



Διαχείριση κινδύνων στον κλάδο των οδηγών οχημάτων οδικών μεταφορών: περιπτωσιολογικές μελέτες καλής πρακτικής

Στον κλάδο των οδικών μεταφορών, όπως και σε κάθε άλλον κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, είναι σημαντικό να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στις συνθήκες εργασίας, ώστε να διασφαλίζεται ότι το υπάρχον εργατικό δυναμικό έχει τα απαραίτητα προσόντα αλλά και ότι του παρέχονται τα κατάλληλα κίνητρα. Ορισμένα χαρακτηριστικά του κλάδου αυτού καθιστούν τη διαχείριση των κινδύνων πρακτικά πιο δύσκολη σε σύγκριση με άλλους κλάδους. Ωστόσο, δεδομένου του τρόπου λειτουργίας του κλάδου στην πράξη, των χαρακτηριστικών των ιδίων των οδηγών, καθώς και του τρόπου με τον οποίο αυτοί εργάζονται, η διαχείριση των κινδύνων στον κλάδο μπορεί να είναι επιτυχής. Ο EU-OSHA δημοσίευσε έκθεση με περιπτωσιολογικές μελέτες καλής πρακτικής σχετικά με τη διαχείριση των κινδύνων για τους οδηγούς οχημάτων οδικών μεταφορών⁽¹⁾. Οι περιπτωσιολογικές μελέτες περιλαμβάνουν πλήθος πρωτοβουλιών και παρεμβάσεων για την προστασία των οδηγών οχημάτων οδικών μεταφορών.

Οι οδηγοί εργάζονται ανεξάρτητα και χωρίς σταθερή βάση. Ενδέχεται να είναι αυτοαπασχολούμενοι και συχνά διαθέτουν μακρά επαγγελματική εμπειρία. Αυτό σημαίνει ότι δεν είναι πάντα εύκολο να επικοινωνήσει κανείς μαζί τους, να ζητήσει τη γνώμη τους ή να εξασφαλίσει τη συμμετοχή τους, συνήθως δε είναι αρνητικοί στις όποιες αλλαγές. Ως εκ τούτου, οι οδηγοί πρέπει να συμμετέχουν εκ του σύνεγγυς στην εξεύρεση λύσεων — οι λύσεις πρέπει να διαμορφώνονται από οδηγούς για οδηγούς με συμμετοχικές μεθόδους, ούτως ώστε να αξιοποιείται η εμπειρία των μεν και να εξασφαλίζεται η αποδοχή των δε. Επίσης, είναι σημαντικό να παρέχεται επαρκής χρόνος για συζήτηση, σχεδιασμό, δοκιμές και υιοθέτηση αλλαγών.



© iStock

Οι έμπειροι οδηγοί μπορούν επίσης να αξιοποιηθούν ως σύμβουλοι, εκπαιδευτές και καθοδηγητές.

Οι πελάτες και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να συμμετέχουν στη διαχείριση των κινδύνων. Όσοι οδηγοί πραγματοποιούν παραδόσεις δεν είναι απομονωμένοι, αλλά αποτελούν μέρος μιας αλυσίδας. Οι εργοδότες των οδηγών δυσκολεύονται να διασφαλίσουν την ασφάλεια των εργαζομένων τους όταν αυτοί εργάζονται σε εγκαταστάσεις πελατών. Εξαιτίας δε του ανταγωνισμού, οι επιχειρήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων διστάζουν να εγείρουν αξιώσεις από τους πελάτες τους, οι οποίοι έχουν ενδεχομένως την εσφαλμένη εντύπωση ότι η ασφάλεια των οδηγών δεν είναι δική τους ευθύνη. Για τους οδηγούς των οχημάτων δημοσίων μεταφορών, οι επιβάτες αποτελούν επίσης μέρος του κινδύνου αλλά και της λύσης. Άλλα μέρη που πρέπει να συμμετέχουν στη διαχείριση κινδύνων μπορεί να είναι:

- οι επιχειρήσεις όπου γίνεται η συγκέντρωση των αγαθών και πραγματοποιούνται οι παραδόσεις
- επιβάτες και μαθητές
- ομάδες οδικής ασφάλειας, Υπουργεία Μεταφορών, αστυνομία, δικαστήρια κ.λπ.

Οι μεγάλες επιχειρήσεις είναι σε θέση να καθορίζουν τα πρότυπα επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας (EAY) για τις μικρές επιχειρήσεις που εκτελούν παραδόσεις και έτσι να τις ενθαρρύνουν να υιοθετούν τέτοιου είδους πρότυπα όταν συνεργάζονται με άλλους πελάτες τους.

Η υλοποίηση των λύσεων EAY, όπως π.χ. των μέτρων για ασφαλέστερη οδήγηση, ενδέχεται να είναι χρονοβόρα. Αυτό πρέπει να συυπολογίζεται τόσο κατά την οργάνωση όσο και κατά τον προγραμματισμό των εργασιών. Από την άλλη πλευρά, η εισαγωγή αμυντικών τεχνικών οδήγησης μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και κατά συνέπεια μείωση του κόστους.

Η εκπαίδευση, η μετεκπαίδευση και η διασφάλιση της δέουσας τήρησης των διαδικασιών είναι μεγάλης σημασίας για τους οδηγούς ωστόσο, πρέπει να πραγματοποιούνται στο πλαίσιο ενός συστήματος οργάνωσης της εργασίας, με στόχο την πρόληψη των κινδύνων και με σαφή δέσμευση των εκπροσώπων διαχείρισης της επιχείρησης.

Κάθε φορά που πραγματοποιείται κάποια αλλαγή, πρέπει να εξετάζονται οι επιπτώσεις της στην EAY. Παραδείγματος χάριν, η εισαγωγή τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών στους θαλάμους οδήγησης μπορεί να αξιοποιηθεί για τη βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας και υγείας των οδηγών.

Η ποικιλομορφία του εργατικού δυναμικού πρέπει να λαμβάνεται υπόψη — για παράδειγμα, πρέπει να εξετάζονται οι ανάγκες των εργαζομένων μεγαλύτερης ηλικίας αλλά και των νεότερων εργαζομένων, των γυναικών οδηγών όπως και των αλλοδαπών εργαζομένων.

Βασικά συμπεράσματα των περιπτωσιολογικών μελετών:

- Οι οδηγοί είναι συχνά αυτοαπασχολούμενοι, πολύ πεπειραμένοι και συνηθισμένοι να εργάζονται ανεξάρτητα. Για τον λόγο αυτό, κρίνεται σκόπιμη, μεταξύ άλλων:
 - η εξασφάλιση ρεαλιστικών αλλά όχι υπερβολικά παρεμβατικών προσεγγίσεων·
 - η αξιοποίηση χώρων όπου συχνάζουν οι οδηγοί —χώροι προσωρινής στάθμευσης σε αυτοκινητοδρόμους κ.λπ.
 - η εξασφάλιση συμβουλών και λύσεων βασισμένων στις εμπειρίες των οδηγών, για παράδειγμα μέσω:
 - της συμμετοχής των οδηγών στη διενέργεια εκτίμησης κινδύνου και στη διαμόρφωση λύσεων,
 - της αξιοποίησης των οδηγών ως συμβούλων, καθοδηγητών κ.λπ.,
 - της παροχής επαρκούς χρονικού διαστήματος για τη διαμόρφωση λύσεων και την εισαγωγή των αλλαγών.
- Οι καταναλωτές, οι πελάτες και οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να συμμετέχουν στη διαδικασία διαμόρφωσης λύσεων για τη διαχείριση κινδύνων:
 - η αλυσίδα εφοδιασμού —προμηθευτές, χώροι παράδοσης κ.λπ.
 - επιβάτες και μαθητές
 - ομάδες οδικής ασφάλειας, Υπουργεία Μεταφορών κ.λπ.
- Οι μεγάλες επιχειρήσεις είναι σε θέση να καθορίζουν τα πρότυπα EAY για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που συνεργάζονται μαζί τους και πραγματοποιούν τις παραδόσεις, ενθαρρύνοντάς τες να υιοθετούν αντίστοιχα πρότυπα κατά τη συνεργασία με τους δικούς τους πελάτες.

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

- Η νέα τεχνολογία που εισάγεται στα οχήματα μπορεί να χρησιμοποιείται και για σκοπούς ΕΑΥ, όπως για παράδειγμα για τη συνεχή ενημέρωση των οδηγών και τη βελτίωση των προγραμμάτων παράδοσης.
- Οι λύσεις ΕΑΥ ενδέχεται να καθιστούν πιο χρονοβόρα την εκτέλεση των εργασιών και κατ' επέκταση:
 - το γεγονός αυτό πρέπει να συνηγορείται κατά την οργάνωση και τον προγραμματισμό των εργασιών·
 - πρέπει να ενημερώνονται γι' αυτό οι πελάτες.
- Η εκπαίδευση, όπως για παράδειγμα οι αμυντικές τεχνικές οδήγησης, πρέπει να αποτελεί μέρος ενός συστήματος οργάνωσης για την πρόληψη των κινδύνων και με σαφή δέσμευση διαχείρισης.

Στον κλάδο της μεταφοράς επιβατών, πολλές περιπτώσιολογικές μελέτες πραγματοποιούνται την πρόληψη της βίας κατά του οδηγού, συμπεριλαμβανομένης της βίας που προέρχεται από μαθητές. Αυτή η μορφή βίας μπορεί να συνεπάγεται: άγχος και τραυματισμό του προσωπικού, υλικές φθορές στα λεωφορεία και αύξηση του κινδύνου τροχαίων ατυχημάτων. Η συμμετοχή των παιδιών στη διαμόρφωση λύσεων θεωρήθηκε σημαντική και τα μέτρα που ελήφθησαν στις διάφορες περιπτώσεις περιελάμβαναν:

- συνεργασία —με σχολεία, προγράμματα πρόληψης της εγκληματικότητας, την αστυνομία και τις οδικές αρχές
- συμμετοχή παιδιών, για παράδειγμα:
 - με τον διορισμό υπευθύνου πρόληψης με αρμοδιότητες ενημέρωσης του κοινού, π.χ. συνεργασία με σχολεία,
 - μέσω θεατρικών παραστάσεων με παιδιά για τον εντοπισμό προβλημάτων και τον προσδιορισμό λύσεων,
 - μέσω του καθορισμού, από κοινού με τα παιδιά, κανόνων συμπεριφοράς κατά τη μετακίνηση με λεωφορεία και της «αστυνόμησης» των λεωφορείων από τα ίδια τα παιδιά,
 - με την κοινή εκπαίδευση οδηγών και παιδιών —με στόχο τη διαμόρφωση κοινής αντίληψης
- υιοθέτηση μιας ολιστικής προσέγγισης, με τη συμμετοχή των σχολείων σε ότι συμβαίνει εντός και εκτός του σχολείου·
- διορισμό υπευθύνων παρέμβασης —βοηθοί που συνεργάζονται με τους ελεγκτές εισιτηρίων·
- προστατευτικά επικαλύμματα στα πλαϊνά παράθυρα, θάλαμο οδήγησης που διαχωρίζεται από τους επιβάτες, κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (ΚΚΤ), συστήματα παρακολούθησης και ραδιοεπικοινωνιακής σύνδεσης για ταχεία παρέμβαση·
- νομική υποστήριξη μετά από επεισόδιο και συμβουλευτικές υπηρεσίες στη διάθεση του προσωπικού.

Οι περιπτώσιολογικές μελέτες δείχνουν ότι μπορούν να ληφθούν αρκετά μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων και τη βελτίωση της ασφάλειας των οδηγών οχημάτων οδικών μεταφορών. Τα μέτρα αυτά μπορούν επίσης να οδηγήσουν στη βελτιωμένη εξυπηρέτηση των πελατών και των επιβατών και στον περιορισμό του κόστους για τις εταιρείες μεταφορών.

Παραδείγματα:

Το γερμανικό πρόγραμμα DocStor τέθηκε σε εφαρμογή με στόχο τη βελτίωση **των ιατρικών εγκαταστάσεων για επαγγελματίες οδηγούς μεγάλων αποστάσεων** ενόσω αυτοί εργάζονται. Οι χώροι ανάπαυσης στους αυτοκινητοδρόμους λειτουργούν ως κέντρα DocStor, τα οποία διαθέτουν δίκτυο γιατρών που παρέχει συμβουλές στους οδηγούς ενόσω βρίσκονται στον δρόμο, χωρίς να διαταράσσεται σοβαρά το πρόγραμμα εργασίας τους.

Στην Arla Foods, στη Δανία, οι υπεύθυνοι διαχείρισης σχεδίασαν σε συνεργασία με τους οδηγούς ένα σύστημα για τη συλλογή **πληροφοριών σχετικά με τις συνθήκες εργασίας σε περισσότερους από 500 διαφορετικούς χώρους φόρτωσης**.

Οι πληροφορίες αυτές έχουν ενσωματωθεί στο πληροφοριακό σύστημα της εταιρείας και είναι διαθέσιμες στους οδηγούς τη στιγμή που εκτυπώνουν το



© David Tijero

πρόγραμμα των καθημερινών δρομολογίων τους. Τα θέματα που καλύπτονται περιλαμβάνουν και τα όσα έχουν συμφωνηθεί με τους πελάτες. Για τους οδηγούς ήταν σημαντικό το γεγονός ότι στα μέτρα συνηγορήθηκαν τόσο τα επίπεδα εκπαίδευσης όσο και ο περιορισμένος χρόνος για την εκτέλεση παραδόσεων.

Η Shell Transport στη Δανία αξιώνει από τους **υπεργολάβους μεταφορών να συμμορφώνονται προς τα πρότυπα ποιότητας και ασφάλειας της επιχείρησης**. Τα εν λόγω πρότυπα δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στην αναφορά ατυχημάτων και τραυματισμών, στην κατάρτιση και την εκπαίδευση των οδηγών αλλά και στον τρόπο με τον οποίο οι υπεργολάβοι εντάσσουν τις απαιτήσεις ασφαλείας στην οργανωτική πρακτική τους. Η τήρηση του προγράμματος παρακολουθείται στενά.

Η Εταιρεία Μεταφορών του Λονδίνου (Transport for London) παρέχει στις **γυναίκες οδηγούς λεωφορείων** κατάλληλες συνθήκες εργασίας για την αύξηση του ποσοστού των προλήψεων και της παραμονής των γυναικών στην εταιρεία. Εξασφαλίζει την παρουσία γυναικών συμβούλων στους σταθμούς για τη στήριξη των γυναικών οδηγών, συμβάλλει στο κόστος της παιδικής μέριμνας και παρέχει διευκολύνσεις στις γυναίκες. Για την πρόληψη της βίας στα λεωφορεία εισήχθησαν νέα μέτρα και ξεκίνησε σχετική ενημερωτική εκστρατεία. Παρέχεται κατάρτιση στο προσωπικό και σε όλους τους υπευθύνους διαχείρισης, με έμφαση στη μηδενική ανοχή απέναντι στις διακρίσεις. Οι προσπάθειες για τη διευθέτηση άλλων ζητημάτων, όπως π.χ. των ευέλικτων μορφών εργασίας, συνεχίζονται. Σε ένα άλλο παράδειγμα, μετά από μελέτη, το ισπανικό συνδικάτο CCOO προέβη σε συστάσεις για τις στολές των γυναικών οδηγών.

Η γαλλική εταιρεία μεταφορών Prevost, εφαρμόζοντας διάφορα μέτρα, εισήγαγε **όριο ταχύτητας 80 χλμ./ώρα** για τους οδηγούς της, με αποτέλεσμα τη μείωση της κατανάλωσης των καυσίμων και των εκπομπών CO₂, αλλά και τη βελτίωση των συνθηκών υγείας και ασφάλειας των οδηγών. Οι εργαζόμενοι μοιράστηκαν τα κέρδη από τη μείωση του κόστους. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης αυτοκόλλητα στα οχήματα για την προώθηση της πρωτοβουλίας.

Περισσότερες πληροφορίες

Το πλήρες κείμενο της έκθεσης είναι διαθέσιμο στην αγγλική γλώσσα στον δικτυακό τόπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού:
http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TWEU11002ENN/view από όπου μπορεί να ανακτηθεί δωρεάν μέσω διαδικτύου.

Το παρόν τεχνικό δελτίο είναι διαθέσιμο σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ στην ηλεκτρονική διεύθυνση:
<http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>

Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία

Gran Vía 33, 48009 Bilbao, ΙΣΠΑΝΙΑ
 Τηλ. +34 944794360, φαξ +34 944794383
 E-mail: information@osha.europa.eu

© Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία. Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής. Printed in Belgium, 2011

