

dr ANNA ŁUCZAK
Centralny Instytut Ochrony Pracy
– Państwowy Instytut Badawczy

Bezpieczeństwo pracy w transporcie drogowym – perspektywa europejska

W artykule przedstawiono aktualne problemy związane z bezpieczeństwem pracy w sektorze transportu drogowego w Europie oraz podstawowe kierunki polityki europejskiej w tym zakresie. Zaprezentowano także przykłady „dobrych praktyk”, zastosowanych zarówno na poziomie kształtowania polityki państwa, jak i konkretnych przedsiębiorstw posiadających flotę samochodową, dzięki którym udało się istotnie zredukować liczbę wypadków w pracy oraz wynikające stąd koszty społeczne i ekonomiczne. Artykuł powstał na podstawie materiałów przedstawionych podczas seminariów europejskich, które odbyły się w ramach realizacji projektu PRAISE.

Occupational safety in road traffic – an European perspective

This paper presents current problems relating to safe work in the road transport sector in Europe and the trends in European policy in this area. It also presents examples of good practices, which have been successful both at the level of the government and of enterprises. Those practices have been effective in reducing the risk of accidents at work in road transport. This paper is based on materials presented during national seminars held as a part of PRAISE project.

Wprowadzenie

Bezpieczeństwem pracy w transporcie drogowym na poziomie europejskim zajmuje się Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) z siedzibą w Brukseli. ETSC jest organizacją międzynarodową, utworzoną w odpowiedzi na utrzymującą się na wysokim poziomie liczbę ofiar tragicznych wypadków drogowych w Europie. Misją ETSC jest redukcja liczby wypadków w sektorze transportu w Europie oraz ograniczenie ich tragicznych skutków [1].

Jednym z przedsięwzięć ETSC jest, realizowany w latach 2009-2012, projekt pn. PRAISE (*Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees* – Zapobieganie wypadkom drogowym i ich ofiarom w celu poprawy bezpieczeństwa pracowników), dotyczący bezpieczeństwa prowadzenia pojazdów w ramach wykonywania obowiązków zawodowych oraz w drodze *do i z pracy*. W ramach

projektu opracowywane są i publikowane syntetyczne raporty tematyczne odnoszące się do specyficznych problemów związanych z bezpieczeństwem transportu drogowego. Do tej pory opracowano 6 raportów [2], które poświęcone są następującym kwestiom: znaczenie wyposażenia pojazdu dla bezpieczeństwa transportu drogowego (*How can In-vehicle Safety Equipment Improve Road Safety at Work*), znaczenie oceny ryzyka i szkolenia kierowców dla poprawy bezpieczeństwa ich pracy (*Fit for Road Safety: from Risk Assessment to Training*), poprawa zdrowia i samopoczucia kierowców zawodowych (*Fitness to Driver*), bezpieczeństwo dojazdów *do i z pracy* (*Safer Commuting to Work*), obniżanie ryzyka związanego z urządzeniami, które rozpraszają uwagę kierowcy w pojeździe, np. telefon komórkowy, nawigacja, radio itp. (*Minimising In-Vehicle Distractin*) oraz poprawa bezpieczeństwa innych – poza kierowcami – użytkowników dróg oraz osób zatrudnionych

w strefie, gdzie odbywa się ruch drogowy (*Road Safety at Work Zone*).

W ramach projektu PRAISE przyznawane są także corocznie nagrody za wprowadzenie „dobrych praktyk” dla przedsiębiorstw posiadających znaczną flotę samochodową, które istotnie poprawiły bezpieczeństwo i warunki pracy zatrudnionych w nich kierowców [3]. Zaplanowano ponadto, że w trakcie realizacji projektu odbędzie się 6 seminariów, poświęconych standardom bezpieczeństwa pracy w transporcie drogowym w Unii Europejskiej: dwa z nich – w krajach o wysokich standardach (Wielka Brytania i Szwecja), dwa – w krajach o średnim poziomie bezpieczeństwa drogowego (Francja i Niemcy) oraz dwa w krajach wymagających poprawy w dziedzinie bezpieczeństwa pracy w transporcie drogowym (Polska i Grecja). Do tej pory odbyły się trzy seminaria: pierwsze z nich, inauguracyjne projekt PRAISE miało miejsce w Warszawie (2009 r.), a dwa kolejne w Barcelonie (2010 r.) oraz w Atenach

Fot. Vitaly Krivosheev/Bigstockphoto

(2011 r.). Seminaria gromadzą przedstawicieli przedsiębiorstw zatrudniających kierowców, osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo floty samochodowej, ekspertów w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego oraz przedstawicieli rządu kraju, w którym odbywają się. Tematy poruszane na kolejnych spotkaniach tworzą europejską „mapę” aktualnych problemów dotyczących bezpieczeństwa w transporcie drogowym i różnych rozwiązań teoretycznych oraz praktycznych w tym zakresie.

Celem niniejszego artykułu jest prezentacja aktualnych problemów związanych z bezpieczeństwem pracy w transporcie drogowym w Europie, przedstawienie głównych kierunków polityki europejskiej zmierzającej do poprawy tragicznych statystyk dotyczących wypadków w pracy i ich ofiar w sektorze transportu drogowego oraz przedstawienie kilku przykładów „dobrych praktyk” w tym zakresie. Tekst powstał na podstawie m.in. materiałów przedstawionych podczas seminariów europejskich, które odbyły się w ramach realizacji projektu PRAISE.

Problemy bezpieczeństwa pracy w transporcie drogowym w Europie

Z europejskiej bazy danych dotyczącej wypadków przy pracy ESAW 2005 wynika, że około 40% śmiertelnych wypadków w pracy to wypadki drogowe (wyłączając wypadki związane z dojazdem *do i z pracy*) [4]. Jest to problem, który wiąże się z ogromnym ciężarem i odpowiedzialnością za ludzkie życie oraz związanymi z tym kosztami ekonomicznymi. Europejska Agencja Bezpieczeństwa i Zdrowia w Pracy EU-OSHA zwraca uwagę na istotne zmiany w sektorze transportu, które skutkują zmianą charakteru pracy kierowcy, w tym m.in.:

- stale zwiększającą się liczbę kobiet zatrudnianych w zawodzie kierowcy
- starzenie się grupy kierowców zawodowych (rośnie liczba osób w wieku 50-64 lata)
- rosnący udział pracowników – imigrantów
- równoczesną ekspozycję na różnego rodzaju czynniki ryzyka zawodowego, w tym przede wszystkim ryzyko związane z oddziaływaniem fizycznych, psychospołecznych i organizacyjnych elementów środowiska pracy
 - poszerzenie się zakresu obowiązków kierowcy: poza prowadzeniem pojazdu także załadunek i rozładunek towaru, sprzedaż biletów w środkach komunikacji miejskiej; w przypadku kierowców „flotowych” * prowadzenie pojazdu jest dodatkowym obowiązkiem służbowym poza zadaniami wynikającymi z zatrudnienia na określonym stanowisku

* Kierowca „flotowy” to osoba prowadząca pojazdy w ramach swoich obowiązków służbowych, która nie jest zatrudniona na stanowisku kierowcy.

- potrzebę permanentnego szkolenia i dokształcania się oraz znajomość języków obcych
- narastający stres w pracy oraz przemoc, głównie ze strony pasażerów w przypadku środków komunikacji miejskiej.

Podstawowym problemem w sektorze transportu są obecnie poważne dolegliwości zdrowotne kierowców. Do najczęstszych należą bóle dolnego odcinka kręgosłupa, nadwaga, częste infekcje, choroby układu pokarmowego i sercowo-naczyniowego, dolegliwości mięśniowo-szkieletowe. W latach 2000-2005 90% chorób zawodowych w transporcie stanowiły choroby układu mięśniowo-szkieletowego, a w dalszej kolejności: choroby skóry i pogorszenie słuchu. Istotną przyczyną wypadków w sektorze transportu drogowego jest także zawał serca.

Główną przyczyną problemów zdrowotnych kierowców jest środowisko pracy, w tym: zła organizacja pracy, jej statyczny charakter, klimatyzacja, istotnie większe (w porównaniu z ogółem zatrudnionych) narażenie pracowników transportu na hałas i wibracje, niewłaściwa pozycja ciała podczas pracy, powtarzalność wykonywanych czynności, szkodliwe opary i dymy, przenoszenie niebezpiecznych substancji oraz skaleczenia i oparzenia. Okazuje się, że 45% tragicznych wypadków w transporcie jest skutkiem uderzenia przez przemieszczające się objekty, w tym inne pojazdy, zaś główną przyczyną wypadków skutkujących niezdolnością do pracy ponad 1 dzień jest obciążenie fizyczne związane z układem mięśniowo-szkieletowym (48%). Źródłem problemów zdrowotnych kierowców są także złe nawyki i styl życia kierowców, np. niekorzystanie z ergonomicznych rozwiązań w pojeździe, niewłaściwa pozycja przy wsiadaniu i wysiadaniu, brak ruchu i wysiłku fizycznego, niezdrowa dieta, nadużywanie alkoholu, palenie tytoniu [5].

Innym problemem jest tryb pracy kierowców związany z czasem jej wykonywania, na co składają się zmienne godziny pracy, konieczność pracy w weekendy, przedłużony czas pracy: ponad 10 godzin dziennie i więcej niż 48 godzin tygodniowo, co zakłóca równowagę między pracą a życiem prywatnym, ogranicza możliwość stosowania zdrowej diety oraz organizowania sobie odpowiednich przerw i ćwiczeń fizycznych w trasie.

Zmęczenie kierowców jest kolejnym problemem sektora transportu drogowego. Wynika ono z dużego obciążenia pracą, będącego skutkiem znacznie poszerzonego obecnie zakresu pracy kierowcy, ciągłej presji czasu, jak również z monotonią, zwłaszcza w przypadku transportu na dalekich trasach.

Europejska polityka bezpieczeństwa pracy w transporcie drogowym

Na poziomie europejskim nie ma jak dotąd jednoznacznych rozwiązań prawnych w kwestii odpowiedzialności za wypadkowość w transporcie drogowym. Bez odpowiedzi pozostaje zatem pytanie, czy jest to problem polityki transportowej państwa, czy może przedsiębiorców zatrudniających kierowców i ich wewnętrznej polityki zarządzania flotą samochodową? W dziedzinie polityki transportowej można powołać się na cztery dyrektywy europejskie, a mianowicie 2002/15/EC dotyczącą organizacji czasu pracy osób wykonujących transport drogowy [6], 2003/59/EC [7] na temat wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, dyrektywę 2006/22/EC [8], dotyczącą przepisów socjalnych w obszarze działalności w transporcie drogowym oraz 2006/126/EC [9] w sprawie praw jazdy. Wymienione dyrektywy nie obejmują jednak wszystkich rodzajów prac związanych z transportem.

W kształtowaniu polityki transportowej na poziomie kraju zwraca się uwagę na potrzebę uwzględnienia w niej czterech elementów, a mianowicie: warunków zatrudnienia (stan bezpieczeństwa i wypadkowość w pracy), podatków (tworzenie odpowiednich bodźców finansowych dla przedsiębiorców, zachęcających i umożliwiających podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa pracy), zdrowia (rozwój kompetencji zawodowych lekarzy medycyny pracy) oraz energii (zmniejszenie zużycia energii i paliw). Gdy rozważa się problem bezpieczeństwa pracy w transporcie na poziomie polityki państwa, należy także uwzględnić zmiany demograficzne, takie jak np. starzenie się społeczeństwa i wzrost zatrudnienia kobiet w tej gałęzi gospodarki.

Natomiast w przypadku określania wewnętrznej polityki przedsiębiorstwa, kwestię bezpieczeństwa pracy w transporcie porządkują przepisy europejskie dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa pracy [10] oraz inicjatywy samych przedsiębiorców w ustalaniu zasad odpowiedzialności, oceny ryzyka i planów związanych z bezpieczeństwem pracy w transporcie. Podkreśla się istotną rolę kultury bezpieczeństwa, która powinna być traktowana w firmie jako priorytet. W związku z tym podstawową zasadą zarządzania bezpieczeństwem w przedsiębiorstwach transportowych powinna być partycypacja pracowników, czyli ich współodpowiedzialność m.in. za bezpieczeństwo pracy w firmie, uczestnictwo w dyskusowaniu problemów bezpieczeństwa w przedsiębiorstwie, w planowaniu i realizacji konkretnych działań służących bezpieczeństwu pracy oraz w okresowej ocenie ryzyka i w przygotowywaniu raportów o wypadkach i zagrożeniach.

Podkreśla się, że warunkiem efektywności kultury bezpieczeństwa w przedsiębiorstwie jest znajomość ryzyka związanego z wypadkami, zapewnienie każdemu pracownikowi możliwości informowania o popełnionych błędach, bez groźby poniesienia za nie kary, współpraca w rozwiązywaniu problemów mających wpływ na bezpieczeństwo pracy i redukcję ryzyka oraz nakłady finansowe na podnoszenie bezpieczeństwa. Zwraca się również uwagę na rolę, jaką odgrywają liderzy w firmie – zazwyczaj osoby starsze i z doświadczeniem zawodowym – którzy postrzegani są jako przykład do naśladowania przez pozostałych pracowników.

Prewencja wypadków w transporcie drogowym – przykłady „dobrych praktyk”

Na poziomie europejskim za najważniejsze kierunki działania w dziedzinie prewencji wypadków w transporcie drogowym przyjmuje się uwrażliwienie społeczeństwa na ten problem, uświadamianie, że zmniejszenie liczby wypadków w transporcie przynosi w efekcie znaczną redukcję kosztów społecznych oraz obciążeń finansowych przedsiębiorstw, pokazywanie przykładów „dobrych praktyk” w tym zakresie oraz edukację na temat współodpowiedzialności za wypadki drogowe, prowadzoną także wśród dzieci. W ramach projektu PRAISE podejmuje się m.in. działania mające na celu poszerzanie wiedzy o zarządzaniu bezpieczeństwem pracy w transporcie, wyłanianie się i nagradzanie najlepszych przykładów „dobrych praktyk” oraz szeroko propaguje się korzyści, będące efektem ich wprowadzenia w przedsiębiorstwach.

Przykład z Niemiec

Przykładem „dobrych praktyk” realizowanych w Niemczech są działania związane z bezpieczeństwem na drogach, nie tylko w kontekście wykonywanej pracy, podejmowane przez Niemiecką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (DVR). DVR zajmuje się bezpieczeństwem pracowników w drodze do i z pracy, wypadkami drogowymi, którym ulegają dzieci, także w drodze między szkołą i domem oraz regulacjami prawnymi związanymi z ubezpieczeniami od wypadków drogowych. W Niemczech opracowywane są także programy edukacyjne dotyczące prewencji wypadków drogowych oraz programy szkoleniowe dla kierowców. Organizowane są seminaria dla firm zatrudniających kierowców oraz szkolenia i warsztaty adresowane do kierowców zawodowych, pracodawców w firmach transportowych oraz młodych kierowców, dopuszczających się częstych wykroczeń (np. jazda po alkoholu). DVR jest też autorem kampanii pn.: „Risiko raus”, dotyczącej bezpieczeństwa w transpor-

cie i bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ze szczególnym uwzględnieniem rowerzystów i dzieci przewożonych w pojazdach, której głównym celem było podniesienie świadomości społecznej na temat bezpieczeństwa na drodze. Opracowano także komputerowy program edukacyjny poświęcony problemowi zmęczenia kierowców pn. ERIC, który został przetłumaczony m.in. na język polski.

Innym przykładem „dobrych praktyk” realizowanym w Niemczech jest projekt DocStop, polegający na zbudowaniu sieci punktów pomocy i informacji medycznej, przeznaczonej dla kierowców zawodowych, głównie prowadzących ciężkie pojazdy transportowe na dalekich trasach. Projekt ten powstał z myślą o ograniczeniu ryzyka wypadków wynikających z przyjmowania przez kierowcę leków w przypadku doraźnych dolegliwości zdrowotnych (np. ból głowy, przeziębienie). Punkty pomocy medycznej zlokalizowane są wzdłuż tras szybkiego ruchu, w miejscach, gdzie najczęściej zatrzymują się kierowcy (stacje benzynowe, duże parkingi). Ponadto, kierowcy autobusów i ciężarówek mają dostęp do „gorącej linii” (numer 01805 112 024), działającej we wszystkie dni roku przez 24 godziny na dobę, gdzie można uzyskać informację w 10 językach o najbliższym punkcie DocStop. Planuje się wprowadzenie tego projektu w innych krajach członkowskich Unii Europejskiej.

Przykład z Belgii

Przykładem skutecznych działań na rzecz bezpieczeństwa i zdrowia w pracy w firmie transportowej jest program zrealizowany przez dyrekcję przedsiębiorstwa transportowego

Van Diesel, gdzie podstawowym problemem okazały się dolegliwości mięśniowo-szkieletowe u kierowców. Program obejmował zatrudnienie lekarza, który przeprowadził kontrolę zdrowia pracowników i przeszkolił zarówno kierowców, jak i kadre zarządzającą w zakresie chorób i dolegliwości mięśniowo-szkieletowych. Następnym krokiem było zatrudnienie ergonomisty w celu dokonania oceny warunków pracy kierowców i przygotowania programu ich poprawy. Powołano zespół składający się z lekarza, ergonomisty i 8 kierowców zatrudnionych w firmie, który opracował specjalny program treningowy oraz broszurę dla kierowców na temat tego, jak zachować zdrowie w pracy i przeciwdziałać dolegliwościom mięśniowo-szkieletowym. Broszura zawierała też wskazówki dotyczące zasad zdrowego żywienia, prawidłowej pozycji w pojeździe i ćwiczeń fizycznych, zapobiegających urazom układu mięśniowo-szkieletowego. Rok po wprowadzeniu programu dokonano oceny jego efektów. Okazało się, że problemów zdrowotnych zgłaszanych przez kierowców jest istotnie mniej [5].

Przykład z Finlandii

Projekt pn. „Trim Truckers” wprowadzony w jednej z firm transportowych w Finlandii miał na celu promocję zdrowia wśród kierowców. Zaangażowano wielodyscyplinarny zespół specjalistów. Pierwszy krok polegał na ocenie stanu zdrowia kierowców, dokonanej przez lekarzy pierwszego kontaktu, głównie pod kątem problemów z otyłością i jej konsekwencji zdrowotnych, np. bezdechu sennego. Po zidentyfikowaniu problemów zdrowotnych i wstępnej diagnozie kierowcy byli kierowani



Fot. Michele Piacquadio / Bigstockphoto

do specjalistów w celu podjęcia leczenia. Następnym przedsięwzięciem była promocja zdrowego żywienia i zaopatrywanie kierowców w pudełka śniadaniowe ze zdrowym posiłkiem, tzw. *lunch box*.

W ramach programu zatrudniono też w firmie psychologa pracy, który pomagał w planowaniu tras i przerw w pracy, aby zapewnić kierowcom odpowiednią ilość czasu na odpoczynek. Ocena efektów realizacji programu wykazała wysoki poziom satysfakcji z warunków pracy wśród kadry kierowniczej oraz kierowców, poprawę atmosfery w pracy i wzrost poziomu kultury bezpieczeństwa w firmie [5].

Przykład z Włoch

Przykład „dobrych praktyk” z Włoch dotyczy firmy zajmującej się transportem publicznym w Mediolanie. Podstawowym problemem okazało się zakłócenie równowagi „praca – dom” ze względu na zmienność pracy kierowców oraz szereg problemów zdrowotnych. Za priorytet działań w zakresie „dobrych praktyk” firma uznała kształtowanie kultury zdrowotnej, zdrowego trybu życia i zasad zdrowego żywienia. Powołano zespół, składający się z kierownika, psychologa i specjalisty ds. żywienia, który poprowadził szkolenia na temat zrównoważonej diety, ćwiczeń fizycznych i radzenia sobie ze stresem w pracy. We współpracy z instytucjami zajmującymi się zdrowiem przygotowano także czasopismo, zawierające proste i ciekawe informacje na temat żywienia i zdrowego stylu życia – było ono rozsyłane do domów pracowników. Utworzono bazę danych, zawierającą wyniki badań ankietowych przeprowadzonych wśród pracowników na temat ich potrzeb, raporty ze zdarzeń ryzykownych, które zaistniały podczas pracy oraz zgłaszanych problemów zdrowotnych. Elementem programu były też okresowe szkolenia dla kierowców, szczególnie nowo przyjętych, na temat chorób zawodowych i czynników ryzyka w zawodzie kierowcy, zdrowego żywienia, stylu życia, zasad zachowania równowagi „praca – dom” oraz specjalne szkolenia na temat narkotyków i alkoholu [5].

Przykłady „dobrych praktyk” w Polsce

Jedną z firm, w której zastosowano program poprawy bezpieczeństwa floty jest BP Polska [11]. Głównym problemem w firmie było przekraczanie prędkości jazdy oraz szkody parkingowe. Firma podjęła szereg kroków w celu redukcji liczby kolizji oraz związanych z tym kosztów, będących skutkiem niewłaściwego zachowania się kierowców, w tym m.in.: organizowanie okresowych szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, monitorowanie zużycia elementów pojazdów, mających

związek z agresywną jazdą (np. klocków i tarcz hamulcowych), stosowanie zniżek za bezszkodową jazdę przy wykupie auta przez pracowników, przeniesienie odpowiedzialności za użytkowanie samochodu służbowego na kierowcę – użytkownika auta. W efekcie wprowadzonych działań liczba kolizji i wypadków drogowych utrzymuje się obecnie na niskim poziomie i jest mniejsza niż w innych firmach o porównywalnej liczbie pojazdów, co przełożyło się również na efekt finansowy.

Innym przykładem jest firma DHL Express, której wprowadzenie programu poprawy bezpieczeństwa floty przyniosło wymierne korzyści. Podstawowym problemem była duża liczba kolizji i szkód parkingowych, których przyczyną był brak doświadczenia i odpowiednich umiejętności kierowców [11]. W związku z tym wprowadzono cykl szkoleń na temat przyczyn wypadków i kolizji drogowych, psychologicznych aspektów prowadzenia pojazdów, podstawowych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz prawnych i społecznych skutków wypadków drogowych. Rozpoczęto także kampanię związaną z inicjatywą *Global Road Safety*, w ramach której kurierzy zatrudnieni w firmie otrzymali broszury na temat zasad bezpieczeństwa drogowego, w Internecie otworzono specjalną stronę poświęconą programowi GRS oraz rozpoczęto publikowanie cyklicznych artykułów promujących zasady bezpiecznej jazdy. Pół roku później okazało się, że liczba szkód spowodowanych przez użytkowników pojazdów firmowych znacznie spadła.

Przykładem dobrych praktyk w Polsce jest również inicjatywa Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, polegająca na wydaniu trzech przewodników, poświęconych standardom bezpieczeństwa w zarządzaniu samochodami służbowymi [12], zasadom zarządzania flotą samochodów służbowych dla menedżera [11] oraz przewodnika dla kierowcy flotowego [13].

Podsumowanie i wnioski

Zmiany demograficzne, migracja ludności oraz problemy na rynku pracy zmieniły znacznie charakter zawodu kierowcy. Praca ta stawia coraz większe wymagania, pojawiły się też nowe źródła ryzyka. Bezpieczeństwo transportu drogowego – ze względu na tragiczne statystyki dotyczące liczby wypadków w pracy w tym sektorze oraz związane z tym koszty społeczne i ekonomiczne – jest jednym z priorytetów polityki europejskiej. Zwraca się przy tym uwagę na potrzebę równoczesnego podejmowania działań na poziomie polityki transportowej poszczególnych państw i na poziomie przedsiębiorstw transportowych. Przykładem akcji mającej na celu prewencję wypadków i poprawę bezpieczeństwa pracy

kierowców jest projekt PRAISE, który poprzez liczne kampanie społeczne i promocję przykładów „dobrych praktyk” przyczynia się do podniesienia świadomości i uwrażliwienia społeczeństwa na zagrożenia i czynniki ryzyka związane z prowadzeniem pojazdów i uczestnictwem w ruchu drogowym, wskazując tym samym kierunki możliwych do podjęcia działań, zarówno na poziomie polityki państwa, jak i firm posiadających flotę samochodową.

Przykłady „dobrych praktyk” są ogólnie dostępnym i bogatym źródłem informacji o różnorodnych (pod względem pomysłów i związanych z nimi kosztów) metodach rozwiązywania w firmach transportowych takich problemów, jak nasilone dolegliwości zdrowotne kierowców, alkohol i narkotyki, agresywne zachowania kierowców i nagminne przekraczanie prędkości na drodze, brak doświadczenia i niezbędnych umiejętności wśród młodych kierowców flotowych itp., skutkujących zwiększoną liczbą wypadków w pracy.

Wydaje się zatem, że korzystanie ze sprawdzonych przez innych przykładów „dobrych praktyk” jest najprostszą metodą podniesienia poziomu bezpieczeństwa pracy w transporcie drogowym. Ze względu na to, że działania podejmuje się na poziomie przedsiębiorstwa, czyli w konkretnej firmie, metoda ta pozwala na uzyskanie szybkich i wymiernych korzyści w postaci redukcji liczby wypadków i szkód oraz wzrostu bezpieczeństwa, większych umiejętności i zadowolenia pracowników, co przekłada się bezpośrednio na mniejsze koszty i lepszą markę firmy. Ponadto przykłady „dobrych praktyk” pokazują, że bezpośrednio zaangażowanie pracowników w realizację wprowadzanych zmian, uczynienie ich współodpowiedzialnymi za funkcjonowanie przedsiębiorstwa oraz korzystanie ze wsparcia pracowników doświadczonych, starszych i uznawanych przez załogę za swoich liderów znacznie przyspiesza proces zmian i ułatwia ich akceptację.

Problem bezpieczeństwa w transporcie drogowym podejmowano także w innych artykułach zamieszczonych w miesięczniku „Bezpieczeństwo Pracy”, gdzie temat ten pokazano w aspekcie kultury bezpieczeństwa w przedsiębiorstwach transportowych [14], wypadkowości w grupie kierowców flotowych [15] oraz doboru zawodowego kierowców [16].

PIŚMIENNICTWO

- [1] <http://www.etsc.eu/oldsite/statoverv.pdf>
- [2] <http://www.etsc.eu/PRAISE-publications.php>
- [3] <http://www.etsc.eu/PRAISE.php>
- [4] *Mobilising knowledge to create work-related road safety leadership* (2009). European Transport Safety Council. PRAISE. <http://translate.google.pl/translate?hl=pl&sl=en&u=http://www.etsc.be/PRAISE>
- [5] <http://osha.europa.eu/en/publications/e-facts/efact47>

[6] Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego <http://www.sofiba.pl/prawo/2002-15-WE.pdf>

[7] Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:07:32003L0059:PL:PDF>

[8] Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającą dyrektywę Rady 88/599/EWG <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:102:0035:0043:EN:PDF>

[9] Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_403/l_40320061230en00180060.pdf

[10] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1338/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie statystyk Wspólnoty w zakresie zdrowia publicznego oraz zdrowia i bezpieczeństwa w pracy. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:354:0070:0081:PL:PDF>

[11] *Bezpieczna flota. Zarządzanie flotą samochodów służbowych. Przewodnik menedżera.* Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Warszawa 2007

[12] *Bezpieczna flota. Standardy bezpieczeństwa w zarządzaniu samochodami służbowymi.* Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Warszawa 2006

[13] *Bezpieczna flota. Przewodnik kierowcy flotowego.* Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Warszawa 2007

[14] A. Najmiec, A. Łuczak Społeczne aspekty kultury bezpieczeństwa na drodze i w firmach transportowych. „Bezpieczeństwo Pracy”, 7-8 (466-467)2010

[15] K. Zużewicz, M. Konarska, A. Łuczak *Problematyka wypadkowości wśród kierowców flotowych.* „Bezpieczeństwo Pracy” 9 (468)2010

[16] A. Łuczak, A. Tarnowski *Dobór zawodowy kierowców – selekcja pozytywna czy negatywna.* „Bezpieczeństwo Pracy” 4 (475)2011

Publikacja opracowana na podstawie wyników uzyskanych w ramach II etapu programu wieloletniego pn. „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy” dofinansowywanego w latach 2011-2013 w zakresie zadań służb państwowych przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej. Koordynator programu: Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy.



Bezpieczeństwo pracy w przedsiębiorstwie

– kształtowanie świadomości i organizacja pracy



Celem informacyjnej kampanii społecznej „Bezpieczne miejsce pracy”, ogłoszonej w 2011 r. i koordynowanej przez CIOP-PIB, jest zwiększenie świadomości występowania zagrożeń w środowisku pracy oraz podniesienie poziomu wiedzy na temat sposobów skutecznej ochrony przed ich skutkami. Organizatorzy kolejnego przedsięwzięcia kampanii, konferencji „Bezpieczeństwo pracy w przedsiębiorstwie – kształtowanie świadomości i organizacja pracy”, skupili się przede wszystkim na dwóch zasygnalizowanych w temacie konferencji aspektach.

Konferencja odbyła się 18 maja 2011 r. na terenie Browaru w Elblągu, należącym do Grupy Żywiec S.A., a jej głównymi organizatorami byli: Browar w Elblągu oraz CIOP-PIB. W organizację włączyło się także Okręgowe Stowarzyszenie Pracowników Służby BHP, Okręgowy Inspektorat Pracy w Olsztynie oraz Forum Liderów Bezpiecznej Pracy. Wspólnym mianownikiem zaprezentowanych podczas konferencji referatów oraz przykładów dobrych praktyk była dostrzegana przez wszystkich potrzeba znalezienia sposobu na zmianę każdego przedsiębiorstwa w bezpieczne miejsce pracy.

W pierwszej części konferencji, poświęconej kształtowaniu świadomości w zakresie bezpieczeństwa pracy, referaty zaprezentowali przedstawiciele: CIOP-PIB, OIP Olsztyn oraz Stowarzyszenia Ochrony Pracy. Na tle statystyk GUS, wskazujących nieprawidłowe zachowania pracowników jako główną przyczynę wszystkich wypadków przy pracy, omawiano zarówno elementy systemu bezpieczeństwa pracy w Polsce, jego podstawy prawne, czynniki ekonomiczne oraz opracowania organizacyjne i techniczne, służące poprawie bezpieczeństwa pracy, jak i metody budowania świadomości w zakresie bezpieczeństwa pracy. Świadomością dotyczącą bezpieczeństwa pracy, a dokładniej wiedza na temat występowania czynników zagrożeń oraz wynikającego z tego ryzyka (które wiąże się z wykonywaną pracą) została scharakteryzowana jako stan, w którym człowiek (pracownik lub pracodawca) analizuje i rozumie ryzyko związane z pracą i modyfikuje czynności zawodowe tak, aby były one wykonywane bezpiecznie w odniesieniu do jego stanu psychofizycznego, z uwzględnieniem zmieniających się warunków pracy. Powinno się to przejawiać na poziomie osobistym (poprzez działania na rzecz ochrony własnego zdrowia i życia), podmiotowym (działania na rzecz ochrony zdrowia i życia pracowników i współpracowników), środowiskowym (troska o bezpieczeństwo pracy przedsiębiorstwa jako miejsca pracy) oraz ogólnym (ogólna wrażliwość na przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy).

Niestety, jak pokazują dane GUS oraz wyniki kontroli Państwowej Inspekcji Pracy, przejawy świadomości w zakresie bezpieczeństwa pracy na wszystkich czterech poziomach ciągle jeszcze można traktować jako docelowy stan idealny, a rzeczywistość – niestety – często od niego odbiega. Elbląska konferencja była właśnie jednym z takich przedsięwzięć, przybliżających osiągnięcie wyznaczonego celu.

W drugiej części spotkania przedstawiono zasady prawidłowego stosowania środków ochronnych, a także przykłady dobrych praktyk z zakresu bezpiecznej organizacji pracy, pochodzące z Grupy LOTOS S.A. oraz ALSTOM Power Sp. z o.o. Uczestnicy konferencji zwiedzili także Browar w Elblągu, gdzie mogli poznać w praktyce zaprezentowane podczas konferencji narzędzie promowania bezpieczeństwa pracy w Browarze – system wizualizacji.

Pobodnie jak w przypadku poprzedniego przedsięwzięcia kampanii (kwietniowej konferencji „Bezpieczne miejsce pracy” w Olsztynie), uzupełnieniem programu była wystawa środków ochrony indywidualnej oraz opracowań wspierających budowanie bezpiecznych miejsc pracy. (asz)