**6. Безопасность перевозочного процесса.**

6.1 Декомпозиция и идентификация опасностей.

На современном этапе развития общества особое значение приобретают вопросы совершенствования управления производством, повышение ответственности инженерно- технических работников за результаты своего труда. Эти требования в полной мере относятся к организации работ по безопасности движения на автомобильном транспорте.

Основной задачей транспорта является полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках при минимальных трудовых и материальных затратах. Благодаря преимуществам автомобильного транспорта перед другими видами транспорта, его роль в мировой транспортной системе неуклонно возрастает.

С одной стороны, без автомобильного транспорта не возможен технический и социальный прогресс общества. С другой – развитие автомобилезации, неуклонный рост численности эксплуатируемых автомобилей, увеличение интенсивности движения вызывают появление все возрастающих и так называемых « негативных последствий автомобилезации».

- загрязнение окружающей среды( из 200 веществ, образуемых при сгорании бензина, около половины токсичны, 60% всех вредных выбросов в атмосферу дает автомобиль).

- шум работающих двигателей, движущихся автомобилей так же вредно влияет на здоровье людей. Вибрации зданий и сооружений, вызываемые движением автомобилей, приводят к их интенсивному разрушению.

И все-таки наибольшее отрицательное влияние оказывают потери от ДТП. Ежегодно в мире регистрируются 55 млн. ДТП. В них около 300 тыс. человек погибают и около 7 млн. получают серьезные травмы. Велики и материальные потери от ДТП.

С развитием автомобилезации в дорожное движение вовлекается все большее количество автомобилей и все более широкие массы населения, что приводит к увеличению количества ДТП. При этом все более сложным, требующим привлечение огромных людских и материальных ресурсов, становится комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Основной причиной ДТП является недисциплинированность участников движения. Термин « дорожное движение» определяет динамическую систему, образующуюся в результате взаимодействия водителей, пешеходов, велосипедистов, и других его участников. Понятно, что безопасность движения зависит от правильного поведения всех его участников. Это обстоятельство можно охарактеризовать как недостаточную изоляцию автомобильных потоков от других участников движения и в первую очередь от пешеходов. Наши и зарубежные статистические исследования убедительно показывают, что на автомагистралях, по которым запрещено движение тихоходных транспортных средств и пешеходов, относительные показатели аварийности в три- четыре раза ниже чем на дорогах, открытых для всех участников движения.

Важным фактором, обусловливающим сложность решения проблемы безопасности движения, является недостаточная обеспеченность автомобильного транспорта соответствующими всем параметрам дороги. При этом разрыв между численностью парка автомобилей и протяженностью улично- дорожной сети увеличивается. Если парк автомобилей увеличивается примерно на 10 % в год, то прирост протяженности дорог не превышает 1%. Следствием этого является постоянное увеличение стесненности дорожного движения, а, следовательно, резкое учащение непосредственных контактов, взаимодействия участников движения, которое во многих случаях носит характер конфликтных ситуаций, часто перерастающих в ДТП.

Решение проблемы безопасности движения зависит от трех факторов:

- социального, связанного с деятельностью человека( водителя, пешехода, профессиональных работников автомобильного транспорта, ГИБДД, дорожного хозяйства).

- конструктивного совершенствования транспортных средств и автомобильных дорог, включая технические средства управления дорожным движением.

- окружающей среды, включая государственную политику в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Таким образом, из вышесказанного можно выделить следующие типы опасностей, возникающих в перевозочном процессе:

|  |  |
| --- | --- |
| Зоны и элементы проектируемого  объекта | Опасности, создаваемые элементами  проектируемого объекта. |
| Окружающая среда | Загрязнение выбросами отработавших газов автомобилей. |
| Автомобильная дорога | Возникновение ДТП |
| Человек | Возникновение ДТП |
| Автомобиль | Возникновение ДТП |
| Человек | Опасные заболевания в результате отравления газами |
| Человек | Шум работающих двигателей |
| Здания и сооружения | Разрушения вследствие вибрации от движения автомобилей |
| Автомобильная дорога | Разрушение от не соблюдения скоростного режима. |
| Человек | Смертельный исход и травмы от ДТП |
| Груз | Повреждение вследствие ДТП |

6.2 Оценка опасностей по допускаемым величинам.

Специфические особенности проблемы дорожного движения обусловлены прежде всего наличием системы Водитель- Автомобиль- Дорога- Среда ( ВАДС). Последовательность элементов имеет определенный смысл. Первым элементом является водитель, потому что дорожное движение в данном случае рассматривается с точки зрения водителя, собственно автомобиль- это транспортное средство которым он управляет, передвигаясь по дороге. Положение и действия других транспортных средств, пешеходов, климатические условия будут элементами среды движения. Рассматривая систему ВАДС, можно отметить что, оптимальность её функционирования определяется как самостоятельными характеристиками её отдельных элементов.

Конструктивные параметры транспортных средств оказывают существенные влияния на характеристики дорожного движения. Так, важное значение имеют габаритные размеры автомобилей, их тяговые и тормозные качества, удобство рабочего места водителя и легкость управления. Дорога обусловливает характер функционирования системы ВАДС своими геометрическими размерами. Наконец, процесс дорожного движения решающим образом зависит от надежности водителей, которая определяется их классификацией, работоспособностью и дисциплинированностью.

Так как ВАДС – это система, то для достижения эффективного дорожного движения необходимо совершенствовать свойства транспортных средств, водителей и дорожные условия и обеспечивать их взаимное соответствие. Нарушение в функционировании системы ВАДС, так же как и любой другой системы, хотя бы одного звена вызывает отказ всей системы.

Рассмотрим основные опасности, превышающие нормы.

1) Дорожно -транпортное происшествие (ДТП).

Водитель управляет движением автомобиля, а движение определяется двумя параметрами: направление и скорость. Следовательно, и управление транспортным средством сводится именно к тому, чтобы придать его движению необходимые в той или иной конкретной ситуации направление и скорость. Снижение скорости вплоть до остановки автомобиля и изменение направления движения – это те маневры автомобиля, которые могут быть приняты для предупреждения дорожно- транспортных происшествий. Для осуществления этих маневров требуется время, расстояния, которые зависят от скорости движения: чем выше скорость, тем продолжительнее время и больше протяженность пути, необходимые для торможения и безопасного поворота.

Итак, водитель руководствуется естественным стремлением двигаться с возможно более высокой скоростью. Этому стремлению противостоят опасность совершения дорожно- транспортного происшествия и необходимость ограничения скорости во избежание создания аварийной обстановки. Для каждой конкретной ситуации, определяемой дорожными условиями, совершенством транспортного средства, подготовленностью водителя, существует определенный уровень скорости, превышение которого обязательно приводит к дорожно- транспортному происшествию. ДТП всегда связаны с превышением такого предела скорости, который является безопасным для конкретной сложившейся в данный момент ситуации. Безопасность дорожного движения может в любых условиях может быть обеспечена за счет снижения скорости. Ограничение скорости обязательно приводит к снижению количества дорожно- транспортных происшествий, но при этом наносит прямой ущерб тому качеству, ради которого собственно и существуют транспортные средства,- времени доставки грузов, а следовательно, и экономическим показателям работы транспорта. Безопасность как качество дорожного движения имеет количественную оценку- аварийность. Состояние аварийности определяется количеством ДТП , числом убитых, раненых, размером материального ущерба, причиненного ДТП.

ДТП- это событие, нарушающее процесс дорожного движения, которое возникает в результате потери водителем возможности управлять транспортным средством по своему усмотрению и сопровождается гибелью, ранением людей, нанесением материального ущерба.

Причины ДТП- это:

- нарушение правил дорожного движения;

- нарушение правил содержания дорог;

- нарушение правил содержания транспортных средств;

- нарушение правил организации дорожного движения;

- прочие нарушения.

Анализ причин и условий ДТП, позволяют выявить взаимосвязь факторов, порождающих и образующих такого рода явления, то есть выявить механизм ДТП.

Для изучения причин и условий возникновения ДТП и принятия мер по их устранению организован учет ДТП. В соответствии с действующими правилами ведут учет следующие организации:

- территориальные органы внутренних дел(ГИБДД)- проводят учет ДТП на территории обслуживания;

- органы управления автомобильными дорогами- учитывают все ДТП, происшедшие на обслуживаемой ими дороге;

- владельцы транспортных средств- учитывают все ДТП с участием транспортных средств, владельцами которых они являются, независимо от места возникновения ДТП, его последствий и вины водителей. В перевозочном процессе могут возникнуть ДТП следующего рода: столкновение, опрокидывание, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на стоящее транспортное средство.

Анализ и учет ДТП также позволяет сформировать методы для обеспечения безопасности движения.

2) Загрязнение выбросами отработавших газов автомобилей.

Автомобильный транспорт и автотранспортные предприятия создают комплекс экологических проблем, требующих адекватных действий, направленных на минимизацию вреда, наносимого природной среде и здоровью человека. Экологическую опасность представляют:

- токсичность отработавших и картерных газов, испарений топлив, масел и кислот;

- насыщение продуктами износа шин, асбестовых и металлических материалов окружающей среды;

- шумы, возникающие при движении автомобилей;

- жидкие и твердые отходы эксплуатации транспортных средств;

- изношенные шины;

- отработанные масла и нефтепродукты и отработанные технические жидкости;

- автотранспортные средства, запчасти и агрегаты, пришедшие в негодность;

- шлам очистных сооружений;

- промасленная ветошь, почва и песок, загрязненные нефтепродуктами, отработанные фильтры и фильтроэлементы.

Анализ неблагоприятных воздействий автомобильного транспорта на окружающую среду показывает, что данная проблема должна одновременно решаться по ряду направлений:

- совершенствование конструкций автомобиля;

- улучшение качества моторного масла;

- рациональная организация дорожного движения;

- обеспечение безопасности производственной базы АТП;

- утилизация и вторичное использование отходов.

Данные меры позволяют снизить уровень загрязнения окружающей среды.

3) Дорожные условия.

Рассмотрим причины ДТП, вызванные дорожными факторами. Если все ДТП, произошедшие вследствие неблагоприятных дорожных условий, принять за 100 %, то можно выделить следующие причины:

- скользкое покрытие- 48,3%;

- покрытие с неровностями- 13,3%;

- радиус кривизны меньше нормы- 1,5%;

- плохое состояние обочин- 5,9 %;

- отсутствие тротуаров, пешеходов и пешеходных дорог- 3,7%;

- ограниченна видимость из- за строений- 1,2%;

- недостаточная освещенность проезжей части – 1,4%;

- сужение проезжей части дорожно- строительными, машинами, материалами- 2,7%;

- отсутствие знаков и разметки в необходимых местах- 4,6%;

- плохое содержание дорог в зимнее время- 5,5%;

- другие неблагоприятные дорожные условия – 11,9 %.

Для безопасности движения важнейшими элементами дороги являются: проезжая часть, разделительная полоса, обочины.

Для организации безопасности движения проводят инженерное обустройство дорог: дорожные знаки, дорожная разметка, ограждения, направляющие столбики, освещение дорог, места стоянки транспорта и отдыха пассажиров, посадочные площадки, средства связи и другие. Дорожные знаки и дорожная разметка относятся к наиболее важным средствам обустройства дорог с позиции обеспечения водителей необходимой информацией по безопасности движения.

4) Неисправность автомобиля.

Дорожно- транспортные происшествия возникают вследствие отказа следующих узлов: томозной системы- 41,3%; рулевого управления- 16,4%; ходовой части и шин – 19,2%; прибор освещения и сигнализации- 7,9%; других устройств- 15,2%;

Понятие безопасности автомобиля включает в себя комплекс его конструктивных и эксплуатационных свойств, обеспечивающих безопасность движения, то есть предупреждение ДТП, снижение тяжести их последствий, а также снижение вредного влияния автомобиля на окружающую среду. Различают активную, пассивную, послеаварийную и экологическую безопасность автомобиля.

Активная безопасность автомобиля- это его эксплуатационные свойства( тормозные, тягово- скоростные, устойчивость, управляемость, информативность, надёжность элементов конструкции и др.) и параметры рабочего места водителя ( микроклимат кабины, шум, вибрация, эргономические качества).

Пассивная безопасность автомобиля- способность конструкции транспортного средства обеспечивать защиту человека от травмирования или смертельного исхода при ДТП. Различают внутреннюю пассивную безопасность по отношению к водителю и пассажирам и внешнюю – к пешеходам и уменьшению повреждения автомобиля. К средствам пассивной безопасности относят: ударно- прочностные свойства кузова и кабины, бампер, травмобезопасную рулевую колонку, ремни безопасности, замки и петли дверей, сиденья и их крепления, элементы интерьера, подголовники. Средства пассивной безопасности входят в конструкцию автомобиля и срабатывают автоматически.

К конструкции автомобиля предъявляются следующие требования послеаварийной безопасности: расположение топливного бака в отдалении от двигателя; установка бака сзади более предпочтительно, так как вероятность встречных столкновений выше и они имеют более тяжелые последствия; обеспечение пожаробезопасности топливных баков, заливных горловин и топливопровода и другие.

6.3 Мероприятия по исключению действия опасности на людские, материальные и природные ресурсы проводимые на предприятии ФГУП

« ЗЖБИ № 509 при Спецстрое России».

Значимость проблемы обеспечения безопасности дорожного движения и её масштабы требуют привлечения внимания к этой проблеме представителей функциональных служб предприятия. Положительные результаты в работе по предупреждению дорожно- транспортных происшествий могут быть достигнуты только тогда, когда представители всех служб предприятия в пределах своей компетенции будут заниматься вопросами обеспечения безопасности дорожного движения.

Можно выделить следующие мероприятия по предупреждению аварийности на ФГУП « ЗЖБИ № 509 при Спецстрое России»:

1) Контроль за соблюдением работниками всех служб и подразделений предприятия нормативных документов, связанных с обеспечением безопасности движения.

2) Проведение функциональными службами и общественными организациями предприятия систематической активной воспитательной работы с водительским составом.

3) Реализация мероприятий по устранению причин, способствующих возникновению дорожно- транспортных происшествий и укреплению производственной дисциплины среди работников предприятия.

4) Совершенствование условий труда работников предприятия, особенно водителей и ремонтных рабочих.

5) Обеспечение технической готовности подвижного состава.

6.3.1 Организация работы по предупреждению аварийности.

Необходимый уровень безопасности движения на предприятии достигается за счет обеспечения надежности водителей, безопасности автомобилей и безопасности перевозок.

Надежность водителя зависит от его профессиональной пригодности, подготовленности и работоспособности. Пригодность зависит от состояния здоровья водителя, его психических и личностных особенностей. Подготовленность определяется наличием у водителя специальных знаний, навыков и умений.

Для обеспечения безопасности перевозок необходимо предоставление информации об условиях движения на маршруте перевозок. Данная информация доводится до водителей в форме инструктаже и содержит информацию об: условиях движения и наличии опасных участков; состоянии погодных условий; о режиме движения, организации отдыха и приёме пищи; о порядке стоянки, охраны транспортных средств; о расположении пунктов медицинской и технической помощи, постов ГИБДД, диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций, мест скопления людей; об изменении в организации перевозок грузов, о порядке проезда железнодорожных переездов и путепроводов; об особенностях обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий; об особенностях перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов; об изменениях в нормативно- правовых документах, регулирующих права, обязанности водителей по обеспечению безопасности движения. Инструктажи проводятся с целью повышения уровня дорожно- транспортной дисциплины непосредственным организатором этой работы. Лицом, ответственным за содержание проводимых инструктажей, является руководитель службы безопасности движения предприятия или другое должностное лицо, назначенное приказом руководителя предприятия. Вводный инструктаж проводится руководителем предприятия со всеми водителями, принимаемыми на работу на предприятие. Предрейсовый инструктаж проводится при изменении дорожных, погодных и других условий перевозки, а также с водителями, обеспечивающими перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Периодический инструктаж проводится на предприятии с целью систематического и обязательного ознакомления всех водителей предприятия с информацией, необходимой для производительной, безопасной и экономичной работы на линии. Сезонный инструктаж проводится два раза в год в периоды, предшествующие осеннее- зимним и весенним перевозкам, с целью подготовки водительского состава к дополнительным трудностям, сопутствующим управлению и эксплуатации автомобиля. Специальный инструктаж по безопасности движения проводится со всеми водителями предприятия в следующих случаях: при опасных изменениях движения на маршруте, при внезапном изменении грузовых маршрутов, внезапных изменениях погодных условий, при получении информации о совершенных происшествиях, при получении приказов из вышестоящих организаций.

От несовершенства систем пассивной безопасности в автомобильных авариях гибнут и получают травмы водители. Анализируя причины аварий, можно прийти к заключению, что основной причиной гибели людей при лобовом ударе и опрокидывании автомобиля, является вертикальное положение верхней части тела водителя и  пассивное его положение, в ожидании столкновения автомобиля с препятствием. Для её решения, в  существующую конструкцию кресла добавляется поддон плавающего типа с упором для ног.

Предлагаемые изобретения, решают эту проблему, путём  наклона (15 градусов) водительского кресла назад и фиксации его в этом положении. Это происходит  в промежуток времени от начала аварийного торможения и до момента столкновения автомобиля с препятствием. При этом  исключаются  амплитудные колебания верхней части тела водителя, увеличивается зазор между головой и крышей, т.к. водитель   принимает полу лежачее положение,  позволяющее удалить его нижние конечности и верхнюю часть тела из опасной зоны, сминаемых и травмирующих частей салона автомобиля. В итоге, тело водителя переводится из пассивного положения в активное состояние, за счёт использования его ног в качестве амортизаторов, которые упираются в упор поддона. Полу лежачее положение водителя, на наклонённом назад кресле, спасёт его от травм при опрокидывании автомобиля на крышу. Одновременно, наклоняемым креслом, приводится в действие тормозная система ABS и автомобиль без участия водителя может остановиться. Наклоненная подушка кресла, исключит выскальзывание тела водителя из под ремня безопасности.Разбиться насмерть в таком автомобиле будет большой проблемой.  Предположим, что автомобиль движется со скоростью 64 км/час расстояние до препятствия 50 метров, автомобиль преодолеет его - за 2,8 сек. За этот короткий промежуток времени, водитель не в состоянии предпринять какое-то действие, которое могло бы предотвратить столкновение. Однако  этого времени вполне достаточно, чтобы привести тело водителя в более безопасное положение в салоне автомобиля, напоминающее, например,  позу пилота.

 Технический результат достигается тем, что упор поддона для кресла пассажира сплошной, а для кресла водителя с прорезями для штоков педалей. На чертеже, приложенном к предложению, изображено;

Фиг. 1 –  кресло водителя  в транспортном положении

Фиг. 2 – оно же,  перед столкновением автомобиля с препятствием.

Краткое описание фигур чертежей.

Данная система пассивной безопасности включает в себя кресло 1, снабженное в нижней передней части поддоном 2 плавающего типа с упором 3 для ног, а в верхней части – подголовником 4. Под сиденьем кресла 1 располагаются передние опоры 5 с фиксаторами, удерживающими кресло в транспортном  положении, и задние опоры 6, которые через шарнир 7 соединены с креслом. Штоки 8, педалей 9 с их подушками 10, выполнены   разъёмными.  Поддон 2 соединен с креслом  через шарнир 11 с храповиком и ограничителем 12. Перемещается кресло на салазках 13..

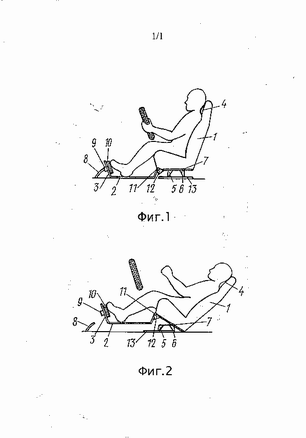
И так, при создавшейся экстремальной дорожной ситуации и  предвидя столкновение автомобиля с  препятствием,  водитель интуитивно, резко и с усилием нажимает на педаль тормоза 9. (В такой ситуации усилие нажатия на педаль  может достигать 70-100 кг, тогда как, при обычной или спортивной манере езды, оно не превышает 30-40 кг).  Именно при таком аварийном торможении, сигнал с педали тормоза передаётся на фиксаторы передних опор 5 кресла 1, удерживающих его в  транспортном  положении. Фиксаторы размыкаются и кресло  при помощи, например, рессоры,  наклоняется назад, увлекая за собой поддон 2, и фиксируется в этом положении. При этом,  по мере наклона кресла, оно за счёт шарнира 7, на  задних опорах 6, и передвигаясь  на салазках 13, сдвигается в заднее  положение, тем самым, ещё более отдаляя водителя от травмирующих элементов салона (педалей, рулевой колонки, панели управления и рулевого колеса).   Поддон 2, удаляясь от пола кузова, и благодаря разъёмным штокам 8 педалей 9, увлекает за собой  их подушки 10. Храповик на шарнирном соединении 11 поддона 2 и ограничитель 12 стабилизируют поддон  в определённом  положении, исключая его колебания.

Ноги водителя, во время торможения при  экстремальной ситуации, давят на педали сцепления и тормоза, достигая до упора 3 поддона 2. При  таком  напряжённом положении ног, кресло  наклоняется назад, увлекая за собой поддон 2, а  ноги, упираясь в поддон, исполняют роль амортизаторов, в момент столкновения автомобиля с препятствием, и снимают часть нагрузки с задней нижней части  тела водителя.

Для наклона кресла назад, можно использовать и отталкивающее действие рук водителя от рулевого колеса, ног от педалей, естественная реакция водителя, на предполагаемое столкновение автомобиля с препятствием, и смещённый центр тяжести тела водителя, по отношению к задним опорам кресла.

В тот момент,  когда под воздействием упора поддона водительского кресла, разъединяются штоки педалей и прекращается давление ноги  водителя на  педаль тормоза - происходит  автоматическое включение тормозной системы ABS или стояночного тормоза, наклоняемым водительским креслом. С этого момента автомобиль тормозит без участия водителя и при благоприятных дорожных условиях может остановиться.

Рисунок 1.



6.4 Режим труда и отдыха водителей.

Режим труда и отдыха водителей, осуществляющих перевозки, устанавливают в соответствии с Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденным постановлением Министерства труда и социального развития РФ от 25.06.99 № 16 ( с изм. На 23.10.01). Действие этого положения распространяется на водителей, работающих по трудовому договору ( контракту) на автомобилях, принадлежащих зарегистрированным на территории Российской Федерации организациям независимо от организационно- правовых Форм и форм собственности, ведомственной подчиненности.

В течение рабочего времени водитель должен выполнять свои трудовые обязанности в соответствии с условиями трудового договора, трудовым порядком или графиком работы. Нормальная продолжительность рабочего времени водителей не может превышать 40 часов в неделю. Для водителей, работающих на пятидневной рабочей неделе с двумя выходными днями, продолжительность ежедневной работы ( смены) не может превышать 8 часов, а для работающих на шестидневной рабочей неделе с одним выходным днём- 7 часов. В тех случаях, когда по условиям производства не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, водителям может устанавливаться суммированный учет рабочего времени ( как правило, за месяц). При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы ( смены) водителям может устанавливаться не более 10 часов.

Если пребывание водителя в автомобиле предусматривается продолжительностью более 12 часов, в рейс направляются два водителя. При этом такой автомобиле должен быть оборудован спальным местом для отдыха водителя. Одновременная работа в автомобиле двух водителей при отсутствии в нём специального места для отдыха водителей запрещается.

Ежедневная продолжительность управления автомобилем в течении периода ежедневной работы не может превышать 9 часов, а в условиях горной местности при перевозке тяжеловесных, длинномерных и крупногабаритных грузов не может превышать 8 часов.

При суммированном учете рабочего времени решением работодателя, согласованным с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом, не более двух раз в неделю ежедневная продолжительность управления автомобилем может быть увеличена до 10 часов. При этом суммарная продолжительность управления автомобилем за две недели подряд не должна превышать 90 часов.

После первых трех часов непрерывного управления автомобилем предусматривается остановка для кратковременного отдыха водителя продолжительностью не менее 15 минут; в дальнейшем остановка такой продолжительности предусматривается не более чем через каждые 2 часа. При остановке на перерыв для отдыха и питания указанное дополнительное время для кратковременного отдыха водителю не предоставляется.

Частота перерывов в управлении автомобилем для кратковременного отдыха водителя и их продолжительность указываются в задании по времени на движение и стоянку автомобиля. При предоставлении водителю перерыва для отдыха и питания указанные остановки для отдыха не предусматриваются.

Время охраны груза и автомобиля засчитывается водителю в рабочее время в размере не менее 1/3. Конкретная продолжительность времени охраны груза и автомобиля, засчитываемого водителю в рабочее время, устанавливается работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работником представительным органом, а при их отсутствии- по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре или приложении к нему.

Время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей, засчитывается ему а рабочее время в размере не менее 50 процентов. Конкретная продолжительность времени присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей, засчитываемого в рабочее время, устанавливается работодателем.

Время отдыха водителей устанавливается и в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации.

Водители пользуются правом на : 1) Перерывы в течение рабочей смены для отдыха и питания. 2) Ежедневный отдых. 3) Еженедельный отдых. 4) Отдых в праздничные дни. 5) Ежегодный оплачиваемый отпуск и дополнительные отпуска в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, коллективным договором. 6) Отдых в других странах, предусмотренных законодательством российской Федерации.

Водителям предоставляется перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более 2 часов, как правило, в середине рабочей смены, не позднее чес через 4 часа после начала работы. При установленной графиком продолжительности рабочего времени более 8 часов водителю предоставляется два перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2 часов.

Еженедельный непрерывный отдых должен непосредственно предшествовать или непосредственно следовать за ежедневным отдыхом, при этом суммарная продолжительность времени отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания в предшествующий день должна составлять не менее 42 часов.

В праздничные дни допускается работа водителей, если эти дни предусмотрены графиками сменности как рабочие, в случаях, когда приостановка работы невозможна по производственно- техническим условиям, на работах, связанных с необходимостью обслуживания населения, и при выполнении неотложных ремонтных и погрузо- разгрузочных работ.

Предприятие обязано обеспечить минимальные, в пределах установленных норм, затраты времени на подготовку автотранспорта к выезду, оформление путевой документации.

Отдел сбыта предприятия, выполняющего грузовые перевозки, с целью обеспечения безопасности движения автотранспорта осуществляет:

- Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей с обязательной отметкой об их проведении в путевом листе.

- Обеспечение водителей перед выездом в рейс рекомендуемым расписанием движения и схемой маршрута с указанием опасных мест.

- Анализ выполнения всех предусмотренных рейсов.

- Регулярные проверки наличия водительских удостоверений и ежедневное информирование водителей при выезде в рейс о погоде и условиях проезда с обязательной отметкой в путевом листе.

- Установление пониженных скоростей, а при необходимости прекращение движения, если дорожные или метеорологические условия предоставляют угрозу безопасности перевозок грузов.

- Контроль за режимом труда и отдыха водителей.

- Установление режима работы и места отдыха в пути следования при направлении водителей в разовые дальние рейсы или командировки.