

RSA



**Przewodnik dla operatorów
autobusów i ciężarówek
dotyczący zarządzania
bezpieczeństwem ruchu drogowego**

Údarás Um Shábháilteacht Ar Bhóithre
Road Safety Authority

NIEPRZYTOMNY(-A) ZE ZMĘCZENIA?

Jeżeli zmagasz się z dużą sennością za kierownicą, jest to tak samo niebezpieczne jak prowadzenie pojazdu po przekroczeniu dopuszczalnej normy spożycia alkoholu.

**ABY
KONTYNUOWAĆ
JAZDĘ PRZEZ
KOLEJNĄ GODZINĘ:**

- 1. Znajdź bezpieczne miejsce parkingowe*
- 2. Wypij 2 filiżanki mocnej kawy lub napój bezalkoholowy o wysokiej zawartości kofeiny (15 mg)*
- 3. Zdrzemnij się nie dłużej niż 15 min*



**ZMĘCZENIE KIEROWCÓW
OCKNIJ SIĘ!**



Spis treści

Sekcja 1:Wprowadzenie.....	2
Sekcja 2:Zarządzanie tachografami i urządzeniami ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego	5
Procedury i systemy monitorowania	5
Opracowywanie harmonogramu i planowanie obowiązków kierowców	7
Złote zasady planowania harmonogramów i grafików pracy	7
System monitorowania tachografów	8
System monitorowania urządzeń ograniczenia prędkości.....	9
System ewidencji godzin pracy kierowców i tachografów.....	10
Specjalne wymagania dotyczące tachografów cyfrowych	10
Analiza danych analogowych.....	12
Zapisy analogowe i cyfrowe - wspólne aspekty	14
Prowadzenie i archiwizowanie dokumentacji związanej z dyrektywą w sprawie czasu pracy	16
Sekcja 3:Monitorowanie i nadzorowanie kierowców autobusów i ciężarówek	17
Kierowcy	17
Rekrutacja kierowców	17
Korzyści wynikające ze starannego wyboru kierowców	18
Wydawanie praw jazdy	18
Karty kierowców do tachografów cyfrowych	19
Certyfikat kompetencji zawodowych kierowcy	19
Korzyści wynikające ze szkolenia kierowców.....	20
Jakiego rodzaju szkolenia są potrzebne?	20
Podręcznik dla kierowców (instrukcja).....	22
Treść podręcznika dla kierowców (instrukcji).....	22
Oceny pracy kierowców.....	23
Sankcje i nagrody	23
Korzystanie z usług kierowców agencji.....	23
Korzystanie z usług operatorów, z którymi zawarto umowę o podwykonawstwo ...	24
Jak przepisy dotyczące czasu pracy w transporcie drogowym wpływają na pracodawcę?.....	25
Bezpieczeństwo przede wszystkim	26
Alkohol i narkotyki.....	26
Zmęczenie kierowców.....	26
Sekcja 4:Prowadzenie rejestru pojazdów	28
Monitorowanie pojazdów	28
Zgłoszenia usterek przez kierowców.....	28
Szczegóły dotyczące ładunku	29
Mocowanie ładunków.....	29
W pigułce: dziesięć najważniejszych nakazów mocowania ładunków	31
Ostrzeżenia o trudnych warunkach pogodowych.....	32

Sekcja 1: Wprowadzenie

O niniejszym przewodniku

Urząd ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracował niniejszy przewodnik, aby upewnić się, że wszystkie pojazdy używane do przewozu towarów i pasażerów są używane w sposób bezpieczny i zgodny z prawem.

Procedury i systemy wyjaśnione w niniejszym przewodniku są przydatne zarówno dla nowych, jak i doświadczonych użytkowników i operatorów pojazdów ciężarowych i osobowych.

Zostały one opracowane w celu monitorowania i kontrolowania godzin pracy kierowców, prowadzenia rejestrów, przekraczania dopuszczalnej prędkości i wydawania prawa jazdy.

W niniejszym przewodniku:

- podsumowano porady dotyczące najlepszych praktyk w zakresie bezpiecznego wykonywania różnych obowiązków pracowniczych (takich jak prowadzenie pojazdu i załadunek);
- podsumowano ogólne procedury obowiązujące operatorów i osoby zarządzające komercyjnymi przedsiębiorstwami transportu drogowego, aby zagwarantować, że przestrzegają oni zasad dotyczących tachografów i godzin pracy kierowców oraz przepisów dotyczących wydawania licencji i przyczyniają się do bezpieczeństwa drogowego; oraz
- wyjaśniono, jakie działania muszą podjąć operatorzy, aby przestrzegać przepisów prawa.

Rola kierownictwa w bezpiecznym prowadzeniu pojazdów

Zagrożenia związane z niektórymi czynnościami kierowcy i prowadzeniem pojazdów można ograniczyć jedynie poprzez zaangażowanie kierownictwa i odpowiednie systemy kontroli bezpieczeństwa. Niezależnie od tego, czy operator ciężarówki lub autobusu jest jednoosobowym właścicielem, czy właścicielem dużej floty, kierownictwo:

- stwierdza, czy przewoźnik prowadzi działalność w sposób bezpieczny;
- wybiera, szkoli, nadzoruje, dyscyplinuje i wynagradza kierowców;
- podejmuje decyzje o zakupie i konserwacji sprzętu; oraz
- określa ogólną postawę przedsiębiorstwa w zakresie bezpieczeństwa, przyjmując formalną politykę i nadzorując sposób jej egzekwowania.

Niniejszy przewodnik ma zastosowanie do wszystkich pojazdów ciężarowych i osobowych.

Nowy operator

Jeśli jesteś nowym operatorem, w niniejszym przewodniku znajdziesz porady dotyczące systemów i procedur, które należy wdrożyć, aby mogli z nich korzystać kierowcy, załadownicy i inni pracownicy.

Doświadczony operator

Jeśli jesteś doświadczonym operatorem mającym ugruntowaną pozycję na rynku, niniejszy przewodnik będzie mógł służyć jako punkt odniesienia dla oceny tego, czy już wprowadzone systemy są wystarczająco dobre, czy też wymagają przeglądu i ulepszenia.

Podczas przeglądów zgodności i inspekcji obiektów inspektorzy Urzędu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego sprawdzą wdrożone przez operatorów rozwiązania w zakresie kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego pod kątem norm określonych w niniejszym przewodniku. Istnieją dwa rodzaje inspekcji, które odbywają się w siedzibie operatora.

- **Inspekcje urzędników ds. transportu**

Urzednicy ds. transportu sprawdzają przestrzeganie wymogów dotyczących godzin pracy kierowców, tachografów, certyfikatów kompetencji zawodowych (CKZ) kierowców oraz licencjonowania operatorów.

- **Inspekcje dotyczące konserwacji i naprawy pojazdów**

Inspektorzy ds. CVR z Urzędu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego sprawdzają przestrzeganie obowiązków związanych z konserwacją i naprawą pojazdów.

Zapobieganie wypadkom z udziałem autobusów i ciężarówek

Do wypadków drogowych spowodowanych przez autobusy i ciężarówki dochodzi z powodu niebezpiecznych pojazdów i niebezpiecznej jazdy. Są one w dużej mierze przewidywalne i można im zapobiegać, a pociągają za sobą szereg konsekwencji.

- Mogą one mieć znaczący wpływ na koszty ponoszone przez przedsiębiorstwo w zakresie ubezpieczeń, napraw pojazdów i rotacji pracowników.
- Wypadki z udziałem dużych pojazdów, które zazwyczaj powodują poważniejsze wypadki niż mniejsze pojazdy, źle świadczą o sektorze transportu drogowego towarów i osób.
- Większość ofiar śmiertelnych wypadków z udziałem dużych ciężarówek i autobusów to osoby znajdujące się poza ciężarówką lub autobusem – pasażerowie innych pojazdów, a także piesi i rowerzyści.

Używanie niebezpiecznych pojazdów, nieostrożne prowadzenie pojazdu lub inne zachowania związane z prowadzeniem pojazdu w sposób niebezpieczny (takie jak zbyt długie prowadzenie pojazdu, niewystarczająca liczba przerw lub niewystarczające okresy odpoczynku lub przerw) zwiększają prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia, które może prowadzić do poważnych lub katastrofalnych skutków dla kierowców, operatorów i innych użytkowników dróg.

Zdrowie i bezpieczeństwo

Oprócz zachowania ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego należy również zadbać o zdrowie, bezpieczeństwo i dobrostan wszystkich pracowników. Ocenę zdrowia i bezpieczeństwa oraz ocenę ryzyka należy uwzględnić we wszystkich aspektach działalności transportowej.

Urząd ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy może udzielić wskazówek dotyczących wymogów prawnych związanych z bezpieczeństwem w miejscu pracy.



Sekcja 2: Zarządzanie tachografami i urządzeniami ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego



Procedury i systemy monitorowania

Niniejsza sekcja zawiera porady dotyczące procedur i systemów, które należy wdrożyć, aby zapewnić zgodność z prawem monitorowania tachografów i urządzeń ograniczenia prędkości oraz prowadzenia rejestrów.

Do obowiązków operatora należy podjęcie odpowiednich działań w celu zapewnienia, by, w stosownych przypadkach, każdy pojazd i kierowca spełniał wszystkie wymagania opisane w niniejszej sekcji.

Zalecamy, aby w przypadku każdej pozycji w poniższej tabeli przedstawiono powiązaną procedurę sprawdzania standardu zgodności i system umożliwiający natychmiastowe działanie w przypadku niezgodności.

Operatorzy muszą wdrożyć systemy umożliwiające natychmiastowe działanie w celu naprawienia danej sytuacji, przeprowadzenia szkoleń i egzekwowania środków kontroli, aby zapobiec ponownemu wystąpieniu niezgodności.

Wszystkie systemy monitorowania powinny gwarantować, że operator lub odpowiedzialny kierownik znają wszystkie kluczowe terminy obowiązkowych kontroli bezpieczeństwa pojazdów i ich części.

Pozycje wymagające monitorowania	Działania, jakie należy podjąć
Tachografy	Sprawdzenie, kiedy został zainstalowany i kiedy był ostatnio kalibrowany. Sprawdzenie ewentualnych usterek oraz tego, czy konieczne są jakiegokolwiek naprawy.
Kierowcy	Sprawdzenie praw jazdy, kart do tachografów cyfrowych kierowców, harmonogramu obowiązków i zmian, godzin pracy, prowadzenia rejestrów i środków kontroli w przypadku niezgodności.
Licencjonowanie operatorów (wyłącznie operatorów transportu zarobkowego)	Aktualizacja licencji w odniesieniu do obecnych pojazdów. Upewnienie się, że do każdego pojazdu dołączona jest odpowiednia tarcza. Jeżeli pojazd jest używany do celów zarobkowych w podróżach międzynarodowych, należy upewnić się, że pojazd posiada licencję wspólnotową.
Prowadzenie rejestrów	Wydawanie, zwracanie, sprawdzanie, przechowywanie i archiwizowanie zapisów tachografu, wykazów obowiązków i rozkładów jazdy. Pobieranie i przechowywanie danych z tachografów cyfrowych z kart kierowców i z każdego przyrządu rejestrującego. Umieszczenie całej dokumentacji w bezpiecznym miejscu i zachowanie kopii zapasowej zapisów.
Podatki i ubezpieczenia	Sprawdzenie daty ważności każdego pojazdu.
Stan pojazdu i dokumentacja dotycząca konserwacji	Prowadzenie dokumentacji dotyczącej konserwacji i napraw w celu zapewnienia bezpieczeństwa, aby wykazać, że pojazdy (w tym przyczepy) były i są utrzymywane w stanie zdatnym do ruchu drogowego. Zapewnienie, by konserwacja była prowadzona na bieżąco, a nie tylko wtedy, gdy pojazd jest poddawany corocznemu badaniu technicznemu.
Obciążenia	Sprawdzenie, czy przestrzegane są limity wagowe na świadectwach homologacji. Nie należy przeciążać pojazdów.
Urządzenia ograniczenia prędkości	Sprawdzenie ewentualnego nieprawidłowego działania.
CVRT (badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych)	Sprawdzenie terminów i szczegółów dotyczących badania pojazdów i zachowanie certyfikatów w dokumentacji.

Opracowywanie harmonogramu i planowanie obowiązków kierowców

Operator pojazdów ciężarowych i osobowych powinien posiadać system opracowywania harmonogramu obowiązków kierowców, który uwzględni wszystkie odpowiednie przepisy dotyczące godzin pracy kierowców i czasu pracy.

Planowana podróż musi być praktyczna i nie może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Dlatego należy uwzględnić pewien czas na wypadek zagęszczenia ruchu, zwłaszcza w miejscach, gdzie opóźnienia zdarzają się regularnie. Przy planowaniu harmonogramu należy uwzględnić roboty drogowe i warunki pogodowe.

Należy zaplanować dodatkowy czas dla niedoświadczonych kierowców oraz kierowców, którzy mogą nie znać trasy lub pojazdu. Kierowcom zastępczym, którzy są często najbardziej niedoświadczeni, przydzielane są czasem trasy lub pojazdy, których nie lubią kierowcy etatowi. W interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego bardziej rozsądnym rozwiązaniem na trudnych trasach byłoby korzystanie wyłącznie z usług bardziej doświadczonych kierowców, zwłaszcza jeśli używane są nieznane pojazdy.

Należy pamiętać, aby wziąć pod uwagę bezpieczeństwo kierowcy, ładunku i pojazdu, jeśli pojazd ma być zaparkowany przez całą noc. Dobre planowanie perspektywiczne, w tym czas poświęcony na poszukiwanie bezpiecznych miejsc postoju i parkowania, jest korzystne zarówno dla kierowcy, jak i dla przedsiębiorstwa.

WSKAZÓWKA:

Harmonogramy pracy kierowców należy planować tak, aby były zgodne z wymogami dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku oraz zasadami dotyczącymi czasu pracy.

Złote zasady planowania harmonogramów i grafików pracy

- Nigdy nie należy stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wywieranie presji na kierowców, aby zakończyli podróż, gdy nie mają na to wystarczająco dużo czasu.
- Nie należy podpisywać umów, które zawierają harmonogramy mogące zagrozić bezpieczeństwu kierowców lub innych użytkowników dróg.
- Należy wziąć pod uwagę doświadczenie kierowcy, jego znajomość danego rodzaju pojazdu i trasy.

System monitorowania tachografów

WSKAZÓWKA:

Należy ustanowić system zarządzania wydajnością tachografu i jej monitorowania.

Korzystając z pojazdów podlegających przepisom dotyczącym tachografów i godzin pracy kierowców w UE, należy posiadać system zapewniający prawidłowe działanie tachografów.

Należy upewnić się, że istnieją procedury dotyczące:

- zgłaszania nieprawidłowego działania tachografu przez kierowcę i podjęcia natychmiastowych działań w celu rozwiązania problemu; oraz
- określania kluczowych terminów, w których należy przeprowadzić niezbędne inspekcje.

System monitorowania tachografów powinien obejmować co najmniej następujące elementy:

- datę pierwszej kalibracji i zapis szczegółów dotyczących kalibracji (jeżeli nie umieszczono ich na świadectwie);
- wcześniejszą datę w celu przypomnienia o konieczności zarezerwowania terminu przeglądów technicznych przypadających co dwa lata i co sześć lat;
- dokumentację przeglądu technicznego/ponownej kalibracji (tachografy analogowe) i kalibracji dokonywanej co dwa lata (tachografy cyfrowe);
- numer „e” homologacji typu tachografu i odpowiadający mu numer wykresówki (aby kierowcy mogli otrzymać prawidłowe wykresówki);
- zapis szczegółów wszystkich sprawozdań dotyczących usterek złożonych przez kierowców oraz działań podjętych w celu rozwiązania problemów (łącznie z odpowiednimi datami);
- szczegóły dotyczące wszelkich mniej lub bardziej poważnych napraw, w tym wszelkich zniszczonych i wymienionych uszczelek;
- system sprawdzania tachografów pod kątem nieprawidłowego działania lub ingerencji (np. w celu wykrycia wszelkich zainstalowanych nielegalnych przewodów, szablonów, urządzeń blokujących itp.) oraz dokumentowania przeprowadzonych kontroli; oraz
- w stosownych przypadkach oświadczenia lub certyfikaty dotyczące „niemożności pobrania” danych z tachografów cyfrowych.

System monitorowania urządzeń ograniczenia prędkości

Należy wprowadzić procedury monitorowania w celu sprawdzenia, czy urządzenie ograniczenia prędkości działa prawidłowo przez cały czas, ponieważ w przeciwnym razie może dojść do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. System powinien umożliwić sprawdzenie:

- daty instalacji;
- położenia urządzenia ograniczenia prędkości i dokładności jego szczegółów;
- wszelkich nieprawidłowości w działaniu urządzenia ograniczenia prędkości oraz zapisu przeprowadzonych kontroli, np. sprawdzenie rozmiaru zamontowanych opon w stosunku do danych przedstawionych na urządzeniu ograniczenia prędkości;
- danych pochodzących z zapisów tachografu, wskazujących na fakt, że pojazd nie przekroczył regulowanych ograniczeń prędkości; oraz
- zapisów wszystkich zgłoszeń usterek przez kierowców, dotyczących nieprawidłowego działania urządzeń ograniczenia prędkości oraz działań podjętych w celu rozwiązania problemów (w tym odpowiednich dat).

Uwaga: w przypadku stwierdzenia nieprawidłowego działania przyrządu lub jakiegokolwiek dowodu przekroczenia prędkości należy jak najszybciej omówić to z danym kierowcą i podjąć odpowiednie działania w celu zapewnienia, by takie przekroczenie prędkości nie powtórzyło się w przyszłości.



System ewidencji godzin pracy kierowców i tachografów

Ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego istotne jest, aby wykazać, że kierowcy przestrzegają przepisów dotyczących czasu pracy kierowców. Należy wdrożyć odpowiedni system monitorowania i kontroli. Zapisy tachografu dostarczają wielu użytecznych informacji o pojazdach i ich użytkowaniu, dlatego niezwykle ważne jest, aby rozumieć informacje zawarte w zapisach tachografu.



Tachografy cyfrowe wymagają pobierania danych z kart kierowców do tachografów cyfrowych oraz z pokładowego systemu tachografu. Umożliwi to udoskonalenie metod analizy, lecz wymaga wdrożenia innych procesów administracyjnych niż te stosowane w przypadku zapisów z tachografów analogowych. Istotne jest, aby system działał prawidłowo i obejmował następujące elementy:

- **Wydawanie wykresówek pochodzących z tachografów i rolek do drukowania do tachografów cyfrowych**

Należy prowadzić rejestr zawierający szczegółowe informacje na temat:

- ilości i rodzaju wydanych wykresówek/rolek do drukowania (tzn. marki i numeru homologacji typu); oraz
- nazwiska kierowcy i daty wydania wykresówek lub rolek do drukowania.

WSKAZÓWKA:

Należy przejść szkolenie w zakresie odczytywania i interpretowania zapisów tachografu.

- **Zwracanie wykresówek pochodzących z tachografów i wydruków z tachografów cyfrowych**

Należy prowadzić rejestr zawierający szczegółowe informacje na temat:

- daty i godziny zwrotu wykresówek lub wydruków; oraz
- wszelkich innych istotnych szczegółów, w tym liczby wydruków, daty każdej wykresówki/każdego wydruku, powodów dokonania wydruku oraz wszelkich nietypowych informacji (np. uszkodzone lub zniszczone wykresówki, brakujące wykresówki itp.).

Specjalne wymogi dotyczące tachografów cyfrowych

- **Sprawdzanie i pobieranie danych z kart kierowców do tachografów cyfrowych**
Zarządzający transportem (lub inna wyznaczona osoba) powinien zapewnić, aby pobieranie danych z kart kierowców odbywało się co najmniej co 21 dni

i wystarczająco często, aby zagwarantować, że żadne dane nie zostaną utracone. Umożliwi to operatorowi uzyskanie pełnego zapisu czynności wykonywanych przez kierowców. Karty kierowców do tachografów cyfrowych, w przypadku większości rodzajów działalności, przechowują dane z okresu do 28 dni. Po zapelnieniu karty najstarsze zapisy zostaną nadpisane.

Należy przeprowadzać rutynowe kontrole i pobierać dane z kart do tachografów cyfrowych, w szczególności w przypadku kierowców zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin i kierowców pracujących za pośrednictwem agencji, w celu potwierdzenia, że karta jest ważna i że kierowcy dysponują odpowiednim czasem na wykonanie powierzonych im obowiązków.

WSKAZÓWKA:

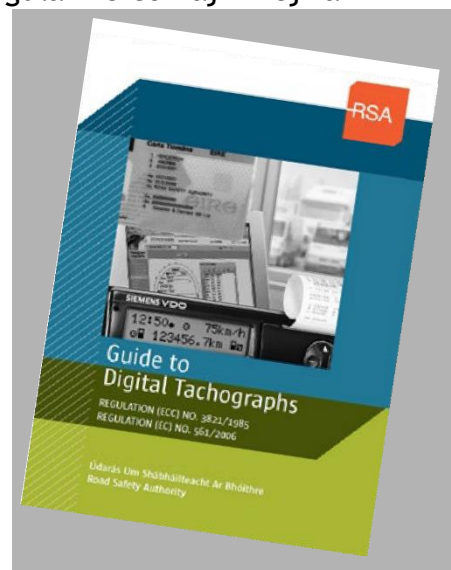
Dane z karty kierowcy należy pobierać minimum co trzy tygodnie, a z przyrządu

- **Pobieranie danych cyfrowych z tachografów cyfrowych (przyrządu rejestrującego)**

Zarządzający transportem (lub wyznaczona osoba) powinni dopilnować, aby pobieranie danych z tachografów cyfrowych odbywało się regularnie co najmniej raz na trzy miesiące przy użyciu karty firmowej. Dzięki temu nie dojdzie do utraty jakichkolwiek danych.

Pobieranie danych pomoże również operatorowi zapewnić kompletność i dokładność danych pobieranych z kart do tachografów cyfrowych oraz podjąć szybkie działania naprawcze w celu rozwiązania ewentualnych problemów. Tachograf rejestruje wszystkie przejazdy i identyfikuje wszystkie użyte karty kierowców, jak również przejazdy, podczas których nie użyto żadnej karty.

Oprócz czynności kierowcy dane z przyrządu rejestrującego, tj. tachografu, będą zawierać takie informacje, jak zapis „zdarzeń” i „usterek” zarejestrowanych przez tachograf. Powinny one zostać uwzględnione w ramach rutynowej analizy dokumentacji.



- **Blokowanie i odblokowywanie tachografów cyfrowych przy użyciu karty firmowej**

Karty firmowe są dostarczane w celu ułatwienia operatorom zarządzania danymi cyfrowymi. Stanowią one „klucz” umożliwiający operatorom identyfikację danych zapisanych w tachografach cyfrowych, które to dane zostały wygenerowane w czasie, gdy pojazd znajduje się pod ich opieką, oraz uniemożliwiający ich pobranie przez osoby nieuprawnione.

- **Przechowywanie danych cyfrowych**

Dane pobrane z tachografów cyfrowych i z kart kierowców do tachografów cyfrowych należy przechowywać przez okres co najmniej jednego roku.

Aby potwierdzić autentyczność danych, muszą być one przechowywane w formacie, w jakim zostały pobrane, a operatorzy muszą zapewnić, by sprzęt wykorzystywany przez nich samych lub jakiegokolwiek agencje zewnętrzne, z którymi zawarli umowy, był w stanie spełnić ten wymóg. Podpis cyfrowy pobranych danych musi być nienaruszony.

Dane mogą być przechowywane poza przedsiębiorstwem, na przykład na serwerze w Biurze Analiz, pod warunkiem że można je łatwo udostępnić (na przykład za pomocą poczty elektronicznej).

Potrzebny będzie bezpieczny system przechowywania danych, który obejmuje funkcje tworzenia kopii zapasowych i odzyskiwania danych po wystąpieniu awarii.

- **Analiza danych cyfrowych**

Dane cyfrowe pobierane z tachografów cyfrowych i kart kierowców wymagają sprzętu informatycznego i oprogramowania umożliwiającego ich analizę. Sprzęt ten może być zainstalowany w siedzibie operatora w celu przeprowadzenia analizy przez operatora lub jego personel.

Alternatywnie analiza może być przeprowadzona poza terenem przedsiębiorstwa przez osobę trzecią. Analiza danych odbywa się według tych samych zasad co kontrola wykresówek pochodzących z tachografów analogowych. Dane cyfrowe muszą być jednak dostępne dla każdego pracownika przedsiębiorstwa, który jest upoważniony do ich kontroli. Oryginalne dane muszą być również udostępnione na żądanie urzędnika ds. egzekwowania prawa.

Analiza danych analogowych

- **Kontrola wykresówek pochodzących z tachografów**

Należy wyznaczyć właściwą osobę, która będzie odpowiedzialna za sprawdzanie lub analizowanie wykresówek. Osobą tą może być zarządzający transportem, inny pracownik lub niezależny wykonawca. Wykresówki powinny być sprawdzane pod kątem oczywistych błędów natychmiast po ich zwróceniu i analizowane tak szybko, jak to możliwe. Poszczególne pozycje, które należy sprawdzić pod kątem pominięć lub błędów, obejmują:



W polu środkowym

Należy sprawdzić:

- nazwisko i imię kierowcy;
- datę(-y);
- miejsca rozpoczęcia/zakończenia trasy i odczyty drogomierza; oraz
- numer rejestracyjny pojazdu (w tym wszelkie wymagane zmiany informacji o pojeździe na odwrocie wykresówek).

Zapisy

- Należy sprawdzić poprawność użycia mechanizmu przełącznika trybu pracy.
- Należy zwrócić uwagę na wszelkie zakłócenia w zapisach, takie jak zagięte igły pomiarowe, zakłócenia w zasilaniu elektrycznym, otwarcie głowicy tachografu oraz niezarejestrowane kilometry (w tym rozbieżności w odczytach drogomierza/sumach odległości lub w zarejestrowanych odległościach między miastami).

Wykresówki

Należy sprawdzić wykresówki, aby upewnić się, że zapisy (lub wpisy ręczne) wskazują godzinę rozpoczęcia pracy przez kierowcę oraz że kierowca przestrzegał wszystkich okresów odpoczynku, przerw i jazdy, a także ustawień urządzenia ograniczenia prędkości. Należy również kontrolować wykresówki pod kątem kierowców przekraczających ograniczenia prędkości. Informacje zawarte w wykresówkach mogą i powinny być porównywane z innymi odpowiednimi dokumentami, takimi jak karty ewidencji czasu pracy (lub karty pracy/podróży), w celu sprawdzenia wszelkich rozbieżności w czasie rozpoczęcia i zakończenia pracy, czasu i miejsca wsiadania lub wysiadania (szczególnie w przypadku pojazdów przewożących pasażerów) lub załadunku i dostawy (szczególnie w przypadku pojazdów przewożących towary) oraz całonocnych postojów i przebytych odległości.

WSKAZÓWKA:

Należy przejść szkolenie w zakresie odczytywania i interpretowania wykresówek pochodzących z tachografów.

Zapisy analogowe i cyfrowe – wspólne aspekty

- **Rejestr analiz dokumentacji kierowców**

Należy prowadzić rejestr analiz i wyników zapisów tachografu analogowego i cyfrowego. Może on obejmować powody, dla których poszczególne przejazdy nie zostały wykonane zgodnie z pierwotnym planem (na przykład nieprzewidziane awarie lub problemy pogodowe lub komunikacyjne), oraz informację, czy w takim przypadku kierowca podpisał się na drugiej stronie wykresówki lub wydruku.

- **Wymienianie błędów i wykroczeń (zarówno poważnych, jak i mniej poważnych)**

Należy sporządzić wykaz wszystkich godzin pracy kierowców oraz rejestrów wykroczeń dotyczących każdego kierowcy i pojazdu (w tym przekroczenia prędkości i usterki tachografu), które zostały wykryte podczas analizy.

Należy opracować procedurę szybkiego informowania o tym wykazie osób odpowiedzialnych za prowadzenie działalności transportowej (posiadacza certyfikatu kompetencji zawodowych, operatora lub dyrektora kontrolującego).

- **Monitorowanie i szkolenie kierowców**

W interesie bezpieczeństwa drogowego należy wprowadzić system umożliwiający przeprowadzanie rozmów z kierowcami w przypadku wykrycia problemów i naruszeń, aby móc je omówić i zapewnić odpowiednie informacje i szkolenia oraz, w razie konieczności, nałożyć kary.

Należy upewnić się, że:

- każdy kierowca jest traktowany w sposób sprawiedliwy, uczciwy i pozbawiony uprzedzeń;
- wszelkie dostarczone informacje są istotne w odniesieniu do danego problemu;
- wszelkie uzgodnione szkolenia są adekwatne do wykrytych przestępstw lub problemów;
- wszczęto postępowanie dyscyplinarne w stosunku do kierowców popełniających powtarzające się wykroczenia; oraz
- prowadzona jest dokumentacja wszelkich podjętych działań lub rozpoczętych programów szkoleniowych dotyczących kierowcy.

PAMIĘTAJ:

Dokumentacja musi być przechowywana w odniesieniu do każdego kierowcy w porządku chronologicznym (wg dat).

Prowadzenie i archiwizowanie dokumentacji związanej z dyrektywą w sprawie czasu pracy

Prawo stanowi, że należy prowadzić dokumentację godzin przepracowanych przez wszystkich pracowników, w tym pracowników mobilnych. Może to przybierać bardzo prostą formę, np. zwykłego systemu płac.

Dokumentacja ta powinna być przechowywana przez co najmniej dwa lata po zakończeniu okresu, którego dotyczy.

Należy upewnić się, że w razie potrzeby istnieje możliwość przekazania zatrudnionym kierowcom i innym pracownikom kopii dokumentacji dotyczącej przepracowanych godzin. Wytyczne Urzędu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotyczące wymogów w zakresie czasu pracy są dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem www.rsa.ie.



Sekcja 3: Monitorowanie i nadzorowanie kierowców autobusów i ciężarówek



Kierowcy

W niniejszej sekcji skoncentrowano się na kierowcach i zawiera ona porady dotyczące najlepszych praktyk w zakresie rekrutacji, licencjonowania i szkolenia. Zawiera ona również porady dotyczące najlepszych praktyk w zakresie korzystania z usług kierowców agencji i operatorów, z którymi zawarto umowy o podwykonawstwo, jednocześnie wyraźnie przedstawiając sytuację prawną.

WSKAZÓWKA:

Należy dokładnie przeanalizować kwestię rekrutacji kierowców.

Rekrutacja kierowców

W oczach ogółu społeczeństwa to kierowca jest twarzą przedsiębiorstwa transportowego. Dlatego staranny wybór kierowców ma kluczowe znaczenie dla przedsiębiorstwa. Należy usprawniać i regularnie kontrolować procedurę wyboru i rekrutacji kierowców, aby nie zatrudniać kierowców sprawiających problemy lub takich, którzy stają się zagrożeniem dla zespołu.

Należy dokładnie przejrzeć i sprawdzić wszystkie informacje zawarte w podaniu kierowcy. Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, ważne jest, aby zatrudniając nowego kierowcę zwrócić uwagę na jego styl jazdy, kondycję psychiczną i historię wypadków. W pisemnym opisie stanowiska pracy i na etapie rozmowy kwalifikacyjnej należy bardzo wyraźnie zaznaczyć, że przywiązuje się dużą wagę do bezpiecznego, defensywnego stylu jazdy i ogólnie do zachowania bezpieczeństwa na drodze.

W ramach procesu rekrutacji zawsze należy przeprowadzić jazdę próbną. Test powinien obejmować kontrolę pojazdu przed jazdą i powinien oceniać umiejętności w zakresie manewrowania i kierowania pojazdem oraz zatrzymywania i cofania pojazdu. Należy również przestrzegać zasad uprzejmości wobec innych użytkowników dróg.

Należy dokładnie przeanalizować wyniki każdej jazdy próbnej.

WSKAZÓWKA:

Należy często sprawdzać prawa jazdy kierowców.

Od operatora zależy, jak często będzie sprawdzać prawo jazdy kierowcy, ale z pewnością należy dokładnie sprawdzić takie prawo jazdy, kiedy kierowca jest zatrudniany po raz pierwszy i zanim zacznie prowadzić jakiegokolwiek pojazd. Zalecamy regularne sprawdzanie praw jazdy (mniej więcej raz na sześć miesięcy), aby móc dokładnie monitorować bieżącą sytuację. Jeśli kierowca zwleka z okazaniem prawa jazdy, jego wymówki mogą wskazywać na możliwy problem.

Karty kierowców do tachografów cyfrowych

Karta kierowcy do tachografu cyfrowego nie stanowi dowodu uprawnienia do kierowania pojazdami.

Bez karty kierowcy do tachografu cyfrowego kierowca nie może jednak legalnie prowadzić pojazdu, który podlega przepisom UE dotyczącym czasu pracy kierowców, jeżeli pojazd jest wyposażony w tachograf cyfrowy. W celu zapewnienia zgodności z prawem należy przeprowadzać rutynowe kontrole i regularnie pobierać dane z kart kierowców.



WSKAZÓWKA:

Należy zwracać uwagę na datę ważności kart kierowców.

Certyfikat kompetencji zawodowych kierowcy

Kwalifikacje zawodowych kierowców autobusów, autokarów i ciężarówek – certyfikat kompetencji zawodowych (CKZ) kierowcy został wprowadzony w całej UE we wrześniu 2008 r. dla zawodowych kierowców autobusów, a od września 2009 r. – dla zawodowych kierowców ciężarówek.

Od kierowców wymaga się, aby oprócz prawa jazdy posiadali również certyfikat kompetencji zawodowych (CKZ) kierowcy. W Irlandii za zarządzanie procesem wydawania CKZ kierowcy odpowiada Urząd ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Nowi kierowcy uzyskujący prawo jazdy po odpowiednich datach wdrożenia (i zamierzający pracować jako kierowcy) muszą wstępnie kwalifikować się do uzyskania CKZ kierowcy. Polega to na ukończeniu czteroetapowego procesu kwalifikacji, który obejmuje egzamin na prawo jazdy. Kierowcy, którzy w dniu lub przed dniem wdrożenia posiadali prawo jazdy wraz

z uprawnieniami do prowadzenia pojazdów odpowiedniej kategorii, posiadają „prawa nabyte” do CKZ kierowcy. Wszyscy kierowcy (nowo wykwalifikowani i ci z nabytymi uprawnieniami) są zobowiązani do odbycia 35-godzinnego szkolenia (5 modułów szkoleniowych w zakresie CKZ – jeden dzień szkolenia na rok) raz na pięć lat, aby zachować aktualność kwalifikacji w zakresie CKZ kierowcy. Kierowca, który posiada uprawnienia zarówno do prowadzenia autobusów, jak i samochodów ciężarowych, jest zobowiązany do odbycia 42-godzinnego szkolenia (6 modułów szkoleniowych w zakresie CKZ), aby zachować uprawnienia odnośnie do obu kategorii. Więcej szczegółów można znaleźć na stronie internetowej Urzędu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod adresem www.rsa.ie.

Korzyści wynikające ze szkolenia kierowców

Kierowca, który przeszedł odpowiednie szkolenie, powinien być w stanie:

- przeprowadzać skuteczne codzienne kontrole pojazdu;
- prowadzić pojazd bezpieczniej niż kierowca, który nie przeszedł odpowiedniego szkolenia;
- pracować bardziej efektywnie niż kierowca, który nie przeszedł odpowiedniego szkolenia;
- przyczynić się do ogólnej rentowności przedsiębiorstwa;
- dokonywać oceny ryzyka i rozumieć zarządzanie ryzykiem;
- zapewniać odpowiednią obsługę klienta; oraz
- dbać o pozytywny wizerunek przedsiębiorstwa transportowego.

Przewoźnik, zwracając uwagę na bezpieczeństwo ruchu drogowego od początku szkolenia, pomoże kierowcom zrozumieć, że bezpieczeństwo i niezawodność są wartościami priorytetowymi.

Jakiego rodzaju szkolenia są potrzebne?

Szkolenie powinno obejmować wszystkie aspekty pracy kierowców i należy wdrożyć system dotyczący każdego wykonywanego obowiązku.

Urząd ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zaleca, aby każdy system i procedura zostały przedstawione w instrukcji szkolenia, tak aby każdy, od kierowcy i instruktora po kierownictwo, wiedział dokładnie, jaką procedurę należy wdrożyć w przypadku wykonywania danego zadania, i mógł z niej w każdej chwili skorzystać.

WSKAZÓWKA:

Należy przygotować instrukcję szkolenia dla swoich pracowników.

Instrukcja szkolenia powinna obejmować następujące obszary:

- obsługę konkretnych pojazdów używanych przez operatora;
- godziny pracy kierowców i prowadzenie dokumentacji (w tym odpowiednie przepisy);
- procedury i systemy konserwacji pojazdów;
- środki ostrożności (przed jazdą, w jej trakcie i po zakończeniu jazdy), takie jak codzienne kontrole;
- prawidłową kontrolę prędkości;
- bezpieczny, pewny i zgodny z prawem załadunek;
- bezpieczny i pewny parking (zarówno na terenie przedsiębiorstwa, jak i poza nim);
- bezpieczne tankowanie;
- zachowanie kierowcy;
- procedury obowiązujące w przedsiębiorstwie oraz administracja;
- znajomość trasy; oraz
- dopełnienie formalności transgranicznych.

Można również wdrożyć odpowiednie procedury, których należy przestrzegać:

- w nagłych przypadkach;
- podczas zatrzymania i kontroli przez służby porządkowe;
- w przypadku całonocnych postojów; oraz
- podczas podróży zagranicznych.

Uwaga: Programy szkoleniowe nie są przeznaczone wyłącznie dla nowych kierowców. Należy organizować kursy doszkalające dla każdego kierowcy, najlepiej co roku. Należy również zorganizować specjalne szkolenie dla kierowców, którzy zmieniają typ pojazdu lub którym powierzono wykonywanie innego rodzaju działalności transportowej.

Podręcznik dla kierowców (instrukcja)

Zalecamy opracowanie podręcznika (instrukcji) dla kierowców, który:

- powinien zawierać wyraźne i szczegółowe wyjaśnienie oczekiwań wobec kierowców dotyczących sposobu wykonywania wszystkich obowiązków;
- powinien być łatwy w użyciu; oraz
- powinien zawierać jasne, praktyczne instrukcje dotyczące pracy, ze szczególnym uwzględnieniem procedur bezpieczeństwa.

WSKAZÓWKA:

Instrukcje dotyczące pracy należy zamieścić w podręczniku dla kierowców.

Dobłą praktyką jest zaangażowanie kierowców w przygotowanie podręcznika, tak aby chętnie z niego korzystali. Podręcznik należy regularnie aktualizować, aby nie stracił na aktualności i kierowcy nie zaczęli go ignorować.

Treść podręcznika dla kierowców (instrukcji)

Urząd ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zaleca, aby podręcznik dla kierowców zawierał informacje na temat następujących kwestii:

- **pojazdu** – codziennej kontroli i ogólnego użytkowania pojazdu, korzystania z dokumentów pojazdu i porad dotyczących zgłaszania usterek;
- **tachografu** – użytkowania przyrządu, prowadzenia zapisów i zwrotu wykresówek, pobierania danych z kart kierowców;
- **kierowcy** – dbałości o zadowolenie klienta oraz sposobu, w jaki kierowca ma się zachowywać w różnych sytuacjach (np. podczas kontroli drogowej lub kontroli zdatności do ruchu drogowego);
- **prowadzenia pojazdu** – instrukcji dotyczących bezpiecznych i niezawodnych technik prowadzenia pojazdu, czasu prowadzenia pojazdu i przerw, a także porad dotyczących przestrzegania maksymalnych ograniczeń prędkości odpowiednich dla danego typu pojazdu i drogi oraz prowadzenia pojazdu z niewielką prędkością w niekorzystnych warunkach pogodowych lub drogowych; oraz
- **zarządzania** – procedur postępowania w przypadku wystąpienia określonych zdarzeń (np. wypadków), wypełniania formularzy, wypełniania ksiąg ewidencyjnych i ogólnej administracji (zgłaszania chorób itp.).

Należy upewnić się, że każdy nowo zatrudniony kierowca otrzymał swój egzemplarz podręcznika i że został z nim zapoznany podczas szkolenia wstępnego. Aby zachęcić kierowców do zapoznania się z podręcznikiem i korzystania z niego, zalecamy, aby w ramach programu szkolenia przeprowadzić test sprawdzający znajomość jego zawartości. Można również organizować kwartalne spotkania, na których omawiane będą konkretne tematy przedstawione w podręczniku.

Zalecamy, aby poprosić kierowców o podpisanie potwierdzenia otrzymania podręcznika oraz oświadczenia, że zapoznali się z jego treścią i będą postępować zgodnie z zawartymi w nim instrukcjami. W ten sposób, jeśli kierowca regularnie nie przestrzega instrukcji, można omówić treść tego podręcznika podczas oceny jego pracy.

Oceny pracy kierowców

Należy monitorować pracę kierowców, ponieważ pomaga to w utrzymaniu dobrych relacji roboczych. Powinno to przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego kierowców i obniżenia wskaźnika wypadków z udziałem pojazdów danego przedsiębiorstwa.

Pod koniec okresu próbnego kierowcy należy przeprowadzić ocenę jego pracy, aby zdecydować, czy należy zaoferować mu stałe zatrudnienie. Przynajmniej raz w roku należy jednak przeprowadzać ocenę pracy wszystkich kierowców.

Sankcje i nagrody

Kierownictwo przedsiębiorstwa może rozważyć wprowadzenie systemu uznawania wyników przekraczających oczekiwane standardy lub wprowadzenie sankcji za słabe wyniki.

Rejestr wszelkich sankcji lub nagród powinien być przechowywany w aktach osobowych kierowcy. Celem sankcji i nagród jest motywacja i poprawa morale poprzez pokazanie, że pracodawca dba o pracowników i zauważa dobre i złe wyniki pracy. Jednak nagrody finansowe nigdy nie powinny oznaczać, że kierowca może zarobić więcej pieniędzy, łamiąc prawo.

Uwaga:

- Każdy system sankcji lub nagród należy wyjaśnić wszystkim pracownikom przed jego wprowadzeniem.
- Nagrody dla pracowników mogą być przyznawane zbiorowo lub indywidualnie, ale sankcje (kary) powinny być nakładane tylko indywidualnie.
- Płatności odnoszące się do przebytej odległości lub ilości przewożonych towarów nie mogą być dokonywane, jeżeli mogłyby zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub zachęcać do naruszania przepisów dotyczących godzin pracy kierowców.

Korzystanie z usług kierowców agencyjnych

Jeśli zaistnieje potrzeba skorzystania z usług kierowców agencyjnych, w wiążącej umowie z agencją należy zawrzeć wszystkie warunki tymczasowego zatrudnienia kierowców.

Warunki te powinny dotyczyć:

- przekazywania instrukcji kierowcy;

- korzystania z pojazdu oraz wszelkiego wyposażenia lub mienia; oraz
- zwracania wykresówek pochodzących z tachografów.

Należy również upewnić się, że agencja poczyniła odpowiednie ustalenia dotyczące sprawdzania praw jazdy kierowców oraz że operatorzy osobiście sprawdzają aktualne prawa jazdy kierowców oraz ich karty kierowców do tachografów cyfrowych (w tym dostęp do karty w celu upewnienia się, że kierowca nie przekroczył odpowiedniego czasu prowadzenia pojazdu oraz skorzystał z niezbędnych przerw i odpoczął, aby móc wykonywać powierzone mu obowiązki).

WSKAZÓWKA:

Należy sprawdzać prawa jazdy i dokumentację dotyczącą czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców agencyjnych przed skorzystaniem

Operatorzy są odpowiedzialni za zapewnienie zwrotu wykresówek w przypadku, gdy do prowadzenia pojazdu zostali zatrudnieni kierowcy agencyjni. Dane cyfrowe należy pobierać z karty do tachografu kierowcy.

Należy zawrzeć umowę w celu zabezpieczenia zwrotu wykresówek i wszelkich wydruków danych w wymaganym terminie. Nawet przyjmując takie rozwiązanie, może zaistnieć sytuacja, w której oryginalne wykresówki pochodzące z tachografu nie zostaną zwrócone operatorowi w wymaganym terminie.

Dlatego też zalecamy, aby:

- operator wykonał fotokopię wykresówki (wykresówek) kierowców agencyjnych lub pobrał zapis z karty kierowcy;
- kierowca zachował oryginał(y) w celu spełnienia wymogów art. 15 ust. 7 rozporządzenia EWG 3821/85 dotyczącego okazywania zapisów na żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych; oraz
- operator następnie postarał się uzyskać zwrot wykresówki od kierowcy lub agencji w wymaganym terminie.

Korzystanie z usług operatorów, z którymi zawarto umowę o podwykonawstwo

Do obowiązków każdego przedsiębiorstwa transportowego należy upewnienie się, że wszyscy operatorzy, z którymi zawarto umowę o podwykonawstwo, posiadają pełne uprawnienia do prowadzenia własnych pojazdów i współpracy z kierowcami.

Przed zleceniem prac podwykonawczych innemu operatorowi należy dokładnie sprawdzić, czy operator, z którym zawarto umowę o podwykonawstwo, działa zgodnie z prawem, jest odpowiedni i wiarygodny. Można to zrobić, żądając od operatora, z którym zawarto umowę o podwykonawstwo, przesłania odpowiednich referencji i szczegółów dotyczących jego licencji operatora. Zalecamy również sporządzenie

i podpisanie z nimi odpowiedniej umowy.

Jak przepisy dotyczące czasu pracy w transporcie drogowym wpływają na pracodawcę?

Urząd ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opublikował oddzielny przewodnik dotyczący wymogów dyrektywy w sprawie czasu pracy w transporcie drogowym i jej zastosowania do kierowców podlegających przepisom dotyczącym godzin pracy kierowców.

Zgodnie z tymi przepisami operatorzy muszą prowadzić ewidencję czasu pracy wszystkich „pracowników mobilnych”. Kopię niniejszego przewodnika można znaleźć na stronie internetowej Urzędu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod adresem www.rsa.ie.

WSKAZÓWKA:

Należy skorzystać z broszury na temat dyrektywy w sprawie czasu pracy w transporcie drogowym, dostępnej na stronie internetowej Urzędu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod adresem www.rsa.ie.

Pracownicy zatrudnieni w sektorze transportowym, którzy nie podlegają przepisom UE dotyczącym godzin pracy kierowców oraz dyrektywie w sprawie czasu pracy w transporcie drogowym, podlegają przepisom ustawy o organizacji czasu pracy. Pracownicy powinni zapytać pracodawcę, jakich konkretnie przepisów dotyczących czasu pracy muszą przestrzegać. Pracodawcy muszą prowadzić odpowiednią dokumentację dotyczącą swoich pracowników, zawierającą informacje na temat ich czasu pracy, urlopów itp.

Dalsze informacje dotyczące ustawy o organizacji czasu pracy można uzyskać, kontaktując się z Komisją ds. Relacji w Miejscu Pracy [Workplace Relations Commission] pod numerem telefonu Lo-call 1890 80 80 90.



Bezpieczeństwo przede wszystkim

Użytkownicy dróg i piesi wiele oczekują od zawodowego kierowcy. Bezpieczeństwo ma zasadnicze znaczenie. Dlatego należy zwrócić szczególną uwagę na defensywny i przewidujący styl jazdy.

Kierowcy powinni otrzymać lub mieć do dyspozycji wszelkie wyposażenie oraz środki ochrony indywidualnej, które są im niezbędne do odbycia podróży. Wszyscy kierowcy powinni mieć dostęp do kamizelki odblaskowej, którą należy nosić podczas pracy i jazdy. Należy sprawdzić w Urzędzie ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy, jakie wymogi bezpieczeństwa obowiązują w miejscu pracy.

Alkohol i narkotyki

Może się wydawać, że dla wszystkich pracowników jest oczywiste, że spożywanie alkoholu lub zażywanie narkotyków przed jazdą może mieć katastrofalny wpływ na całe przedsiębiorstwo transportowe. Niemniej jednak bardzo ważne jest, aby kierownictwo jasno przedstawiło wszystkim pracownikom konsekwencje takich działań oraz sankcje (w tym ewentualne zwolnienie z pracy), które zostaną nałożone na każdego, kto zażywa takie substancje.

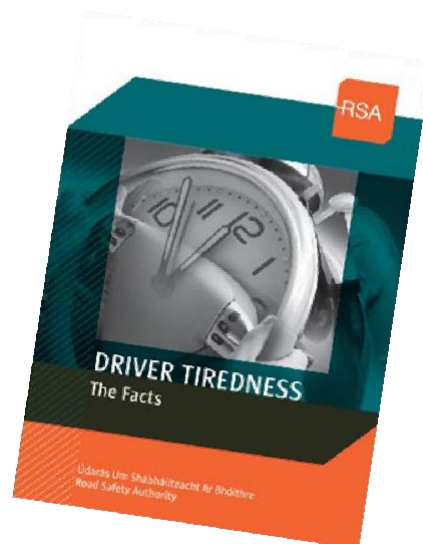
Kierowcy, którzy rozpoczynają pracę wcześniej rano, są szczególnie narażeni na ryzyko związane z obecnością w ich organizmie alkoholu spożytego poprzedniej nocy.

Zmęczenie kierowców

Wszyscy odpowiedzialni operatorzy obawiają się, że jeden z ich pojazdów przewożących towary lub pasażerów może wziąć udział w wypadku śmiertelnym spowodowanym przez etatowego kierowcę, który zasnął za kierownicą lub był zbyt zmęczony, aby prowadzić pojazd.

Oczywiście rozsądni operatorzy zrobią wszystko, co w ich mocy, aby uniknąć takich katastrof, monitorując godziny pracy kierowców i prowadząc dokumentację przy użyciu systemów przedstawionych w niniejszym przewodniku. Przedsiębiorstwa często mają większą kontrolę nad harmonogramami pracy kierowców, niż zdają sobie z tego sprawę lub to wykorzystują.

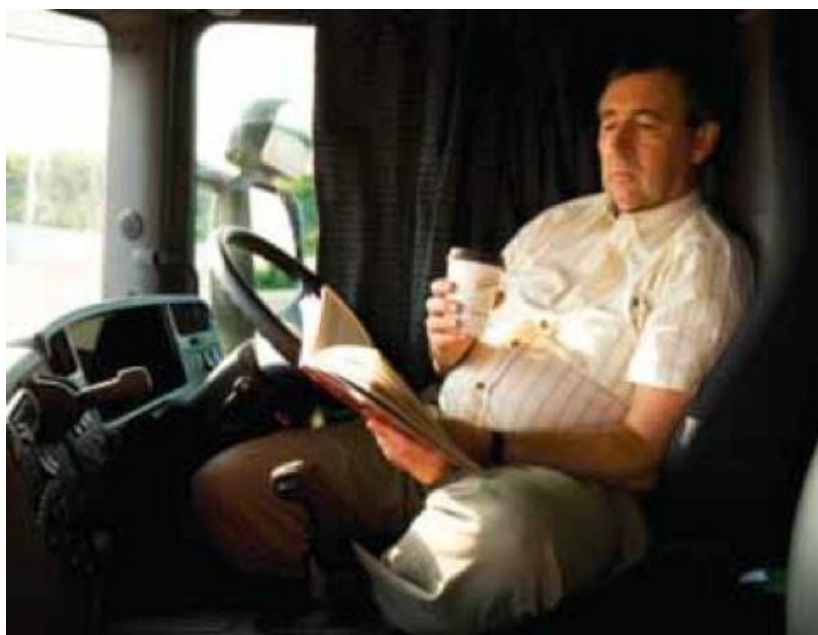
Obowiązkiem operatora jest upewnienie się, że kierowcy są odpowiednio wypoczęci w momencie rozpoczęcia pracy oraz że nie są zmęczeni w trakcie wykonywania obowiązków związanych z prowadzeniem pojazdu. Dotyczy to również kierowców niebędących pracownikami. Kilka czynników, które mogą wpływać na to, dlaczego kierowcy są zbyt zmęczeni, by bezpiecznie prowadzić pojazd, to: niedostateczny wypoczynek, zarówno przed jazdą, jak i w trakcie jazdy, długie godziny pracy, prowadzenie pojazdu w nocy, załadunek i rozładunek pojazdów, prowadzenie pojazdu po południu, konieczność odpoczynku poza domem, drgania ciężarówki, niekomfortowe warunki w kabinie itd.



Podstawowe zasady postępowania w przypadku zmęczenia kierowcy obejmują:

- planowanie harmonogramów w taki sposób, aby kierowcy mieli największe szanse na sen i odpoczynek wtedy, kiedy tego najbardziej potrzebują i kiedy najbardziej z tego skorzystają (np. w nocy);
- uwzględnienie w harmonogramach czasu na typowe opóźnienia i zakłócenia;
- rekompensowanie kierowcom regularnego braku snu nocnego przerwami między poszczególnymi harmonogramami;
- zrównoważenie długich zmian w ciągu jednego dnia poprzez zapewnienie większej ilości odpoczynku na koniec zmiany i zaplanowanie krótszej zmiany na następny dzień; oraz
- zrozumienie, że harmonogramy muszą uwzględniać czas potrzebny na wykonanie codziennych czynności, na przykład jedzenie, przerwy, dotarcie do pracy i powrót z pracy, życie rodzinne itd.

Urząd ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opublikował broszurę na temat zmęczenia kierowców, którą można pobrać na stronie internetowej www.rsa.ie.



Sekcja 4: Prowadzenie rejestru pojazdów

Niniejsza sekcja zawiera porady dotyczące najlepszych praktyk w zakresie prowadzenia rejestru pojazdów. Utrzymywanie porządku w dokumentach jest niezbędne do efektywnego prowadzenia każdego przedsiębiorstwa transportowego.

Monitorowanie pojazdów

Zalecamy, aby w ramach dobrej praktyki utworzyć system rejestracji z folderami dla poszczególnych pojazdów.

Taki folder powinien zawierać wszystkie dokumenty związane z danym pojazdem, takie jak świadectwa homologacji i badania, dowód rejestracyjny, świadectwa kalibracji tachografu lub świadectwa kontroli dokonywanej co dwa lata itd.

Zalecamy również utworzenie systemu planowania (ręcznego lub elektronicznego), w którym zapisywane będą terminy badań, kontroli tachografu, serwisowania pojazdu itp.

Należy także upewnić się, że tarcze w pojazdach wydawane na podstawie licencji operatora są prawidłowo używane. Tarcze powinny być zawsze umieszczone na przedniej szybie pojazdu.

WSKAZÓWKA:

Należy prowadzić dokumentację dotyczącą każdego pojazdu.

Zgłoszenia usterek przez kierowców

Operator ma obowiązek wprowadzenia solidnego systemu pozwalającego kierowcom na natychmiastowe zgłaszanie (zarówno ustnie, jak i pisemnie) wszelkich usterek dotyczących pojazdu.

System powinien zawierać procedurę nadawania priorytetu działaniom związanym z tymi zgłoszeniami, w zależności od powagi danej usterki. Na przykład, jeśli istnieje zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, procedura ta powinna umożliwiać jak najszybsze usunięcie usterki. Wynika z tego również, że w przypadku konieczności dokonania bardzo pilnej naprawy lub wymiany części powinna istnieć procedura umożliwiająca natychmiastowe wycofanie pojazdu z ruchu – najlepiej bez zakłócania działalności przedsiębiorstwa (na przykład z możliwością wynajęcia podobnego pojazdu w krótkim czasie). Pozwoliłoby to na jak najszybsze przeprowadzenie naprawy lub wymiany pojazdu.

WSKAZÓWKA:

Należy zobowiązać kierowców do przeprowadzania codziennych kontroli pojazdu.

Należy sporządzić raport dotyczący danej usterki i dokonanej korekty oraz przechowywać go wraz z innymi dokumentami dotyczącymi tego pojazdu. Zalecamy przechowywanie tych dokumentów przez co najmniej 15 miesięcy. Można również rozważyć poproszenie kierowców, aby w stosownych przypadkach podczas kontroli przed jazdą wypełnili i podpisali pisemny raport lub sporządzili raport zerowy.

Szczegóły dotyczące ładunku

Niektóre rodzaje podróży (na przykład międzynarodowe) i niektóre rodzaje ładunków (na przykład Hazchem) zgodnie z przepisami wymagają od kierowcy posiadania znacznej ilości informacji na temat ładunku. Nawet jeśli nie jest to obowiązkowe, wskazane jest jednak, aby kierowca posiadał przy sobie pewne dane, w szczególności dane dotyczące rodzaju i wagi ładunku, nazwisko(-a) lub nazwę(-y) i adres(y) nadawcy(-ów) (osoby lub przedsiębiorstwa wysyłających towary), wykazy pasażerów, miejsca odbioru i miejsca dostawy.

Posiadanie przy sobie tych danych pozwoli zaoszczędzić cenny czas, jeśli w trakcie podróży dojdzie do incydentu lub jeśli pojazd zostanie poddany kontroli przez służby porządkowe.

Zalecamy przechowywanie wszystkich istotnych informacji opisanych powyżej w rejestrze, w formie luźnych arkuszy lub w formie elektronicznej, oraz posiadanie systemu, który zapewni bezpieczeństwo tych informacji i ich łatwą dostępność podczas kontroli.

Mocowanie ładunków

Łatwo jest założyć, że ciężki lub bardzo lekki ładunek się nie przesunie lub nie spowoduje problemów, jeśli tak się zdarzy, i może się wydawać, że szkoda czasu i pieniędzy na przywiązywanie ładunku podczas krótkiej podróży. W rzeczywistości ładunki mogą się przemieszczać i przemieszczają się, niezależnie od tego, jak ostrożnie są przewożone. Gdy pojazd zmienia prędkość lub kierunek jazdy – pokonując zakręt, rondo, hamując, wyprzedzając itp. – nawet przy niewielkich prędkościach tarcie nie wystarcza do zatrzymania niezabezpieczonego ładunku. Podczas każdej podróży ładunek **musi być zamocowany** na pojeździe w sposób uniemożliwiający jego przemieszczanie się w dowolnym kierunku.

Artykuł 96 rozporządzenia w sprawie ruchu drogowego (budowa, wyposażenie i użytkowanie pojazdów) z 1963 r. wyraźnie stanowi:

że każdy ładunek przewożony przez pojazd w miejscu publicznym powinien mieć taką wagę i rozmiary oraz być tak rozmieszczony, opakowany, wyregulowany i przymocowany do pojazdu, aby, na ile można to rozsądnie przewidzieć, nie powodował zagrożenia i nie naruszał stabilności pojazdu.

Dalej stwierdza się, że operator musi zapewnić, aby żadna część ładunku nie spadła na drogę ani nie była po niej ciągnięta.

Należy zapobiegać przesuwaniu się, przewracaniu, przetaczaniu, przemieszczaniu się lub znacznym odkształceniom i przekręcaniu się w dowolnym kierunku jakichkolwiek elementów ładunku, stosując skuteczne metody mocowania ładunku, takie jak ryglowanie, blokowanie (częściowe/całościowe), mocowanie za pomocą odciągów prostych i mocowanie za pomocą odciągów przepasujących ładunek od góry, lub stosując połączenie tych metod. Ma to na celu ochronę osób zatrudnionych przy załadunku i rozładunku, osób prowadzących pojazdy, pasażerów, innych użytkowników dróg, pieszych, samego ładunku i pojazdu. Wszystkie strony zaangażowane w proces transportowy, w tym pakujący, załadownicy, przedsiębiorstwa transportowe, operatorzy i kierowcy, mają do odegrania rolę w zapewnieniu, by ładunek był właściwie zapakowany i załadowany na

odpowiedni pojazd lub do odpowiedniej części pojazdu. Kierowcy i personel zatrudniony przy załadunku muszą przejść szkolenie w zakresie prawidłowego mocowania ładunków. Kierowca ponosi ostateczną odpowiedzialność za ładunek przewożony w jego pojeździe, niezależnie od tego, czy brał udział w jego mocowaniu.

Wytyczne dotyczące bezpiecznego mocowania ładunków można uzyskać od Urzędu ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy pod adresem www.vehiclesatwork.ie lub www.loadsafe.ie

Urząd ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy współpracował z **Międzynarodową Unią Transportu Drogowego przy opracowywaniu międzynarodowych wytycznych dotyczących bezpiecznego mocowania ładunków w transporcie drogowym**. Wytyczne te zawierają podstawowe informacje praktyczne i instrukcje dla wszystkich osób w łańcuchu transportowym zaangażowanych w załadunek/rozładunek i mocowanie ładunków na pojazdach, w tym nadawców, przewoźników i wysyłających.

Dokument ten można pobrać [tutaj](#).

Wytyczne odnośnie do europejskich najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym

Komisji Europejskiej zostały opracowane przez grupę ekspertów utworzoną przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu, w skład której weszli eksperci wyznaczeni przez państwa członkowskie i branżę, i stanowią punkt odniesienia dla wszystkich podmiotów publicznych i prywatnych, których bezpośrednio lub pośrednio dotyczy kwestia mocowania ładunków.

Dokument ten można pobrać [tutaj](#).



W pigułce: dziesięć najważniejszych nakazów mocowania ładunków

Należy pamiętać, że jeżeli ładunek nie zostanie właściwie zamocowany, może stanowić zagrożenie dla osób go przewożących i osób postronnych. Wadliwie zamocowany ładunek może spaść z pojazdu, spowodować utrudnienia w ruchu i stać się przyczyną obrażeń albo śmierci. Wadliwie zamocowany ładunek może spowodować obrażenia lub śmierć podczas gwałtownego hamowania lub zderzenia. Sposób rozmieszczenia lub zamocowania ładunku na pojeździe może mieć wpływ na kierowanie pojazdem, utrudniając kontrolę nad nim.

Niektóre z wymienionych dziesięciu nakazów są skierowane przede wszystkim do kierowców, którzy jako osoby fizycznie wykonujące przewóz ładunku do miejsca przeznaczenia są bezpośrednio narażeni na zagrożenia związane z wykonywanym przewozem:

- Przed załadowaniem pojazdu należy sprawdzić, czy platforma załadunkowa, nadwozie oraz wszelkie urządzenia służące do mocowania ładunków są w dobrym stanie i nadają się do użytku.
- Należy zamocować ładunek w taki sposób, aby nie mógł się on przesunąć, przetaczać, przemieszczać w wyniku wibracji, spaść z pojazdu lub spowodować jego wywrotki.
- Należy ustalić metodę lub metody mocowania najbardziej odpowiednie ze względu na charakterystykę ładunku (ryglowanie, blokowanie, mocowanie za pomocą odciągów prostych, mocowanie za pomocą odciągów przepasujących ładunek od góry lub połączenie tych metod).
- Należy sprawdzić, czy spełnione zostały zalecenia producentów pojazdu i sprzętu mocującego.
- Należy sprawdzić, czy osprzęt do mocowania ładunku jest odpowiedni do warunków napotykanych podczas podróży. Hamowanie awaryjne, gwałtowne skręty w celu ominięcia przeszkody, złe warunki drogowe i pogodowe należy traktować jako normalne, prawdopodobne elementy podróży. Osprzęt mocujący musi takie warunki wytrzymać.
- Za każdym razem, gdy ładunek jest ładowany/rozładowywany lub ponownie rozmieszczony, należy go przed wyjazdem sprawdzić pod kątem przeciążenia lub niewłaściwego rozkładu ciężaru. Należy upewnić się, że ładunek jest rozmieszczony w taki sposób, że środek ciężkości całego ładunku znajduje się jak najbliżej osi wzdłużnej i jak najniżej: cięższe towary niżej, a lżejsze wyżej.
- O ile to możliwe, umocowanie ładunku należy regularnie sprawdzać podczas podróży. Pierwszej kontroli należy dokonać najlepiej po kilku kilometrach podróży na postoju w bezpiecznym miejscu. Mocowanie należy ponadto sprawdzić po gwałtownym hamowaniu lub innym nadzwyczajnym zdarzeniu podczas jazdy.
- Zawsze gdy to możliwe, do mocowania ładunku należy używać wyposażenia dodatkowego, takiego jak maty antypoślizgowe, przekładki, taśmy, listwy kątowe itp.

- Należy uważać, aby w trakcie operacji mocowania nie naruszyć przewożonych towarów.
- Należy prowadzić płynnie, tzn. dostosowywać prędkość do panujących warunków, aby uniknąć szybkich zmian kierunku jazdy i gwałtownego hamowania. Dzięki stosowaniu się do tych wskazówek siły wywierane przez ładunek będą niewielkie i wówczas jazda powinna się odbywać bez problemów.

Ostrzeżenia o trudnych warunkach pogodowych

Duże pojazdy są narażone na ryzyko przewrócenia, gdy poruszają się w warunkach przekraczających ich możliwości. Może to być przyczyną poważnych wypadków drogowych, w wyniku których nie tylko załoga pojazdu, lecz również inni użytkownicy dróg mogą doznać poważnych obrażeń lub ponieść śmierć. Biorąc pod uwagę fakt, że zmiana klimatu może sprawić, że takie trudne warunki pogodowe będą w przyszłości występowały coraz częściej, operatorzy powinni zwracać uwagę na wszelkie ostrzeżenia o silnych wiatrach itp. i podejmować odpowiednie działania.

Ostrzeżenia te są zazwyczaj wydawane z dużym wyprzedzeniem przez biuro meteorologiczne, meteorologów, Urząd ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i inne podmioty.

Aby uniknąć bezpośredniego zagrożenia, sugerowane środki obejmują opóźnienie wyjazdu pojazdów przed opuszczeniem bazy lub, jeśli są już w trasie, poinformowanie kierowcy o problemie, tak aby pojazd mógł przeczekać niekorzystne warunki w bezpiecznym miejscu.



THE FASTER THE SPEED



THE BIGGER THE MESS



SPEEDSHAME



Praca na rzecz ratowania życia



Údarás Um Shábháilteacht Ar Bhóithre Road Safety Authority

Teach Chluain Fearta, Sráid Bhríde, Baile Locha Riach, Co. Gaillimhe.
Clonfert House, Bride Street, Loughrea, Co. Galway.

locall: 1890 50 60 80 tel: (091) 872 600
email: enforcementadmin@rsa.ie website: www.rsa.ie

Revised: July 2021