- » Організація першої медичної допомоги (Ст. 8 § 1 і 2 )
- » Інформація та інструкції (Ст. 8 § 3 і 4 )
- » Інциденти та нещасні випадки
- » Інформація та система звітування (Ст. 9)

## 1.3. Інформація про робітників

- » Власні робітники та/або їхні представники (Ст. 10 § 1 )
- » Роботодавці зовнішніх підприємств (Ст. 10 §2 )

## 1.4. Навчання та особливі вказівки

- » Власні робітники (Ст. 12 § 1 )

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- » Робітники зовнішніх підприємств (Ст. 12 §2 )

## Технологічна безпека

### 2.1. Пожежна безпека

- » Директива з пожежної безпеки
- » АТЕХ Вибухові атмосфери Atex 118a; Dir\_1999\_92

### 2.2. Вимоги до обладнання

- » Безпека у камері тиском високого тиску EN 13445 (97/23/ЄС)
- » Директива з машинобудування 2006/42/ЄС
- » CE-маркування 93/68/ЄС
- » Проекти монтажу різні стандарти

## Навколишнє середовище

### 3.1. Викиди в повітря, ґрунт і воду

- » Директива 2010/75/ЄС (Комплексне запобігання та контроль забруднення - IPPC)
- » Директива 2008/50/ЄС (Забруднення повітря)
- » Національне законодавство з викидів у повітря
- » Пропозиція до Рамкової директиви з ґрунтів (COM(2006) 231)
- » Національне законодавство із забруднення ґрунтів
- » Основна директива з води 2000/60/ЄС
- » Національне законодавство із забруднення води

### 3.2. Збір і переробка відходів

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- » Рамкова директива ЄС з переробки відходів 2008
- » Національне законодавство із збору та переробки відходів

## 3.3. Контроль рівня шуму

- » Директива із шумового забруднення навколишнього середовища 2002/49/ЄС
- » Національне законодавство з контролю рівня шуму



## 4.1. Загальне транспортне законодавство.

Транспорт регулюється на державному та європейському рівнях. Додаток п.8.1 містить перелік нормативних актів законодавства ЄС щодо проблем безпеки на автомобільному транспорті. Додатково, загальний огляд Регламентів для різних режимів з директивами ЄС доступний на веб-сайті:

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/index\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_en.htm)

## 4.2. Кріплення вантажів

Див. ADR 7.5.7.1 стосовно вантажу

- » Посібник з європейських методів кріплення вантажів на автомобільному транспорті  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/vehicles/doc/cargo\\_securing\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/vehicles/doc/cargo_securing_guidelines_en.pdf)
- » Вважається, що вимоги пункту 7.5.7.1 ADR дотримані, якщо вантаж закріплено відповідно до стандарту EN 12195-1:2010

## 4.3. Для тари класу 2:

- » Закріплення вантажів у тарі класу 2 – IGC Doc 52/06/E  
[http://www.mobilit.fgov.be/data/route/adr/Doc\\_52\\_06\\_E.pdf](http://www.mobilit.fgov.be/data/route/adr/Doc_52_06_E.pdf)

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## 4.4. Європейська угода про Міжнародні перевезення небезпечних вантажів автотранспортом. Відповідальність причетних сторін:

» See ADR 1.4 : Safety obligations of the participants

Packing and Tank requirements

» Див. ADR 1.4 : Відповідальність учасників за безпеку

Вимоги до упаковки і баків

» Частина 4: Положення про упаковку та баки – застосування.

» Частина 6: Вимоги до конструкції та перевірки упаковок, контейнерів середньої ємності (IBC), великих упаковок, баків і контейнерів для сипких речовин.

» Положення про умови (...) розвантаження та переміщення

» Див. ADR розділ 7.

Стандарти – багато стандартів застосовуються до дій із роз-/завантаження. Нижче наведено список, який охоплює деякі з них:

Стандарт	Опис
EN 12115:2011	Гумові та термопластикові шланги і шлангові з'єднання для рідких або газоподібних хімічних речовин. Специфікація (британський стандарт)
ISO/DIS 5772	Гумові та термопластикові шланги і шлангові з'єднання для систем розміряної видачі палива -- специфікація 40.00 ISO/TC 45/SC 1
ISO 5772:1998	Гумові шланги і шлангові з'єднання для розміряної видачі палива -- специфікація



# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

<b>ISO/DIS 2929</b>	Гумові шланги і шлангові з'єднання для перевезень наливного палива у вантажівках -- специфікація
<b>ISO 2929:2002</b>	Гумові шланги і шлангові з'єднання для перевезень наливного палива у вантажівках -- специфікація
<b>EN 1761:1999</b>	Гумові шланги і шлангові з'єднання для перевезень палива у вантажівках Специфікація
<b>EN 1762:2003</b>	Гумові шланги і шлангові з'єднання для розрідженого нафтового газу, LPG (рідкий чи газоподібний стан), і природного газу до 25 бар (2,5 МПа)
<b>Din 2825-1</b>	Гумові шлангові з'єднання для пари і гарячої води – загальні вимоги
<b>Din 2827</b>	Шлангові з'єднання з нержавіючої сталі для хімічних продуктів
<b>ISO 7751:1991 (reviewed 2009)</b>	Гумові та пластикові шланги і шлангові з'єднання -- співвідношення випробувального і розривного тиску до максимального робочого тиску
<b>BS EN 682:2002</b>	Еластомерні пломби. Вимоги до матеріалу пломб, що застосовуються в трубах і арматурі, які проводять газ і вуглеводневі рідини

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Нижче наведено примірник застосовуваних Правил безпеки, який наводить приклади корисних правил безпеки для автомобільного перевізника, який має справу з транспортуванням небезпечних вантажів (UN 0335) на автомобільному транспорті, як наприклад: з пакуванням, завантаженням і перевезенням.

**Примірник списків застосовуваних Правил безпеки для пакування, завантаження та перевезення небезпечних вантажів: UN 0335, ФЕЄРВЕРКИ<sup>11</sup>**

**UN 0335, ФЕЄРВЕРКИ – ПІРОТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ, ПРИЗНАЧЕНІ ДЛЯ РОЗВАГ**

## 1.3G - ВИЗНАЧЕННЯ РОЗДІЛІВ І ГРУПИ СУМІСНОСТІ

Див. 2.2.1.1.6 ADR

## ВИКЛЮЧЕННЯ З ADR

Див. стовпчик 7A, 7B та 20 Таблиці A в п. 3.2 ADR;

БЕЗ ВИКЛЮЧЕНЬ стосовно небезпечних вантажів, запакованих у обмежених чи виняткових кількостях.

Виключення стосовно кількостей, що перевозяться в одній транспортній одиниці - транспортна категорія 1

- максимальна загальна кількість на транспортну одиницю – 20 КГ – деталі див. у 1.1.3.6 ADR

## ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ УЧАСНИКІВ ЗА БЕЗПЕКУ

Див. главу 1.4 ADR, зокрема, відповідальність за безпеку ВІДПРАВНИКА ВАНТАЖУ (1.4.2.1), ПАКУВАЛЬНИКА (1.4.3.2), ВАНТАЖНИКА (1.4.3.1) та ПЕРЕВІЗНИКА (1.4.2.2)

<sup>11</sup> Докладний зразок застосовуваних правил безпеки наведено в Додатку 8.9.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## ПАКУВАННЯ

Див. інструкцію з пакування Р135 у п.4.1.4.1 ADR

## ОСОБЛИВІ ПОЛОЖЕННЯ ДЛЯ ЗМІШАНОГО ПАКУВАННЯ

Див. положення МР23, МР24 4.1.10 ADR

## ПОЛОЖЕННЯ ПРО ПЕРЕВЕЗЕННЯ В ПАКУНКАХ

Див. розділ 7.2 ADR, а саме окреме положення: V2 і V3

## ПРОЦЕДУРИ ВІДПРАВЛЕННЯ ВАНТАЖІВ

МАРКУВАННЯ І НАКЛЕЮВАННЯ ЯРЛИКІВ НА ПАКУНКИ – див. розділ 5.2 ADR (додаткові положення для вантажів Класу 1 – див. положення 5.2.1.5 ADR)

РОЗКЛЕЮВАННЯ ПЛАКАТІВ І МАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ – див. розділ 5.3 (Розвішування плакатів на транспортних засобах, що перевозять тільки пакунки – див. положення 5.3.1.5.1 ADR)

Специфікації для плакатів – див. положення 5.3.1.7.1 ADR

## ДОКУМЕНТАЦІЯ

Див. 5.4.1 ADR для транспортної документації, включаючи окремі положення для класу 1: 5.4.1.1.1(с) і 5.4.1.2.1 ADR;

- див. письмові інструкції в 5.4.3 ADR;
- див. свідоцтво про навчання водія в 8.2.1;
- див. засоби ідентифікації в 8.1.2.1, включно з фотографією, для кожного члена екіпажу транспортного засобу.

## ЗАВАНТАЖЕННЯ, РОЗВАНТАЖЕННЯ І ПЕРЕМІЩЕННЯ ПАКУНКІВ

Див. главу 7.5 ADR, зокрема, положення про небезпечні вантажі класу 1:

- 7.5.2 (заборона змішаного завантаження);
- 7.5.5.2 (обмеження стосовно вибухових речовин і предметів);

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- CV1, CV2 і CV3 у 7.5.11 (додаткові положення, застосовувані до певних класів чи окремих вантажів).

## ДОДАТКОВІ ПРАВИЛА БЕЗПЕКИ , ЩО СТОСУЮТЬСЯ UN 0335

Див. вимоги, викладені в окремому положенні S1 у розділі 8.5 ADR, зокрема:

- Заборона паління, полум'я та відкритого вогню;
- Місця завантаження і розвантаження;
- Супровід;
- Нагляд за транспортними засобами;
- Замикання транспортних засобів.

## КОД ОБМЕЖЕННЯ ПРОЇЗДУ ЧЕРЕЗ ТУНЕЛІ

(C5000D)

### 5.4. Процес ліквідації дорожньо-транспортних пригод

Процес ліквідації дорожньо-транспортних пригод є досить важливим засобом усунення наслідків нещасних випадків, які можуть виникнути під час перевезень, та ідентифікації запобіжних заходів з безпеки в результаті розслідування нещасних випадків.

Тоді як головною метою впровадження системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті є зниження ризику дорожньо-транспортних пригод, також важливо визначити процедури мінімізації наслідків. Варто підкреслити, що в разі певних транспортних операцій юридичною вимогою є надання письмових інструкцій в якості допомоги під час надзвичайної аварійної ситуації. Прикладом цього може бути положення 5.4.3 ADR Угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів автотранспортом, яким передбачені дії у випадку аварії чи надзвичайної ситуації. Згідно з цим положенням, у випадку аварії чи надзвичайної ситуації екіпаж транспортного засобу повинен вжити такі заходи, якщо це безпечно і доцільно:

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- » увімкнути систему гальмування, зупинити двигун та ізолювати акумулятор, активувавши головний вимикач, за наявності;
- » уникати джерел запалювання, зокрема не палити і не вмикати будь-яке електричне обладнання;
- » повідомляти відповідні служби з надзвичайних ситуацій, надаючи якомога більше інформації про інцидент чи нещасний випадок і про залучені речовини;
- » одягнути аварійний жилет і встановити попереджувальні знаки, за необхідності;
- » тримати транспортні документи готовими до пред'явлення респондентам після прибуття;
- » не ходити по розлитим речовинам і не торкатися їх, уникати вдихання диму, чаду, пилу та випарів, стоячи проти вітру;
- » якщо це потрібно та безпечно, застосовувати вогнегасники, щоб погасити малі/початкові пожежі в шинах, гальмах і відсіках двигуна;
- » екіпаж транспортного засобу не повинен гасити пожежі у вантажних відділеннях;
- » якщо це потрібно та безпечно, застосовувати бортове обладнання для запобігання витокам у водне середовище чи каналізаційну систему та утримання розлитих речовин;
- » відійти від місця аварії чи надзвичайної ситуації, застерегти інших про необхідність відійти, та дотримуватися порад служби з надзвичайних ситуацій;
- » зняти будь-який забруднений одяг і використане забруднене захисне спорядження та безпечно утилізувати його.

Також слід зазначити, що звітування про певні нещасні випадки (смерті, серйозні травми) перед відповідними правоохоронними органами є юридичною вимогою в будь-якій країні Європейського Союзу. Проте, інциденти, які не призводять до смерті чи серйозних травм (так звані «нерозвинуті події») є

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

частішими, тому вкрай важливо визначити порядок внутрішнього звітування і про загрози аварій чи інші порушення, які загрожують безпеці на дорогах. Отже, важливо ввести для відповідних робітників обов'язок звітувати не тільки про нещасні випадки (аварії), але й про загрози аварій та інші небезпечні події, включаючи ті, що не призводять до травмувань. Перевізник має ознайомити своїх робітників з порядком звітування про ДТП та інциденти. Зразок форми такого звіту (напр., протокол з місця події) є відповідним до обсягу діяльності автотранспортної компанії. Зазвичай, він містить:

- » дату та місце події;
- » певні погодні умови;
- » опис події (напр., з'їзд з дороги, зіткнення, технічна несправність);
- » причина виникнення події (якщо чітко відома);
- » наслідки події (напр., подробиці про залучених та/або травмованих осіб).

Підсумовуючи, система управління безпекою повинна містити процедуру, доступну для всіх робітників, забезпечуючи, щоб про нещасні випадки та інциденти (нерозвинуті події та інші небезпечні ситуації):

- » було надано внутрішній звіт до керівництва перевізника;
- » було надано зовнішній звіт, як вимагається відповідним законодавством, до державних правозастосувальних органів.

Окрім порядку звітування про нещасні випадки та інциденти, компанія перевізника має включити в свою систему управління безпекою процедуру розслідування причин і обставин ДТП. Розслідування подій надає перевізнику огляд виконаних процесів оцінки ризиків та інших процесів системи управління безпекою. Отже, систематичного розслідування та документування потребують

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

не тільки безпосередні причини, але й приховані причини. Дуже важливо встановити підзвітність під час розслідування та забезпечити, щоб призначений для розслідування персонал був компетентним і відповідно навченим для того обсягу розслідування, який потрібно провести.

Відповідну інформацію про розслідування нещасного випадку та його причин слід застосовувати до навчання та вживання запобіжних заходів, за необхідності. Варто відстежувати прогрес впровадження запобіжних заходів, яке не вважатиметься завершеним, поки не буде доведена ефективність цих заходів.

## **Опитувальний лист для забезпечення відповідності під час процесу ліквідації дорожньо-транспортних пригод**

1. Чи є документ, що описує належний порядок звітування про дорожньо-транспортну пригоду та інцидент перед керівництвом? Чи є докази того, що компанія дотримується вищезазначеного порядку?
2. Чи є документ, що описує належну процедуру розслідування та документування дорожньо-транспортної пригоди? Чи є докази того, що компанія дотримується вищезазначеного порядку?
3. Чи є документ, що описує належний порядок використання інформації щодо розслідування та причин дорожньо-транспортної пригоди та звітів про інциденти з метою вживання запобіжних заходів? Чи є докази того, що компанія дотримується вищезазначеного порядку?

### **5.5. Процес управління ризиками**

#### **5.5.1. Визначення «ризик» та «процесу управління ризиками»**

Термін «ризик» є багатозначним словом, і його визначення залежить від обсягу виконаної діяльності. Загалом, ризик – це поєднання небезпеки, яка може

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

статися з певною частотою та спричинити певну тяжкість наслідків її настання.<sup>12</sup> Відповідно до Оксфордського словника іменник «ризик» - це «ситуація, що викликає небезпеку».<sup>13</sup> Згідно з ISO 31000 (2009) ризик є «результатом невизначеності завдань», де «невизначеність охоплює події, які можуть відбутися і можуть не відбутися, причому невизначеність викликана неясністю чи нестачею інформації».<sup>14</sup> Це визначення ризику містить негативні та позитивні впливи на цілі. Деякі визначення ризику є більш ускладненими, наприклад: «ризик є характеристикою ситуації чи дії, в якій можливі два чи більше результати, при цьому невідомо, до якого саме результату вона призведе, і принаймні один з них є небажаним».<sup>15</sup>

В рамках безпеки дорожнього руху концепція ризику описується як засіб кількісної оцінки рівня безпеки дорожнього руху відносно до розміру впливів, на протипагу абсолютному рівню безпеки, що вимірюється абсолютним числом нещасних випадків чи аварій. Розрізняють багато видів ризику, як-от: особистий ризик, громадський ризик, індивідуальний ризик, груповий ризик, тощо.<sup>16</sup>

**Процес управління ризиками** включає оцінку ризиків і стратегію пом'якшення цих ризиків. Оцінка ризиків включає ідентифікацію потенційних ризиків та оцінку можливого впливу ризику. Управління ризиками є системним застосуванням політики, процедур і принципів управління до завдань аналізу, оцінки та контролю ризиків.

<sup>12</sup> Європейське залізничне агентство – Відділ безпеки, *Семінар з визначення та оцінки ризиків у контексті наземного перевезення небезпечних вантажів, Довідковий документ для обговорення, 2013*, с. 1.

<sup>13</sup> Див. <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/risk>, відвідана 27.06.2016.

<sup>14</sup> Посібник ISO 73:2002.

<sup>15</sup> Європейське агентство охорони здоров'я та праці, *Управління ризиками для водіїв автомобільного транспорту, Люксембург, 2011*.

<sup>16</sup> А.С. Хаккер, Л. Браймастер, *Використання впливів і ризиків у дослідженнях з безпеки дорожнього руху*, Інститут SWOV з дослідження безпеки дорожнього руху, Нідерланди, Лейдсендам, 2001, с. 8.



# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

**План пом'якшення ризиків** розроблений для усунення чи зменшення впливів ризикових випадків – подій, що мають негативний вплив. Визначення ризику є творчим та дисциплінарним процесом.

## 5.5.2. Опис процесу управління ризиками<sup>17</sup>

### 5.5.2.1. Мета процесу управління ризиками та приклади методів

Завдання щодо управління ризиками полягає в забезпеченні економічно ефективного застосування організацією процесу управління ризиками, який включає в себе ряд чітко визначених кроків. Мета полягає у поліпшенні системи внутрішнього контролю і підтримці прийняття краще обґрунтованих рішень шляхом належного розуміння окремих ризиків та загальної схильності до ризику, яка існує у конкретний період часу.

До оцінки ризиків у сфері дорожнього руху необхідно об'єднати деякі із наступних різних аспектів:

- інтенсивність руху та його склад,
- можливі сценарії нещасних випадків,
- можливі причини та наслідки,
- частота сценаріїв нещасних випадків,
- ймовірність/частота участі транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі та речовини,
- фактори безпеки, пов'язані із участю речовин і обсягом транспортованого вантажу
- можливі наслідки для людини, транспортної інфраструктури та навколишнього природного середовища.

Процес оцінки ризиків є загальним повторюваним процесом, який охоплює:

- 1) визначення системи;

<sup>17</sup> Наказ Міністерства інфраструктури Положення про систему управління безпекою на автомобільному транспорті ст. 16

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

2) аналіз ризиків, включаючи ідентифікацію загрози;

3) оцінку ризиків.

**Система визначень** повинна стосуватися, принаймні, таких питань:

1) мета системи (цільове призначення);

2) функції та елементи системи, якщо доцільно (включаючи людські, технічні та операційні елементи);

3) границя системи, включаючи інші взаємодіючі системи;

4) фізичні (взаємодіючі системи) та функціональні (функціональний ввід і вивід) інтерфейси;

5) системне середовище;

6) існуючі заходи безпеки та визначення вимог до безпеки, встановлених у ході процесу оцінки ризиків, після необхідних повторень;

7) припущення щодо границь оцінки ризиків.

Оцінка ризиків також повинна:

» описувати обставини, що викликали вимогу проведення оцінки ризиків;

» визначати та описувати ризики, пов'язані з такими обставинами;

» визначати фактори, враховані в оцінці ризиків, включаючи осіб, яким може бути завдано шкоди, а також вплив на майно чи навколишнє середовище;

» вказувати для кожного ризику ймовірність виникнення ризику та тяжкість його наслідків;

» визначати ризики, що потребують виправних дій;

» визначати виправну дію для кожного з таких ризиків.

Визначаючи ризики, що вимагають виправної дії, та виправну дію до впровадження, перевізник має порадитися зі співробітниками, яким можуть зашкодити будь-які з цих ризиків, або представником, обраним співробітниками.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Перевізник повинен повідомити співробітникам, яким може зашкодити будь-яка зі вказаних обставин, про ризики, що вимагають виправної дії, та виправну дію до впровадження.

Перевізник має включити в систему управління безпекою:

- 1) процедуру визначення ризиків, які вимагають виправної дії, враховуючи для кожного ризику ймовірність виникнення ризику та тяжкість його наслідків;
- 2) план відповідної консультації; та
- 3) метод оцінки рівня ризику, враховуючи ймовірність виникнення ризику та тяжкість його наслідків.

Найбільш розповсюдженими методами оцінки ризиків є M\_O\_R та ERM.

**1) Управління ризиком (M\_O\_R)** – «путівник» для управління ризиками, що поєднує принципи, підхід та ряд взаємопов'язаних процесів і вказівок на детальніші джерела рекомендацій з методів управління ризиками та спеціалізації».<sup>18</sup> Принципи мають важливе значення для розвитку і підтримки належної практики управління ризиками. Вони увазі розроблені на підставі принципів корпоративного управління та міжнародного стандарту в галузі управління ризиками ISO 31000:2009. M\_O\_R ґрунтується на чотирьох основних поняттях: принципи, підхід, процес впровадження та нагляд. Принципи потрібно приймати та пристосовувати для цілей кожної окремої організації. Процес M\_O\_R поділяється на чотири основні етапи: виявлення, оцінка, планування та впровадження. На діаграмі вище показано процес управління ризиком за методикою M\_o\_R.

<sup>18</sup> *Управління ризиками. Основи та практика*, Мейвен Тренінг, 2011, с. 3, <https://www.bestpractice.cz/Files/Documents/574-mor-quick-guide.pdf>

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ



**2) Управління ризиками підприємства (ERM)** та вимоги ISO 31000 у бізнесі включають в себе методи і процеси, до яких вдаються організації з метою управління ризиками та використання можливостей, пов'язаних з досягненням їх цілей. ERM забезпечує основу для управління ризиками, яка, як правило, включає в себе виявлення конкретних подій або обставин, що мають відношення до цілей організації (ризиків і можливостей), оцінюючи їх з точки зору ймовірності і величини впливу, визначаючи стратегію реагування та здійснюючи моніторинг прогресу. Шляхом виявлення і активного реагування на ризики і можливості комерційні підприємства захищають та створюють вартість для сторін, зацікавлених у їх діяльності, включаючи власників, співробітників, особливо водіїв та менеджерів з автоперевезень, клієнтів, регулюючі органи і суспільство в цілому.

ERM також можна описати як ризико-орієнтований підхід до управління підприємством, що поєднує концепції внутрішнього контролю, закон Сарбейнса-Окслі і стратегічне планування. Розвиток ERM відбувається з метою задоволення потреб різних зацікавлених сторін, які хочуть зрозуміти широкий спектр ризиків, що постають перед складними організаціями, для впевненості у належному управлінні ними.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## 5.5.2.2. Области управління ризиками

Потенційні області управління ризиками включають:

**1) Управління підвищенням стійкості функціонування підприємства (ВСМ)** - це цілісний процес управління, що ідентифікує потенційні загрози для організації та вплив на господарську діяльність, який ці загрози – у випадку їх настання – можуть здійснити, і що забезпечує умови для побудови організаційної стійкості з можливістю ефективного реагування, що захищає інтереси ключових зацікавлених сторін у функціонуванні підприємства, його репутацію, бренд та діяльність зі створення прибутку.<sup>19</sup>

Інакше кажучи, ВСМ охоплює все підприємство як повний набір процесів, що надає визначення можливих ризиків, які загрожують підприємству. Він передає знання та досвід ефективної реакції, що захищає інтереси та репутацію головних учасників.

**2) Управління інцидентами та кризовими ситуаціями** – інцидент є подією, що може призвести до втрат або збоїв у роботі, наданні послуг або виконанні функцій організації, які, за умови їх не вирішення, можуть перерости у надзвичайні ситуації, кризи або катастрофи. Для порівняння, криза є подією та/або сприйняттям, яке ставить під загрозу діяльність, співробітників, вартість акцій, зацікавлені сторони, бренд, репутацію, довіру та/або стратегічні/ділові цілі організації.<sup>20</sup>

**3) Управління захистом здоров'я та охороною праці** має на меті запобігання шкоди здоров'ю людей на робочому місці або від хвороби шляхом застосування правильних запобіжних заходів і забезпечення належних умов праці.<sup>21</sup> Законодавство з охорони здоров'я та праці, а також умови роботи водіїв мають важливе значення для системи управління безпекою автотранспортних підприємств. З метою уникнення дорожньо-транспортних пригод і професійних

<sup>19</sup> Інститут стійкості бізнесу, *Керівництво належної практики*, 2010.

<sup>20</sup> Р. Мюррей-Вебстер, *Управління ризиком: практичні вказівки*, Stationary Office, Лондон, 2010, с. 127.

<sup>21</sup> Інститут британських стандартів BS OHSAS 18001:2007, с. 1.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

хвороб прийнято всеєвропейські мінімальні вимоги до охорони здоров'я та праці на робочому місці.<sup>22</sup>

**4) Управління ризиками для безпеки** – це окрема культура, процеси та структури, спрямовані на збільшення користі від безпеки на підтримку ділових цілей, активів, таких як персонал, інформація та фізичні особи організації, що мають важливе значення для щоденної діяльності організації, і, відповідно, повинні бути захищені від пошкоджень.<sup>23</sup>

**5) Управління фінансовими ризиками** – це практика, за допомогою якої організація оптимізує порядок, в якому вона бере на себе фінансовий ризик. Вона включає контроль за діяльністю, пов'язаний із фінансовими ризиками, дотримання відповідної фінансової політики та принципів і процедур діяльності за допомогою відповідних заходів контролю, а також підготовку та розповсюдження звітів щодо фінансової діяльності, пов'язаної з ризиком.<sup>24</sup>

**6) Управління екологічними ризиками** – оцінка екологічного ризику є процесом, що виявляє проблеми, викликані викидом забруднюючих речовин в навколишнє середовище, і вона призначена для прогнозування виникнення ризику небезпечного впливу на навколишнє середовище, викликаного хімічною речовиною. Це дослідження ризиків, пов'язаних з технологіями, які загрожують екосистемам, тваринам і людям. Воно включає в себе оцінку ризику для здоров'я людини, оцінку екологічного та екотоксикологічного ризиків, а також конкретні промислові застосування оцінки ризику, які перевіряють кінцеві показники щодо впливу на людей, біоту або екосистеми.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Директива Ради Європи 89/391/ЕЕС від 12 травня 1989 р. зі впровадження заходів для сприяння поліпшенню безпеки та охорони здоров'я працівників (ОJ L 183, 29/06/1989 р. 0001–0008), названа «базова Директива 89/391/ЕЕС», є суттєвою, так як вона спрямована на забезпечення високого рівня захисту працівників шляхом впровадження запобіжних заходів, щоб захистити їх від нещасних випадків на роботі та професійних хвороб шляхом інформування, консультування, врівноваженої участі та навчання працівників і їх представників. Ця базова директива також застосовується до автотранспортної галузі, як громадської, так і приватної.

<sup>23</sup> Див. також *Стандарт ISO 27001 – Управління інформаційною безпекою*.

<sup>24</sup> Р. Мюррей-Вебстер, *Управління ризиком (...), вказ. праця*, с. 128.

<sup>25</sup> ЕЕА, 1998.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Екологічний ризик існує лише у випадку нараження на шкідливий вплив, а також за наявності одного чи більшої кількості результатів, пов'язаних із таким нараженням.

УЕР насправді залежить від чотирьох підсистем:

- оцінки екологічного ризику;
- оцінки ризику для здоров'я;
- оцінки промислового ризику, який впливає на об'єкти на стратегічному рівні та рівні планування;
- оцінки промислового ризику, який впливає на ланцюги постачання і системні комунікації, такі як транспорт, на стратегічному рівні, рівні планування, оперативному рівні або рівні реального часу.

**7) Управління репутаційним ризиком** – репутація є одним з найважливіших активів для більшості організацій і, відповідно, репутаційний ризик є однією з основних проблем для менеджерів з управління ризиками. Враховуючи те, що репутація в кінцевому рахунку стосується того, як організацію сприймають зацікавлені сторони, належна комунікація є важливим елементом створення і захисту репутації організації. Умова «доброї репутації» є однією з ключових вимог автотранспортного ринку Європейського Союзу. Відповідно до постанови (ЄС) № 1071/2009 Європейського парламенту та Ради Європи від 21 жовтня 2009 р., якою встановлені загальні правила з виконання умов для діяльності автотранспортного оператора та скасована Постанова Ради Європи 96/26/ЄС<sup>26</sup>, добра репутація транспортних менеджерів залежить від того, чи вони були визнані винними у скоєнні тяжкого злочину, або чи були оштрафовані за серйозне порушення або не були оштрафовані за серйозне порушення, зокрема, правил ЄС стосовно автомобільного транспорту.

---

<sup>26</sup> O.J. L 300, 04.11.2009, с. 51.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

8) **Управління контрактним ризиком** – це процес систематичного та ефективного управління укладанням і виконанням контрактів та аналізу з метою покращення операційної та фінансової діяльності та зменшення ризиків.<sup>27</sup>

## 5.5.2.3. Офіційні техніки управління ризиками

### ОФІЦІЙНІ ТЕХНІКИ

Що стосується офіційних технік, використовуваних у процесі управління ризиками автотранспортними перевізниками, в основному використовуються такі методи:

- » аналіз позаштатних ситуацій і ризиків (HAZOP);
- » кількісна оцінка ризику (QRA);
- » ймовірнісна оцінка ризику (PRA).

**HAZOP** є англomовною абрeвіатурою аналізу позаштатних ситуацій і ризиків (HAZard OPerability studies) та методикою, яку має здійснювати група експертів, детально обізнаних із системою, яку вони мають намір проаналізувати. Це дуже дорогий процес, як з точки зору відпрацьованих годин, так і обсягу залучених навичок. Ця методика вимагає глибокого знання виробничого підприємства, тому що фахівці повинні вивчити будь-які можливі невдачі або розриви у постачанні, використовуючи різні ключові слова, які визначають цей аналіз.<sup>28</sup>

**QRA** є англomовною абрeвіатурою кількісної оцінки ризику (Quantitative Risk Assessment), і це суто математичний метод, який чисельно визначає абсолютну частоту «випадків». Ці методики дають кількісну оцінку ризиків з огляду на параметри, що їх визначають. Вони використовуються у фінансовому секторі, хімічній переробній промисловості та в інших сферах. Наприклад, наступні

<sup>27</sup> Aberdeen Group Buying Goods and Services, *Професійний посібник з підрядів, включаючи стандартні умови*, А. Д. Оллрайт і Р. В. Олівер. Переглянуто Е. С. Сінглтон і К.Р. Бернетт, 1997.

<sup>28</sup> А. М. Томасоні, *Моделі та методи оцінки ризиків і контроль систем перевезення небезпечних вантажів, застосовуючи інноваційні дані та комунікаційні технології*, Гірнична школа Парижу; Університет Генуї - Італія, 2010, NNT : 2010ENMP1703 , пастель-00006223, с. 30.



# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

методи оцінки ризику класифіковані як кількісна оцінка ризику: аналіз дерева помилок (FTA), вірогіднісно-статистичний аналіз, внутрішньовиробниче енергетичне моделювання, вірогідності настання подій, оптимальне відношення ризиків або витрат.<sup>29</sup>

**PRA** означає ймовірнісну оцінку ризику (Probabilistic Risk Assessment) і є методом, отримуваним шляхом пов'язування ймовірності окремих подій, таких як збої або порушення компонентів заводу та неналежна робота системи безпеки. Ймовірнісна оцінка ризику (або аналіз / імовірнісна оцінка безпеки) є дійсно комплексною і систематичною методологією оцінки ризику, пов'язаного зі складними технологічними пристроями (наприклад, повітряними суднами або електростанціями)<sup>30</sup>. PRA є добре відпрацьованою технологією, застосовуючи яку, аналітики PRA прагнуть оцінити параметри, що використовуються для визначення частоти і ймовірності різних змодельованих подій. Причиною події є випадок. У моделі PRA параметри визначаються на основі даних, що використовуються для оцінки кожного з параметрів, а невизначеності в оцінці можуть бути кількісно виражені за допомогою методів і джерел інформації, які описують реакцію систем та операторів на випадки, що викликають події. В цьому контексті продуктивність і надійність роботи підвищуються за рахунок контролю функціонування обладнання і оцінки його змін.<sup>31</sup>

**Визначення ризику – це досягнення цілей в контексті та подальший опис, за загальним розумінням.**

**Визначити головні елементи управління проектними ризиками.**

Перш за все, слід підкреслити, що у сфері автомобільного транспорту існування абсолютно безризикової ситуації є неможливим; немає абсолютної безпеки і неможливо усунути всі ризики.

<sup>29</sup> У тому ж місці, р. 32.

<sup>30</sup> Х. Кумамото, Е.Дж. Хенлі, *Оцінка та управління ймовірними ризиками для інженерів і науковців*. ДРУГЕ ВИДАННЯ. IEEE PRESS, Нью-Йорк, 1996.

<sup>31</sup> Етвуд та ін., 2003.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

З огляду на ознаки, методи оцінки ризику є дуже корисними та потрібними для процедури управління ризиками та, зрештою, системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті. Методологія оцінки ризику, як правило, використовується в якості вхідних даних для рішень, пов'язаних з моніторингом і управлінням ризиками. В принципі, методи, використовувані для оцінки ризиків, пов'язаних з автомобільним транспортом, не відрізняються від тих, що використовуються для оцінки інших типів ризиків.

Відповідно до зони ризику (безпека, фінанси, навколишнє середовище, право...), методи аналізу ризику використовують різні параметри, що дозволяють дати якісну, кількісну характеристику ризику або охарактеризувати його у порівнянні з існуючими стандартами/правилами/системами. Методології управління ризиками у різних сферах повинні враховувати критичні заходи цієї сфери.<sup>32</sup> З цієї причини дуже важливо вказувати критерії та чинники ризику у дорожньо-транспортній діяльності. Наприклад, відповідно до ISO 39001:2012 автотранспортний оператор повинен врахувати важливість **10 проміжних факторів безпеки**:

- 1) конструкція дорожнього покриття та безпечна швидкість, зокрема, розмежування, придорожні смуги та перехрестя;
- 2) використання потрібних доріг залежно від типу транспортного засобу, користувача, виду вантажу та обладнання;
- 3) застосування безпечної швидкості водіння, враховуючи тип транспортного засобу, ситуацію на дорозі та погодні умови;
- 4) використання засобів особистої безпеки, як-от: обмежувачів, шоломів, ліхтарів;
- 5) фізична придатність водія – втома, відволікання, алкоголь і наркотики;

<sup>32</sup> Алан Варінг, А. Іан Глендон, *Управління ризиком*, Лондон, 1998, с. 166.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

6) планування безпечної поїздки – потреби, кількість, режим переміщення, вибір маршруту;

7) безпечні транспортні засоби – вразливі або із захистом пасажирів, уникнення чи пом'якшення аварій, придатність для експлуатації на дорогах, надійне кріплення вантажів;

8) належні права для класу транспортного засобу;

9) усунення непридатних транспортних засобів і водіїв;

10) післяаварійна готовність, ремонт і реабілітація.

Оцінка ризиків може ґрунтуватися і на визначенні факторів ризику з огляду на вибрану область управління ризиками, наприклад, стосовно водіїв автотранспортного підприємства.

## Приклади факторів безпеки стосовно ризику для водіїв автомобільного транспорту

- Дорожній ризик під час водіння
- Належний стан транспортного засобу та технічне обслуговування
- Компетентність, підготовка та медична придатність водія
- Планування поїздки
- Конструкція робочого місця (кабіни)
- Освітлення, шуми
- Ручне керування під час роз/завантаження
- Вплив холоду в авторефрижераторах
- Високе робоче навантаження або часові обмеження
- Низький рівень організації
- Робота змінами чи замінювані робочі графіки
- Самостійна віддалена робота з певної бази (включає перешкоди у зв'язку)
- Побутові об'єкти (відпочинок, харчування, душ)
- Старіюча робоча сила, адаптація умов для робітників жіночої статі, транскордонна робота
- Стрес внаслідок вищезазначеної небезпеки
- Співпраця з іншими (клієнти, субпідрядники)

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Більш дисциплінований процес включає використання контрольних списків можливих ризиків і оцінку ймовірності їх виникнення. Деякі компанії та промисловості **розробляють контрольні списки ризиків на основі минулого досвіду**.<sup>33</sup> Ці контрольні списки можуть бути корисними керівнику проекту і проектній команді під час визначення окремих ризиків у контрольному списку та розширенню командного мислення. Минулий досвід проектної команди, досвід проектних розробок компанії та галузевих експертів можуть стати цінними ресурсами для визначення потенційних ризиків.

Аналіз ризиків найкраще робити в групі, кожний член якої має добре розуміння завдань і цілей в області, яку аналізують.

Творчий процес включає колективне обговорення, за якого команда має скласти список усіх можливих несправностей і помилок. На цьому етапі приймаються всі ідеї, а оцінка ідей проводиться пізніше.

1) **Визначте ризики:** у своїй групі перелічіть усе, що може перешкоджати вашій здатності виконувати завдання. Можете навіть розглянути те, що може покращити вашу здатність виконувати ці завдання, напр. комерційна можливість збору коштів. Це – ризики, з якими ви зіткнетесь, напр. втрата ключа, затримка в наданні важливої інформації від іншої робочої одиниці/особи, та ін.

2) **Визначте причини:** спробуйте встановити, що може спричинити ці події, наприклад, провідний член команди матиме ілюзії щодо своєї позиції або його переманять в інше місце; особа, на яку ви розраховуєте в наданні інформації, може бути зайнята, у відпустці чи сумновідома повільністю в наданні таких даних; керівник, що повинен схвалити комерційне зобов'язання, може намагатися уникнути ризиків і потребувати додаткового переконання перед тим, як піти на ризик, і т.д.

---

<sup>33</sup> Див. додаток 8.4.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

3) **Визначте контроль:** визначте всі речі (інструменти контролю), які є в наявності та спрямовані, передусім, на зменшення ймовірності виникнення ризиків, а якщо вони все ж виникають, то всі речі, які є в наявності та призначені для пом'якшення їх впливів (наслідки), напр. забезпечення дружнього робочого середовища для вашої команди; суміщення професій у команді, щоб не покладатися на одну людину; підкреслення необхідності вчасного надання потрібної інформації; надсилання нагадування перед завершенням строку; надання керівнику додаткової інформації до його/її запиту, та ін.

**Визначення джерел ризику за категорією є іншим методом вивчення можливих ризиків.** Деякі приклади категорій можливих ризиків включають:

- 1) техніка;
- 2) вартість;
- 3) графік;
- 4) клієнт;
- 5) контрактна складова;
- 6) погода;
- 7) фінансова складова;
- 8) політична складова;
- 9) навколишнє середовище;
- 10) люди (категорія «люди» може поділятися на ризики, пов'язані з людьми. Приклади людських ризиків включають ризик відсутності необхідних навичок для виконання або раптова недоступність ключових робітників).

Визначення загроз і ризиків – розгляньте все, що спроможне завдати шкоди, та визначте робітників, які можуть підлягати ризику.

Пам'ятайте – для транспорту важливо оцінити ризик стосовно трьох ключових елементів: **користувача дороги, самої поїздки та транспортного засобу.**

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## 5.5.3. Оцінка та пріоритизація ризиків

Оцінка ризику є процесом порівняння оцінки врахованого ризику та критеріїв прийнятності ризику.



**1) Перший етап – оцінка обізнаності щодо ризику** – має здійснюватися в усіх випадках. Немає жодних вимог щодо документування або подання результатів, якщо отримані ризики визначаються як незначні. Проте, слід підкреслити, що деякі дії можуть вплинути на інших суб'єктів, а транспортна компанія повинна забезпечити інформування усіх інших зацікавлених сторін до початку або реалізації.

В рамках цього етапу дуже важливим є зібрати інформацію про даний ризик та спробувати розробити оцінку, яку можна використовувати для тестування різних варіантів управління ризиками, та внести свій вклад у процес прийняття рішень.

В цілому, для управління ризиками розглядаються такі категорії варіантів:

- » прийняття ризику за принципом «як є»,
- » попередження/уникнення загроз,
- » зменшення частоти,
- » повідомлення про ризик у іншому місці,
- » передача ризику комусь іншому,
- » пом'якшення наслідків.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

**2) Другий етап – оцінка ступеню ризику** - (формальна та в письмовому вигляді) має здійснюватися щоразу, коли пропонований проект або зміна політики, процедури або практики роботи має потенціал для значного позитивного або негативного впливу на показники безпеки. Оцінку ризику слід проводити, якщо під час аналізу даних безпеки чи інших дій виявлено загрозу безпеки, або ж розглянуто проект, нову чи переглянуту політику, процедуру чи метод роботи, який може впливати на безпеку працівників автотранспортного підприємства, його роботу, громадськість або навколишнє середовище. Ця складова оцінки ризику має бути проведена якомога швидше після виявлення загрози безпеки та до запуску проекту і впровадження змін.

**3) Третій етап – оцінка аналізу ризику** має здійснюватися, якщо потенційні ризики є більш складними або критичними, ніж ті, що можуть бути вирішені на другому етапі оцінки ступеню ризику. Третій етап оцінки аналізу ризику, швидше за все, особливо знадобиться для великих або дуже складних корпоративних проектів та ініціатив, і, швидше за все, буде пов'язаний із професійними послугами фахівців з питань ризику та/або зовнішніх консультантів та/або використанням складних моделей та інструментів аналізу ризику.

Якщо який-небудь етап оцінки ризику вказує на те, що проект, поточна практика роботи або нова/переглянута політика, процедура або практика роботи може призвести до неприйнятних ризиків або може погіршити існуючі показники безпеки, для усунення або зниження цих ризиків до прийнятного рівня повинні бути визначені та реалізовані пом'якшувальні заходи.

Наступний загальний етап оцінки ризиків, визначення ризику, використовується для оцінки ризику нових або переглянутих процедур компанії, політики, практики або проектів, які потенційно можуть вплинути на безпеку. Це формальний протокол оцінки ризику, який може використовувати частоту і матрицю тяжкості ризику (подібно до прикладів, наведених у Додатках до цього

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

посібника, див 8.6) та/або інші специфічні і формальні інструменти оцінки ризику, для яких доступні протоколи для їх використання. Можуть бути використані як кількісні (статистичні), так і якісні методи.

Загальний підхід до аналізу кількісного ризику представлений на діаграмі нижче.



Оцінка ризиків складається з аналізу ризику та його оцінки, а також дослідження можливих заходів з контролю ризику – що також можуть називатися варіантами в рамках оцінки впливів. Оцінки надають вхідну інформацію особам, які приймають рішення, а вони мають вирішити, чи достатній контроль ризиків, чи потрібно вжити додаткових заходів з контролю ризику.

**Оцінений** – оцінка ймовірності, впливу та близькості, розуміння рівня ризику. **Описати процеси оцінки ризику.**

Рішення також може враховувати порівняння рівня контролю ризику чи прийняття ризику, застосовуване до інших систем з рівнем ризику, якого стосується рішення.



# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Після визначення можливих ризиків оцініть ризик з огляду на ймовірність виникнення ризикового випадку та потенційні втрати, пов'язані з цим випадком.

## Не всі ризики рівні.

Ймовірність виникнення деяких ризикових випадків вища, ніж для інших, і вартість ризикового випадку може сильно різнитися. Оцінка ризику на ймовірність виникнення та тяжкість можливих втрат є наступним кроком у процесі управління ризиками.

**Визначте свої дескриптори Ймовірності та Наслідків**, пам'ятаючи, що вони залежать від контексту вашого аналізу; тобто, якщо ваш аналіз стосується вашої робочої одиниці, будь-яких фінансових втрат або втрат ключового персоналу, наприклад,

**Визначте свої дескриптори ступеня ризику**; тобто, слід заздалегідь визначити, що означає низький, середній, високий чи надзвичайний ризик. Оскільки вони є більш родовими у термінології, може виявитися, що застосовуються дескриптори ступеня стратегічного ризику компанії.

Наявність критеріїв для визначення ризиків сильного впливу може допомогти звузити увагу на декількох критичних ризиках, що потребують пом'якшення.

Наприклад, припустіть, що ризики сильного впливу можуть збільшити проектні витрати на 5% планового бюджету або 2% докладного бюджету. Лише кілька можливих ризикових випадків відповідають цим критеріям. Це є критичні можливі ризикові випадки, на яких має зосередитися група управління проектом під час розробки пом'якшення проектних ризиків або плану управління.

**Оцінка ризиків створює розуміння того, які можливі ризики мають найбільшу вірогідність виникнення і можуть завдати компанії найбільшого негативного впливу. Ці ризики є критичними.**

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Оцінка та виставлення пріоритетів ризиків – оцінювання існуючих ризиків (тяжкість і ймовірність завдання шкоди) та виставлення їм пріоритетів за ступенем важливості.

**Для транспорту це може включати ідентифікацію втоми водіїв, що їздять на далекі відстані, або на багато миль/км.**

## **5.5.4. Планування відповідних реакцій на ризики, призначення відповідальних осіб, впровадження, спостереження та контроль за цими реакціями**

До будь-якого ризику, оціненого як Високий або Надзвичайний, слід застосувати додаткові засоби управління, щоб зменшити його до припустимого рівня. Якими можуть бути належні додаткові засоби управління, чи припустимі вони, який пріоритет можна їм задати та ін. – це питання, які вирішує група, радячись з Головою робочої одиниці, який має бути членом групи, що проводить аналіз в першу чергу.

Якщо деякі ризики оцінені як Високі чи Надзвичайні, винесіть рішення щодо того, чи може ця діяльність продовжуватися. Трапляються випадки, коли ризики вищі, ніж того хотілося б, проте не можна нічого зробити, щоб пом'якшити ризик.

**Контроль обставин і регулярний огляд є важливими складовими успішної програми управління ризиками.**

## **5.5.5. Зменшення ризику**

Після визначення та оцінки ризику перевізник розробляє план зменшення ризику, щоб послабити вплив неочікуваної події.

Ризики можна зменшити такими способами:

- 1) уникнення ризику;

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- 2) розподіл ризику;
- 3) зниження ризику;
- 4) перенесення ризику.

Кожен з цих методів може бути ефективним засобом зменшення окремих ризиків і профілю ризику.

План зменшення ризику охоплює підхід до зменшення ризику для кожного визначеного ризикового випадку, і будуть вжиті заходи для послаблення чи усунення ризику.

Уникнення ризику, зазвичай, включає розробку альтернативної стратегії з вищою ймовірністю успіху, проте за більшу вартість, пов'язану з виконанням завдання. **Загальноприйнятий метод уникнення ризику – це використання перевірених і наявних технологій, замість прийняття нових, навіть якщо останні могли б забезпечити кращі результати чи нижчу вартість.**

Розподіл ризику включає взаємодію з іншими з метою поділу відповідальності за ризикову діяльність. Багато організацій, що працюють у міжнародних проектах, зменшують політичні, юридичні, трудові та інші ризики, пов'язані з міжнародними проектами, створюючи спільне підприємство у компанії, розташованій в такій країні. **Взаємодія з іншою компанією для розподілу ризику, пов'язаного з частиною проекту, дає переваги, якщо інша компанія має знання і досвід, яких не має проектна команда.** Якщо ризиковий випадок виникає, партнерська компанія бере на себе весь негативний вплив випадку або його частину.

Зниження ризику є внеском коштів з метою послаблення ризику проекту. У міжнародних проектах компанії часто купують гарантію обмінного курсу для зниження ризику, пов'язаного зі змінами обмінного курсу валюти. **Перевізник може найняти експерта, щоб переглянути технічні плани чи кошторис витрат проекту з метою підвищення впевненості у такому плані та зниженні**

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

**ризик**. Призначення висококваліфікованого проектного персоналу для управління ризиковою діяльністю є іншим методом зниження ризику. Експерти, що управляють надзвичайно ризиковою діяльністю, часто спроможні передбачити проблеми та знайти рішення, щоб запобігти негативному впливу вчинених дій. Деякі компанії зменшують ризик, забороняючи ключовим управлінцям або технологічним експертам літати одним літаком.

Перенесення ризику – це метод зменшення ризику, що переносить ризик від компанії до іншої сторони. Купівля стархового полісу для певних елементів є методом перенесення ризику. **Ризик переноситься від проекту до страхової компанії**. Страховий поліс купують, як правило, для областей поза межами контролю проектної команди. Погодні умови, політичний неспокій і робочі страйки є прикладами подій, які можуть значно вплинути на проект, і які є поза межами контролю команди проекту.

Рішення щодо запобіжного заходу – визначення відповідних дій для усунення чи контролю ризиків.

Для транспорту це може включати планування подорожі разом із зупинками для відпочинку.

Для транспорту це може включати впровадження різного режиму водіння та відпочинку.

Відстеження та перегляд – оцінку слід переглядати протягом певних проміжків часу, щоб вона залишалася актуальною.

Для транспорту це може включати розгляд наслідків зміни часу подорожі та впливів, а також внесення додаткових змін.

Є дві ключових складові систем контролю в СУБАТ:

1) **активний моніторинг** - це моніторинг до настання нещасного випадку або інших негативних подій. Він базується на регулярних інспекціях та

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

перевірках, щоб забезпечити впровадження ваших стандартів і роботу адміністративного контролю. Завдяки такій моделі контролю автотранспортний оператор у змозі відповісти на запитання, чи його підприємство досягає встановлених цілей і стандартів і чи вони є ефективними;

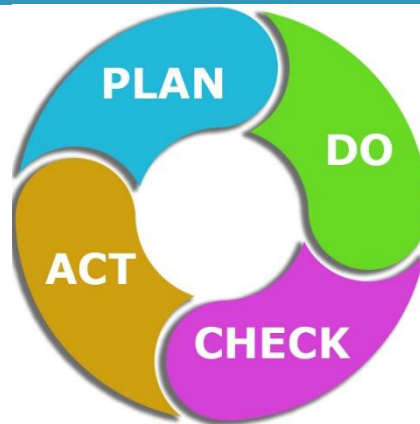
2) **реактивний моніторинг** – це моніторинг діяльності після настання негативної події для безпеки дорожнього руху. Він стосується навчання на помилках та інцидентах, які призвели до травм і пошкодження майна, або нерозвинених подій.<sup>34</sup>

## 5.5.6. Виконання завдань за схемою: планування, виконання, перевірка і прийняття необхідних заходів

Методологія представлена в Міжнародному стандарті 39001 для Систем управління безпекою руху на автомобільному транспорті на підставі підходу «Планування-Виконання-Перевірка-Дії» (PDCA). Це є повторюваний чотирьохетапний метод управління, що застосовується в компаніях для контролю та постійного поліпшення процедур і продуктів, також відомий як «коло Демінга», «цикл» або «колесо». PDCA – це циклічний підхід, що включає декілька етапів і вимагає сильного лідерства і рішучості від вищого керівництва. MORR (RoSPA) оснований на принципах управління «планування-виконання-перевірка-дії».

<sup>34</sup> Європейська рада з транспортної безпеки, *Запобігання дорожньо-транспортних пригод і травмувань для безпеки працівників. Довідник проекту*, Брюссель 2012, с. 22.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ



## ПЛАНУВАННЯ

Перший етап охоплює планування та визначення впливу організації. Він частково включає визначення лідерських зобов'язань і методики Службової дорожньої безпеки (RRS). Методика RRS повинна містити вимірювані цілі та завдання.

**Цей етап включає загальний огляд транспортних засобів, що використовуються у діяльності автотранспортного підприємства, включаючи не тільки дані та наймані транспортні засоби, але й ті, які водять робітники в робочих цілях. На цьому етапі важливо проаналізувати щорічну кількість миль, інциденти, їхні причини та вартість.** Визначення контексту роботи автомобільного транспорту також слід включити до міркувань безпеки персоналу автотранспортного оператора, що може діяти в якості перехожих чи водити велосипеди.

Додатково до аналізів, проведених на етапі «планування», варто порадитися з усіма співробітниками щодо дорожньої безпеки, оскільки їхні думки є вкрай важливими для ефективності системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті та для побудови культури безпеки. Іншим корисним джерелом інформації може бути огляд методів інших організацій у цій галузі. Варто шукати інформацію та поради в зовнішніх джерелах.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## ВИКОНАННЯ

Наступний етап «виконання» включає впровадження системи, яка покладається на координацію, бюджет, компетентний персонал, інформування, включаючи внутрішню та зовнішню комунікацію.

**Враховуйте поведінку водіїв та їхній досвід водіння під час найму на роботу та згодом, за необхідності. Ви можете оцінити водіїв під час водіння або за допомогою онлайн-засобів. Запитайте їх про історії аварій та штрафи.<sup>35</sup>**

Обміркуйте оплату додаткових навчань водіїв, наприклад, для тих, що їздять на далекі відстані або мають вищі потреби в розвитку, як-от, молоді водії

Забезпечте, щоб водії та їхні керівники завжди враховували безпеку перед водінням, наприклад, **плануючи поїздки найбезпечнішими дорогами, за можливості уникаючи заторів, місць аварій, водіння вночі та за несприятливих погодних умов.** Якщо поїздка занадто довга, персоналу може знадобитися виїхати ще за ніч до неї. Або їм доведеться залишитися на ніч, не їдучи додому після роботи. Заплануйте зупинки, щонайменше, на 15 хвилин кожні дві години.<sup>36</sup>

**Роз'ясніть, що персонал не повинен перевищувати швидкість. Не встановлюйте неможливі графіки та строки.**

Зазначте, що персонал повинен бути спроможний вести машину.

Переконайтеся, що транспортні засоби придатні для роботи, і що водії ознайомлені з новими транспортними засобами, які вони мають вести.

**Наполягайте на тому, щоб транспортні засоби проходили регулярне технічне обслуговування.**

<sup>35</sup> Поради з управління професійними дорожніми ризиками для малих і середніх підприємств, ROSPA, с. 3.

<sup>36</sup> У тому ж місці.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

**Переконайтеся, що всі водії знають, що робити в надзвичайних ситуаціях.**

## ПЕРЕВІРКА

**Контроль знаходиться під «перевіркою»** і має забезпечити регулярний аналіз та оцінку результатів відповідно до поставлених завдань і цілей. Усталений систематичний контроль має стати частиною буденної роботи підприємства. Це має включати **перевірки відповідності**, що проводяться регулярно з метою перевірки того, як персонал впроваджує та дотримує правила та стандарти безпеки.

Перевірки відповідності можуть включати:

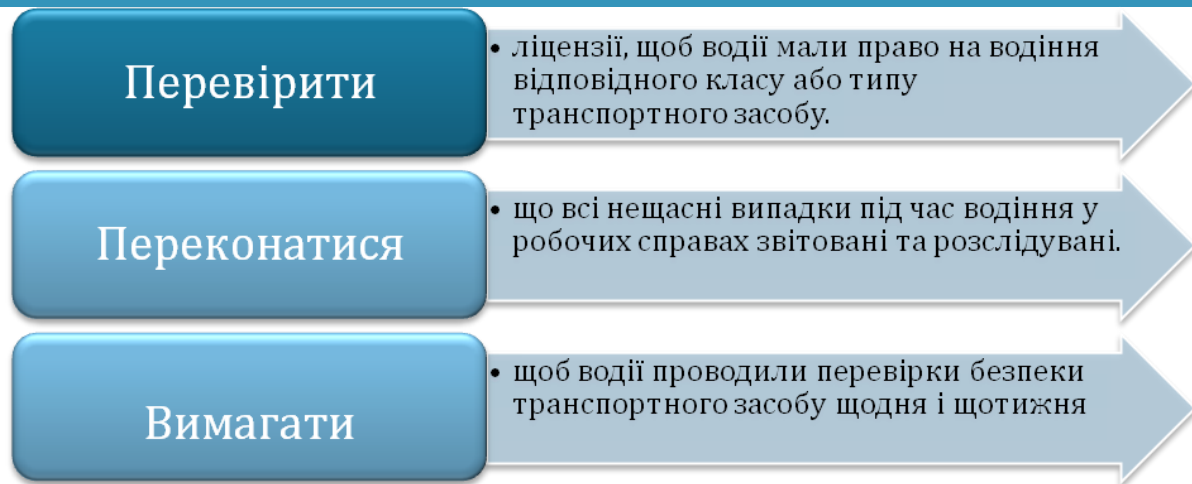
- перевірку документів, включаючи ліцензії, свідоцтва про навчання водіїв, свідоцтва про здатність до водіння, години водіння та роботи або відпочинку;
- довільні перевірки на дорозі, щоб перевірити дотримання таких правил, як носіння ременю безпеки, використання мобільного телефону, прискорення;
- перевірка того, що робітники прочитали та зрозуміли всі головні положення, процедури та вказівки посібників водія.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> European Transport Safety Council, *Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees, Project Handbook*, p. 24.



# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ



## Дії

«Дії» – це покращення системи управління на постійній основі.

Знайдіть час і місце для періодичного огляду прогресу.

**Стежте за тим, щоб відбувався обмін усіма уроками, які варто вивчити з досвіду, і зворотній зв'язок з метою безпечного водіння.**

Розробіть простий план дії з цілями для подальшого покращення.

**Визнавайте, відзначайте та винагороджуйте досягнення у безпечному водінні.**

### 5.6. Процес звітування про порушення та загрози безпеці

Управління ризиками охоплює важливі етапи навчання з минулого досвіду та звітування про виконання. Звітування про ризики надає інформацію про минулі збитки й тенденції. **Вся небезпека, пов'язана з автомобільним транспортом, має бути визначена, задокументована та пройти оцінку ризику.** Слід створити реєстр ризиків. Він вважається планом дій у випадку ризиків, що містить заплановані дії.

Автоперевізник повинен мати процедуру, що надає його працівникам змогу звітувати про порушення законодавчих положень у галузі безпеки дорожнього

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

руху. Автоперевізник має розробити політику захисту своїх працівників від санкцій за звітування про порушення чи загрозу безпеки.<sup>38</sup>

Інформацію про небезпеки, отримана під час оцінки ризиків, слід задокументувати та внести до системи управління, яка має показати, що:

- всі небезпеки визначені;
- вірогідність та ймовірність пригоди оцінено;
- контроль з метою пом'якшення ризиків діє;
- коригувальні дії щодо інцидентів діють.

Автоперевізник повинен розробити процедуру та політику в тісній співпраці зі своїми робітниками або представниками, яких обрали робітники.

Потрібно вести облік, щоб можна було показати відповідність політиці дорожнього руху та задокументувати, в якій мірі дотримані заплановані цілі та критерії виконання, включаючи:

- звіти інспекцій, аудитів, перевірок і наступні дії,
- розслідування інцидентів або нещасних випадків і наступні дії,
- звіти про технічне обслуговування,
- записи про проведення навчань, та
- інциденти порушення безпеки.<sup>39</sup>

**Можна виділити чотири етапи процедури визначення небезпеки:**

- 1) звітування про небезпеки, події чи загрози безпеці;
- 2) збір і збереження даних;
- 3) аналіз звітів;

розповсюдження інформації.<sup>40</sup>

<sup>38</sup> Стаття 15 проекту регламенту Системи управління безпекою дорожнього руху

<sup>39</sup> *Рекомендовані норми безпеки наземних перевезень, Звіт OGP № 365 (випуск 2), с. 16.*

<sup>40</sup> *Safety Management System Training, ACAS, p. 58.*

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## 5.7. Процес управління знаннями

### ПРОЦЕС УПРАВЛІННЯ ЗНАННЯМИ

Успішне вирішення питань транспортної безпеки є лінійною відповідальністю, що вимагає спеціального розподілу обов'язків між компетентними і кваліфікованими робітниками з належними повноваженнями виконання своїх обов'язків. Це слід відобразити в організаційній структурі шляхом розробки та впровадження **процесу управління знаннями**.

Автотранспортна компанія повинна скласти список:

- 1) обов'язків, важливих для безпеки на автомобільному транспорті;
- 2) посад у компанії, що несуть відповідальність за виконання кожного з цих обов'язків;
- 3) навичок, кваліфікацій, досвіду та ресурсів, потрібних для безпечного виконання кожного з цих обов'язків.

Список посад у автотранспортній компанії і відповідних обов'язків слід оформити документально і надіслати всім зацікавленим сторонам, які мають чітко розуміти мову та формат списку (з використанням організаційних діаграм, якщо необхідно). Ця документація може бути пов'язана з Установками техніки безпеки автотранспортної компанії.

Впровадження процесу управління знаннями має включати **методи періодичної перевірки** того, що робітник, який виконує один з обов'язків, пов'язаних з безпекою на автомобільному транспорті, має достатню компетенцію (навички, кваліфікації, досвід) і ресурси для безпечного виконання кожного з цих обов'язків.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

ПРИКЛАД РОЛЕЙ БЕЗПЕКИ, ВІДПОВІДАЛЬНОСТЕЙ І ВІДНОСИН РОБІТНИКІВ, ЯКІ УПРАВЛЯЮТЬ, ВИКОНУЮТЬ ЧИ ПЕРЕВІРЯЮТЬ РОБОТИ, ПОВ'ЯЗАНІ З БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ.

## Водії

Водії повинні докласти всіх зусиль, щоб захистити себе та інших, дотримуючись інструкцій і правил системи управління безпекою ..(назва організації)...

Зокрема, вони повинні:

- » *проводити перевірку транспортного засобу до його запуску перед початком поїздки;*
- » *не експлуатувати несправний транспортний засіб;*
- » *негайно повідомляти свого керівника про будь-які несправності транспортного засобу;*
- » *негайно повідомляти свого керівника про будь-які аварії, загрози інцидентів або інші порушення, які можуть загрожувати безпеці, включаючи ті, що не призводять до травм*
- » *негайно сповіщати свого керівника, якщо їхнє посвідчення водія було призупинено чи скасовано;*
- » *негайно повідомляти свого керівника про будь-які правові заходи, вжиті внаслідок порушень, які стосуються безпеки на автомобільному транспорті;*
- » *знати про заходи, які слід вжити у випадку нещасного випадку чи надзвичайної ситуації;*
- » *брати участь в наданих навчаннях водіїв і застосовувати отримані знання та навички;*
- » *повідомляти свого керівника про будь-які проблеми зі здоров'ям чи особисті обставини, які можуть загрожувати безпечному водінню;*
- » *забезпечити достатньо часу для планування маршруту і бути фізично придатними та відпочивши;*
- » *зупинятися у разі втоми, навіть якщо продовження водіння відповідає соціальним положенням часу водіння;*
- » *забезпечити, щоб керівники знали про затримки маршрутів, щоб час поїздки можна було подовжити з урахуванням обставин;*

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- » не керувати транспортним засобом в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, або під впливом інших речовин чи ліків, які можуть погіршити їхню здатність безпечно вести транспортний засіб;
- » регулярно проходити обстеження очей і носити необхідні коригувальні окуляри, за потреби;
- » дотримуватися заборони використання мобільного телефону під час керування;
- » дотримуватися заборони паління під час перевезення небезпечних вантажів;
- » керувати автомобілем з урахуванням обмежень швидкості та зі швидкістю, яка може бути нижче обмеження залежно від передбачених умов;
- » дотримуватися дорожнього законодавства під час водіння;
- » носити добре помітний одяг під час роботи назовні чи поблизу рухомих транспортних засобів;
- » дотримуватися порад керівника щодо планування маршруту;
- » завжди застосовувати ремені безпеки під час руху транспортного засобу;
- » не брати пасажирів у транспортні одиниці, що перевозять небезпечні вантажі;
- » не брати пасажирів у інші транспортні одиниці, якщо це не дозволено компанією;
- » візуально переконатися в тому, що вантаж не має дефектів або витоків;
- » перевіряти, чи транспортні засоби не перевантажені.

Ефективність процедури управління інформацією перевіряється шляхом внутрішніх аудитів. Цю процедуру також слід проаналізувати в галузі Управління ризиками. Зразок опитувального листа для ризиків, викликаних відсутнім або неналежним навчанням водіїв, наведено в додатку 8.8.

## **Транспортні керівники**

Транспортні керівники несуть відповідальність за прояв відданості в управлінні безпекою роботи. Вони повинні забезпечити, щоб транспортна

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

діяльність проводилася ефективно і з мінімальними ризиками для робітників, вантажу та інших користувачів дороги. Транспортні керівники мають забезпечити, щоб робітники, задіяні в питаннях транспортної безпеки, були ознайомлені з правилами безпеки стосовно їхніх завдань і відповідальності, а також встановити порядок перевірки належних навичок і кваліфікацій робітників.

**Зокрема, вони повинні:**

- » *забезпечити, щоб водій мав належний клас діючого водійського посвідчення для транспортних засобів;*
- » *забезпечити, щоб здоров'я, зір і фізичний стан водія були придатними для водіння;*
- » *забезпечити, щоб водій проходив усі необхідні вступні навчання (інструктаж), а також всі постійні навчання на підставі оцінки ризиків;*
- » *перевіряти знання водія про правила безпеки на дорозі;*
- » *забезпечити, щоб задовольнялися потреби водіїв у навчанні;*
- » *забезпечити, щоб водії проводили перевірки транспортних засобів до запуску;*
- » *забезпечити, щоб усі водії знали про заходи, які вони повинні вжити у випадку нещасного випадку чи надзвичайної ситуації;*
- » *забезпечити, щоб водії мали достатньо часу для поїздки і не відчували тиску від вимог про швидше завершення поїздки – або шляхом прискорення, або ризикуючи;*
- » *давати поради з планування маршруту і розповсюджувати інформацію про фактори небезпеки на звичайних маршрутах;*
- » *відстежувати і, за потреби, обмежувати загальну кількість годин водіння, щоб водії не втомлювалися;*

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- » *забезпечити, щоб водії розуміли необхідність використання ременів безпеки та заборони використання мобільного телефону під час водіння;*
- » *за поганих погодних умов докласти всіх зусиль, щоб звести поїздки до мінімуму;*
- » *встановити процедури забезпечення того, що всі транспортні засоби придатні для експлуатації на дорозі відповідно до правил безпеки і рекомендацій виробника;*
- » *збирати та зіставляти статистичні дані про аварії, загрози інцидентів або інші порушення, які можуть загрожувати безпеці, та їх причини.*

## 5.8. Процес відносно складання графіку

Транспортні графіки мають відповідати правовим нормам про час роботи, перерви та періоди відпочинку водіїв.

Автотранспортна компанія повинна застосовувати принципи втоми під час складання графіків робітників, включаючи положення:<sup>41</sup>

- 1) людська втома регулюється фізіологією;
- 2) людська жвавість залежить від 24-годинних ритмів;
- 3) людська продуктивність знижується відповідно до кількості годин без сну і накопиченого недосипання;
- 4) люди мають базові мінімальні фізіологічні потреби в сні.

Автотранспортна компанія повинна включити до своєї системи управління безпекою метод застосування принципів втоми під час складання графіків робітника, який має працювати за графіком.

<sup>41</sup> Наказ Міністерства інфраструктури Положення про систему управління безпекою на автомобільному транспорті

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## Оптимізація графіків:

- установка, згідно з якою планування поїздки з метою безпеки повинно охоплювати достатньо часу, щоб водії могли враховувати передбачувані погодні та дорожні умови та дотримувалися обмежень швидкості;
- зменшення тривалості водіння вночі;
- уникнення годин високого ризику;
- уникнення водіння в період, коли є висока ймовірність заснути за кермом.

## Деякі способи боротьби зі втомою <sup>42</sup>:

- 1) планувати графіки з максимальною кількістю сну та відпочинку, коли водії дуже потрібні та найбільш ефективні;
- 2) вносити у планування подорожі поправки стосовно затримок, принаймні, на один вихідний у тиждень, щоб запобігти накопиченню втоми, компенсувати регулярну відсутність сну вночі перервами, що дозволяють спати, принаймні, дві ночі поспіль;
- 3) компенсувати можливість короткотривалого сну одного дня наданням довшого відпочинку наступного дня;
- 4) врівноважити довгу зміну одного дня довшим відпочинком наприкінці дня та коротшою зміною наступного дня;
- 5) незалежно від урівноваження змін, не можна постійно порушувати мінімальний час сну (сім годин на день);
- 6) застосовувати короткі перерви, дрімати та, меншою мірою, вживати їжу, воду та робити вправи в якості короткочасних джерел енергії;

---

<sup>42</sup> Посібник робітників з охорони здоров'я та безпеки на автомобільному транспорті 2007 р. Форум автомобільного транспорту NZ



# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

7) пам'ятати, що обізнаність персоналу не замінює належних режимів відпочинку та роботи;

8) пам'ятати, що графіки повинні враховувати щоденне життя (прийом їжі, родинні зобов'язання, водіння додому та з дому).

Втома відрізняється для кожної людини та залежить від ряду факторів. Через це неможливо розробити суворі та чіткі правила для випадку, коли водій втомлюється.

Проте, є такі фактори, що можуть призвести до втоми:

- 1) довгі періоди без сну;
- 2) недостатня кількість або якість сну;
- 3) недостатні перерви на відпочинок;
- 4) порушення звичайного режиму сну/роботи;
- 5) розумово/фізично виснажлива робота;
- 6) впливи навколишнього середовища (спека, шум і вібрації);
- 7) нещодавня робоча історія (реєстри, години, зміни);
- 8) особисті фактори (вік, досвід, здоров'я, сон, спосіб життя);
- 9) характеристики подорожі (тривалість, перерви, час доби, умови водіння, черги на дорозі).

Важливим способом подолання втоми є надання водіям можливості визначати, чи вони почуваються втомленими. Навчання водіїв може стати в нагоді, щоб вони знали, як розпізнати свою втому. Ознаки втоми включають:

- 1) забудькуватість;
- 2) зацикленість;

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

- 3) погіршене прийняття рішень;
- 4) сповільнений час реакції;
- 5) млявість;
- 6) послаблення пильності;
- 7) похмурість;
- 8) погіршення спілкування;
- 9) дрімота.

## **Рекомендації для роботодавців:**

- 1) створіть безпечне середовище: керівництво повинно забезпечити методи роботи, що не вимагають від персоналу перевищення швидкості;
- 2) забезпечте можливості планування поїздки з метою складання реальних графіків поїздок і підтримуйте належне управління часом;
- 3) надсилайте водіям письмові повідомлення (наприклад, про графіки та реєстри) про очікуваний час початку та завершення, з урахуванням перерв на відпочинок, поломок транспортного засобу, прийомів їжі та правових вимог (вахтових журналів і швидкості);
- 4) суттєві зміни реєстру слід робити, принаймні, за 24 години до графіків;
- 5) реєстри та вахтові журнали зберігаються протягом щонайменше 18 місяців, відправники знають про вимоги до часу водіння та політику керівництва, тому вони не змусять водіїв порушити ці вимоги;
- 6) водії не отримують оплату за відпрацьовані кілометри (це може заохотити водіїв їхати швидше і довше, ніж вони могли б робити безпечно).

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

## 5.9. Процес постійного поліпшення системи управління безпекою руху

Система управління безпекою руху на автомобільному транспорті для успішності потребує створення постійного циклу її покращення. В межах культури безпеки весь персонал автотранспортного підприємства має працювати над постійним поліпшенням СУБАТ. Значення такого постійного поліпшення полягає в тому, що підприємство постійно навчається завдяки впровадженню та роботі цієї системи. В процесі навчання та отримання нового досвіду воно створює нові знання та навички, а це дуже важливо в контексті СУБАТ.<sup>43</sup>

Автоперевізник повинен постійно перевіряти впровадженням своєї системи управління безпекою.

Головною метою процесу постійного поліпшення СУБАТ є підтвердження того, що:

- 1) працівники чи представник, обраний працівниками, залучені до процедури на потрібному рівні;
- 2) встановлені автоперевізником цілі досягнуті;
- 3) процедури, що вимагаються СУБАТ, а також політика з безпеки, методи та плани впроваджуються.

Інакше кажучи, процес постійного поліпшення СУБАТ забезпечує те, що система управління є ефективною. Це означає, що прийняті процедури ефективні, покращені знання можуть допомогти прийняти кращі рішення, і засвоєно досвід для майбутніх оцінок і управління, а також є хороший зв'язок з питань ризиків.

Перевірки мають включати, за можливості, дослідження:

- 1) причини будь-яких недоліків системи управління безпекою автоперевізника та будь-яких заходів, вжитих з метою усунення таких недоліків;
- та

---

<sup>43</sup> А. Яблонські, М. Яблонські, *Спостереження у системах управління безпекою та обслуговування вантажівок у автомобільному транспорті*, «Транспортна інфраструктура», № 3, 2014, с. 52.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

2) причин недосягнення цілей.

Інакше кажучи, керівництво автотранспортного підприємства має проводити всеохоплюючу перевірку, принаймні щороку, щоб:

- забезпечити відповідність стандартам;
- оцінити придатність і ефективність стандартів;
- забезпечити належний контроль ризиків;
- оновити неналежні процедури за новою інформацією, включаючи

оновлену перевірку ризиків;

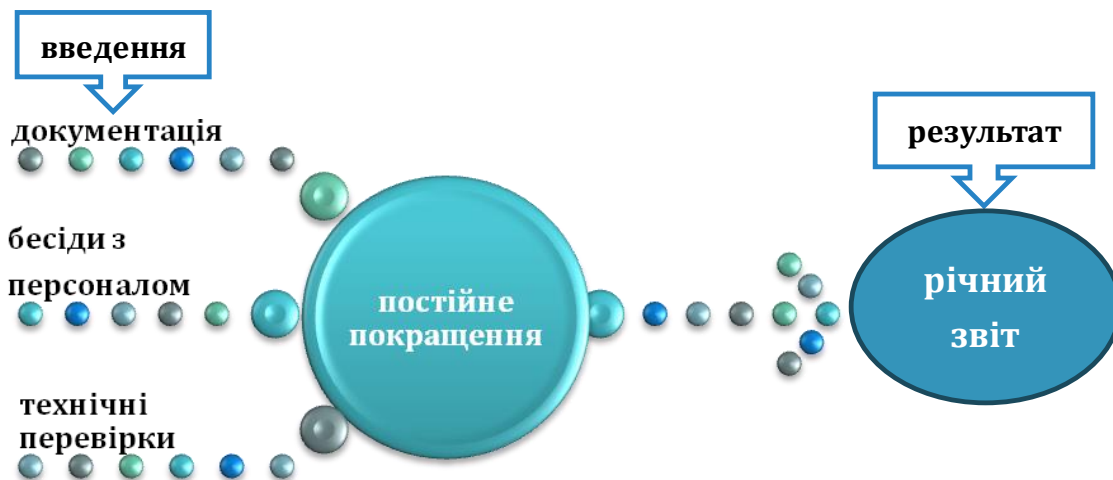
- відстежувати досягнення цілей і завдань;
- визначати можливі тенденції та проблеми, а також необхідні покращення;
- винагороджувати поліпшену роботу та досягнення значних результатів;
- обговорювати результати аудиту.<sup>44</sup>

Автоперевізник повинен підготувати річний звіт, зробивши підсумки діяльності зі спостереження. Такий річний звіт з процесу постійного поліпшення СУБАТ може включати вищезазначені елементи.

Дані для річного звіту слід збирати з різних джерел, наприклад шляхом: аналізу документації, бесіди з працівниками (особливо водіями), технічного огляду транспортних засобів і загалом, перевірки відповідності.

<sup>44</sup> Європейська рада з транспортної безпеки, *Запобігання дорожньо-транспортних пригод і травмувань для безпеки працівників. Довідник проекту*, с. 24.

# СКЛАДОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ



Процес постійного поліпшення СУБАТ ґрунтується на спостереженні та перевірках.

Постійне, систематичне спостереження має включати перевірки відповідності, що проводяться регулярно з метою перевірки того, як персонал дотримує та впроваджує правила та стандарти безпеки.

Процеси перевірки мають бути пов'язані із загальною діяльністю підприємства та зовнішніми впливами. Автотранспортна компанія повинна проводити річну перевірку результатів аудиту та закриття, а також оцінювати потребу зміни вимог до управління безпекою на автомобільному транспорті.

## ПРИМІТКА



Роботодавець має встановити чіткі процедури та сфери відповідальності за перевірку/збір даних у кожній із визначених областей

## 6. Аудит безпеки та її оцінка

### 6.1. Мета і значення аудиту та оцінки

Навіть найточніша система управління безпекою руху на автомобільному транспорті та високий рівень культури безпеки серед персоналу не забезпечать успіху цієї системи управління безпекою. Безсумнівно, всі види систем управління потребують перевірки для оцінки їх ефективності. Враховуючи це, слід підкреслити, що головним чинником успіху СУБАТ є аудити та оцінювання безпеки цієї системи. Аудити та оцінювання безпеки СУБАТ є надзвичайно важливими механізмами забезпечення того, що всі організаційні елементи, функції та процедури СУБАТ функціонують правильно. Крім того, внутрішні аудити та оцінювання є ключовими етапами зворотного зв'язку при визначенні потрібних змін СУБАТ.



Головною метою аудиту безпеки як елемента СУБАТ є оцінити:

- 1) як виконуються вимоги для кожного процесу; та
- 2) чи політика безпеки та розроблені автоперевізником процедури, плани та методи ефективні в покращенні рівня безпеки його автотранспортних операцій.<sup>45</sup>

Термін «аудит» походить від латинського слова «*audire*» – «слухати», тому що в давні часи аудиторі вислуховували усні звіти відповідальних посадовців

<sup>45</sup> See, the draft of the regulation on road traffic safety management system (article 19).

(управителів) перед власниками чи органами влади та підтверджували правильність звітів.<sup>46</sup> У середньовіччі, коли реєстрацію даних вели переважно вручну, аудитори Британії зазвичай слухали, як їм читають бухгалтерські звіти, та перевіряли, чи працівники організації не були недбалими чи шахраями.<sup>47</sup>

Сьогодні аудит є методом встановлення фактів та інформації, включаючи статистичну інформацію, з метою перевірки відповідності певним критеріям. Згідно зі Стандартом ISO 39001:2012 з безпеки на автомобільному транспорті, аудит – це «систематичний, незалежний і задокументований процес отримання даних та об'єктивної їх оцінки з метою визначення ступеню виконання критеріїв аудиту». Термін «внутрішній аудит» визначається як «аудит, проведений підприємством або від його імені з метою перевірки управління та інших внутрішніх процесів, і він може стати основою для заяви про відповідність підприємства» (Стандарт ISO 19011).

В контексті управління безпекою на автомобільному транспорті аудит є методичною запланованою перевіркою системи управління безпекою з метою підтвердження її правильної роботи та виявлення складових, що потребують покращення. Аудит контролює не тільки письмову політику та процедури, але, що важливіше, й те, чи персонал та керівництво знають і розуміють ці процедури та застосовують їх на ділі. Онлайн-засоби для аналізу недоліків, які були розроблені нещодавно, можуть стати дуже корисними під час цієї процедури.<sup>48</sup>

Аудит включає в себе оцінку структури та ефективності системи управління безпекою та експлуатаційний контроль умов і методів безпеки, щоб перевірити, чи автотранспортне підприємство впровадило систему, яка є насправді ефективною. Доданий контрольний список, який стосується ефективності процесу внутрішнього аудиту в СУБАТ, може стати в нагоді при перевірці, чи ця

<sup>46</sup> С. К. Басу, *Аудит: Принципи та методи*, Делі, 2006, с. 2

<sup>47</sup> Д. Меттьюз, *Історія аудиту. Зміни процедури аудиту з 19-го століття до сьогодення*. Routledge-Taylor & Francis Group, с. 63

<sup>48</sup> [www.fleetsafetybenchmarking.net](http://www.fleetsafetybenchmarking.net) та <http://www.roadsafetyatwork.ca/>

головна складова системи управління безпекою в компанії з автодорожніх перевезень функціонує правильно (див. додаток 8.4 та 8.5).

Аудити безпеки зазвичай охоплюють три області, як показано на діаграмі нижче.



## 6.2. Типи та періодичність аудиту

Є два основних типи аудиту: зовнішній і внутрішній. Внутрішні аудити відіграють важливу роль для успіху системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті. Відповідно до ISO 39001:2012 внутрішні аудити є вирішальним методом і засобом постійного поліпшення системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті. Вищезазначений стандарт ISO вимагає проведення періодичних аудитів, принаймні, щороку, або внаслідок зміни обставин на підприємстві. Згідно з проектом постанови про систему управління безпекою на автомобільному транспорті, автоперевізник зобов'язаний проводити аудит своєї системи управління безпекою кожні два роки.

Проте, автотранспортний оператор має пам'ятати, що незважаючи на цей стандарт або законодавчі приписи, частотність аудиту визначається ступенем



ризиків та результатами попередніх аудитів та інспекцій. Наприклад, якщо автотранспортні інспектори відмічають кілька випадків серйозних порушень стосовно соціальних правил водіїв або використання тахографа на рік, автотранспортний оператор має прийняти рішення про проведення внутрішнього аудиту в кожному випадку такого порушення, а це частіше, ніж один аудит на рік.

Окрім цих вищевказаних основних типів аудиту (зовнішній і внутрішній) багато інших типів аудитів може застосовуватися до певного автотранспортного підприємства. Типова програма аудиту має включати всі визначені типи аудиту. Наприклад, можна зазначити базисний аудит, запланований аудит (відповідність і постійне поліпшення), або періодичний контроль і вибіркові перевірки, зосереджені на окремих питаннях.

### 6.3. Етапи аудиту

Щоб забезпечити ефективне та раціональне проведення аудиту, кожний внутрішній аудит має бути запланований належним чином.

Продуктом процесу планування внутрішнього аудиту в компанії з автодорожніх перевезень є документ під назвою «план аудиту», який зазвичай визначає, що, кого та який період охоплюватиме аудит. Інакше кажучи, результатом планування аудиту є письмовий план, в якому визначена загальна стратегія та сутність аудиту, обсяг і строки перевірок. Чому так важливо не пропустити етап планування та підготовки плану аудиту? Цей етап допомагає аудитору зібрати достатньо необхідних даних, і план аудиту є докладною інструкцією до виконання під час проведення аудиту. Складники плану аудиту мають включати відповіді на такі питання:

- » Які завдання аудиту?
- » Який обсяг аудиту?
- » Коли проводитиметься аудит і протягом якого періоду?

» Хто проводитиме аудит (імена та прізвища аудиторів)?

» Як здійснюватиметься аудит?

Автоперевізник повинен включити до своєї системи управління безпекою плану аудиту, який:

- 1) визначає обсяг кожного аудиту;
- 2) вказує критерії оцінки до застосування;
- 3) визначає метод для використання при проведенні кожної оцінки; та
- 4) встановлює графік оцінки кожного процесу.

Слід зазначити, що план аудиту не є синонімом програми аудиту, яка також є письмовим документом, проте має ширший обсяг. Програма аудиту – це свого роду стратегія всього аудиторського процесу в СУБАТ. Важливими складовими програми аудиту є планування, кадрове забезпечення, проведення аудиту, оцінка небезпек і недоліків та вживання виправних заходів, здійснення подальшого контролю та виконані дії.

## 6.4. Виконання аудиту

Ефективна процедура аудиту безпеки включає перегляд відповідної документації та процедур СУБАТ, інспекцію технічного стану транспортних засобів та персоналу, бесіди з персоналом з управління безпекою на автомобільному транспорті на всіх рівнях та з іншим персоналом, особливо водіями, і бесіди з підрядниками та субпідрядниками. Аудит є процесом збору даних. Дані аудиту використовуються для оцінки того, як виконуються критерії аудиту, що стосуються результативності системи управління безпекою. Аудити мають бути об'єктивними, неупередженими та незалежними, аудиторський процес має бути систематичним і задокументованим.<sup>49</sup>

<sup>49</sup> <http://www.praxiom.com/iso-definition.htm>

## АУДИТ БЕЗПЕКИ ТА ЇЇ ОЦІНКА

Здійснюючи процедуру аудиту та використовуючи контрольний список, розроблений на етапі перед плануванням, команда аудиторів може систематично проаналізувати відповідність положенням стандарту та всім іншим корпоративним принципам, що стосуються СУБАТ. Наприклад, команда аудиторів перегляне всі складники програми підготовки водіїв у ході загального аудиту СУБАТ. Ця команда перевірить письмову програму підготовки на правильність змісту, частоту навчань і ефективність навчання з огляду на її цілі та завдання, а також як вона відповідає вимогам стандарту. В ході бесід команда може визначити знання та ознайомленість персоналу з процедурами безпеки, обов'язками, правилами та діями в надзвичайних ситуаціях. Під час інспекції аудитори можуть спостерігати за поточною практичною діяльністю, як-от: політика та процедури з безпеки, отримання дозволу на виконання робіт. Цей метод дозволяє аудиторам виявити недоліки та визначити, які потребуються виправні заходи чи покращення.

Підсумовуючи, аудитори, що здійснюють аудити безпеки СУБАТ, мають використовувати в якості критеріїв аудиту, перш за все: політику та процедури безпеки автотранспортного оператора, включаючи процедури інспекції транспортного засобу, плани реагування в надзвичайних ситуаціях та порядок звітування про інциденти. Аудити безпеки аналізують всю документацію, пов'язану з політикою та процедурами, переглядаючи попередні подані звіти про інциденти, щоб перевірити дійсність виконання всіх політик і процедур. Інакше кажучи, аудити безпеки порівнюють плани безпеки з реальними дорожньо-транспортними пригодами та визначеними небезпеками, щоб виявити дійсну ефективність політики безпеки.

Приклади головних документів та інформації, які мають використовувати аудитори, щоб отримати чітке розуміння:

- » акти та відповідне законодавство чи положення,
- » керівництва та вказівки з політики, процедур і стандартів,

- » результати попередніх аудитів або оцінок,
- » протокол дорожніх перевірок та перевірок на підприємстві, проведених автодорожніми інспекторами або іншими контролерами,
- » організаційні схеми,
- » посадові інструкції та акти передачі повноважень,
- » списки ключового персоналу,
- » мапи чи схеми процесів і системи,
- » операційні та фінансові дані та звіти,
- » звіти з планування та виконання,
- » звіти та протоколи зборів керівництва,
- » моделі адміністративного управління,
- » моделі аудитів на основі ризику,
- » оцінки ризиків,
- » дослідження та звіти з управління.

## 6.5. Звітування

Аудити безпеки та процес оцінки мають бути записані та задокументовані. Документація, що підтверджує аудит, повинна охоплювати складові СУБАТ, які потребують виправних заходів, та складові, що функціонують правильно. Вона містить записи про процедури аудиту та слугує основою для майбутніх аудитів з огляду на оперативні дані. Вона сприятиме визначенню змін і тенденцій майбутніх аудитів.

Кінцевим продуктом етапу планування аудиту безпеки є звіт про аудит безпеки. Аудитор позначає в цьому документі всі області СУБАТ, у яких аудит виявив проблеми (див. «Шаблон аудиторського звіту» у додатку 8.6).

## АУДИТ БЕЗПЕКИ ТА ЇЇ ОЦІНКА

Автоперевізник повинен підготувати аудиторський звіт, що включатиме результати аудиту. Керівник (член вищого керівництва) має підписати аудиторський звіт, щоб завірити своє схвалення звіту.

Рекомендовано включити в результати аудиту елементи, названі «5С», а саме: умову (яку конкретно проблему виявлено під час аудиту безпеки?), критерії (який стандарт безпеки не дотримано?), причину (з якої причини виникла певна проблема?), наслідок (який ризик або негативні наслідки виявленої проблеми?), виправний захід (що має зробити керівництво з виявленою проблемою? Що вони узгодили, в який термін, і хто несе відповідальність?).

Діаграма нижче показує структуру вищезазначених результатів аудиту.



Виправний захід є складовою аудиторського звіту та однією з найголовніших частин процедури аудиту. Він охоплює визначення недоліків, планування, подальший контроль і документацію виправлень. Виправний захід, як правило, починається з огляду результатів аудиту керівництвом. Метою такого огляду є визначення належних дій, визначення пріоритетів, графіків, призначення ресурсів і потреб у ресурсах, а також відповідальності. В деяких випадках виправний захід може включати просту зміну процедури чи найменше зусилля з усунення проблеми. Управління процесом змін слід застосовувати за

потребою, навіть для нібито незначної зміни. Багато недоліків можна усунути швидко, тоді як інші можуть потребувати проведення аналізу та докладнішої перевірки поточних процедур і методів. Можуть траплятися випадки, коли дії непотрібні, і це буде правильною реакцією на результати аудиту. Всі виконані дії, включаючи пояснення відсутності будь-яких дій, слід задокументувати в аудиторському звіті.

Проект постанови про систему управління безпекою на автомобільному транспорті зазначає, що автоперевізник повинен підготувати план дій, визначаючи заходи, які слід вжити для кожного недоліку його системи управління безпекою, виявленої в аудиторському звіті. План дій має підписати керівник, визнаючи своє схвалення (див. статтю 19 пункт 5 проекту постанови).

Слід інформувати вище керівництво автотранспортного підприємства про результати аудиту безпеки, оскільки воно має гарантувати вирішення кожної виявленої проблеми, вживання виправних заходів і належне документування відповідальної за аудит особи чи команди. Щоб контролювати процес впровадження виправних заходів, автотранспортний оператор має врахувати використання системи відстеження. Така система може містити періодичні звіти про стан справ, які розповсюджують на відповідних рівнях керівництва, окремі звіти, такі як завершення господарського дослідження, кінцевий звіт із впровадження, щоб закрити виявлені під час аудиту проблеми, що за потреби пройшли управління змінами та були розповсюджені серед працівників і керівництва. Цей тип системи відстеження повідомляє оператора про стан виправного заходу. Він також надає інформацію, потрібну для підтвердження того, що належні виправні заходи були вжиті стосовно недоліків, виявлених в аудиті.

### 6.6. Аудитори

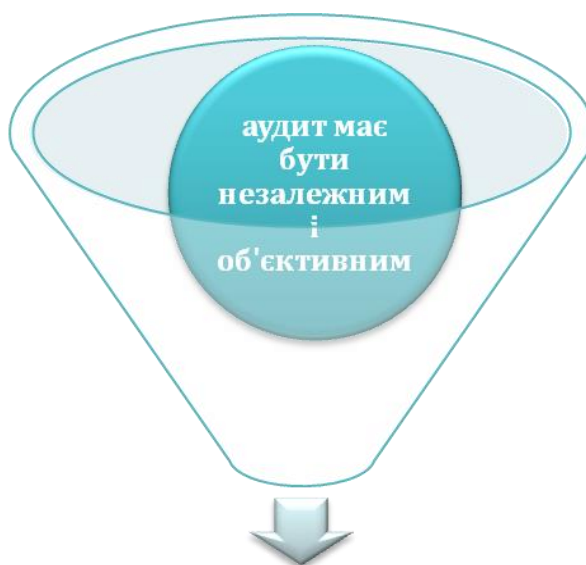
Вибір ефективного аудитора чи аудиторів є суттєво важливим для успіху процедури аудиту безпеки. Аудиторів слід вибирати з огляду на їх досвід, знання

## АУДИТ БЕЗПЕКИ ТА ЇЇ ОЦІНКА

та підготовку, вони мають бути обізнані з процедурами, а також методиками, правилами та порядком проведення аудиту. Рекомендовано перевірити належні знання та навички через свідоцтво спеціалізованої навчальної організації.

Аудити може проводити «команда» (наприклад, група працівників або керівників), або ж окремі складові системи можуть перевіряти різні керівники чи персонал. Великі автотранспортні оператори можуть задіяти зовнішнього консультанта з безпеки для проведення аудиту. Загалом, аудит має проводити особа, що знається на методах аудиту та має неупереджене ставлення до об'єкту чи напрямку, який перевіряється. Інакше кажучи, аудитори повинні бути компетентними та досвідченими в питаннях, які вони оцінюють, а також навченими і правильно підготовленими до здійснення аудиторської діяльності.

Золоте правило внутрішніх аудитів стосується персоналу, що проводить ці аудити, та полягає в об'єктивності та незалежності аудиту. Так, аудити слід проводити неупереджено, незалежно та прозоро: аудитори не повинні залежати від організаційної одиниці, яку перевіряють; також слід уникати конфлікту інтересів між тим, кого оцінюють, і тим, хто оцінює.



**ПРИМІТКА:** аудит не може проводити керівництво чи особа (и), відповідальні за сферу діяльності, що перевіряється

## 6.7. Оцінка

Аудит є видом оцінки системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті з метою визначення її правильності та чинності, а також підтвердження відповідності ряду заздалегідь встановлених процедур. Хоча оцінка є визначенням якості та ефективності впровадженої системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті, вона оцінює ефективність всієї системи.

Тому система управління безпекою руху на автомобільному транспорті повинна містити періодичні оцінки, щоб забезпечити тривалу стабільність, відповідність і ефективність політики, річних цілей безпеки, процедур та інших складових системи, враховуючи змінювані обставини та результати перевірок відповідності, оцінок ризиків, розслідування нещасних випадків або інцидентів, аналізів характеристик безпеки та аудитів безпеки. Вона також вкрай важлива для забезпечення належного зворотного зв'язку від працівників та інших залучених сторін, для розгляду та схвалення звітів оцінки та підсумкових рекомендацій вищого керівництва.

Автоперевізник повинен вести облік врахованих факторів та результатів кожної оцінки, проведеної згідно з положеннями цієї постанови. Такий облік має містити дату проведення оцінки.

Стосовно СУБАТ та її головної мети, найважливішим процесом оцінки є оцінка визначеного ризику. Найкорисніші правила СУБАТ, що стосуються оцінки ризику, такі:

- » ризик серйозних аварій є однаковою загрозою безпеки дорожнього руху в усіх країнах;
- » «щоденні ризики» не повинні значно збільшуватися внаслідок людської участі в дорожньому русі;



## АУДИТ БЕЗПЕКИ ТА ЇЇ ОЦІНКА

- » інвестиції в автомобільний транспорт мають супроводжуватися пошуком можливих варіантів отримання того ж результату з меншим ризиком;
- » слід інвестувати в засоби поліпшення безпеки дорожнього руху там, де вони принесуть найкращі результати;
- » для оцінки ризику в повторюваних ситуаціях необхідно застосувати професійний досвід;
- » професійні стандарти – їхня вага враховується в кожній процедурі прийняття ризиків;
- » всебічність: принцип, згідно з яким жодний засіб безпеки не є досконалим, а тому потребує застосування декількох захисних заходів (перегородки, настили).<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Ж. Лукашик, А. Шиманек, *Безпека та ризик (...)*, указ. праця, с. 90.

## 7. Документація

### 7.1. Обов'язок ведення та обсяг документації

Система управління безпекою руху на автомобільному транспорті – це система, підтверджена вказаною документацією. Зрозуміло, що не всі види діяльності мають бути записані та задокументовані в СУБАТ. Обов'язок ведення документації стосується лише головних складників системи управління безпекою, таких як:

1) програми поліпшення безпеки на дорогах з боку автотранспортного підприємства, що описують кількісні та якісні цілі організації для підтримання необхідного рівня безпеки та способу повідомлення працівникам інформації, описаної в програмах;

2) політика безпеки, затверджена виконавчим директором підприємства і повідомлена всьому персоналу;

3) плани досягнення цілей, описаних у програмах поліпшення дорожньої безпеки та/або досягнення цілей, прийнятих для поліпшення безпеки, і виконання умов, встановлених законодавчими актами з безпеки дорожнього руху;

4) процедури та методи проведення оцінки ризиків та впровадження заходів з контролю ризиків, якщо виникають зміни робочих умов або нові матеріали викликають нові ризики для інфраструктури чи роботи;

5) надання програм управління інформацією персоналу та систем, щоб забезпечити підтримання компетентності персоналу та належне виконання завдань;

6) домовленості з обміну достатньою інформацією в межах підприємства та, за потреби, між організаціями, що працюють в одній інфраструктурі;

7) процедури звітування та документування всіх нещасних випадків та інцидентів, щоб забезпечити повноцінне звітування та розслідування з метою виявлення і впровадження запобіжних заходів;

8) забезпечення періодичного внутрішнього аудиту системи управління безпекою;

9) інше забезпечення планів дій, сигналів тривоги та інформації за надзвичайної ситуації.

Ці базові елементи системи управління безпекою, включаючи процедури, плани та методи процесів, повинні бути підтверджені документально з описом відповідальності організаційних структур автоперевізника.

Документація системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті повинна, перш за все, зазначати:

1) спосіб нагляду з боку керівництва автоперевізника за системою управління безпекою на кожному етапі управління;

2) ступінь участі працівників і представників керівництва на кожному рівні;

3) спосіб забезпечення постійного розвитку системи управління безпекою.



Автоперевізник повинен вести та зберігати документацію протягом п'яти років з дня її створення.

## 7.2. Перегляд, аналіз і оцінка

Одним з обов'язків автотранспортного підприємства в рамках системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті є збереження записів про враховані фактори та результати:

- 1) щорічного перегляду своєї політики безпеки;
- 2) кожного аналізу, проведеного в рамках системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті;
- 3) кожної оцінки, проведеної в рамках системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті.

Ці записи повинні містити дату проведення перегляду, аналізу чи оцінки, а також ім'я та прізвище особи, яка провела їх, а також його/її підпис.

Крім того, для кожного випадку, коли автоперевізник радиться, обговорює чи співпрацює з робітниками або представником, обраним робітниками, автотранспортний оператор веде облік цієї дати, теми консультації, розмови чи співпраці, а також способу їх проведення.

### **7.3. Вказані документи**

Автоперевізник повинен вести та зберігати такі дані:

- 1) документацію процедури оцінки ризиків;
- 2) письмовий опис кожної ініціативи, що буде впроваджена з метою досягнення кожної цілі, та письмове пояснення того, як ця ініціатива сприятиме досягненню такої цілі;
- 3) річний звіт, що наводить підсумки діяльності зі спостереження;
- 4) план аудиту;
- 5) підписаний аудиторський звіт;
- 6) затверджений план дій, що встановлює заходи до впровадження з метою врегулювання всіх проблем, виявлених в аудиторському звіті, які він визначає як недолік системи управління безпекою.

## 8. Додатки

### 8.1. Законодавство ЄС з безпеки на автомобільному транспорті

1. ДОСТУП ДО РИНКУ	
1.1.	Постанова (ЄС) № 1071/2009 Європарламенту та Ради Європи від 21 жовтня 2009 р., якою встановлені загальні правила з виконання умов для діяльності автотранспортного оператора та скасована Постанова Ради Європи 96/26/ЄС (O.J. L 300 , 14.11.2009 P. 0051 – 0071)
1.2.	Постанова (ЄС) № 1072/2009 Європарламенту та Ради Європи від 21 жовтня 2009 р. про загальні правила доступу до міжнародного ринку автодорожніх перевезень (O.J. L 300 , 14.11.2009 P. 0072 – 0087)
1.3.	Постанова (ЄС) № 1073/2009 Європарламенту та Ради Європи від 21 жовтня 2009 р. про загальні правила доступу до міжнародного ринку автомобільних і автобусних перевезень, з поправками до Постанови (ЄС) № 561/2006 (O.J. L 300 , 14.11.2009 P. 0088 – 0105)
1.4.	Виконавче рішення Єврокомісії (ЄС) 2016/480 від 1 квітня 2016 р., яким встановлено загальні правила взаємозв'язку державних електронних реєстрів підприємств автомобільного транспорту та скасована Постанова (ЄС) № 1213/2010 (O.J. L 87, 02.04.2016, P. 4)
1.5.	Постанова Єврокомісії (ЄС) 2016/403 від 18 березня 2016 р., що доповнює Постанову (ЄС) № 1071/2009 Європарламенту та Ради Європи стосовно класифікації серйозних порушень законів Союзу, що можуть призвести до втрати доброї репутації автотранспортного оператора, з доповненнями до Додатку III до Директиви 2006/22/ЄС Європарламенту та Ради Європи (O.J. L 74, 19.3.2016, P. 8)
1.6.	Постанова Єврокомісії (ЄС) 1213/2010 від 16 грудня 2010 р., яким встановлені загальні правила взаємозв'язку державних електронних реєстрів підприємств автомобільного транспорту (O.J. L 335, 18.12.2010, P. 0021 – 0029)
1.7.	Рішення Комісії від 17 грудня 2009 р. про мінімальні вимоги до вводу даних в державний електронний реєстр підприємств автомобільного транспорту (O.J. L 339, 22.12.2009, P. 0036 – 0039)
1.8.	Постанова Єврокомісії (ЄС) № 612/2012 від 9 липня 2012 р. з поправками до Додатків II і III Постанови (ЄС) № 1072/2009 Європарламенту та Ради Європи про загальні правила доступу до міжнародного ринку автодорожніх перевезень (O.J. L 178, 10.07.2012, P. 5)
1.9.	Постанова Єврокомісії (ЄС) № 361/2014 від 9 квітня 2014 р., якою встановлені докладні правила застосування Постанови (ЄС) № 1073/2009 стосовно документів на міжнародні пасажирські перевезення автомобільним та автобусним транспортом та скасована

Постанова Єврокомісії (ЄС) № 2121/98 (O.J. L 107, 10.04.2014, P. 39)
1.10. Рішення № 357/2009/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 22 квітня 2009 р. про процедуру попередньої перевірки та консультації стосовно певних транспортних законів, правил і адміністративних положень, запропонованих у Державах-членах (O.J. L 109, 30.04.2009 P. 0037 – 0039)
1.11. Постанова Єврокомісії (ЄС) № 792/94 від 8 квітня 1994 р., якою встановлені докладні правила застосування Постанови Єврокомісії (ЄЕС) № 3118/93 до операторів автодорожніх перевезень за власний рахунок (O. J. L 092, 09.04.1994, P. 0013 – 0013)
1.12. Постанова Ради Європи (ЄЕС) № 56/83 від 16 грудня 1982 р. стосовно впровадження Договору про міжнародні автодорожні пасажирські перевезення з наданням нерегулярних послуг автомобільних і автобусних перевезень (ASOR), (O. J. L 010, 13.01.1983, P. 0001 – 0003)
1.13. 87/286/ЄЕС: Рішення Ради Європи від 26 травня 1987 р. про застосування положень Розділів II і III Договору про міжнародні автодорожні пасажирські перевезення з наданням нерегулярних послуг автомобільних і автобусних перевезень (ASOR) між Союзом та Швейцарією, (O.J. L 143, 03.06.1987, P. 0032 – 0032)
1.14. Директива 2006/1/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 18 січня 2006 р. про використання найманих транспортних засобів без водіїв для автодорожніх вантажних перевезень (законодавчо оформлена версія) Текст стосовно ЄЕС (O.J. L 033, 04.02.2006, P. 0082 – 0085)
1.15. Постанова Ради Європи (ЄЕС) № 3626/84 від 19 грудня 1984 р. з поправками до Постанови № 11 стосовно усунення дискримінації розцінок та умов перевезень, з метою виконання Статті 79 (3) Договору, яким засновано Європейське Економічне Співтовариство (O.J. L 335, 22.12.1984, P. 0004 – 0004)
1.16. Постанова Ради Європи (ЄЕС) № 3916/90 від 21 грудня 1990 р. про заходи, які слід вжити у разі виникнення кризи на ринку автодорожніх вантажних перевезень (O.J. L 375, 31.12.1990, P. 0010 – 0011)
1.17. Постанова (ЄС) № 2888/2000 Європарламенту та Ради Європи від 18 грудня 2000 р. про розподіл дозволів на проїзд вантажівок по Швейцарії (O.J. L 336, 30.12.2000, P. 0009 – 0013)
1.18. Постанова Єврокомісії (ЄС) № 3298/94 від 21 грудня 1994 р., якою встановлені докладні заходи стосовно системи прав транзитного проїзду (Ecopoints) для вантажівок, що проїжджають транзитом через Австрію, визначеною Статтею 11 Протоколу 9 до Акту про приєднання Норвегії, Австрії, Фінляндії та Швеції (O. J. L 341, 30.12.1994, P. 0020 – 0036)
<b>2. ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОЧОГО ЧАСУ З ОГЛЯДУ НА АВТОТРАНСПОРТНУ ДІЯЛЬНІСТЬ І СОЦІАЛЬНЕ ЗАКОНОДАВСТВО ДЛЯ ВОДІЇВ</b>
2.1. Директива 2002/15/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 11 березня 2002 р. про

організацію робочого часу осіб, що займаються автотранспортною діяльністю.
2.2. Директива 2006/22/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 15 березня 2006 р. про мінімальні вимоги до впровадження Постанови Ради Європи (ЄЕС) № 3820/85 та № 3821/85 про соціальне законодавство щодо автотранспортної діяльності, яка скасовує Постанову Ради Європи 88/599/ЄЕС (Текст стосується ЄЕЗ) - Заяви (O.J. L 102, 11.04.2006, P. 0035 – 0044)
2.3. Постанова Єврокомісії (ЄС) 2016/403 від 18 березня 2016 р., що доповнює Постанову (ЄС) № 1071/2009 Європарламенту та Ради Європи стосовно класифікації серйозних порушень законів Союзу, що можуть призвести до втрати доброї репутації автотранспортного оператора, з доповненнями до Додатку III до Директиви 2006/22/ЄС Європарламенту та Ради Європи (O.J. L 74, 19.3.2016, P. 8)
2.4. Постанова (ЄС) № 561/2006 Європарламенту та Ради Європи від 15 березня 2006 р. про узгодження певного соціального законодавства щодо автомобільного транспорту, з поправками до Постанов Ради Європи (ЄЕС) № 3821/85 та № 2135/98, яка скасовує Постанову Ради Європи (ЄЕС) № 3820/85.
2.5. Рішення Єврокомісії від 22 вересня 2008 р., яким встановлена стандартна форма звітування згідно зі Статтею 17 Постанови (ЄС) № 561/2006 Європарламенту та Ради Європи (вказана в документі С(2008) 5123), (O.J. L 289 , 05/11/2009 P. 0009 – 0015)
2.6. 93/172/ЄЕС: Рішення Єврокомісії від 22 лютого 1993 р., яким встановлена стандартна форма звітування згідно зі Статтею 6 Директиви Ради Європи 88/59/ЄЕС стосовно автомобільного транспорту (O.J. L 72, 25.03.1993, P. 30 – 32)
<b>3. ЗАПИСУЮЧІ ПРИСТРОЇ</b>
3.1. Постанова (ЄС) № 165/2014 Європарламенту та Ради Європи від 4 лютого 2014 р. про тахографи в автомобільному транспорті, що скасовує Постанова (ЄС) № 3821/85 Європарламенту та Ради Європи про записуюче обладнання та доповнює Постанову (ЄС) № 561/2006 Європарламенту та Ради Європи про узгодження певного соціального законодавства щодо автомобільного транспорту (O.J. L 60, 28.2.2014, P. 0001-0033)
3.2. Виконавче рішення Єврокомісії (ЄС) 2016/799 від 18 березня 2016 р., яким впроваджена Постанова (ЄС) № 165/2014 Європарламенту та Ради Європи, якою встановлені вимоги до конструкції, перевірок, монтажу, роботи та ремонту тахографів і їх компонентів (O.J. L 139, 26.5.2016, P. 1)
3.3. Виконавче рішення Єврокомісії (ЄС) 2016/68 від 21 січня 2016 р. про загальні процедури та необхідні технічні характеристики для з'єднання електронних реєстрів водійських карток (O.J. L 15, 22.1.2016, P. 51)
3.4. Рекомендація Єврокомісії від 13 січня 2010 р. про надійний обмін електронними даними між Державами-членами з метою перевірки унікальності водійських карток, які вони видають (O.J. L 9 , 14.01.2010, P. 0010 – 0013)



3.5. Виконавче рішення Єврокомісії (ЄС) № 581/2010 від 1 липня 2010 р. про завантаження відповідних даних з транспортних одиниць і водійських карток (O.J. L 168 , 02/07/2010 P. 0016 – 0016)
3.6. Рекомендація Єврокомісії від 23 січня 2009 р. про передові методи контролю перевірок записуючого обладнання, які проводяться в на узбіччі та вповноваженими майстернями (O.J.L 21, 24.01.2009, P. 0087 – 0099)
3.7. Рішення Єврокомісії від 12 квітня 2007 р. про форму стосовно соціального законодавства з автотранспортної діяльності (O.J. L 099, 14.04.2007, P. 0014 – 0015)
<b>4. ВОДІЇ</b>
4.1. Директива 2003/59/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 15 липня 2003 р. про первинну кваліфікацію та періодичну підготовку водіїв певних транспортних засобів для перевезень вантажів або пасажирів, з поправками до Постанови Ради Європи (ЄЕС) № 3820/85 та Директиви Ради Європи 91/439/ЄЕС, яка скасовує Директиву Ради Європи 76/914/ЄЕС (O.J. L 226 , 10.09.2003, P. 0004 – 0017)
4.2. Директива 2006/126/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 20 грудня 2006 р. про водійські ліцензії (нова ред.) (O. J. L 403, 30.12.2006, P. 0018 – 0060)
4.3. Постанова Єврокомісії (ЄС) № 383/2012 від 4 травня 2012 р., якою встановлені технічні вимоги до водійських ліцензій, що містять носій інформації (мікрочіп), (O.J. L 120, 05.05.2012, P. 1)
4.4. Рішення Єврокомісії від 20 березня 2014 р. про рівнозначність категорій водійських ліцензій (O.J. L 120, 23.04.2014, P. 1)
<b>5. АВТОМОБІЛІ З ТРЕЙЛЕРАМИ ТА ПЕРЕВІРКА НА ПРИДАТНІСТЬ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ НА ДОРОГАХ</b>
5.1. Директива Ради Європи 96/53/ЄС від 25 липня 1996 р., якою встановлені максимальні дозволені габарити для певних транспортних засобів, що їздять на території Союзу, для державного та міжнародного дорожнього руху, а також максимальна дозволена вага міжнародного дорожнього руху (O.J. L 235, 17.09.1996, P. 0059 – 0075)
5.2. Директива Ради Європи 96/96/ЄС від 20 грудня 1996 р. про наближення законів Держав-членів стосовно перевірки придатності автомобілів і трейлерів до експлуатації на дорогах.
5.3. Директива Ради Європи 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 р. про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій автомобілів у межах Союзу (O.J. L 057, 02.03.1992, P. 0027 – 0028)
5.4. Директива 2014/47/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 3 квітня 2014 р. про технічну інспекцію на узбіччі придатності комерційних транспортних засобів, що їздять на території Союзу, до експлуатації, яка скасовує Директиву 2000/30/ЄС (O. J. L 127, 29.04.2014, P. 134)

5.5.	Директива 2000/30/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 6 червня 2000 р. про технічну інспекцію на узбіччі придатності комерційних транспортних засобів, що їздять на території Союзу, до експлуатації (О. J. L 203, 10.08.2000, Р. 1)
5.6.	Рекомендація Єврокомісії від 5 липня 2010 р. про оцінку дефектів протягом перевірки придатності до експлуатації відповідно до Директиви 2009/40/ЄС Європарламенту та Ради Європи про перевірку придатності автомобілів і трейлерів до експлуатації на дорогах (О. J. L 173, 08.07.2010, Р. 0074 – 0096)
5.7.	Рекомендація Єврокомісії від 5 липня 2010 р. про оцінку недоліків, виявлених у ході технічних інспекцій на узбіччі (комерційних транспортних засобів відповідно до Директиви 2000/30/ЄС Європарламенту та Ради Європи (О. J. L 173, 08.07.2010, Р. 0097 – 0105)
5.8.	Директива Ради Європи 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 р. про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій автомобілів у межах Союзу (О. J. L 057, 02.03.1992, Р. 0027 – 0028)
5.9.	Директива 2007/46/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 5 вересня 2007 р., якою встановлені умови затвердження автомобілів і трейлерів, а також систем, компонентів і окремих технічних одиниць, призначених для таких транспортних засобів (Базова Директива); (О. J. L 263, 09.10.2007, Р. 0001 – 0160)
5.10.	Постанова Єврокомісії (ЄС) 2015/166 від 3 лютого 2015 р., що доповнює та виправляє Постанову (ЄС) № 661/2009 Європарламенту та Ради Європи стосовно прийняття окремих процедур, методів оцінки та технічних вимог, і доповнює Директиву 2007/46/ЄС Європарламенту та Ради Європи та Постанови Єврокомісії (ЄС) № 1003/2010, (ЄС) № 109/2011 та (ЄС) № 458/2011 (О. J. L 28, 04.02.2015, Р. 3)
5.11.	Постанова Єврокомісії (ЄС) № 1230/2012 від 12 грудня 2012 р., що впроваджує Постанову (ЄС) № 661/2009 Європарламенту та Ради Європи стосовно вимог затвердження відповідності стандартній вазі та габаритам автомобілів і їх трейлерів та доповнює Директиву 2007/46/ЄС Європарламенту та Ради Європи (О. J. L 353, 21.12.2012, Р. 31)
5.12.	Постанова Єврокомісії (ЄС) № 582/2011 від 25 травня 2011 р., що впроваджує та доповнює Постанову (ЄС) № 595/2009 Європарламенту та Ради Європи стосовно викидів вантажівок (Євро IV) та доповнює Додатки I і III до Директиви 2007/46/ЄС Європарламенту та Ради Європи (О. J. L 167, 25.06.2011, Р. 0001 – 0168)
<b>6. БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ</b>	
6.1.	Директива 2008/96/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 19 листопада 2008 р. про управління безпекою дорожньої інфраструктури (О. J. L 319, 29/11/2008 Р. 0059 – 0067)
6.2.	93/704/ЄС: Рішення Ради Європи від 30 листопада 1993 р. про створення Союзної бази даних дорожньо-транспортних пригод (О. J. L 329, 30.12.1993, Р. 0063 – 0065)
6.3.	Директива (ЄС) 2015/413 Європарламенту та Ради Європи від 11 березня 2015 р., що сприяє

<p>транскордонному обміну інформацією про порушення правил дорожнього руху, пов'язаних з безпекою (O.J. L 68, 13.03.2015, P. 9)</p>
<p><b>7. АВТОДОРОЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ</b></p>
<p>7.1. Директива Ради Європи 95/50/ЕС від 6 жовтня 1995 р. про єдині процедури перевірок автодорожнього перевезення небезпечних вантажів (O. J. L 249, 17.10.1995, P. 0035 – 0040)</p>
<p>7.2. Директива 2008/54/ЕС Європарламенту та Ради Європи від 17 червня 2008 р., що доповнює Директиву Ради Європи 95/50/ЕС про єдині процедури перевірок автодорожнього перевезення небезпечних вантажів стосовно надання Комісії повноважень на впровадження (O.J. L 162, 21.06.2008, P. 0011 – 0012)</p>
<p>7.3. Директива Єврокомісії 2004/112/ЕС від 13 грудня 2004 р. про адаптацію до технічного прогресу Директиви Ради Європи 95/50/ЕС про єдині процедури перевірок автодорожнього перевезення небезпечних вантажів (O.J. L 367, 14.12.2004, P. 0023 – 0028)</p>
<p>7.4. Директива 2001/26/ЕС Європарламенту та Ради Європи від 7 травня 2001 р., що доповнює Директиву Ради Європи 95/50/ЕС про єдині процедури перевірок автодорожнього перевезення небезпечних вантажів (O.J. L 168, 23.06.2001, P. 0023 – 0024)</p>
<p><b>8. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВІДХОДІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ</b></p>
<p>8.1. Постанова (ЄС) № 1013/2006 Європарламенту та Ради Європи від 14 червня 2006 р. про перевезення відходів (O.J. L 190, 12.07.2006, P. 0001 – 0036)</p>
<p>8.2. Постанова Єврокомісії (ЄС) № 1418/2007 від 29 листопада 2007 р. про експорт з метою переробки певних відходів, вказаних в Додатку III або IIIA до Постанови (ЄС) № 1013/2006 Європарламенту та Ради Європи для певних країн, до яких не застосовується Рішення ОЕСР з контролю за транскордонними переміщеннями відходів (O.J. L 316, 04.12.2007, P. 0006 – 0052)</p>
<p>8.3. 90/170/ЕЕС: Рішення Ради Європи від 2 квітня 1990 р. про прийняття Європейським Економічним Співтовариством Рішення/рекомендації ОЕСР з контролю за транскордонними переміщеннями небезпечних відходів (O.J. L 092, 07.04.1990, P. 0052 – 0053)</p>
<p><b>9. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТВАРИН АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ</b></p>
<p>9.1. Постанова Ради Європи (ЄС) № 1/2005 від 22 грудня 2004 р. про захист тварин під час перевезень і пов'язаних операцій, з доповненнями до Директив 64/432/ЕЕС та 93/119/ЕС і Постанови (ЄС) № 1255/97 (O.J. L 003, 05.01.2005, P. 0001 – 0037)</p>
<p>9.2. Виконавче рішення Єврокомісії від 18 квітня 2013 р. про річні звіти з недискримінаційних перевірок, проведених відповідно до Постанови Ради Європи (ЄС) № 1/2005 про захист тварин під час перевезень і пов'язаних операцій, з доповненнями до Директив 64/432/ЕЕС та 93/119/ЕС і Постанови (ЄС) № 1255/97 (O.J. L 111, 23.04.2013, P. 7)</p>

## 8.2. Міжнародне законодавство з безпеки на автомобільному транспорті

<b>1. ПРАВИЛА МІЖНАРОДНИХ АВТОДОРОЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ</b>
1.1. Конвенція про Договір міжнародних автодорожніх вантажних перевезень, укладена в Женеві, 19.05.1956
1.2. Договір між Урядом Республіки Польща та Урядом Республіки Україна про міжнародні автодорожні перевезення, укладений у Варшаві 18.05.1992
<b>2. ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОЧИХ ЕКІПАЖІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ І ЗАПИСУЮЧІ ПРИСТРОЇ</b>
2.1. Європейська угода щодо Роботи екіпажів транспортних засобів, задіяних у Міжнародних перевезеннях автомобільним транспортом (AETR), укладена в Женеві 1 липня 1970 р. (Зведений текст, версія 2006 р., документ ECE/TRANS/SC.1/2006/2)
<b>3. ДОРОЖНІЙ РУХ</b>
3.1. Конвенція про дорожній рух, укладена в Відні 8 листопада 1968 р.
3.2. Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожній рух, відкрита до підпису в Відні 8 листопада 1968 р., укладена в Женеві 1 травня 1971 р.
3.3. Конвенція про дорожні знаки та символи, укладена в Відні 8 листопада 1968 р.
3.4. Конвенція про законодавство, застосовуване до дорожньо-транспортних пригод, укладена в Гаазі 4 травня 1971 р.
<b>4. ТЕХНІЧНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ І ПЕРЕВІРКА НА ПРИДАТНІСТЬ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ НА ДОРОГАХ</b>
4.1. Договір щодо Прийняття Єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, обладнання та запчастин, які можуть пасувати та/або розміщуватися на колісних транспортних засобах, та умов Взаємного визнання Дозволів, наданих на підставі цих приписів, укладений в Женеві 20 березня 1958 р.
<b>5. ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ</b>
5.1. Європейський договір про Міжнародні перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом (ADR) був укладений у Женеві 30 вересня 1957 р. під егідою Економічної комісії ООН для Європи та вступив у силу 29 січня 1968 р.
<b>6. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПРОДОВОЛЬЧИХ ТОВАРІВ, ЩО ШВИДКО ПСУЮТЬСЯ</b>
6.1. Договір про Міжнародні перевезення продовольчих товарів, що швидко псуються, та Особливе обладнання для використання в таких перевезеннях (АТР), укладений у Женеві 1 вересня 1970 р.

## 8.3. Перелік українських законодавчих актів з безпеки на автомобільному транспорті

Законодавчі акти (Закони України, Укази Президента, Постанови Уряду, правила, інструкції і т.д.)	Тема
Конституція України	
Цивільний кодекс України	
Кодекс законів про працю України	
Кодекс цивільного захисту України	
Кодекс України про адміністративні правопорушення	
Кримінальний Кодекс України	
Закон України «Про транспорт»	
Закон України «Про автомобільний транспорт»	
Закон України «Про дорожній рух»	
Закон України «Про автомобільні дороги»	
Закон України «Про Національну поліцію»	
Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»	
Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності»	
Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності».	
Закон України «Про охорону праці»	
Закон України «Про страхування»	
Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»	

## ДОДАТКИ

Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів	
Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року	
Про приєднання України до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)	
Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)	
Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 1979 року N 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті	
Указ Президента України від 28.02.2006 № 159/2006	Про затвердження Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів
Указ Президента України від 30.03.2005 №567/2005	Про заходи щодо впорядкування використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв та номерних знаків на службових транспортних засобах

## ДОДАТКИ

Постанова Кабінету Міністрів України від 31.01.1992 № 47	Про затвердження зразків національних та міжнародного посвідчень водіїв і документів, необхідних для реєстрації транспортних засобів
Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 № 340	Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами
Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 №198	Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони
Постанова Кабінету Міністрів України від 05.04.1994 №227.	Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій
Постанова Кабінету Міністрів України від 31.07.1995 №568	Про узгодження нормативної документації на конструкцію транспортних засобів
Постанова Кабінету Міністрів України від 14.07.1996 №959	Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті
Постанова Кабінету Міністрів України від 08.10.1997 №1128	Про забезпечення транспортних засобів первинними засобами пожежогашіння
Постанова Кабінету Міністрів України від 06.11.1997 №1238	Про обов'язковий профілактичний наркологічний огляд і порядок його проведення
Постанова Кабінету України Міністрів від 07.09.1998 № 1388	Правила державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок
Постанова Кабінету Міністрів України від 27.09.2000 №1465	Порядок проведення обов'язкових попередніх та періодичних психіатричних оглядів
Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 №30	Правила проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами
Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 №1306	Правила дорожнього руху

## ДОДАТКИ

Постанова Кабінету Міністрів України від 01.06.2002 №733	Порядок і Правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів
Постанова Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 №1081	Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування.
Постанова Кабінету Міністрів України від 03.09.2008 № 790	Про затвердження критеріїв розподілу суб'єктів господарювання за ступенем ризику їх діяльності у сфері автомобільного транспорту та визначення періодичності здійснення заходів державного нагляду (контролю)
Постанова Кабінету Міністрів України від 22.03.2001 № 270	Порядок розслідування та обліку нещасних випадків невинуватеного характеру
Постанова Кабінету Міністрів України від 25.02.2009 № 207	Перелік документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні
Постанова Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137	Порядок проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів
Постанова Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 № 607	Порядок переобладнання транспортних засобів
Постанова Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 №1567	Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті
Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 №176	Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту
Постанова Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 № 1001	Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом
Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 № 550	Правила експлуатації колісних транспортних засобів
Наказ Міністерства інфраструктури	Правила технічної експлуатації коліс та



## ДОДАТКИ

України від 26.07.2013 № 549	пневматичних шин колісних транспортних засобів категорій L, M, N, O та спеціальних машин, виконаних на їх шасі
Наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України від 09.07.2012 № 964	Правила охорони праці на автомобільному транспорті
Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.97 №363	Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом України
Наказ Міністерства транспорту України від 11.11.2002 N792	Про затвердження Правил надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів
Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 26.07.2004 № 822	Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів
Наказ Міністерства інфраструктури України від 21.01.2015 №101, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 12 березня 2015 р. за № 279/26724	Правила пожежної безпеки для підприємств і організацій автомобільного транспорту України
Наказ Міністерства освіти України від 25 січня 1994 р. №22, зареєстровано в Міністерстві юстиції України за 39/248	Положення про порядок підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів
Наказ Міністерства транспорту України від 30 березня 1998 р. №102, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 28 квітня 1998 р. за №268/2708	Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту
Наказ Міністерства охорони здоров'я, Міністерства внутрішніх справ України від 31.01.2013 № 65/80, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 22 лютого 2013 р. за № 308/22840	Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів
Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 № 975	Порядок проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів
Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 11 квітня 2006 р. №5619 зареєстровано в Міністерстві юстиції України 4 травня 2006 р. за №515/12389	Положення про особливості укладання договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Затверджено

## ДОДАТКИ

Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 28 листопада 1997 р. №339 зареєстровано в Міністерстві юстиції України 11 грудня 1997 р. за №591/2395	Порядок медичної підготовки водіїв та кандидатів у водіїв та кандидатів у водіїв транспортних засобів. Затверджено
Наказ Міністерства транспорту України від 21 січня 1998 р. №21, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 22 квітня 1998 р. За №257/2697	Порядок і умови організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом
Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.05.2010 № 278, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 17 червня 2010 р. за № 408/17703	Порядок розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту
Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 №975, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 21 серпня 2008 р. за № 776/15467	Порядок проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів
Наказ Міністерства інфраструктури України від 23.06.2015 № 231, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 09 липня 2015 р. за № 818/27263	Порядок технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, троллейбус) транспорті
Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 07.12.2009 № 515, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 22 січня 2010 р. за № 72/17367	Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія
Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340	Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів
Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 № 975	Порядок проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів
Наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України від 09.07.2012 № 964	Правила охорони праці на автомобільному транспорті
Наказ Міністерства інфраструктури України від 21.01.2015 № 11	Правила пожежної безпеки для підприємств і організацій автомобільного транспорту України
Наказ державного підприємства	ДСТУ ISO 39001:2015 Система

## ДОДАТКИ

<p>«Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості» (УкрНДНЦ) від 21.08.2015 № 101</p>	<p>управління безпекою руху на автомобільному транспорті (БДР). Вимоги та настанова до застосування (ISO 39001:2012)</p>
<p>Перелік лікарських засобів, які повинні бути у медичних аптечках першої медичної допомоги для пасажирських легкових з кількістю до 9 осіб та вантажних транспортних засобів (автомобільна аптечка – 1). Затверджено наказом Міністерства охорони здоров'я України 7 липня 1998 р. №187, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 20 липня 1998 р. за №465/2905</p>	
<p>Перелік лікарських засобів, які повинні бути у медичних аптечках першої медичної допомоги для пасажирських транспортних засобів з кількістю пасажирів понад 9 осіб (автомобільна аптечка – 2). Затверджено наказом Міністерства охорони здоров'я України 7 липня 1998 р. №187, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 20 липня 1998 р. за №467/2907</p>	
<p>Перелік захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами. Затверджено наказом Міністерства охорони здоров'я України 22 грудня 1999 р. №299, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 20 січня 2000 р. за №31/4252</p>	
<p>Перелік робіт, де є потреба у професійному доборі. Затверджено наказом Держнаглядохоронпраці України від 23.09.1994 № 263/121,</p>	

zareestrovano v Ministerstvi yustitsii  
 Ukraini 25.01.1995 za № 18/554

## 8.4. Зразок переліку регулярного внутрішнього аудиту системи управління безпекою руху (№ 1)

Питання	Так	Ні
1. Чи є внутрішня аудиторська система, незалежна та неупереджена, що діє прозоро?		
2. Чи є графік запланованих внутрішніх аудитів, які можна переглянути, залежно від результатів попередніх аудитів і спостереження за виконанням?		
3. Чи є процедури визначення та вибору належних компетентних аудиторів?		
4. Чи є процедури для:		
1) аналізу та оцінки результатів аудитів?		
2) рекомендацій щодо подальших заходів?		
3) подальшої перевірки ефективності заходів?		
4) документування виконання аудитів і результатів аудитів?		
5. Чи є процедури для забезпечення того, що вище керівництво обізнано про результати аудитів і бере повну відповідальність за внесення змін до системи управління безпекою?		
6. Чи є документ, який показує заплановані аудити стосовно усталених заходів із спостереження, щоб забезпечити відповідність внутрішнім процедурам і стандартам?		

## 8.5. Зразок переліку регулярного внутрішнього аудиту системи управління безпекою руху (№ 2)<sup>51</sup>

	Питання	Так	Ні
1.	Чи проводяться періодичні внутрішні звіти, щоб перевірити ефективність СУБАТ і дотримання як ISO 39001, так і вимог Вашого підприємства?		
2.	Проведений аудит використовує належну методику, враховуючи важливість пов'язаних процесів і результатів попередніх аудитів?		
3.	Аудити проводяться аудиторами, які забезпечують об'єктивність і неупередженість процедури аудиту?		
4.	Результати аудиту задокументовані та прозвітовані керівництву?		

## 8.6. Шаблон аудиторського звіту

.....  
(назва компанії)

.....  
(місце й дата)

### АУДИТОРСЬКИЙ ЗВІТ

Аудитор (и): \_\_\_\_\_

Дата (и) аудиту: \_\_\_\_\_

Обсяг аудиту: \_\_\_\_\_

Процедура СУБАТ/критерії аудиту	Відповідність		Дані та коментарі (причина, наслідок)	Виправлення недоліків
	Так	Ні		
<b>Політика СУБАТ</b> 1) Політика була розроблена? 2) Вона включає завдання безпеки? 3) Її підписало вище керівництво?				

<sup>51</sup> Див. пункт 17 ISO 39001 Система управління безпекою на автомобільному транспорті – Опитувальний лист для самостійного заповнення; <http://www.bsigroup.com/LocalFiles/en-GB/iso-39001/resources/BSI-ISO39001-self-assessment-UK-EN.pdf>

## ДОДАТКИ

<p>4) Політика розміщена помітно на робочому місці?                      5) Працівники ознайомлені зі змістом політики?</p>				
<p><b>Керівництво, підзвітність, відповідальність і повідомлення</b>                      1) Один з керівників несе повну відповідальність за СУБАТ?                      2) Посадові інструкції розроблені та підтримуються для всього персоналу з безпеки дорожнього руху?                      3) Чи існує система забезпечення безпеки?                      4) Чи існує система перегляду розробки, схвалення та розповсюдження документів СУБАТ на підприємстві?</p>				
<p><b>Управління ризиками</b>                      1) Підготовлено Реєстр ризиків?                      2) Призначена посада для ведення Реєстру ризиків?                      3) Реєстр ризиків нещодавно переглядали?                      4) Система управління ризиками включає питання безпеки?</p>				
<p><b>Процедури та документація</b>                      1) Підприємство визначило надто ризикові види діяльності та розробило задокументовані</p>				

## ДОДАТКИ

<p>процедури? 2) Три процедури для складових СУБ, включаючи техобслуговування автобусів, спостереження за станом здоров'я водія до від'їзду та під час найму на роботу, управління інцидентами?</p>				
<p><b>Підготовка та навчання</b> 1) Автотранспортне підприємство визначило необхідні для персоналу навички? 2) Підприємство проводить атестацію персоналу чи інші види оцінки, щоб визначити наявні навички та кваліфікації персоналу? 3) Оператор встановив систему обліку персоналу? 4) Підприємство оновило систему обліку персоналу, щоб відобразити оновлені навички та кваліфікації персоналу? 5) Підприємство забезпечило усвідомленість персоналу про відповідальність (включаючи особливу відповідальність з безпеки), що міститься в посадових інструкціях, процедурах та інших документах з безпеки?</p>				

## 8.7. Оцінка ризиків – Підсумковий профіль ризику

ПРИМІТКА: Підсумковий профіль ризику є простим механізмом для розміщення окремого ризику на карті – це графічне представлення інформації, знайденої в Реєстрі ризиків.

Шкала впливу

Вплив на:	МАЛИЙ	СЕРЕДНІЙ	ЗНАЧНИЙ	КАТАСТРОФІЧНИЙ
Безпека дорожнього руху (БДР)	наслідки події не вплинуть на БДР	наслідки події вплинуть на БДР, проте ступінь особистих травмувань буде дуже низьким	наслідки події вплинуть на БДР - ступінь особистих травмувань буде високим	наслідки події вплинуть на БДР - ступінь особистих травмувань буде надзвичайно високим (включаючи смерть)

Шкала ймовірності

Вірогідність (ймовірність)	РІДКІСНИЙ	МАЛОЙМОВІРНИЙ	ЙМОВІРНИЙ	МАЙЖЕ ПЕВНИЙ
	Ніколи не траплявся раніше та не очікується в майбутньому	Ніколи не траплявся раніше, проте може трапитися в майбутньому	Траплявся раніше і може повторитися в майбутньому	Поширена ситуація, яка трапляється часто



## Шкала впливу та ймовірності

Ймовірність	МАЙЖЕ ПЕВНИЙ				
	ЙМОВІРНИЙ				
	МАЛОЙМОВІРНИЙ				
	РІДКІСНИЙ				
		МАЛИЙ	СЕРЕДНІЙ	ЗНАЧНИЙ	КАТАСТРОФІЧНИЙ
		ВПЛИВ			

Підсумковий профіль ризику відображає всі головні ризики на одному малюнку, щоб транспортні керівники могли отримати загальне враження про загальний сукупний вплив ризику.

Ймовірність	МАЙЖЕ ПЕВНИЙ			2	4	
	ЙМОВІРНИЙ		5	3	1	
	МАЛОЙМОВІРНИЙ					
	РІДКІСНИЙ					
		МАЛИЙ	СЕРЕДНІЙ	ЗНАЧНИЙ	КАТАСТРОФІЧНИЙ	
		ВПЛИВ				

### Приклади 5 ризиків з Реєстру ризиків

- Витік UN 1202 з баку** (причина визначення ризику: це трапилося раніше, коли бак не було закрито належним чином після заправки, проте через рівень заповнення це не призвело до витіку UN 1202);
- Немає письмових інструкцій згідно з ADR під час дорожньо-транспортної пригоди** (причина визначення ризику: водії не взяли інструкцію ADR з собою. В кабінах транспортного

## ДОДАТКИ

засобу також немає Інструкцій ADR. Водії можуть не знати, що робити в надзвичайній ситуації, яка може виникнути під час перевезення);

3. **Транспортний засіб не має вогнегасників** (причина визначення ризику: в 2014 р. Укртрансбезпека наклала 6 штрафів за перевезення UN 1202 в автоцистерні, що не мала вогнегасників або була обладнана неналежними вогнегасниками – пустими чи під тиском);

4. **Перевезення UN 1202 в неналежному баку** (причина визначення ризику: транспортні засоби не проходять регулярні перевірки та інспекції. Відсутність внутрішньої системи контролю призвела до закінчення строку проведення наступної перевірки баків);

5. **Перевезення небезпечних вантажів без маркування оранжевою пластиною** (причина визначення ризику: відправник вантажу сповістив керівництво перевізника про те, що дуже часто після завантаження транспортні засоби від'їжджали без необхідного позначення – оранжевих пластин).

Ймовірність	МАЙЖЕ ПЕВНИЙ			2	4	
	ЙМОВІРНИЙ		5	3	1	
	МАЛОЙМОВІРНИЙ					
	РІДКІСНИЙ					
		МАЛИЙ	СЕРЕДНІЙ	ЗНАЧНИЙ	КАТАСТРОФІЧНИЙ	
		ВПЛИВ				

Поріг допустимого ризику показує сукупний рівень ризику, прийнятний для підприємства.

### Неприйнятні ризики: 1, 2, 3, 4, 5.

Реагування на ризик – зменшення ймовірності настання:

1. **Витік UN 1202 з баку** (реагування на ризик: щоб зменшити ймовірність ризику, компанії перевізника та наповнювача уклали угоду про передпускові перевірки, які слід проводити після заповнення баку (водій і вповноважені працівники компанії наповнювача);

2. **Немає письмових інструкцій згідно з ADR під час дорожньо-транспортної пригоди** (реагування на ризик: щоб зменшити ймовірність ризику, Перевізник впровадив додаткову систему спостереження за письмовими інструкціями та систему дисциплінарних покарань водіїв за нехтування своїми обов'язками);

## ДОДАТКИ

**3. Транспортний засіб не має вогнегасників** (реагування на ризик: щоб зменшити ймовірність ризику, Перевізник впровадив циклічну систему оцінки придатності та обміну неналежними вогнегасниками);

**4. Перевезення UN 1202 в неналежному баку** (реагування на ризик: щоб зменшити ймовірність ризику, компанія UA TRANS найняла нового працівника, який має перевіряти технічний стан баків, включаючи строк наступної перевірки);

**5. Перевезення небезпечних вантажів без маркування оранжевою пластиною** (реагування на ризик: щоб зменшити ймовірність ризику, Перевізник впроваджує нову систему затвердженого маркування транспортного засобу, оранжеві пластини вже прикріплені до транспортного засобу).

Ймовірність	МАЙЖЕ ПЕВНИЙ					
	ЙМОВІРНИЙ					
	МАЛОЙМОВІРНИЙ					
	РІДКІСНИЙ		5	2 3 4	1	
		МАЛИЙ	СЕРЕДНІЙ	ЗНАЧНИЙ	КАТАСТРОФІЧНИЙ	
		ВПЛИВ				

**Прийнятні ризики: 1, 2, 3, 4, 5.**

### 8.8. Примірник переліку ризиків, викликаних відсутністю чи неналежною підготовкою водія

№	Питання	Так	Ні
1.	Ви оцінюєте потреби ваших водіїв у підготовці?		
2.	Ви проводите вступний інструктаж для водіїв, наприклад, щоб вони звикли до транспортного засобу, чи пояснюєте небезпеку водіння, будучи втомленим, або використовуючи мобільні телефони, або приймаючи алкоголь чи наркотики?		
3.	Існуючі працівники, які їздять у справах компанії, можуть робити це законно та безпечно?		
4.	У посадових інструкціях зазначено рівень навичок та досвіду, потрібний для водія, щоб він безпечно виконував свою роль?		

## ДОДАТКИ

5.	Які проводяться перевірки, щоб переконатися у дотриманні цих рівнів, приміром, чи Ви перевіряєте наявність у водія Свідоцтва про професійну компетентність (СРС)?		
6.	Проводячи навчання, Ви віддаєте пріоритет тим, хто підлягає ризикам найбільше – приміром, молодим чи недосвідченим водіям, а також тим, хто водить на великі відстані чи має погану історію аварій?		
7.	Підготовка проводиться на території підприємства відповідно до передових методів і правил у галузі досвідченими кваліфікованими інструкторами, котрі здатні забезпечити підготовку на всіх рівнях?		
8.	Водії проходять періодичну повторну підготовку, як того вимагає СРС, наприклад, водії проходять 35 годин підготовки від одного дня на рік за 5 років?		
9.	Відкладено кошти на повторну підготовку?		
10.	Водії отримують захисний інструктаж водія? Стандарти водіння можуть змінюватися час від часу, їх потрібно оновлювати.		
11.	Водії знають як використовувати анти блокувальні гальмівні системи (ABS) у надзвичайній ситуації?		
12.	Водії навчені безпечному завантаженню та розвантаженню, ознайомлені з висотою свого транспортного засобу (як завантаженого, так і порожнього)?		
13.	Водії в змозі проводити перевірки безпеки транспортного засобу?		
14.	Ви наполягаєте на тому, щоб водії використовували захисне обладнання транспортного засобу – наприклад, носіння ременів безпеки?		
15.	Водії ведуть транспортний засіб з увімкненими фарами денного світла, щоб бути більш помітними?		
16.	Водії знають, яких запобіжних заходів слід вжити, щоб захистити свою безпеку під час поломки транспортного засобу?		
17.	Як Ви можете впевнитися в тому, що водії дотримуються безпечного стилю водіння?		
18.	Водії віком більше 40 років проходили перевірку зору за останні два роки?		

## 8.9. Примірник докладних списків застосовуваних Правил безпеки для пакування, завантаження та перевезення небезпечних вантажів: UN 0335, ФЕЄРВЕРКИ

### UN 0335, ФЕЄРВЕРКИ – ПІРОТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ, ПРИЗНАЧЕНІ ДЛЯ РОЗВАГ

#### 1.3G - ВИЗНАЧЕННЯ РОЗДІЛІВ І ГРУПИ СУМІСНОСТІ

##### 2.2.1.1.6 ADR

Речовини та предмети, що є пожежонебезпечними, чи мають незначний ризик вибуху, чи малий ризик викидання, чи обидва ці ризики, за винятком небезпеки великого вибуху:

- (а) згоряння яких призводить до випромінювання значної кількості тепла; або
- (б) які горять один після іншого, створюючи незначні вибухи чи викидання, чи і те, і інше.

Піротехнічна речовина або предмет, що містить піротехнічну речовину, або предмет, що містить вибухову речовину та опромінюючу, запалювальну речовину, що викликає сльози чи дим (окрім водоактивного предмету чи предмету, що містить білий фосфор, фосфіди, пірофорну речовину, займисту рідину чи гель, чи самозаймисті рідини).

#### ВИКЛЮЧЕННЯ З ADR

Див. стовпчик 7A, 7B та 20 Таблиці A в 3.2 ADR;

БЕЗ ВИКЛЮЧЕНЬ стосовно небезпечних товарів, запакованих у обмежених чи виняткових кількостях.

Виключення стосовно кількостей, що перевозяться в одній транспортній одиниці – транспортна категорія 1

- максимальна загальна кількість на транспортну одиницю – 20 КГ – подробиці див. у

##### 1.1.3.6 ADR

# ДОДАТКИ

## ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ УЧАСНИКІВ ЗА БЕЗПЕКУ

Див. главу 1.4 ADR, зокрема, відповідальність за безпеку ВІДПРАВНИКА ВАНТАЖУ (1.4.2.1), ПАКУВАЛЬНИКА (1.4.3.2), ВАНТАЖНИКА (1.4.3.1) та ПЕРЕВІЗНИКА (1.4.2.2)

## ПАКУВАННЯ

Див. інструкцію з пакування P135 у 4.1.4.1 ADR

P135 PACKING INSTRUCTION P135		
The following packagings are authorized, provided the general packing provisions of 4.1.1, 4.1.3 and special packing provisions of 4.1.5 are met:		
<b>Inner packagings</b>  <b>Bags</b> paper plastics  <b>Receptacles</b> fibreboard metal plastics wood  <b>Sheets</b> paper plastics	<b>Intermediate packagings</b>  Not necessary	<b>Outer packagings</b>  <b>Boxes</b> steel (4A) aluminium (4B) other metal (4N) natural wood, ordinary (4C1) natural wood, sift-proof walls (4C2) plywood (4D) reconstituted wood (4F) fibreboard (4G) plastics, expanded (4H1) plastics, solid (4H2)  <b>Drums</b> steel (1A1, 1A2) aluminium (1B1, 1B2) other metal (1N1, 1N2) plywood (1D) fibre (1G) plastics (1H1, 1H2)

Вимоги до конструкції, коди для призначення типів і перевірки пакувань – див. главу 6.1 ADR

## ОСОБЛИВІ ПОЛОЖЕННЯ ДЛЯ ЗМІШАНОГО ПАКУВАННЯ

Див. положення MP23, MP24 4.1.10 ADR

MP23

Можна пакувати разом із предметами, що мають той самий номер UN. Не можна пакувати разом з товарами і предметами Класу 1 з різними номерами UN, за винятком (а) з власними засобами ініціювання, якщо засоби ініціювання не діють за звичайних умов перевезення; або

(б) якщо це передбачено окремим положенням MP 24.

Не можна пакувати разом з товарами інших класів або з товарами, які

## ДОДАТКИ

не підлягають дії вимог ADR. Якщо товари запаковані разом відповідно до цього окремого положення, слід враховувати можливі поправки до класифікації пакувань згідно з 2.2.1.1. Опис товарів у транспортному документі наведено в 5.4.1.2.1 (б).

MP24

див. таблицю під цим окремим положенням про змішане пакування.

### ПОЛОЖЕННЯ ПРО ПЕРЕВЕЗЕННЯ В ПАКУНКАХ

Див. главу 7.2 ADR, а саме окреме положення: V2 і V3

### ПРОЦЕДУРИ ВІДПРАВЛЕННЯ ТОВАРІВ

МАРКУВАННЯ І НАКЛЕЮВАННЯ ЯРЛИКІВ НА ПАКУНКИ – див. розділ 5.2 ADR (додаткові положення для товарів Класу 1 – див. положення 5.2.1.5 ADR)



(No. 1)

Divisions 1.1, 1.2 and 1.3

Symbol (exploding bomb): black; Background: orange; Figure '1' in bottom corner

Відповідно до положення 5.2.2.2.1.4 ADR ярлики для Класу 1 у нижній частині мають вказувати номер класу, номер розділу та літеру групи сумісності для речовини чи предмету.

Відповідно до положення 5.2.2.2.1.5 ADR на ярликах, окрім ярликів матеріалів Класу 7, додаткова вставка будь-якого тексту (окрім номеру класу) в проміжок під символом повинна обмежуватися подробицями природи ризику та запобіжних заходів під час поводження.



## ДОДАТКИ

РОЗКЛЕЮВАННЯ ПЛАКАТІВ І МАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ – див. главу 5.3 (Розвішування плакатів на транспортних засобах, що перевозять тільки пакунки – див. положення 5.3.1.5.1 ADR)

На транспортних засобах, що перевозять пакунки з речовинами чи предметами Класу 1 (окрім Розділу 1.4, група сумісності S), плакати повинні бути прикріплені до обох боків та задньої частини транспортного засобу.

Специфікації для плакатів – див. положення 5.3.1.7.1 ADR

### ДОКУМЕНТАЦІЯ

- див. 5.4.1 ADR для транспортної документації, включаючи окремі положення для класу 1: 5.4.1.1.1(в) і 5.4.1.2.1 ADR;
- див. письмові інструкції в 5.4.3 ADR;
- див. свідоцтво про навчання водія в 8.2.1;
- див. засоби ідентифікації в 8.1.2.1, включно з фотографією, для кожного члена екіпажу транспортного засобу.

### ЗАВАНТАЖЕННЯ, РОЗВАНТАЖЕННЯ І ПЕРЕМІЩЕННЯ ПАКУНКИ

Див. главу 7.5 ADR, зокрема, положення про небезпечні товари класу 1:

- 7.5.2 (заборона змішаного завантаження);
- 7.5.5.2 (обмеження стосовно вибухових речовин і предметів);
- CV1, CV2 і CV3 у 7.5.11 (додаткові положення, застосовувані до певних класів чи окремих товарів).

### ДОДАТКОВІ ПРАВИЛА БЕЗПЕКИ СТОСОВНО UN 0335

Див. вимоги, викладені в окремому положенні S1 у главі 8.5 ADR, зокрема:

- Заборона паління, полум'я та відкритого вогню;
- Місця завантаження і розвантаження;
- Супровід;
- Нагляд за транспортними засобами;
- Замикання транспортних засобів.



## КОД ОБМЕЖЕННЯ ПРОЇЗДУ ЧЕРЕЗ ТУНЕЛІ

(C5000D)

Перевезення, за якого загальна чиста вибухова маса на транспортну одиницю:

- перевищує 5000 кг: Заборонено проїзд через тунелі категорії С, D і E;
- не перевищує 5000 кг: Заборонено проїзд через тунелі категорії D і E.

## 9. Бібліографія

- 1) Басу С.К., *Аудит: Принципи та методи*, Делі, 2006
- 2) Інститут стійкості бізнесу, *Керівництво належної практики*, 2010
- 3) Європейська конференція міністрів транспорту, *Безпечний та надійний транспорт. Забезпечення якості*, Париж, 2003
- 4) Європейське агентство охорони здоров'я та праці, *Управління ризиками для водіїв автомобільного транспорту*, Люксембург, 2011
- 5) Європейське залізничне агентство – Відділ безпеки, *Семінар з визначення та оцінки ризиків у контексті наземного перевезення небезпечних вантажів, Довідковий документ для обговорення, 8-9 жовтня 2013*
- 6) Європейська рада з транспортної безпеки, *Запобігання дорожньо-транспортних пригод і травмувань для безпеки працівників. Довідник проекту*
- 7) Хаккер А.С., Браймайстер Л., *Використання впливів і ризиків у дослідженнях з безпеки дорожнього руху, Інститут SWOV з дослідження безпеки дорожнього руху*, Нідерланди, Лейдсендам, 2001
- 8) Яблонські А., Яблонські М., *Спостереження у системах управління безпекою та обслуговування вантажівок у автомобільному транспорті, «Транспортна інфраструктура», № 3, 2014, с. 52.*
- 9) Кумамото Х., Хенлі Е.Дж., *Оцінка та управління ймовірними ризиками для інженерів і науковців. ДРУГЕ ВИДАННЯ. IEEE PRESS, Нью-Йорк, 1996*
- 10) *Рекомендовані норми безпеки наземних перевезень, Звіт OGP № 365 (випуск 2), с. 16.*
- 11) Лукашик Ж., Шиманек А., *Безпека та ризик дорожнього руху: вибрані проблеми, «Транспортні проблеми», том 7 випуск 2, 2012, 2012.*

## БІБЛІОГРАФІЯ

- 12) Д. Меттьюз, *Історія аудиту. Зміни процедури аудиту з 19-го століття до сьогодні*. Routledge-Taylor & Francis Group
- 13) Навчання системі управління безпекою, АСАС, с. 58.
- 14) А. М. Томасоні, *Моделі та методи оцінки ризиків і контроль систем перевезення небезпечних вантажів, застосовуючи інноваційні дані та комунікаційні технології*, Гірнична школа Парижу; Університет Генуї - Італія, 2010, NNT : 2010ENMP1703 , пастель-00006223
- 15) Варінг А., Глендон А.І., *Управління ризиком*, Лондон, 1998, с. 166
- 16) ВООЗ, <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>, відвідана: 17.06.2016