

ПРОГРАММА МСАТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ГОРОДСКИХ И ТУРИСТИЧЕСКИХ АВТОБУСОВ

Безопасное транспортное средство Требования по безопасной конструкции для новых автобусов.

Безопасные, благоустроенные и оптимально отлаженные транспортные средства во все времена являются ключевыми инструментами для поддержания и дальнейшего повышения безопасности дорожного движения для автобусных компаний, повышения качества обслуживания, повышения удовлетворенности клиентов и привлечения новых клиентов на борт городских и междугородных автобусов по всему миру.

Многое было достигнуто посредством регулирования, инновационных технологий, реализованных производителем в сотрудничестве с самой отраслью автобусных перевозок. Тем не менее, отрасль автобусных перевозок хочет пойти дальше и улучшить показатели безопасности транспортных средств, с целью сохранить свои позиции в качестве лидера по безопасности дорожного движения.

1. Основные существующие директивы и правила по безопасности

| | | |
|----------------------|--------------------------|--------------------------------|
| Директива 70/388/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 28.00 | Звуковая сигнализация |
| Директива 78/316/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 121.00 | Идентификация управления |
| Директива 75/443/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 39.00 | Спидометр и задняя передача |
| Директива 70/311/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 79.01 | Рулевое усилие |
| Директива 71/320/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 13.10 | Система торможения |
| Директива 2003/97/ЕС | Положение ЕЭК ООН 46.02 | Прибор наблюдения водителя |
| Директива 76/756/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 48.03 | Осветительная электроустановка |
| Директива 92/23/ЕС | Положение ЕЭК ООН 54.00 | Шины |

2. Обновление и изменение требований директив и правил по активной безопасности

Улучшение сцепления с дорогой

Текущая ситуация:

Электронная программа стабилизации движения (ESP): в настоящее время упоминается в соответствии с Директивой 71/320/ЕЕС и Правилами ЕЭК ООН 13.10 "Система торможения". Эта электронная система управления повышает динамическую устойчивость транспортных средств.

Система контроля давления в шинах (TPMS): в настоящее время применяется на добровольной основе.

Шины: в настоящее время регулируется Директивой 92/23/ЕС и Правилами ЕЭК ООН 54.00 и 117. Минимальное сопротивление качению шин (LRRT) также применяется.

Рекомендации МСАТ:

Транспортные средства, оснащенные ESP, должны быть оборудованы системой контроля давления в шинах (TPMS).

TPMS должны быть обязательными к применению, чтобы гарантировать оптимальное давление, и должны быть автоматически связаны с LRRT, в целях обеспечения постоянной максимизации безопасности и экологической эффективности (экономия топлива).

- технология ESP и TPMS должна быть обязательной для транспортных средств класса II и III;
- для всех автомобилей МЗ должен быть предоставлен достаточный срок до начала реализации;
- должно оказываться содействие в предоставлении информации об их эффективности.

Что касается шин с восстановленным протектором, автобусные перевозчики должны принять разумное решение, если они хотят оборудовать ими свои транспортные средства.

Улучшение непрямого обзора водителей

Текущая ситуация:

Зеркала заднего вида: в настоящее время регулируется Директивой 2003/97 по "непрямому обзору" с поправками, внесенными 2005/27/ЕС и Правилами ЕЭК ООН 46 (GRSG создал неофициальную группу по системам мониторинга посредством камер (CMS)).

Рекомендации МСАТ:

- Зеркала между дверью и рулевым колесом, а также горизонтальные зеркала впереди, должны стать обязательными для всех автобусов, в целях улучшения боковой видимости людей при посадке и высадке;
- Требования по конденсации окон для автобусов должны быть такими же, как для легковых автомобилей;
- Усовершенствование дизайна зеркал для устранения мертвых зон передней и задней сторон городских и междугородных автобусов;
- Изучение вопроса об использовании камер видеонаблюдения и радиолокационных систем, возможных дополнительных или альтернативных вариантов использования стандартных зеркал.

Усовершенствование системы заднего обзора

Текущая ситуация:

Камеры, радиолокационные системы: Нет требований, всегда по инициативе перевозчиков.

Рекомендации МСАТ:

Использование существующих технологий (радиолокационные системы, CMS и т.д.) должно поощряться и поддерживаться.

3. Основные существующие директивы и правила пассивной безопасности

| | | |
|-----------------------|-------------------------|------------------------------------|
| Директива 92/22/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 43.00 | безопасные стекла |
| Директива 92/24/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 89.00 | ограничители скорости |
| Директива 74/408/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 80.01 | прочность сидений |
| Директива 77/541/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 16.04 | ремни безопасности |
| Директива 76/115/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 14.06 | крепления ремня безопасности |
| Директива 70/221/ЕЕС | Положение ЕЭК ООН 34.02 | топливный бак |
| Положение 661/2009/ЕС | | Общие правила техники безопасности |

4. Обновление и изменение требований директив и правил по пассивной безопасности

Предотвращение распространения пожара и защита зон риска ТС от пожара

Текущая ситуация:

Материалы, используемые для внутреннего оборудования кузовов автобусов (Положение ЕС N ° 661/2009 по общей безопасности автотранспортных средств);

Используемые материалы должны предотвратить или, по крайней мере, задержать огонь, чтобы позволить пассажирам эвакуироваться из транспортного средства в случае пожара.

- Системы обнаружения (Правило ЕЭК ООН № 107);
 - Система обнаружения пожара в моторном отсеке является обязательной, (совместно с применением Euro VI);
 - Системы обнаружения дыма или тепла для внутреннего отсека являются обязательными, (принято на заседании GRSG ЕЭК ООН, апрель 2011);
 - Добровольное соглашение по монтажу систем обнаружения пожара в моторном отсеке новых городских и междугородных автобусов (начиная с января 2011).
 - Тест проводки (Правила ЕЭК ООН № 118), обязателен с 9 декабря 2012 года (автобусы нового типа);
 - Тест для изоляционных материалов (Правила ЕЭК ООН № 118), обязательных с 9 декабря 2012 года (нового типа) и 9 декабря 2015 года для всех типов;
 - Тест на горючесть материалов (Правила ЕЭК ООН № 118) обязательно с 9 декабря 2012 года (нового типа) и 9 декабря 2015 года для всех типов.

Рекомендации МСАТ:

В интересах МСАТ и его членов установка детекторов обнаружения возгорания, обнаружения дыма и системы пожаротушения в моторном отсеке. Следует также обратить внимание на установку систем обнаружения в обоих отсеках транспортных средств - пассажирском и багажном, а также на более широкое использование огнестойких материалов в конструкции автобуса.

Периодические осмотры транспортных средств могут уменьшить риск пожара и

механических проблем и будут способствовать улучшению уровня безопасности в секторе автомобильного транспорта.

Правильное обслуживание всех механических компонентов автобусов может значительно уменьшить риск возникновения пожара.

Пред/послерейсовый проверочный лист, перечень противопожарных мер МСАТ могут предотвратить возгорание автобусов. Перечни должны быть доведены до сведения всех водителей и распространены среди всех заинтересованных органов сектора пассажирских перевозок.

Совершенствование методов эвакуации транспортного средства

Текущая ситуация:

Положение ЕС N ° 661/2009 отменяет Директиву 2001/85 для новых автомобилей с 2014 года.

- Транспортное средство должно быть спроектировано и сконструировано таким образом, чтобы осуществляло перевозки безопасным и стабильным способом, даже при полной загрузке. Должны быть предусмотрены соответствующие условия для обеспечения безопасного входа и выхода из транспортного средства, в частности, в случае возникновения чрезвычайной ситуации;

- Транспортные средства класса I должны быть доступны для людей с ограниченными физическими возможностями, в том числе инвалидов-колясочников.

- GRSG набор по количеству сервисных и аварийных выходов, в частности, водительская дверь должны быть обозначена в качестве запасного выхода (Правила ЕЭК ООН 107). Текущая работа по служебным выходам, окнам и запасным выходам (SDWEE).

Рекомендации МСАТ:

Снаружи: аварийная кнопка должна быть в пределах 1000 мм и 1500 мм от земли и не более 500 мм от двери;

Внутри: аварийные выходы должны быть обозначены и размещены в согласованном порядке (кнопка или ручка, покрытые плексигласом);

Снаружи и внутри: центральное запираение / отпираение всех дверей и аварийных окон одним общим устройством, расположенным в транспортном средстве, электронное или ручное;

Проходы между рядами должны быть сконструированы и изготовлены таким образом, чтобы обеспечивать свободное передвижение пассажиров.

Обеспечить аварийное освещение над аварийным выходам

Текущая ситуация:

Аварийные выходы обозначены.

Рекомендации МСАТ:

- обозначение аварийного выхода должна загораться, чтобы позволить пассажирам ориентироваться в случае аварий в условиях плохой видимости;
- аварийные выходы должны быть обозначены светящимся знаком со стандартной пиктограммой бегущей фигуры человека зеленого цвета, который загорается в случае аварии.

Внедрения дополнительных систем

Текущая ситуация:

Крузиз-контроль: разрешено – на добровольной основе;

Distronic или система адаптивного круиз-контроля: разрешено – на добровольной основе;

Система контроля давления в шинах: разрешено (Правила 661/2009/ЕС);

Система оповещения пересечения линии разметки: в обязательном порядке по состоянию на 2014 (Правила 661/2009/ЕС);

Система контроля тормозов: в обязательном порядке по состоянию на 2014 (Правила 661/2009/ЕС);

Система оповещения об опасности фронтального столкновения: разрешено – на добровольной основе;

Система слежения за разметкой.

Рекомендации МСАТ:

- Круиз-контроль не является оптимальным. Приложение DISTRONIC является более эффективным, так как оно автоматически регулирует скорость движения автомобиля в зависимости от условий движения;
- Для всех вышеперечисленных передовых систем безопасности общая ответственность должна оставаться на водителе.

Стандартизированные эргономичные приборные панели и панель контрольно-измерительных приборов для всех марок городских или междугородных автобусов

Текущая ситуация:

Приборные панели и панели контрольно-измерительных приборов различаются в зависимости от марки/ типа транспортного средства.

Директива 78/316/ЕЕС будет заменена Правилами 661/2009/ЕС

Рекомендации МСАТ:

- Требования, определенные в стандарте ИСО, должны быть распространены на городские и междугородные автобусы / Правило 121 ЕЭК ООН;
- Легкая визуальная идентификация всех элементов управления, набора и предупреждающих устройств;

Усовершенствование дизайна сидений

Текущая ситуация:

Требования устанавливаются Правилами 107 ЕЭК ООН, а крепления ремней безопасности - Правилами 14 ЕЭК ООН.

Рекомендации МСАТ:

- Усовершенствование спинки сиденья все еще возможны для повышения безопасности;
- Подвеска сиденья может улучшить комфорт и, следовательно, уменьшить усталость при поездках на большие расстояния. Тем не менее, преимущества безопасности не распространяются на вождение в городе, где меры по упорядочиванию интенсивности движения (т.е. скорость ударов) могут создать угрозу безопасности;
- Положение верхнего ремня: в транспортном средстве или определенном месте должно быть промаркировано эффективное крепление, определяющее положение ребенка или взрослого, которое автоматически закрепляет верхнее крепление ремня безопасности на уровне плеча пассажира.

Активировать стоп-сигналы при использовании замедлителя

Текущая ситуация:

Стоп-сигналы не работают при использовании замедлителя.

Рекомендации МСАТ:

- Стоп-сигналы должны функционировать, когда автомобиль тормозит, чтобы избежать опасных ситуаций для других пользователей;
- Сектор автоперевозок требует обязательного регулирования безопасности в этой области и, в то же время, берет на себя обязательства, на добровольной основе, по монтажу кабеля, подключенного к стоп-сигналам.

Оптимизация расположения и крепления оборудования / аксессуаров

Текущая ситуация:

Оборудование и аксессуары не фиксируются и не расположены должным образом.

Рекомендации МСАТ:

- Любые автоматы с напитками должны быть установлены в безопасном месте, где они могут быть безопасно использоваться, и не представлять потенциальную угрозу безопасности для водителей и пассажиров;
- Средства оперативного контроля любого DVD / видео оборудования должны быть расположены в безопасном месте, где они не могут быть доступны иным лицам, в то время как водитель ведет транспортное средство.
- (возможно) Должно быть разработано Положение о размещении ЖК-экранов в подголовники автобусных сидений.

Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) / Навигационные системы

Текущая ситуация:

В настоящее время - применяется на добровольной основе.

Рекомендации МСАТ:

eCall:

- Аварийный датчик может реагировать быстрее с момента аварии;
- Содействие более широкому использованию eCall, в том числе другими участниками дорожного движения.
- Навигационная система должна способствовать использованию всей дорожной инфраструктуры и содержать подробную информацию обо всех препятствиях, которые ограничивают свободное передвижение городских и междугородных автобусов, например, низкие мосты, тоннели, ограничения по ширине и весу.

Безопасный водитель
Текущая законодательная база и рекомендации по дальнейшему совершенствованию безопасности дорожного движения.

Водители не должны срезать путь, т.е. это касается безопасности, и существует обширная нормативно-правовая база, чтобы убедиться, что они этого не делают! Водители обязаны быть в отличной форме, отдохнувшие и прошедшие контроль, чтобы оказать клиенту любую помощь. Они должны быть квалифицированными и обученными, но и контролируемыми, чтобы обеспечить наивысшую безопасность, т.к. безопасность остается приоритетом № 1 автобусных перевозок.

1.Время вождения, время работы, отдых

Текущая ситуация:

Водители должны соблюдать многочисленные правила, чтобы получать достаточный отдых и соблюдать максимальные лимиты на ежедневные и еженедельные часы работы и вождения.

Положение 561/2006/ЕС по Правилам о времени вождения и отдыха ЕС (вступило в силу с мая 2007)

- Обязательные регулярные еженедельные периоды отдыха в 45 часов (минимум один раз каждую вторую неделю);
- Сокращенный еженедельный отдых 24 часа (максимум один раз каждые две недели) и любое сокращение 45 часов должны быть компенсированы в течение 3 недель увеличенным отдыхом;
- необходимый 11-часовой нормальный ежедневный период отдыха раз в 24-часовой период. Может быть уменьшен до 9 часов три раза в неделю;
- Минимум один 45-минутный перерыв для каждого 4,5 часового периода вождения;
- Максимальный период вождения 56 часов еженедельно;
- Время в пути, проведенное до и после принятия на себя ответственности за транспортное средство, не может рассматриваться в качестве отдыха;
- Строгие правила отдыха водителей во время автобусных туров продолжительностью от 6 до 12 дней. (Эти правила будут включены позднее).

Директива по рабочему времени при автоперевозках № 2002/15/ЕС (вступила в силу с 23 марта 2005)

- Дополняет и охватывает всех мобильных работников, включая самостоятельно занятых, на которых распространяется Положение о правилах по времени вождения и времени отдыха ЕС № 561/2006/ЕС;
- Средняя максимальная 48-часовая рабочая неделя, рассчитанная за четыре месяца отчетного периода;
- Ограничение на 10 часов работы в ночное время каждый 24-часовой период;
- Обязательный перерыв после 6 часов работы.

Рекомендации МСАТ:

Правило ЕС 561/2006/ЕС принципиально предназначены для тяжеловесных грузовых автомобилей, но в настоящее время применяется в секторе автобусных

перевозок. Оно не дает представление о различных рабочих моделях автобусов и водителей автобусов.

2. Контроль за водителем

Текущая ситуация:

Автобусные водители являются настоящими профессионалами, но даже в этом случае правила применяются таким образом, чтобы клиенты были еще более уверены в их пригодности к работе.

Положение № 3821/85/ЕС по тахографу (в силе с 1985)

- Все транспортные средства, охватываемые действием правил ЕС по времени вождения и отдыха, должны быть оснащены тахографом - безопасным записывающим устройством для регистрации часов вождения, периодов отдыха и работы водителей;
- С мая 2006 года все новые автомобили должны быть оснащены цифровым тахографом, который был разработан с еще более сильными функциями обеспечения безопасности, которые постоянно обновляются, чтобы водители не смогли фальсифицировать отчет о своей деятельности и времени вождения и отдыха;
- Тахограф сможет, в будущем, связываться со спутниковыми системами позиционирования для повышения безопасности, а также интегрировать транспортное средство в информационно-технологические системы (ИТС), в том числе «eCall» и, возможно, обеспечивать другие меры безопасности дорожного движения.

Применение Директивы № 2006/22/ЕС (вступила в силу с мая 2006 года)

- Определяет минимальный уровень применения, необходимый для обеспечения соблюдения правил ЕС по времени вождения и отдыха, и положения по цифровому тахографу. Не менее 3% от общего количества рабочих дней водителей должно быть проверено;
- Органы государственной власти стран ЕС должны проводить как минимум шесть трансграничных совместных проверок в год.

Рекомендации МСАТ:

МСАТ и его члены поддерживают строгий контроль водителей с помощью компетентных органов, а также применяют жесткие санкции к тем, кто признан виновным в серьезных нарушениях. МСАТ приветствует использование новых технологий. МСАТ также поддерживает новые меры, которые в настоящее время обсуждаются в ЕС, что сделает манипулирование цифровым тахографом более затрудненным.

3. Обучение водителей

Текущая ситуация:

Учитывая все обязанности и юридические обязательства, которые возлагаются на водителей автобусов, можно видеть, насколько высокий приоритет предоставляется обучению.

Директива по обучению водителей 2003/59/ЕС (вступила в силу с 10 сентября 2008 года)

- Удостоверение на вождение профессиональной категории больше не

является достаточным, чтобы начать работать в этом секторе. Все новые профессиональные водители должны получить дополнительный сертификат ЕС о профессиональной компетенции (СРС);

- Сертификаты выдаются после 280 часов обязательного обучения, прохождения проверки или сдачи от 1 до 4 официальных экзаменационных модулей по теории и практике;
- Все водители должны проходить 35 часов периодического обучения каждые 5 лет, чтобы сохранить Сертификат;
- Обучение и доказательство профессиональной компетентности в значительной степени ориентированы на обеспечение безопасности дорожного движения. Среди прочего Директива определяет следующие основные направления обучения:

- Повышение квалификации в защитных методах вождения на основе безопасного и экономичного вождения, в том числе знание технических характеристик и эксплуатации систем управления транспортным средством, ограничения на использование тормозов, использование коробки передач, способы замедления и торможения на спуске и действия в случае поломок;

- Возможность обеспечить комфорт и безопасность пассажиров, в том числе, с использованием конкретных инфраструктуры (общественные места, выделенные полосы), управление конфликтами, внимание к определенным группам пассажиров (инвалиды, дети) ;

- Знание максимального рабочего периода; принципы, применение и последствия Положения ЕС о вождении и отдыхе, а также использовании тахографа;

- Знание правил, регулирующих перевозку пассажиров, конкретных групп населения, оборудования для обеспечения безопасности, ремней безопасности и нагрузки транспортных средств;

- Осведомленность о дорожно-транспортных рисках, статистике несчастных случаев и причинах аварий с участием автобусов, человеческих, материальных и финансовых последствиях;

- Возможность грамотно реагировать на все чрезвычайные ситуации, чтобы обеспечить безопасность всех пассажиров и других участников дорожного движения, посредством обучения оказанию первой помощи, порядку эвакуации при пожаре и урегулированию потенциальных конфликтных ситуаций между водителем и пассажиром;

- Важность физического и психического здоровья в обеспечении безопасности дорожного движения: здоровое питание, воздействие алкоголя, наркотиков или других веществ, влияющих на поведение, усталость и цикл «работа / отдых».

Рекомендации МСАТ:

МСАТ старается обеспечить применение данной Директивы по обучению не только на бумаге, но на практике. Количество и качество обучения в ЕС должно быть повышено. Государства-члены должны открыть национальные реестры учебных заведений, вести учет их количества и стандартов. Правительства должны обеспечить конкретную поддержку органов образования, таких как аккредитованных при Академии МСАТ учебных заведений. Улучшенный контроль и координация процесса аккредитации учебных заведений, преподавателей и учебных программ жизненно важно для обеспечения единого стандарт обучения в странах ЕС.

Безопасная компания
12 ЗОЛОТЫХ ПРАВИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Безопасность клиентов, экипажа и других участников дорожного движения является одним из главных приоритетов для автобусных компаний. Для настоящих профессионалов каждое дорожно-транспортное происшествие - это уже чересчур. Несмотря на то, что автобусные перевозки являются самым безопасным видом автомобильного транспорта, дальнейшее повышение безопасности становится ежедневной задачей и приоритетным обязательством каждой автобусной компании и ее руководства.

1. Гарантировать, что водители и экипаж осведомлены о требованиях пристегиваться ремнями безопасности и полностью обучены управлять конкретным типом транспортного средства.

2. Напоминать пассажирам о правилах техники безопасности и обязанности пристегиваться ремнями безопасности (с показом видео в транспортных средствах класса II и III).

3. Гарантировать, что водители находятся в наилучшей форме путем принятия здорового образа жизни и постоянного обучения вождению и другим методам обеспечения безопасности дорожного движения и передовым практикам.

4. Гарантировать, что водители знают и следуют правилам отдыха посредством тщательного инструктажа, соответствующего управления и планирования перевозок.

5. Гарантировать, что клиенты - туроператоры осознают, что социальные нормы (принцип совместной ответственности) должны соблюдаться во всех транспортных перевозках, и что они несут солидарную ответственность.

6. Гарантировать, что водители понимают специфические требования своих пассажиров и их последствия для безопасности дорожного движения, например, при перевозке детей, инвалидов и пожилых людей.

7. Гарантировать, что водители обучаются соблюдать ограничения скорости.

8. Гарантировать, что водители и экипаж осознают, что запрещается употреблять алкогольные напитки и наркотики в течение рабочего дня, и проводить их обучение о вредных последствиях этого потребления вне рабочего времени.

9. Водители должны носить светоотражающие жилеты при исполнении служебных обязанностей за пределами транспортного средства.

10. Разработать безопасные способы парковки транспортного средства и гарантировать, что все водители проходят подготовку по эвакуации пассажиров для всех типов транспортных средств.

11. Обучать водителей защитной технике вождения и повышать осведомленность о главных причинах аварий и о том, как их можно избежать.

12. Компании должны разработать и внедрить корпоративную политику обеспечения безопасности дорожного движения.

**УСТАВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
ДЛЯ АВТОБУСНЫХ КОМПАНИЙ
ВКЛАД КОМПАНИИ В ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

1. Планировать перевозки, чтобы обеспечить выполнение обязательств по безопасности

- Составлять расписание для транспортных средств таким образом, чтобы правила часов вождения и отдыха водителей могли соблюдаться в нормальных условиях дорожного движения с учетом потребностей водителей;
- Гарантировать, что масса транспортного средства соответствует минимальным и максимальным требованиям нагрузки на ось;
- Составлять расписание поездок таким образом, чтобы соблюдались требования по ограничению скорости и маршрута, а также ограничения на движение. Там, где фактического ограничения нет, обеспечить, насколько это возможно, самый безопасный маршрут следования;
- Гарантировать, что транспортные средства припаркованы в местах, где они не могут создать угрозу безопасности дорожного движения.

2. Контроль за водителем в соответствии с законом

- Регулярно проверять, чтобы водители имели действительные водительские права нужной категории и другие сертификаты, требуемые по закону, и чтобы они проходили соответствующее обучение;
- Контролировать записи тахографа для соблюдения водителями времени вождения и отдыха;
- Соответствующим образом расследовать любые жалобы на действия водителя;
- Гарантировать, что водители в полной мере осознают и выполняют свои обязанности, в частности, касающиеся пассажиров.

3. Поощрять обучение водителей на уровне выше установленных минимальных правовых стандартов

- Поощрять водителей, чтобы те понимали свои обязанности в отношении пассажиров, других участников дорожного движения и сообщества;
- Обучать водителей в соответствии с признанными международными стандартами, такими как аккредитованные учебные центры Академии МСАТ;
- Вести учет такого обучения;
- Регулярно и при наличии жалоб проводить оценку производительности водителя;
- Предоставить каждому водителю личный экземпляр проверочного списка МСАТ и любые другие материалы по безопасности дорожного движения, изданные МСАТ или ассоциациями.

4. Гарантировать, что транспортные средства являются технически безопасными

- Гарантировать, что транспортные средства пригодны к использованию на основании профилактического обслуживания и проверки перед отправлением;
- Гарантировать, что транспортные средства были хорошо подготовлены в зависимости от состояния дорог и возможных метеорологических условий, и обеспечить их необходимым оборудованием (например, цепи в зимний период);

- Реализация существующих положений, касающихся технического обслуживания автотранспортных средств;
- Реализация водителями формальных процедур отчетности по дефектам транспортного средства.

5. Оказывать внимание другим участникам дорожного движения и пешеходам

- Обучать и подготавливать водителей «защитной» технике вождения. В частности, соблюдать дистанцию безопасности;
- Напоминать водителям об особой уязвимости пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов;
- Гарантировать, что водители максимально используют автомобильные дороги и основные маршруты, и избегают жилые районы, за исключением городских и междугородных автобусов.

6. Укреплять здоровье своих работников

- Соблюдать профессиональные обязанности по поддержке здоровья водителей;
- Принимать конкретные меры по поощрению водителей соблюдать здоровый образ жизни и избегать вождения под действием запрещенных медикаментов;
- Информировать водителей об опасности для здоровья, с которыми они могут столкнуться в некоторых поездках, где, например, распространены эпидемические заболевания.