

Rekomendowane Dobre Praktyki

17

BEZPIECZEŃSTWA

w transporcie



Spis Treści

Wstęp.....	1
Część A: Elementy bezpieczeństwa dla kierowców.....	3
Część B: Elementy bezpieczeństwa dla zarządzających.....	4
Załącznik 1: Przewodnik do wdrażania elementów bezpieczeństwa.....	5
Załącznik 2: Przewodnik do zarządzania podwykonawcą w zakresie transportu.....	12
Załącznik 3: Słownik.....	13

Uwaga

Wytyczne określone w tym dokumencie i powiązanych działaniach powinny być zgodne ze wszystkimi wymogami prawnymi, włącznie z prawem o konkurencyjności. Proces przygotowania dokumentu był w pełni otwarty i transparentny. W proces przygotowania wytycznych zaangażowane były strony zarówno wewnętrzne jak i zewnętrzne.

Wstęp

Podstawy

Wśród członków Cement Sustainability Initiative (CSI) transport jest główną przyczyną wypadków śmiertelnych. W latach 2007-2008 w wypadkach transportowych straciło życie ponad dwustu zatrudnionych bezpośrednio, podwykonawców oraz osób trzecich. Ponad 60% tych wypadków miało miejsce poza terenem zakładu. CSI planuje zintensyfikować swoje działania na całym świecie aby zmniejszyć tę liczbę.

W związku z powyższym Grupa Robocza CSI przygotowała poniższą rekomendację: Przewodnik Dobrych Praktyk dla Bezpieczeństwa w Transporcie („Dobre Praktyki”).

Misja Bezpieczeństwa w Transporcie

Członkowie CSI są zobowiązani do wyeliminowania obrażeń i wypadków śmiertelnych związanych z transportem. Wierzymy, że można to osiągnąć poprzez wdrożenie Dobrych Praktyk przedstawionych w tym dokumencie, co zostało już udowodnione w procesie ograniczenia wypadków drogowych poza naszym sektorem.

Zakres

Zakres tego dokumentu dotyczy działalności związanej zarówno z ciężkimi pojazdami jak i z lekkimi (np. samochody osobowe).

Jednakże, ponieważ większość wypadków śmiertelnych w transporcie występuje w przypadku ciężkich pojazdów i ich kierowców, **główny nacisk** tego dokumentu jest położony na działalność związaną z **ciężkimi pojazdami**.

Transport przez kontrahentów omówiony jest w załączniku 2.

Zakres stosowania dokumentu

Dobre Praktyki obejmują:

- Wszystkie działalności cementowe i nie-cementowe (kruszywa, beton, asfalt, itp.)
- Wszystkie pojazdy i kierowców oraz
- Pośrednio wszystkie pojazdy i kierowców kontrahentów działających na terenie:
 - o Firmy, drogach i terenach publicznych na terenie objętym zakresem działalności firmy

Dobre Praktyki przedstawione w tym dokumencie nie dotyczą pojazdów wykorzystywanych do prywatnego użytku; jednakże są one zalecane również do tych celów.

Wdrażanie

Członkowie CSI powinni przyjąć Dobre Praktyki w możliwie najkrótszym czasie w swoich regionach i obszarach działalności i dążyć do pełnego wdrożenia w terminie 5-ciu lat.

Członkowie CSI powinni corocznie raportować o procesie wdrażania Dobrych Praktyk (np.: % udział wdrożenia, liczbę regionów jeszcze nie objętych) w ramach istniejącego systemu raportowania CSR.

Przyjęcie

Dokument został przyjęty przez członków CSI w październiku 2009 roku.

0 CSI

The Cement Sustainability Initiative (CSI) jest światową organizacją złożoną z 18 członków, wiodących producentów cementu, którzy działają na terenie ponad 100 krajów. Łącznie producenci ci odpowiadają za 30% światowej produkcji cementu prowadzonej zarówno przez duże międzynarodowe koncerny jak i mniejszych lokalnych producentów. Wszyscy członkowie CSI wdrażają do swojej działalności zasady zrównoważonego rozwoju na obszarach: strategii biznesowych, operacyjnych, i dążą do osiągnięcia zysków finansowych połączonych jednakże z odpowiednim silnym zaangażowaniem w aspekty społeczne i odpowiedzialność za środowisko. W swojej ponad 13 letniej historii, działalność CSI koncentrowała się na zrozumieniu, zarządzaniu i minimalizowaniu oddziaływania przemysłu cementowego w zakresie np.: zmian klimatu, stosowania paliw, bezpieczeństwa pracy, emisji do atmosfery, recyklingu betonu i wydobycia surowców w kopalniach. www.wbcscement.org

¹ *Celem CSI jest, aby, jeżeli to tylko możliwe, wszyscy podwykonawcy związani z transportem wdrożyli analogiczne Dobre Praktyki jak te opisane w załączniku 2 Dokument ten jest w pełni zgodny z ogólnymi zasadami przewodnika CISI dla Bezpieczeństwa Podwykonawców, który koncentruje się na wyeliminowaniu wypadków i wypadków śmiertelnych w firmach zatrudnionych.*

Część A: Elementy bezpieczeństwa dla kierowców

Rozdział ten opisuje podstawy dobrych praktyk w zakresie bezpieczeństwa, które powinny zostać przyjęte przez członków CSI. Mogą one być dodatkowym uzupełnieniem wymagań krajowych lub lokalnych wytycznych. W przypadku występowania jakiegokolwiek konfliktu pomiędzy Dobrymi Praktykami a wymaganiami prawnymi należy stosować wymagania prawne z intencją wprowadzenia docelowo adekwatnych wymagań jak te opisane w dokumencie. Jeżeli jest to możliwe, członkowie CSI powinni podejmować współpracę z krajowymi władzami mającą na celu promowania i wdrażania Dobrych Praktyk.

1. Szczególna ostrożność i eliminacja zmęczenia

W trakcie użytkowania pojazdu kierowcy powinni być odpowiednio wypoczęci.

2. Alkohol i używki

Kierowcy nie mogą być pod wpływem alkoholu, używek czy innych substancji czy leków, które mogą wpłynąć na ich zdolności do bezpiecznego kierowania pojazdem.

3. Pasy bezpieczeństwa

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w pasy bezpieczeństwa dla ich użytkowników.

4. Pasażerowie

Kierowcy nie mogą brać pasażerów w trakcie wykonywania obowiązków chyba, że zostanie to zatwierdzone przez firmę.

5. Ładunek

Przewożone ładunki powinny być odpowiednio zabezpieczone a ich masa nie powinna przekraczać dopuszczalnej dla danego pojazdu, określonej przez producenta lub krajowe przepisy, jeżeli są bardziej restrykcyjne.

6. Przestrzeganie zasad ruchu drogowego

Kierowcy muszą znać kodeks drogowy i inne przepisy właściwe dla danego kraju, w którym się poruszają włącznie z krajami, przez które tylko przejeżdżają.

7. Telefony komórkowe i inne urządzenia do komunikacji

Używanie telefonów komórkowych trzymanyh w rękach jest niedozwolone. Dotyczy to również pisania wiadomości tekstowych.

8. Widoczność kierowców i pojazdów

Kierowcy powinni nosić odzież/kamizelki o wysokiej widoczności podczas pracy poza pojazdami lub w sąsiedztwie poruszających się pojazdów. Światła podczas jazdy powinny być włączone zawsze jeżeli jest to dopuszczalne przez prawo.

Część B: Elementy bezpieczeństwa dla zarządzających

Ten rozdział opisuje podstawy dobrych praktyk dla zarządzających, które powinny zostać przyjęte przez członków CSI aby ulepszyć długoterminowo bezpieczeństwo w transporcie.

1. Zarządzanie i odpowiedzialność

Zarządzający, na wszystkich poziomach powinni zdecydowanie demonstrować ich zaangażowanie we wdrażaniu wszystkich zasad bezpieczeństwa. Należy wyznaczyć i mianować kierownictwo do zarządzania strukturą transportową.

2. Kwalifikacje kierowców i ich dobór

Każda osoba skierowana do wykonywania prac wymagających prowadzenia pojazdów powinna mieć odpowiednie kwalifikacje, predyspozycje i możliwości dla zapewnienia bezpieczeństwa zgodnie z ustalonymi kryteriami.

3. Szkolenie kierowców i ocena ryzyka

Wszyscy, którzy są dopuszczani do prowadzenia pojazdów w firmie powinni przejść wstępne szkolenie z jazdy (jeżeli jest niezbędne) oraz ciągłe szkolenie z możliwego ryzyka i zagrożeń. Dla działań związanych z podwyższonym ryzykiem i wyspecjalizowanymi pojazdami, powinno zostać przeprowadzone dodatkowe, odpowiednie szkolenie

4. Dobór pojazdów i ich specyfikacja

Przy doborze odpowiedniego pojazdu należy uwzględnić rodzaj i czas trwania podróży w aspekcie zarówno pojazdu jak i jego kierowcy. Powinno to zapewnić właściwe przeprowadzenie transportu w warunkach minimalnego ryzyka dla kierowcy, ładunku i innych uczestników ruchu.

5. Utrzymanie pojazdów i ich serwis

Firmy muszą zapewnić, żeby wszystkie pojazdy były dostosowane do warunków drogowych i były poddawane regularnym przeglądom na podstawie ściśle określonego harmonogramu.

6. Wstępny przegląd pojazdu

Należy wprowadzić system rutynowej kontroli pojazdów, określający czynności, które są wymagane, częstotliwość oraz osobę, która powinna je wykonywać.

7. System Ewidencji Danych z Pojazdu

Firmy oraz podmioty odpowiedzialne za kierowców, powinny rozważyć wprowadzenie dla własnych, wynajętych i należących do podwykonawców pojazdów Systemu Monitoringu Pojazdów lub systemu zapisu danych z pojazdu. Wygenerowane dane z trasy powinny być materiałem dla kierowców lub zarządzających.

8. Drogi wewnętrzzakładowe i zarządzanie ruchem

Niezbędny jest plan zarządzania ruchem na drogach wewnętrznych, aby zapewnić oddzielenie pieszych od poruszających się pojazdów.

9. Zarządzania ryzykiem w podróży

Należy oszacować czy przejazdy po drogach, w warunkach nocnych, w specyficznych dla danego kraju warunkach wymagają oceny ryzyka i jeżeli to wymagane wprowadzić plany zarządzania ryzykiem.

Załącznik 1: Przewodnik do wdrażania elementów bezpieczeństwa

Część A: Przewodnik wdrażania elementów bezpieczeństwa dla kierowców

Te wytyczne opisują system zarządzania mający na celu zapewnienie, że elementy bezpieczeństwa dla kierowców są wdrażane efektywnie:

1. Szczególna ostrożność i eliminacja zmęczenia

W trakcie użytkowania pojazdu kierowcy powinni być odpowiednio wypoczęci.

Kierowcy są odpowiedzialni za zgłaszanie się do pracy odpowiednio wypoczętymi. Pracodawca powinien poinformować kierowców jak zapobiegać zmęczeniu jazdą i problemom z koncentracją.



Firma powinna mieć pewność, że system premiowania kierowców nie nakłania ich do jazdy w dodatkowym czasie, co może prowadzić do jazdy w stanie ograniczonej koncentracji

2. Alkohol i używki

Kierowcy nie mogą być pod wpływem alkoholu, używek czy innych substancji czy leków, które mogą wpłynąć na zdolność do bezpiecznego kierowania pojazdem.

Kierowcy powinni stosować się do tych wytycznych zgodnie z lokalnymi przepisami i ogólnymi wymaganiami pracodawcy odnoszącymi się do alkoholu i używek.

3. Pasy bezpieczeństwa

Wszystkie pojazdy (własne, w leasingu lub wypożyczone) muszą być wyposażone w pasy bezpieczeństwa.

Kierowcy i pasażerowie muszą używać pasów bezpieczeństwa zawsze gdy pojazd jest w ruchu.

Pasy bezpieczeństwa są udowodnionym środkiem zapewniającym zwiększone bezpieczeństwo w razie wypadku. Obowiązek dopilnowania stosowania pasów bezpieczeństwa przez wszystkich pasażerów, gdy pojazd jest w ruchu spoczywa na kierowcy.



Taksówki i busy/autokary, nie wyposażone w pasy bezpieczeństwa, mogą być wykorzystywane jedynie wtedy, gdy nie jest dostępna żadna alternatywa. Aby zminimalizować ryzyko, w przypadku gdy przednie miejsca dla pasażera (od strony okna) i miejsca w busie w bezpośrednim sąsiedztwie drzwi nie są wyposażone w pasy bezpieczeństwa, nie mogą one być zajmowane.

Zabronione jest stosowanie urządzeń/rozwiązań, które mogą hamować, zwalniać lub w inny sposób modyfikować działanie pasów bezpieczeństwa.

W przypadku pojazdów wyposażonych w koje. Pewna forma korzystania z nich w trakcie jazdy jest dozwolona jednak tylko przy zachowaniu zatwierdzonych warunków i przy zastosowaniu właściwego umiaru.

4. Pasażerowie

Kierowcy nie mogą brać pasażerów w trakcie wykonywania obowiązków chyba, że zostanie to zatwierdzone przez firmę.

5. Ładunek

Przewożone ładunki powinny być odpowiednio zabezpieczone a ich masa nie powinna przekraczać dopuszczalnej dla danego pojazdu określonej przez producenta lub krajowe przepisy, jeżeli są bardziej restrykcyjne.

6. Przestrzeganie zasad ruchu drogowego

Kierowcy muszą znać kodeks drogowy i inne przepisy właściwe dla danego kraju, w którym operuje włącznie z krajami, przez które tylko przejeżdża.

7. Telefony komórkowe i inne urządzenia do komunikacji

Używanie telefonów komórkowych trzymanyh w rękach jest niedozwolone tam gdzie ma to zastosowanie. Dotyczy to również pisania wiadomości tekstowych.

Dozwolone jest pasywne korzystanie z zestawów głośnomówiących i urządzeń komunikacyjnych (krótkofalówki, CB) ale tylko w pilnych przypadkach, związanych z obowiązkami; jednakże ich stosowanie powinno być ograniczone do minimum przy zachowaniu wszystkich środków ostrożności w celu zapewnienia bezpieczeństwa jazdy.



Telefony komórkowe rozpraszają uwagę i znacznie zwiększają ryzyko wypadku. CSI stoi na stanowisku, że pomimo, że w wielu krajach zestawy słuchawkowe i głośnomówiące są dozwolone, użytkowanie ich w trakcie jazdy ma negatywny wpływ na zachowanie i koncentrację kierowcy. Członkowie CSI powinni rozważyć całkowity zakaz korzystania z tych urządzeń podczas prowadzenia pojazdu.

8. Widoczność kierowców i pojazdów

Kierowcy powinni nosić odzież/kamizelki o wysokiej widoczności podczas pracy poza pojazdami lub w sąsiedztwie poruszających się pojazdów.

Odzież o zwiększonej widoczności należy stosować podczas prac w pobliżu drogi, w kopalniach, w pobliżu suwnic/przełożników i innych ruchomych urządzeń.

Odzież o zwiększonej widoczności we właściwym stanie jest środkiem, w systemie zarządzania ruchem, który zapewnia odpowiednie ostrzeżenie dla innych uczestników ruchu, że kierowcy są w pobliżu lub na drodze.



Odzież o zwiększonej widoczności powinna spełniać wymogi dla stosowania dziennego i nocnego np.: połączenie fluorescencyjnego i odblaskowego materiału.

Światła mijania lub światła do jazdy dziennej podczas jazdy powinny być włączone zawsze jeżeli jest to dopuszczalne przez prawo.

Jazda z włączonymi światłami w porze dziennej zmniejsza ryzyko wypadku przez zwiększenie widoczności pojazdu. Światła do jazdy dziennej powinny mieć odpowiednią jasność aby zwrócić uwagę na fakt zbliżania się pojazdu ale nie powinny oślepić.

Część B: Przewodnik do wdrażania elementów bezpieczeństwa dla zarządzających

1. Zarządzanie i odpowiedzialność

Zarządzający, na wszystkich poziomach powinni zdecydowanie demonstrować ich zaangażowanie we wdrażaniu wszystkich zasad bezpieczeństwa. Dla bezpieczeństwa w transporcie, zdecydowanie należy wyznaczyć i mianować kierownictwo do zarządzania strukturą transportową:

- **-Dyrektorzy zarządzający i zespoły wykonawcze.** Podstawowym warunkiem zapewnienia zrównoważonego i efektywnego wdrożenia dobrych praktyk jest widoczne przywództwo i zaangażowanie dyrektorów zarządzających oraz zespołów wykonawczych.
- **-Wyżsi produkcyjni & logistyczni menedżerowie.** Odpowiedzialność za wdrażanie dobrych praktyk spoczywa na wyższych menedżerach produkcyjnych i logistycznych w szczególności na ich zaangażowaniu.
- **-Służby BHP** Służby BHP wspierają, szkolą i współpracują bezpośrednio z przełożonymi we wdrożeniu zasad dobrych praktyk. Jednakże odpowiedzialność spoczywa na zarządzających.

2. Kwalifikacja kierowców i ich dobór

Kierowcy powinni być wykwalifikowani, spełniający wszelki warunki niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie zgodnego z ustalonymi w dobrych praktykach kryteriami. Proces kwalifikacyjny:

- Ma zapewnić, że kandydaci mają odpowiednie, wymagane prawem, uprawnienia do prowadzenia pojazdu (włącznie z przyczepami/naczepami), którymi mają kierować
- Jeżeli to możliwe, należy rozpoznać historię pracy kandydata w zakresie prowadzenia pojazdów przed rozmową kwalifikacyjną
- Ma zapewnić, że zdrowie, wzrok i kondycja kandydata jest odpowiednia do prowadzenia pojazdu
- Ma zapewnić, że referencje są wiarygodne i uprawnienia do prowadzenia pojazdu są aktualne
- Ma zapewnić, że kompetencje i predyspozycje kierowcy są odpowiednie
- Ma zapewnić, że kierowca ma odpowiednią wiedzę na temat przepisów ruchu drogowego

3. Szkolenie kierowców i ocena ryzyka

Wszyscy kierowcy, którzy są zatrudnieni w firmie przechodzą wstępne oraz okresowe szkolenia w zakresie bezpieczeństwa. Dla warunków podwyższonego ryzyka oraz pojazdów specjalistycznych wymagane jest dodatkowe szkolenie.



W celu zapewnienia wdrożenia wytycznych zalecane jest, żeby każdy kierowca, który w zawodowo przejeżdża ciężkim pojazdem więcej niż 16,000km (10,000 mil) rocznie był przeszkolony zgodnie z wytycznymi w zakresie oceny ryzyka.

Pracownik, który w ramach swoich obowiązków jest zatrudniony przez więcej niż 15% czasu pracy na urządzeniu mobilnym również powinien stosować zasady zgodne ze szkoleniem i szacowaniem ryzyka.

Szkolenie kierowcy powinno zawierać:

- Przegląd zasad i polityki firmy odnośnie prowadzenia pojazdów.
- Przegląd doświadczeń wynikających z dotychczasowych wypadków i tendencji wypadkowych.
- Techniki bezpiecznego prowadzenia pojazdu (Bezpieczny dystans, ocena odległości, przewidywanie sytuacji, hamowanie).
- Metody oceny ryzyka dla trasy.
- Zapobieganie zmęczeniu.
- Efekty działania leków/leczenia i ich wpływ.
- Systemy bezpieczeństwa w pojeździe (pasy bezpieczeństwa) i sprzęt ratunkowy.
- Kontrolę wstępną pojazdu i właściwą pozycję za kierownicą.
- Lokalne zagrożenia (włącznie z bezpieczeństwem osobistym), przepisy i kulturę.
- Ocena umiejętności, zachowania na podstawie analizy zaistniałych wypadków.

W zależności od predyspozycji kierowcy i oceny ryzyka należy przygotować program dodatkowych (aktualizujących) systematycznych szkoleń. Jeżeli w procesie szkoleń nie obserwuje się satysfakcjonującej poprawy umiejętności i zachowań kierowcy, powinien on zostać odsunięty od pełnienia obowiązków.



Jakość usług firmy przeprowadzającej szkolenia powinna odpowiadać wymaganiom zalecanym członkom CSI. Podczas wyboru firmy przeprowadzającej szkolenie należy wziąć pod uwagę:

- Wykorzystanie wykwalifikowanych trenerów albo akredytowanej lub sprawdzonej firmy
- Wkład w program szkolenia, aby uwzględnił on warunki specyficzne dla danej firmy
- Regularny przegląd standardów szkolenia i wpływ na podwyższanie jego jakości

4. Dobór pojazdów i ich specyfikacja

Przy doborze odpowiedniego pojazdu należy uwzględnić rodzaj i czas trwania podróży w aspekcie zarówno pojazdu jak i jego kierowcy. Powinno to zapewnić, że transport jest przeprowadzony właściwie w warunkach minimalnego ryzyka dla kierowcy, ładunku i innych uczestników ruchu.

Pojazd powinien być wyposażony w pasy bezpieczeństwa dla wszystkich osób w nim przebywających (elementy bezpieczeństwa kierowcy, pkt. 3) oraz dostępne kamizelki odblaskowe (elementy bezpieczeństwa kierowcy, pkt. 8).

Dla pojazdów lekkich kupowanych po 1 stycznia 2010 minimalne wymagania w zakresie wyposażenia jeżeli jest to w praktyce możliwe powinny zawierać:

- Zagłówki (wszystkie miejsca siedzące).
- Poduszki powietrzne (przynajmniej dla kierowcy).
- Lusterka boczne kierowcy i pasażera.
- ABS
- Gaśnica.



Członkowie CSI nie powinny zezwalać na stosowanie prywatnych pojazdów do celów służbowych, chyba, że są one w pełni zgodne z dobrymi praktykami.

Po uwzględnieniu specyficznych warunków dla danej trasy firma powinna rozważyć wyposażenie pojazdu w dodatkowy sprzęt zapewniający bezpieczeństwo oraz przeszkolić kierowcę z zakresu jego zastosowania oraz możliwych zagrożeń:

- Apteczka i latarka.
- Odpowiednie koło zapasowe.
- Narzędzia i podstawowe części zamienne (żarówki, bezpieczniki, paski).
- Trójkąt ostrzegawczy.

Wszystkie **ciężkie pojazdy** (powyżej 3,5 tony) zakupione po 1 stycznia 2010 powinny zostać wyposażone przynajmniej w wymieniony poniżej sprzęt w zakresie bezpieczeństwa. Istniejące pojazdy powinny być stopniowo dostosowywane do niższych wymagań zgodnie z analizą kosztów i ryzyka:

- Lewe i prawe dodatkowe lustro skrzydłowe oraz lustro wypukłe eliminujące martwe pole (Uwaga: należy uwzględnić wszelkie przepisy UE dotyczące szerokokątnych lusterek w nowych pojazdach).
- Poduszki powietrzne (przynajmniej dla kierowcy).
- ABS.
- Słyszalny sygnalizator biegu wstecznego (wszystkie pojazdy z ograniczoną widocznością do tyłu).
- Blokadki kół (klocki) - w przypadku operacji załadunku i rozładunku.
- Tachograf (Urządzenie rejestrujące czas i dystans podróży pojazdu).
- Nakładki gumowe na wszystkie pedały zapobiegające ześlizgnięciu.
- Zabezpieczenie tyłu pojazdu zapobiegające przed uszkodzeniem zawieszenia (Dla pojazdów o masie powyżej 12.5 ton).
- Opony powinny mieć bieżnik o dopuszczalnej minimalnej głębokości (Zakaz stosowania opon bieżnikowanych na osi skrętnej).
- Systemy składowania przedmiotów, zapobiegający przemieszczaniu się przedmiotów w kabinie (np. narzędzia).
- Błotniki i chlapacze.
- Oznakowanie ostrzegawcze dla rowerzystów, jeżeli ma zastosowanie .
- Płachty okrywające ładunek na drogach publicznych zapobiegające pyleniu i gubieniu gruzu.

Jeżeli analiza ryzyka wykazuje, że możliwość przewrócenia (dachowania) pojazdu ze względu na kształt terenu rodzaj pojazdu czy warunków pracy jest wyższa niż normalna należy zastosować właściwe środki zapobiegawcze (wewnętrzne lub zewnętrzne). Jeżeli przepisy prawa są bardziej restrykcyjne w zakresie tego typu zagrożeń to należy się stosować do przepisów.

W części pasażerskiej nie wolno przetrzymywać luzem żadnych przedmiotów, które mogą spowodować obrażenia w trakcie wypadku. Każdy pojazd nie posiadający oddzielnego przedziału bagażowego powinien być wyposażony w kratkę, siatkę lub inny rodzaj separacji części pasażerskiej od ładunkowej.

Tam gdzie jest to wymagane prawem (np. północna Afryka), Należy stosować dookoła pojazdu taśmę odblaskową, zwiększającą widoczność pojazdu w nocy.

5. Utrzymanie pojazdów i ich serwis

Firmy muszą zapewnić, żeby wszystkie pojazdy były dostosowane do warunków drogowych. Poza zmniejszeniem ryzyka na drodze czy ryzyka awarii pojazdu, odpowiednio utrzymany pojazd jest efektywniejszy i tańszy w eksploatacji.

Firmy powinny opracować szczegółowy plan utrzymania pojazdów, uwzględniający zakres dziennych i cotygodniowych kontroli przeprowadzanych przez kierowcę, oraz plan utrzymania z jasnymi procedurami i minimalnymi okresami pomiędzy przeglądami serwisowymi. Jeżeli jest to wymagane prawem, pojazdy powinny być poddawane przeglądowi przez inspekcję krajową i posiadać aktualne certyfikaty.

Aby zapewnić jak najwyższe standardy należy prowadzić pełną dokumentację serwisową pojazdów. Należy również zapewnić wysoką jakość części zamiennych w szczególności części istotnych dla bezpieczeństwa takich jak hamulce i opony oraz monitorować trwałość części i każdą usterkę, aby w przyszłości przewidywać problemy odpowiednio dostosowywać (ulepszać) pojazdy.

Serwisowanie „na miejscu” może być przeprowadzane jedynie przez odpowiednio wykwalifikowanych i autoryzowanych pracowników. Wszelkie czynności powinny być wykonywane zgodnie z instrukcjami producenta.



Członkowie CSI nie mogą przeprowadzać żadnych dorywczych, amatorskich napraw na terenie zakładu ani poprzez pracowników własnych ani u podwykonawców. Jakikolwiek nagłe naprawy powinny zostać niezwłocznie ocenione i zatwierdzone przez wykwalifikowanego i autoryzowanego mechanika.

6. Wstępny przegląd pojazdu

Należy wprowadzić system rutynowej kontroli pojazdów, określający czynności, które są wymagane, częstotliwość oraz osobę, która powinna je wykonywać.

Wstępne przeglądy pojazdów we wszystkich firmach są wymagane aby zapewnić pełną zdolność pojazdu przed rozpoczęciem podróży. Wstępne przeglądy powinny być przeprowadzane przez właściwego kierowcę przed każdą trasą lub codziennie, jeżeli trasa trwa dłużej niż 24 godziny.

Wstępny przegląd polega na wzrokowym określeniu:

- Koła i opony (np., śruby i stan bieżnika).
- Światła i reflektory.
- Szyby, lusterka i wycieraczki.
- Klakson.
- Ogólna budowa i płyny.
- Hamulce i hamulec ręczny.
- Stan układ kierowniczego.
- W pojazdach ciężkich, sygnał cofania

Wstępny przegląd powinien być przeprowadzony przy odpowiednim oświetleniu. Kierowca powinien skorygować wszystkie podstawowe problemy (np., uzupełnienie płynów) Jak również raportować jakiegokolwiek problemy.

Jakiegokolwiek istotne usterki mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo powinny być niezwłocznie zgłoszone, a pojazd powinien być wyłączony z użytku i nie używany dopóki usterka nie zostanie usunięta. Aby zapewnić takie działania należy zapewnić, żeby:

- Mechanicy i kierowcy byli zobowiązani do zgłaszania usterek.
- Wdrożony był system blokowania pojazdu ("lock-out, tag-out") aby zapewnić, żeby ludzie byli w stanie stwierdzić, że dany pojazd jest niezdatny do użytku.



Zaleca się wdrożenie systemu zarządzania przeglądami wstępnymi. Taki system zapobiega pominięciu jakiegokolwiek niezbędnych czynności.

7. System Ewidencji Danych z Pojazdu (VDR lub czarne skrzynki)

Firmy oraz podmioty odpowiedzialne za kierowców, lub które operują w obszarach (geograficznych) wysokiego ryzyka powinny rozważyć wprowadzenie dla własnych, wynajętych i należących do podwykonawców pojazdów Systemu Monitoringu Pojazdów lub system zapisu danych z pojazdu. Wygenerowane dane z trasy powinny być materiałem dla kierowców lub zarządzających.

Dane powinny być zapisywane z określeniem danych identyfikacyjnych kierowcy; prędkość, nagłe przyspieszenie, hamowanie, trasa, przejechana odległość, czas jazdy.

System zarządzania danymi powinien zawierać:

- Procedury zapewniające, że monitorowanie jest przeprowadzane właściwie, zabezpieczone przed kradzieżą, i ma ustalone poziomy alarmu zgodne z lokalnymi warunkami jazdy.
- Dane z systemów są ściągane, analizowane i komunikowane tak, aby zapewnić właściwą analizę jazdy danego kierowcy w celu jego odpowiedniego doszkalania i zwiększania umiejętności.

W celu wprowadzenia systemu ewidencji w konkretnej flocie czy obszarze działalności biznesowej należy się opierać na metodyce oceny ryzyka.

8. Drogi wewnętrzzakładowe i zarządzanie ruchem

Niezbędny jest plan zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, aby zapewnić oddzielenie pieszych od poruszających się pojazdów.

Na terenie zakładu należy nadzorować poniższe parametry:

- **Cyrkulacja/ruch drogowy** - właściwie określany na wjeździe do zakładu.
- **Oznakowanie** - czytelne i właściwie oznakowane zasady funkcjonowania na terenie zakładu, zasady ruchu (pierwszeństwo), przepisy (wymagania dot. środków ochrony osobistej), lokalizacja biur, ograniczenia prędkości, zawrotki, miejsca parkingowe, zakazy ruchu.
- **Prędkość** - dopuszczalna prędkość powinna być wyraźnie oznakowana i powinna być dostosowana do warunków panujących w zakładzie
- **Oświetlenie** - aby zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa i widoczności pojazdów i pieszych niezbędne jest właściwe oświetlenie dróg, przejść dla pieszych, chodników, i miejsc parkingowych
- **Parkingi/Miejsca odpoczynku kierowców** - czytelnie oznakowane, oddzielone od głównych dróg i stref

niebezpiecznych. Należy wymagać od kierowców parkowania pojazdów tylko w przeznaczonych do tego strefach. Należy dołożyć wszelkich starań, żeby pojazdy były parkowane w taki sposób, żeby ruszanie zawsze odbywało się do przodu.

- **Strefy dla pieszych** - strefy przeznaczone dla pieszych oraz chodniki powinny być czytelnie oznakowane i oddzielone od stref ruchu pojazdów
- **Zabezpieczenie krawędzi**- ochrona krawędzi powinna być wykonana z materiałów skalnych, a jej wysokość powinna wynosić min 1,5m lub minimum wielkości promienia największego koła stosowanego w pojazdach. Końcowa banda powinna mieć wysokość średnicy najwyższego koła.(zabezpieczone np.: kruszywem odpadowym). W miejscach gdzie istnieje ryzyko, że pojazd przejedzie przez bandę należy stosować wyższe osłony.
- **Drogi (kopalnie kruszyw)** - pojedynczy (jeden kierunek) pas, pas powinien być 2,5 razy szerszy od najszerszego pojazdu, dwupasmowa (dwukierunkowa), droga powinna być 3,5 razy szersza od najszerszego pojazdu. Na zakrętach i rogach szerokość powinna wynosić 4-ro krotność szerokości najszerszego pojazdu
- **Pierwszeństwo** - pierwszeństwo powinno być ustalone tak, aby większy priorytet nadać cięższym pojazdom (niezależnie czy jadą z ładunkiem czy bez)
- **Zawracanie - aby ograniczyć konieczność zawracania** należy zaprojektować drogi jednokierunkowe i strefy skrętu. Jeżeli zawracanie okazuje się konieczne, należy przeprowadzić analizę ryzyka i wprowadzić odpowiednie środki, uwzględniając:
 - o Oświetlenie, wypukłe lustra, CCTV, dźwiękowe sygnały cofania i (opcjonalnie) czujniki cofania.
 - o Strefy zawracania powinny być odpowiednio duże i wyposażone w bandy.
- **Komunikacja** - należy opracować efektywny system komunikacji aby zminimalizować konieczność poruszania się wśród pojazdów.
- **Świadomość i szkolenia** - szkolenia dla pracowników, podwykonawców, klientów i gości powinny uwzględniać aspekty związane z ruchem na terenie zakładu i jego bezpieczeństwem:
 - o Konieczność stosowania pasów bezpieczeństwa w każdych warunkach.
 - o Zakaz nieautoryzowanego serwisowania pojazdów na terenie zakładu.
 - o Zakaz spania pod lub w okolicy pojazdu.
 - o Zakaz stosowania słuchawkowych urządzeń audio.

Należy bardzo wyraźnie zaznaczyć każdemu wjeżdżającemu na teren zakładu (pracownicy, podwykonawcy, klienci i służby serwisowe), że zasady poruszania się są takie same lub bardziej restrykcyjne jak na drogach publicznych

9. Zarządzanie ryzykiem w podróży

Ryzyko wypadku drogowego wzrasta wraz z czasem trwania podróży zwłaszcza w warunkach zmniejszonego bezpieczeństwa lub gorszych warunków, występujących np.: w krajach rozwijających się. Zaleca się aby wszyscy członkowie CSI przeprowadzili przegląd strategii logistycznych aby rozpoznać czy w celu zwiększenia bezpieczeństwa nie należy zmodyfikować zasad transportu, typów pojazdów oraz systemu dostaw, bez wpływu na ogólną działalność biznesową.

Należy oszacować czy przejazdy po drogach, w warunkach nocnych, w specyficznych dla danego kraju warunkach wymagają oceny ryzyka i jeżeli to konieczne wprowadzić Plany Zarządzania Podróżą.

Plany Zarządzania Podróżą powinny zapewnić, żeby:

- Była określona osoba odpowiedzialna za podróż.
- Odbywała się wstępna rozmowa pomiędzy kierowcą a kierownikiem zmiany, odnośnie jakichkolwiek zmian w: trasie, przystankach, zagrożeniach, ładunku, planach awaryjnych (np., procedury w razie awarii).
- Trasa była ściśle określona i naniesiona na mapę.
- Były wstępnie określone wszelkie zagrożenia związane z trasą, z uwzględnieniem: terenu, pory dnia, pogody „czarnych punktów”, ograniczeń prędkości, dni wolnych/świąt (szczególnie tych, które mogą powodować pośpiech lub nadużywanie alkoholu).
- Pojazd był odpowiednio dobrany do mogących wystąpić zagrożeń.
- Kierowcy posiadali wszelkie aktualne uprawnienia do prowadzenia określonego typu pojazdu.
- Zapewnione były odpowiednie środki komunikacji pomiędzy kierowcą i osobą zarządzającą podróżą i aby był zatwierdzony protokół komunikacji (np., np. informacja do punktu docelowego, lub przejściowego, że pojazd wyruszył).
- Pojazdy były odpowiednio przygotowane do podróży (patrz przeglądy wstępne).
- Były ustalone miejsca odpoczynku.
- Był określony szacunkowy czas dotarcia do celu a informacja o nim przekazana. W miejscu docelowym powinna być określona procedura działania w sytuacji opóźniania się pojazdu.
- Wszelkie podróże, które mogą odbywać się w godzinach nocnych lub ograniczonej widoczności powinny być dokładniej przeanalizowane pod kątem ryzyka i formalnie zatwierdzone przed rozpoczęciem. Ocena ryzyka powinna uwzględniać: śnieg, pył, dym, mgłę, intensywne deszcze, zagrożenie bezpieczeństwa i lokalne warunki jazdy.
- Kierowcy byli psychicznie i fizycznie przygotowani do podróży, w szczególności należy zwrócić uwagę na godziny przepracowane, czas snu i porę dnia.

- Kierowca miał pełną świadomość konieczności zgłoszenia zakończenia podróży do osoby zarządzającej podróżą.

Parkowanie należy przeprowadzać tak, aby w miarę możliwości, wyjazd odbywał się do przodu. Przed uruchomieniem pojazdu kierowca powinien się upewnić, że w jego okolicy i pod nim nikt nie odpoczywa ani nie śpi.

W trakcie ustalania podróży firma konsultuje się z kierowcami i zapewnia pełne wsparcie i pomoc w określeniu wszelkich zagrożeń związanych z trasą.

Jeżeli jest to możliwe/konieczne, firmy powinny współpracować z lokalnymi organami/władzami w zakresie zwiększania bezpieczeństwa na drogach i ich oznakowania.



Bardzo ważne jest, żeby ze strony osób zarządzających, któregokolwiek szczebla, nie było żadnych nacisków na kierowców, które mogłyby skłaniać go do podejmowania nieakceptowalnego ryzyka.

Załącznik 2: Przewodnik do zarządzania podwykonawcą w zakresie transportu

W wielu przypadkach wykorzystanie podwykonawców do transportu może doprowadzić do znacznego wzrostu ryzyka w tego typu operacjach. Dlatego też zlecenie transportu zewnętrznego podwykonawcom wiąże się z istotnymi wyzwaniami w zakresie zarządzania bezpieczeństwem. Taki system zarządzania bezpieczeństwem powinien być bardzo wyraźnie skierowany do podwykonawcy zminimalizować ilość wypadków z udziałem kierowców (podwykonawcy) i osób trzecich, w tym również wypadków śmiertelnych.

CSI stoi na stanowisku, że wprowadzenie przez podwykonawców zajmujących się transportem powyższych dobrych praktyk w ciągu 5-ciu lat zdecydowanie zwiększy poziom bezpieczeństwa na drogach.

Pomimo, że odpowiedzialność za stosowanie bezpiecznych praktyk przez podwykonawcę spoczywa zawsze na nim, członkowie CSI powinni zawsze dążyć do tego aby zasady bezpieczeństwa w transporcie były częścią umowy zapewniając jednocześnie, żeby wszelkie zapisy były zgodne z lokalnym prawem.

W szczególności zaleca się, aby członkowie CSI zapewnili żeby:

- Bezpieczeństwo w Transporcie u Podwykonawcy było jednym z kryterium wstępnego wyboru podwykonawcy.
- Bezpieczeństwo w Transporcie u Podwykonawcy było zdefiniowane w umowie z uwzględnieniem roszczeń.
- Bezpieczeństwo w Transporcie u Podwykonawcy było uwzględnione we wstępnym przeglądzie ryzyka.
- Bezpieczeństwo w Transporcie u Podwykonawcy było regularnie nadzorowane w trakcie umowy.
- Bezpieczeństwo w Transporcie u Podwykonawcy było uwzględnione w przeglądzie po realizacji umowy.

Powyższe wytyczne są zawarte w dokumencie *Dobre Praktyki CSI dla Bezpiecznego Zarządzania Bezpieczeństwem u Podwykonawców*, w którym można znaleźć więcej szczegółów.

W procedurze szacowania czy podwykonawca jest odpowiedni do właściwego przeprowadzania usług transportowych członkowie CSI mogą współpracować z odpowiednimi grupami w ramach swoich struktur (np. departament prawny). Takie zespoły powinny wspierać biznes we wprowadzaniu, w trakcie negocjacji umów, zagadnień bezpieczeństwa, włącznie z bezpieczeństwem w transporcie i kwestiami ubezpieczeń, aby w ostatecznej umowie zapewnić odpowiednie szkolenie i instruktaż w obszarach, w których może wystąpić ryzyko.

Zalecane kryteria wyboru podwykonawców i usług transportowych:

- Podwykonawca ma wdrożoną politykę bezpieczeństwa, która:
 - o jest zgodna z obowiązującym prawem,
 - o jest dostosowana do charakteru i skali ryzyka operacyjnego,
 - o jest dostosowana do specyficznych wymagań klienta,
 - o zapewnia stałe usprawnianie w zakresie bezpieczeństwa w transporcie.
- Podwykonawca zapewnia zarządzanie bezpieczeństwem w transporcie, czyli m.in., że:
 - o kierowcy są przeszkoleni, posiadają wszelkie uprawnienia i predyspozycje do prowadzenia pojazdu,
 - o kierowcy są wypoczęci i zapewnią odpowiednią ostrożność,
 - o pojazdy są po przeglądzie i w pełni sprawne,
 - o wdrożone są procedury reagowania w razie wypadku w transporcie,
 - o zagrożenia związane z podróżą są rozpoznane i odpowiednio kontrolowane,
 - o kierowcy są odpowiednio motywowani (nagrody / sankcje).

Załącznik 3: Słownik

Podwykonawca	Osoby fizyczne, firmy, czy konsorcja wykonujące na podstawie umowy dla członka CSI specyficzne zadanie, na krótki termin (specyficzna praca) lub długi (kierowcy, utrzymanie)
Członek CSI	Firma, która jest członkiem CSI
Teren członka CSI	Zakład lub obszar, który należy do lub jest obszarem działań członka CSI
Szkolenie kierowców	Formalny program szkoleń, który ma zapewnić, że kierowcy mają odpowiednie kwalifikacje i kompetencje do pracy na konkretnej klasie pojazdu. Program powinien zawierać kombinację teorii oraz praktycznego szkolenia na trasie
Kierowca	Osoba operująca na pojeździe w ramach wykonywania obowiązków służbowych
Zabezpieczenie krawędzi (kopalnie kruszyw)	Zabezpieczenie krawędzi może być wykonane z barier lub z innego odpowiedniego materiału jak np.: kruszywo odpadowe. Same głązy nie mogą stanowić zabezpieczenia ale mogą być wykorzystywane do oznaczania granic płaskich obszarów na terenie kopalni. Zabezpieczenie powinno mieć wysokość co najmniej 1,5m, promienia koła pojazdu, połowy średnicy, lub wysokości osi, w zależności od tego, która wartość jest wyższa. Frontowe zabezpieczenie powinno mieć taką wysokość, aby żaden pojazd nie miał możliwości przejechania ponad nim.
Pracownik	Osoba bezpośrednio zatrudniona przez członka CSI. Może być zatrudniona na pełen etat, część etatu lub na okres tymczasowy.
Pojazd ciężki	Każdy pojazd przekraczający masę 3,5t, własną lub łącznie z przyczepą. Włącznie z pojazdami zewnętrznymi, takimi jak ciężarówki mieszające cement, cementowozy i pojazdy wewnętrzne takie jak pojazdy transportowe, transport odpadów, ładowarki zarówno należące jak i nienależące do firmy
Plan Zarządzania Ryzykiem w Podróży	System zarządzania mający zapewnić, że wszystkie podróże są właściwie oszacowane, ryzyko jest zminimalizowane, dokumentacja jest wdrożona
Licencja	Udokumentowane indywidualne poświadczenie kwalifikacji osoby do prowadzenia określonego rodzaju pojazdu na terenach publicznych lub/i niepublicznych.
Pojazd lekki	Pojazdy (włącznie z minibusami) o masie całkowitej nieprzekraczającej 3.5 tony. Włącznie z samochodami osobowymi, i pojazdami nienależącymi do firmy wykonującymi na zlecenie firmy transport pomiędzy placówkami lub do placówek firmy.
Droga publiczna	Droga dostępna do użytku publicznego, na terenie nienależącym do firmy
Wynajęty (wypożyczony) pojazd	Pojazd, który nie jest własnością firmy, wynajęty na określony okres czasu. Włącznie z długo i krótkoterminowym leasingiem. Włącznie z pojazdami, dla których firma jest żyrantem leasingu.
Tachograf	Urządzenie łączące funkcję zegara i prędkościomierza. Podłączone do pojazdu rejestruje prędkość pojazdu oraz czy on się porusza. Może być również wykorzystany do rejestracji godzin pracy pojazdu, czy kierowcy. fL/waga - <i>Tachograf nie może być mylony z tachometrem, który służy do pomiaru prędkości obrotowej silnika</i>
Urządzenie do komunikacji dwustronnej	Urządzenie do dwustronnej komunikacji pomiędzy dwiema lub więcej osobami; telefony komórkowe (GSM lub satelitarne), dwukierunkowe radia, urządzenia do komunikacji tekstowej
Radia dwukierunkowe	Urządzenie inne niż telefony komórkowe służące do komunikacji dwukierunkowej
VDR (Vehicle Data Recorder) - System Ewidencji Danych z Pojazdu	Mechaniczne lub elektroniczne urządzenie służące do rejestracji następujących danych z pojazdu w odniesieniu do konkretnego kierowcy: • godziny pracy, -prędkość. • gwałtowne przyspieszanie. • gwałtowne hamowanie. Zakłada się, że większość tachografów spełnia te wymagania
Blokady kół	Kliny z mocnego materiału ustawiane za pojazdem zabezpieczające przed przypadkowym poruszeniem się pojazdu. Blokady powinny być ustawiane niezależnie od stosowania hamulców. Dolna część jest czasami pokryta gumą aby zapobiec przesuwaniu się blokad. Pojazdy, z reguły posiadają hamulce postojowe na tylnych kołach. Jeżeli tylne koła są zablokowane jedynie przez hamulec postojowy pojazd może stoczyć się na przedniej osi, Blokowanie dodatkowo kół przednich temu zapobiega
Godziny pracy	Wszystkie godziny pracy płacone przez firmę, włącznie w przerwami.



Secretariat
4, chemin de Conches
CH-1231 Conches-Geneva
Switzerland

Tel: +41 (0)22 839 31 00
Fax: +41 (0)22 839 31 31

E-mail: info@wbcasd.org
Web: www.wbcasd.org

WBCSD North America Office
1744 R Street NW
Washington, DC 20009
United States

Tel: +1 202 420 77 45
Fax: +1 202 265 1 6 62

E-mail: washington@wbcasd.org

WBCSD Brussels Office
c/o Umicore
Broekstraat 31
B-1000 Brussels
Belgium

E-mail: brussels@wbcasd.org