



## Управление на рисковете за водачите в автомобилния транспорт: примери за добри практики

В сектора на автомобилния транспорт, както и във всички останали икономически дейности, е важно да се обърща внимание на условията на труд, за да се гарантира наличието на квалифицирана и мотивирана работна ръка. Определени характеристики на сектора затрудняват повече практическото управление на риска в сравнение с други сектори. Рисковете могат да бъдат управлявани успешно, като се отчитат практическото функциониране на сектора, характеристиките на самата професия и начинът на работа на водачите в автомобилния транспорт. Европейската агенция за безопасност и здраве при работа (EU-OSHA) публикува доклад с примери за добри практики при управлението на рисковете за водачите в автомобилния транспорт (<sup>1</sup>). Добрите практики представят разнообразни инициативи и дейности за защита на водачите в автомобилния транспорт.

Водачите в автомобилния транспорт работят самостоятелно и далеч от седалището на предприятието. Те могат да бъдат самостоятелно заети лица и често имат дългогодишен професионален опит. Това означава, че не е лесно да се поддържа контакт с тях, да се изслушва мнението им или да бъдат привлечени за участие в управлението; те невинаги са предразположени към промяна. В тази връзка, за да се използва техният опит и за да се постигне по-голяма възприемчивост, е необходимо водачите в автомобилния транспорт да участват пряко във вземането на решения, като решенията трябва да бъдат разработвани от водачи за водачи. Също така е изключително важно да се осигури достатъчно време за обсъждане, планиране, изпробване и въвеждане на промени.



© iStock

От опита на шофьорите също може да се извлече полза чрез участието им като съветници, обучаващи и инструктори.

Клиентите и заинтересованите страни следва да участват в управлението на рисковете. Лицата, които извършват доставки, не работят изолирано, а са част от верига. За работодателите може да се окаже трудно да гарантират безопасността на своите служители (водачи), докато те работят на обектите на клиентите. А поради конкурентния характер на сектора предприятията за превоз на товари не поставят изисквания към своите клиенти, които по този начин могат неправилно да приемат, че безопасността на водачите не е тяхна отговорност. За водачите от обществения транспорт пътниците също са част от риска и от решението. Други страни, които е необходимо да участват в управлението на риска са:

- предприятията, от които се товарят стоките и в които се извършват доставките;
- пътниците и учениците;

- групите в областта на пътна безопасност, транспортните министерства, полицията и съдебната система и т.н.

Големите работодатели са в състояние да определят стандарти за безопасни и здравословни условия на труд по отношение на своите доставчици, като по този начин могат да стимулират тези обикновено малки предприятия, да прилагат стандартите, при работа с останалите си клиенти.

Решенията по отношение на безопасните и здравословни условия на труд, като например мерките за по-безопасно шофиране, може да изискват допълнително време, за да бъдат изпълнени. Това трябва да бъде взето под внимание както при организацията на работата, така и при изготвяне на работния график. От друга страна, въвеждането на мерки за безопасно управление на превозното средство може да доведе до по-ниско потребление на гориво и следователно до спестяване на разходи.

Обучението, опреснителните курсове и надлежното спазване на процедурите са от съществено значение за водачите, но те трябва да се осъществяват в рамките на организационна система, насочена към превенция на риска и с ясна ангажираност от страна на ръководството.

При настъпване на промени е необходимо да се отчитат последиците за безопасните и здравословни условия на труд. Например въвеждането на информационни и комуникационни технологии в шофьорските кабините може да се използва и за подобряване на здравословните и безопасни условия на труд на водачите.

Необходимо е да се отчита разнообразието на работната ръка — например трябва да се вземат под внимание потребностите на по-възрастните и на по-младите работници, на жените водачи и на чуждестранните работници.

### От проучените случаи могат да се направят следните заключения:

- Водачите често са самостоятелно заети лица с дългогодишен опит, които са привикнали да работят независимо. Това предполага, че трябва да се:
  - гарантира, че прилаганите подходи са практични и не се изготвят еднолично от работодателите;
  - използват места, които често се ползват от водачите — места за почивка край магистралите и т.н.;
  - гарантира, че съветите и решенията се основават на опита на водачите, например чрез:
    - включване на водачите в процеса на извършване на оценката на риска и при вземането на решения;
    - използване на шофьорите като съветници, инструктори и т.н.;
    - осигуряване на достатъчно време за изготвяне на решения и въвеждане на промени.
- Потребителите, клиентите и заинтересованите страни следва да участват в процеса на вземане на решения по управлението на риска:
  - веригата на доставки — доставчици, обекти, до които се извършват доставките и т.н.;
  - пътниците и учениците;
  - групите в областта на пътна безопасност, транспортните министерства и т.н.
- Големите работодатели са в състояние да определят стандарти за безопасни и здравословни условия на труд по отношение на своите доставчици. По този начин те могат да стимулират тези обикновено малки и средни предприятия, да прилагат стандартите при работа с останалите си клиенти.

(<sup>1</sup>) European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA), *Managing risks to drivers in road transport: good practice cases*, EU-OSHA.

- Въвеждането на нова технология в кабините може да се използва и за целите на безопасните и здравословни условия на труд, например за редовно информиране на водачите и подобряване на графици за доставка.
- Решенията по отношение на безопасните и здравословни условия на труд може да изискват повече време за изпълнение на задачите, поради което:
  - това трябва да се отчита при организацията на работа и изготвянето на работния график;
  - клиентите също трябва да бъдат информирани за това.
- Обучението, например техниките за безопасно управление на моторно превозното средство, трябва да бъде част от организационна система за превенция на рисковете и да е налице ясна ангажираност от страна на ръководството на организацията.

При превоза на пътници в различните примери за добри практики се разглеждат начини за предотвратяване на насилието спрямо водачите, включително насилието от страна на ученици. Такова насилие може да има редица последици, като например: стрес и нараняване на персонала, материални щети на автобусите и повишен риск от пътнотранспортно произшествие. Включването на деца в процеса на вземане на решение бе сметнато за важно, като предприетите мерки в разглежданите примери за добри практики включваха:

- сътрудничество — с училища, схеми за превенция на престъпността, полиция, органи за контрол на движението;
- включване на деца, например:
  - назначаване на служител в областта на превенцията с по-широки отговорности, например за работа с училища;
  - използване на театрални представления с участието на деца с цел идентифициране на проблемите и намиране на решенията;
  - приемане с участието на децата на правила за поведение при пътуване с автобус и полицейско присъствие в автобусите;
  - съвместно обучение на водачи и деца с цел да се улесни постигането на разбирателство;
- възприемане на холистичен подход с ангажиране на училищата по отношение на случващото се във и извън училище;
- служители с право на намеса — помощници, работещи съвместно с контролорите по редовността на пътниците;
- защитни покрития на страничните прозорци на автобусите, отделяне на шофьорската кабина от пътниците, система за охранително видеонаблюдение (CCTV), системи за проследяване и радиовръзки за бърза намеса;
- предоставяне на правна помощ и на съвети на персонала при произшествия.

Примерите за добри практики показват, че могат да бъдат предприети редица мерки за контрол на рисковете и подобряване на безопасността на водачите в автомобилния транспорт. Тези мерки могат да доведат и до по-доброто обслужване на клиентите и пътниците и до финансови спестявания за транспортните предприятия.

## Примери:

Проектът DocStop в Германия е насочен към подобряване на **условията за медицинско обслужване на професионалните водачи на дълги разстояния** по време на работа. Местата за почивка на магистралите служат като медицински центрове на DocStop. Тези центрове разполагат с мрежа от лекари, които консултират водачите по време на пътуването им, на удобни за тях места, без да се нарушават сериозно техните графици.

В Arla Foods, Дания, с помощта на водачите ръководството разработи схема за събиране на **информация за условията на труд в над 500 различни места за товарене**. Тази информация бе включена в IT

системата на предприятието и така вече е достъпна за шофьорите, когато те отпечатват пътните си листове за деня. Обхванатите въпроси включват също и споразуменията с клиентите. За водачите е важно, че предприетите мерки са съобразени с равнищата им на грамотност и с ограниченото време за извършване на доставки.



© David Tijero

Shell Transport в Дания изисква от своите **подизпълнители да спазват стандартите на предприятието за качество и безопасност**. Те са насочени предимно към докладването на произшествия и наранявания, обучение и инструктиране на водачите и към това как подизпълнителите включват въпросите по безопасността в собствената си организационна практика. Изпълнението на програмата се следи отблизо.

Transport for London предлага на **жените водачи на автобуси** подходящи условия на труд с цел улесняване на набирането на персонал и намаляване на текучеството. Предприятието осигурява: жени инструктори в депата, които да оказват помощ на жените водачи; помощ при грижите им за децата, както и други удобства. Въведени са мерки и кампании за предотвратяване на насилието в автобусите. Предлага се обучение за персонала и на всички мениджъри, в което се подчертава абсолютната нетърпимост към всякакво дискриминационно поведение. Продължава работата по въпроси като гъвкави модели на работа. В друг пример, след проведено проучване, испанският профсъюз CCOO изготви препоръки по отношение на униформите на жените водачи.

Френското транспортно предприятие Prevost въведе ограничение на **скоростта на движение** до 80 км/ч за своите водачи, като приложи и други мерки, които са довели до намаляване на потреблението на гориво и на емисиите на въглероден диоксид, както и до подобряване на здравословните и безопасни условия на труд на водачите. Работниците са включени в разпределението на спестените средства. За популяризиране на инициативата се използват стикери върху превозните средства.

## Допълнителна информация

Пълният текст на доклада на английски език можете да намерите на уебсайта на Агенцията на адрес:

[http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks\\_drivers\\_TEW11002ENN/view](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEW11002ENN/view), откъдето може да бъде изтеглен безплатно.

Тези справки са публикувани на всички официални езици на ЕС на адрес: <http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>

## Европейска агенция за безопасност и здраве при работа

Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, ИСПАНИЯ

Тел. +34 944794360, Факс +34 944794383

Електронна поща: [information@osha.europa.eu](mailto:information@osha.europa.eu)

© Европейска агенция за безопасност и здраве при работа. Възпроизвеждането е разрешено при посочване на източника. Printed in Belgium, 2011 г.

