



## Zarządzanie ryzykiem dla kierowców w transporcie drogowym: przykłady dobrych praktyk

W sektorze transportu drogowego, podobnie jak w każdym innym, ważna jest dbałość o warunki pracy w celu podniesienia kwalifikacji i motywacji pracowników. Niektóre uwarunkowania sektora transportu utrudniają zarządzanie ryzykiem w większym stopniu, niż ma to miejsce w innych branżach. Uwzględniając jednak sposób, w jaki ten sektor działa w praktyce, a także cechy charakterystyczne samych kierowców oraz metody ich pracy, można z powodzeniem tym ryzykiem zarządzać. Europejska Agencja Bezpieczeństwa i Zdrowia w Pracy (EU-OSHA) opublikowała raport zawierający studia przypadku dotyczące zarządzania ryzykiem dla kierowców transportu drogowego<sup>(1)</sup>. Można w nim znaleźć przykłady inicjatyw i interwencji, których celem jest ochrona zdrowia i życia kierowców transportu drogowego.

Kierowcy często mają dużą niezależność, pracując z dala od stałej bazy. Mogą prowadzić własną działalność gospodarczą i często mają duże doświadczenie zawodowe. Nie zawsze są otwarci na zmiany. Może to oznaczać, że nie będzie łatwo dotrzeć do nich z informacjami, doradzać im i zachęcić ich do oceny ryzyka zawodowego. Warto więc głębiej zaangażować ich samych w przygotowanie odpowiednich rozwiązań. Najlepiej, gdyby były one tworzone przez kierowców dla kierowców, metodami demokratycznymi, aby jak najlepiej wykorzystali ich doświadczenie i zdobyć zaufanie. Zasadnicze znaczenie ma również zapewnienie odpowiedniego czasu na omówienie, zaplanowanie, wypróbowanie i wprowadzenie zmian.



© iStock

Doświadczenie zawodowe kierowców może okazać się bardzo ważne, jeśli zaangażujemy ich jako doradców, szkoleniowców i ekspertów.

W zarządzaniu ryzykiem należy zaangażować także klientów i inne zainteresowane strony. Podmioty uczestniczące w procesie dostaw nie działają w odosobnieniu, zwykle są jedną z części łańcucha. Pracodawcy zatrudniający kierowców mogą mieć trudności w zapewnieniu pracownikom bezpieczeństwa pracy, gdy ci ostatni pracują na terenie klienta. Konkurencyjny charakter branży sprawia, że firmy przewozowe niechętnie wymagają czegokolwiek od swoich klientów, natomiast klienci mogą niesłusznie zakładać, że nie są odpowiedzialni za bezpieczeństwo kierowców. W przypadku kierowców prowadzących pojazdy transportu publicznego część ryzyka wynika z obecności pasażerów. Inne strony, które należy uwzględnić w zarządzaniu ryzykiem, to na przykład:

- przedsiębiorstwa, których towary wymagają odbioru i w których korzysta się z dostaw;

- pasażerowie, zwłaszcza dzieci i młodzież;
- nadzór ruchu drogowego, ministerstwa transportu, policja i sądy itp.

Duże firmy będące odbiorcami są w stanie wprowadzić wymagania dotyczące BHP dla podmiotów organizujących dostawy, co może zachęcić małe przedsiębiorstwa do przyjęcia takich standardów w pracy z innymi klientami.

Wdrażanie rozwiązań w zakresie BHP, takich jak środki gwarantujące bezpieczniejsze prowadzenie pojazdów, może wymagać dodatkowego czasu. Należy przy tym uwzględnić organizację i rozplanowanie pracy. Jednocześnie wprowadzenie technik jazdy defensywnej może prowadzić do mniejszego zużycia paliwa, a tym samym do ograniczenia kosztów.

Szkolenia, w tym szkolenia przypominające, oraz nadzorowanie właściwego stosowania procedur mają zasadnicze znaczenie dla kierowców. Działania te należy realizować w ramach systemu organizacyjnego, którego celem będzie ograniczenie ryzyka i w który wyraźnie zostanie wpisane zobowiązanie do zarządzania ryzykiem.

Przy wprowadzaniu każdej zmiany należy rozważyć jej konsekwencje dla bezpieczeństwa pracy. Na przykład wprowadzenie nowych technologii informacyjno-komunikacyjnych do kabin kierowców można wykorzystać do poprawy bezpieczeństwa i zdrowia.

Należy uwzględnić różnicowanie kadry – na przykład potrzeby młodych i starszych pracowników, kobiet kierowców i pracowników z innych krajów.

### Główne wnioski z analizowanych studiów przypadku:

- Kierowcy często prowadzą własną działalność gospodarczą, dysponując bogatym doświadczeniem i są przyzwyczajeni do niezależnego trybu pracy. To sugeruje między innymi:
  - podejście praktyczne, ale pozbawione protekcyjności;
  - wykorzystanie miejsc odwiedzanych przez kierowców, na przykład przystanków na autostradach;
  - opracowanie porad i rozwiązań opartych na doświadczeniach kierowców, na przykład przez:
    - zaangażowanie kierowców w ocenę ryzyka i opracowanie rozwiązań;
    - wykorzystanie kierowców jako doradców, specjalistów itp.;
    - zapewnienie odpowiedniego czasu na stworzenie rozwiązań i wprowadzenie zmian.
- Klienci i inne strony zainteresowane, które powinny być uwzględnione w zarządzaniu ryzykiem, to na przykład:
  - strona podaźowa – dostawcy, miejsca dostaw itp.;
  - pasażerowie, zwłaszcza dzieci i młodzież;
  - nadzór ruchu drogowego, ministerstwa transportu itp.
- Duże firmy są w stanie wprowadzić wymagania dotyczące BHP wobec firm organizujących dostawy. To z kolei może skłonić MŚP do przyjęcia takich samych standardów we współpracy z innymi klientami.
- Przy wprowadzaniu nowych technologii do kabin kierowców można je również wykorzystać do celów związanych z bezpieczeństwem pracy, na przykład do przekazywania kierowcom informacji z tego zakresu, czy też do udoskonalenia harmonogramów dostaw.

(<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.

- Wprowadzenie rozwiązań dotyczących BHP może sprawić, że wykonywanie zadań będzie wymagać więcej czasu i dlatego:
  - należy to uwzględnić w organizacji i planowaniu pracy;
  - należy poinformować o tym także klientów.
- Szkolenia, na przykład techniki jazdy defensywnej, muszą być częścią systemu organizacyjnego, którego celem będzie ograniczanie ryzyka i w którego ramy wyraźnie zostanie wpisane zobowiązanie do oceny ryzyka.

W transporcie pasażerskim wiele studiów przypadku dotyczy zapobiegania przemocy wobec kierowców, w tym przemocy ze strony młodzieży. Przemoc ta może mieć wiele przejawów, takich jak obrażanie pracowników czy fizyczne uszkodzenia autobusów, skutkujące stresem i podwyższonym ryzykiem wypadku drogowego. Zaangażowanie młodzieży w rozwiązanie tego problemu uznano za ważne, a środki stosowane w takich przypadkach obejmują na przykład:

- zawieranie partnerstwa – ze szkołami, programami zwalczania przestępczości, policją, organami ruchu drogowego;
- zaangażowanie dzieci i młodzieży, na przykład:
  - wyznaczenie osoby ds. zapobiegania przemocy, z szerokim zakresem obowiązków, obejmującym pracę ze szkołami;
  - wykorzystanie przedstawień teatralnych z dziećmi i młodzieżą do zidentyfikowania problemów i rozwiązań;
  - wprowadzenie zasady posłuszeństwa dzieci i młodzieży w czasie podróży autobusem, patrolowanie autobusów;
  - organizowanie wspólnych szkoleń z kierowcami, dziećmi i młodzieżą, aby pomóc osiągnąć porozumienie;
- przyjęcie holistycznego podejścia, współpraca ze szkołami zaangażowanymi w to, co dzieje się w szkole i poza szkołą;
- zaangażowanie funkcjonariusza ds. interwencji, współpracującego z kontrolerami autobusowymi;
- zapewnienie powłok ochronnych na boczne szyby, oddzielnie kabin kierowców od pasażerów, CCTV, systemy monitorowania i połączenia radiowe dla szybkich interwencji;
- zapewnienie kierowcom wsparcia prawnego i doradztwa.

Studia przypadku pokazują, że można podjąć kilka środków w celu ograniczenia ryzyka i zwiększenia bezpieczeństwa kierowców transportu drogowego. Środki te mogą również prowadzić do poprawy jakości usług dla klientów i pasażerów oraz oszczędności finansowych dla firm transportowych.

## Przykłady dobrych praktyk

Niemiecki projekt DocStop opracowano w celu udoskonalenia **placówek medycznych dla kierowców zawodowych jeżdżących w długie trasy**, dostępnych w czasie ich pracy. Miejsca postoju i odpoczynku zlokalizowane przy autostradach służą jako ośrodki DocStop, dysponujące siecią lekarzy mogących udzielić konsultacji kierowcom będącym w drodze, bez znaczącego zaburzania ich harmonogramów.

W Arla Foods, w Danii, kierownictwo we współpracy z kierowcami stworzyło program służący do gromadzenia **informacji o warunkach pracy na ponad 500 różnych obszarach załadunku**. Informacje te zostały zintegrowane z systemem informatycznym przedsiębiorstwa, przez co stały się dostępne dla kierowców w momencie pobierania wydruku ich dziennej trasy. Kwestie objęte programem obejmowały także umowy z klientami. Dla kierowców bardzo



© David Tijero

ważne było to, że przedsięwzięte środki uwzględniały takie uwarunkowania, jak poziom umiejętności czytania czy też ograniczony czas dostaw.

Shell Transport w Danii wymaga od swoich **podwykonawców dostosowania się do norm przedsiębiorstwa w zakresie jakości i bezpieczeństwa**. Normy te koncentrują się w szczególności na zgłaszaniu wypadków i szkód, szkoleniach i instruktażach dla kierowców oraz sposobie, w jaki podwykonawcy włączają kwestie bezpieczeństwa do własnej praktyki organizacyjnej. Postępowanie zgodnie z programem jest ściśle monitorowane.

Transport for London oferuje **kobietom pracującym jako kierowcy autobusów** odpowiednie warunki pracy w celu poprawienia procesu rekrutacji i utrzymywania pracowników na stanowisku. Firma zapewnia: kobiety ekspertów w zajezdniach jako wsparcie dla kobiet kierowców, dofinansowanie kosztów opieki nad dziećmi, specjalne usługi dla kobiet. Wprowadzono środki zapobiegawcze i zorganizowano kampanię na rzecz zapobiegania przemocy w autobusach. Dla podkreślenia hasła „Zero tolerancji dla dyskryminacyjnego postępowania” zorganizowano szkolenie dla pracowników i całej kadry zarządzającej. W dalszym ciągu prowadzone są prace nad takimi kwestiami, jak elastyczne godziny pracy.

W innym studium przypadku, po przeprowadzeniu badań, hiszpański związek zawodowy CCOO opracował odpowiednie zalecenia w zakresie ubioru dla kobiet kierowców.

Francuska firma przewozowa Prevoist za pomocą różnych środków wprowadziła dla swoich kierowców **ograniczenie prędkości** do 80 km/h, co doprowadziło do ograniczenia zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> oraz poprawienia zdrowia i bezpieczeństwa kierowców. Pracownicy podzielili się zaoszczędzonymi środkami. Inicjatywa ta jest promowana za pomocą nalepek informacyjnych na samochodach firmy.

## Więcej informacji

Pełny tekst raportu w języku angielskim jest dostępny na stronie Agencji pod adresem (do bezpłatnego pobrania):  
[http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers\\_TWE11002ENN/view](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TWE11002ENN/view)

Niniejszy biuletyn jest dostępny we wszystkich językach UE na stronie:  
<http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>

## Europejska Agencja Bezpieczeństwa i Zdrowia w Pracy

Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, HISZPANIA  
 Tel. +34 944794360, Faks +34 944794383  
 E-mail: [information@osha.europa.eu](mailto:information@osha.europa.eu)

© Europejska Agencja Bezpieczeństwa i Zdrowia w Pracy. Powielanie dozwolone pod warunkiem podania źródła. Printed in Belgium, 2011

