



Проект фінансується
Європейським Союзом



Проект виконується
Міжнародною організацією праці

ПРОЕКТ ЄС-МОП
ЗМІЦНЕННЯ АДМІНІСТРАЦІЇ ПРАЦІ
З МЕТОЮ ПОКРАЩЕННЯ УМОВ ПРАЦІ І ПОДОЛАННЯ НЕЗАДЕКЛАРОВАНОЇ ПРАЦІ

*Тренінг для тренерів
Безпека та гігієна праці – методи управління
ризиками (оцінка і контроль) та специфіка
їх застосування інспекторами праці*

ЧАСТИНА II

БЕЗПЕКА ТА ГІГІЄНА ПРАЦІ У АВТОТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

Листопад 2018

ЗМІСТ

Презентація «Безпека та гігієна праці – управління ризиками (оцінка і контроль) та дії інспекторів праці: дорожній транспорт», Карел Ван Дамм	5
Допоміжні матеріали до Модуля 4 Галузеві стандарти з БГП МОП і ЄС для дорожнього транспорту.....	91
Рекомендація МОП N 161 щодо тривалості робочого часу та періодів відпочинку на дорожньому транспорті	93
Положение (ЕС) N 561/2006 по гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автоперевозок и вносящего поправки в Положения Совета (ЕЭС)N 3821/85 и N 2135/98 и аннулирующего Положение (ЕЭС) N 3820/85.....	99
Допоміжні матеріали до Модуля 5 Управління ризиками на дорожньому транспорті.....	129
Витяг і публікації «Пріоритетні питання безпеки та гігієни праці у секторі дорожнього транспорту».....	131
Витяг і публікації «Питання втоми та робочого часу у галузі автомобільного транспорту».....	155
Витяг і публікації «Водіння вантажних автомобілів і автобусів», Брюс А. Мілліс.....	163
Пам'ятка водія вантажного автомобіля.....	173
Допоміжні матеріали до Модуля 6 Оцінка ризиків на дорожньому транспорті	177
Оцінка ризиків щодо вантажних автомобілів.....	179
Міжнародні таблиці даних щодо небезпек за професіями	
Водій великовантажного автомобіля.....	185
Контрольний перелік питань для інспекційного відвідування.....	191



Проект фінансується
Європейським Союзом



Проект виконується
Міжнародною організацією праці

Проект ЄС-МОП «Зміцнення адміністрації праці

з метою покращення умов праці і подолання незадекларованої праці»

Тренінг для тренерів Безпека та гігієна праці –

Управління ризиками (оцінка і контроль) та дії інспекторів праці

Дорожній транспорт

Карел Ван Дамм, Генеральний радник
Федеральної служби зайнятості, праці та соціального діалогу
з питань державної служби, інспекційної служби з питань
добробуту та охорони здоров'я на робочому місці, Бельгія

www.ilo.org/UkraineEUProject

Постачальники 1PL
встановлюють
походження чи
призначення
товарів

Залучення сторонніх перевізників або отримувачів



Логістичні компанії
Експедитори

Постачальники 3PL
і 4 PL організовують
перевезення товарів
від пункту
походження до
пункту призначення

Оператори
парків
Незалежні
оператори

Автотранс-
портні
підприємства
експедиторів
(власний парк)

Залучення
сторонніх
експедиторів

Постачальники 2PL
переміщують товари для
одного сегменту і
можуть бути
посередниками чи
субпідрядниками



Менше за трансп. ланцюжок вант. автомобілів



Навантаження	Перевезення на коротку відстань до терміналу	Консолідація вантажів	Перевезення на далеку відстань до терміналу	Деконсолідація вантажів	Перевезення на коротку відстань до терміналу	Розвантаження
--------------	---	--------------------------	--	----------------------------	---	---------------

Придатність до керування автомобілем

Австралійські дослідження показують, що втома погіршує придатність до роботи в чотири рази частіше, ніж алкоголь або наркотики.

Якщо під час руху на швидкості 100 км/год водій засне всього на одну секунду, автомобіль пройде 28 метрів без керування.

Рекомендація МОП 161 (1979)

Рекомендація щодо тривалості робочого часу та періодів відпочинку на дорожньому транспорті
Прийняття: Женева, 65-а сесія МКП (27 червня 1979 року) –
Статус: юридичний документ, який підлягає перегляду.

РЕГЛАМЕНТ ЄС (ЄС) № 561/2006 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ ЄВРОПИ

від 15 березня 2006 р. про гармонізацію певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту, та внесення змін до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) №2135/98, та скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85

РЕГЛАМЕНТ ЄС (ЄС) № 561/2006

Застосування

1. Цей Регламент застосовується до перевезення автомобільним транспортом:
 - (a) товарів, коли максимальна допустима маса транспортного засобу, включаючи будь-який причіп або напівпричіп, перевищує 3,5 т, або
 - (b) пасажирів транспортними засобами, які побудовані або постійно обладнані для перевезення понад дев'яти осіб, включно з водієм, і призначені для цієї мети.

Правила керування транспортними засобами у ЄС

- Щоденна тривалість керування транспортними засобами не може перевищувати 9 годин, за винятком двох випадків на тиждень, коли це можна продовжити до 10 годин.
- Загальна тривалість керування транспортними засобами за тиждень не може перевищувати 56 годин, а загальна тривалість керування транспортними засобами за два тижні не може перевищувати 90 годин.
- Щоденний період відпочинку становить щонайменше 11 годин, за винятком випадків скорочення до 9 годин максимум, тричі на тиждень. Щоденний відпочинок можна розділити на період відпочинку тривалістю 3 години, за яким слідує 9-годинний відпочинок, що загалом становить 12-годинний період відпочинку за день.

Правила керування транспортними засобами у ЄС

- Щотижневий відпочинок становить 45 неперервних годин, який може бути скорочений до 24 годин кожного другого тижня. За зменшення періоду щотижневого відпочинку застосовуються компенсаційні схеми. Щотижневий відпочинок повинен надаватися після шести днів роботи, за винятком водіїв міжміських автобусів, яких разово залучають до міжнародних пасажирських перевезень і які можуть відкласти щотижневий період відпочинку після 12 днів з метою сприяння автобусним екскурсіям.
- Не пізніше, ніж через 4 години необхідно робити перерви тривалістю щонайменше 45 хвилин (які можна розділити на 15 хвилин і 30 хвилин).

Робочий час

- максимально допустима тривалість керування транспортними засобами на день - 9 годин, що може бути продовжено до 10 годин не більше двох разів на тиждень;
- максимальний загальний накопичений час керування транспортними засобами за два тижні поспіль - 90 годин;

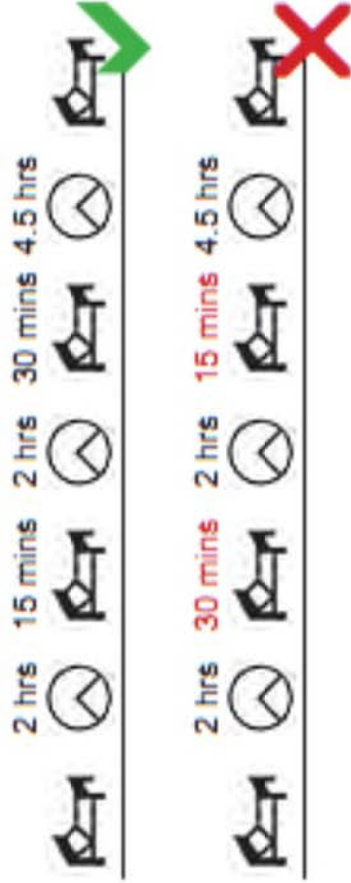
Робочий час

- після керування транспортними засобами протягом 4,5 годин, водій повинен зробити безперервну перерву тривалістю не менше 45 хвилин, якщо не бере період відпочинку;
- мінімальний добовий період відпочинку - 11 годин, який може бути скорочений до 9 годин не більше 3 разів на тиждень;
- регулярний щотижневий період відпочинку становить мінімум 45 годин, і скорочений тижневий період відпочинку тривалістю щонайменше 24 годин.

Обмеження часу керування та перерви



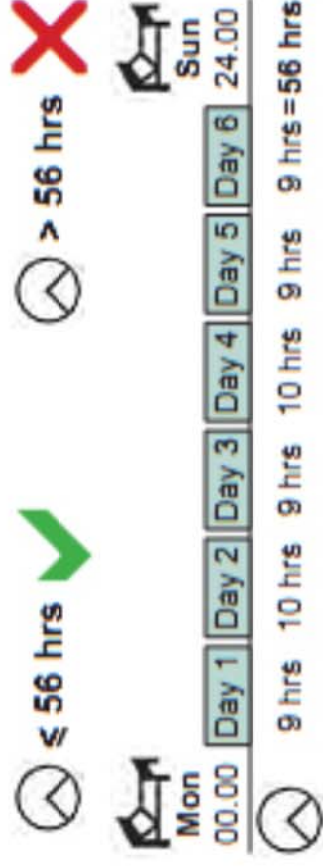
Розділені перерви



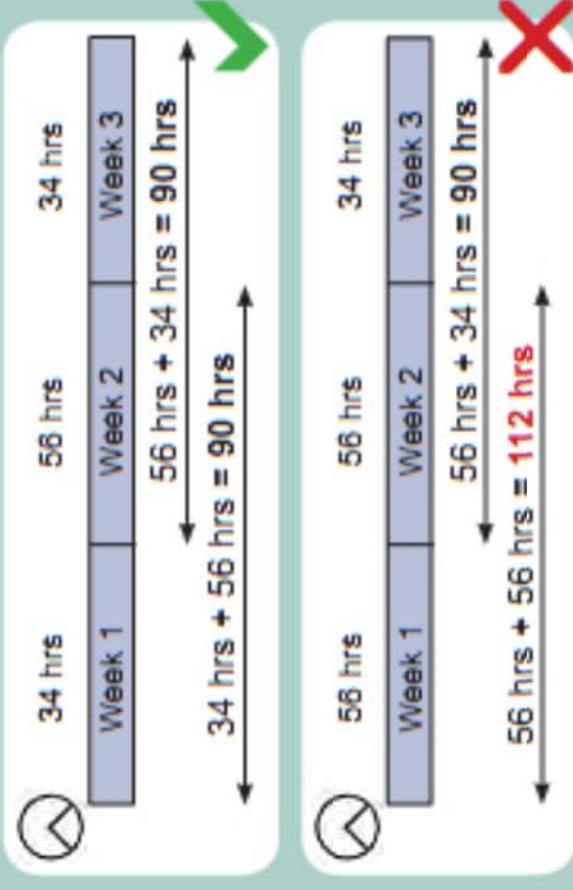
2 рази на тиждень, макс. 10 годин



1 тиждень фіксовано



2 тижні



Робочий час, що впливає на рівень втоми під час керування автомобілем

- подовжені робочі години (плюс довгі переїзди для багатьох водіїв);
- зміна, ротація чи графік роботи з розділеними періодами сну;
- непередбачувані графіки зі змінами в останній момент;
- графіки, що суперечать природним циклам сну чи циркадним ритмам
(+ час неспанья після останнього періоду основного сну).
- **ЗВЕРНУТИ УВАГУ:** оплата за кілометр може заохочувати надмірну роботу;

Робочий час, що впливає на рівень втоми під час керування автомобілем

БЮРИТМ:

У звіті Ради Європи з безпеки транспорту зазначається, що повторюваною особливістю є те, що аварії найчастіше трапляються у період із 2 ночі до 5 ранку, а другий пік, дещо нижчий, припадає на час від 15:00 до 16:00. Показники раннього ранкового періоду часто вдвідесятеро і більше перевищують показники денного періоду.

Фактори навколишнього середовища, які впливають на сон і стомлюваність

- незвичні умови сну;
- незручні умови сну;
- важко знайти безпечні та затишні автостоянки, де можна відпочити;
- фактори стресу навколишнього середовища (такі як спека, холод або відсутність вентиляції);
- погана якість повітря, що подається у спальну кабінку тягача

Рівні обслуговування

- **Сервісний рівень 1 Надання базових послуг**
Стоянки вантажних автомобілів (СВА) Рівня 1 забезпечують певні базові функції: туалети, водогін, контейнери для сміття. Ходити та їздити по території має бути безпечно
- **Сервісний рівень 2. Забезпечуються також приміщення для миття та зручніший план паркування**
Окрім критеріїв послуг на Рівні 1, СВА Рівня 2 надають приміщення для миття та зручніший план паркування. Рівень 2 більше пристосований для тривалішої зупинки водія вантажного автомобіля. Крім того, рівень обслуговування 2 є проміжною категорією між рівнем 1 (Базовим) і рівнем 3 (надання ширшого спектру послуг).

Рівні обслуговування

- **Сервісний рівень 3. Надання послуг з особистої гігієни, та АЗС/ магазину**

Окрім критеріїв обслуговування рівня 2, СВА Рівня 3 пропонують більше послуг, із яких найважливішими є душ, магазин і автозаправна станція.

- **Сервісний рівень 4. Надання повного спектру послуг для водіїв і автомобілів**

Окрім критеріїв обслуговування рівня 3, СВА Рівня 4 пропонують більше послуг, із яких найважливішими є снєк-бар, пральня, магазин запасних частин і умови для дозвілля.

Рівні обслуговування

- **Рівень обслуговування 5.** Забезпечення високого рівня комфорту

Окрім критеріїв обслуговування рівня 4, СВА Рівня 5 пропонують більше послуг, із яких найважливішими є ресторани, мийка вантажних автомобілів, електропостачання, обладнання для очищення від снігу/льоду. Рівень 5 - це найвищий рівень комфорту.

Зони обслуговування

Рекомендації щодо зон обслуговування для держав-учасниць

- Сприяння розробці та впровадженню планів дистрибуції та обслуговування при реалізації проектів зі значними обсягами перевезень.
- Визначення рекомендованих маршрутів для вантажних перевезень для основних зон, таких як порти та аеропорти.
- Забезпечення безпечного паркування вантажних автомобілів у відповідних місцях, включаючи основні транспортні коридори, шляхом планування.
- Надання додаткової інформації про наявність об'єктів для паркування та послуг, які надаються.

Зони обслуговування

Рекомендації щодо зон обслуговування для держав-учасниць

- Забезпечення та вдосконалення зв'язку з водіями про відповідні місця відпочинку, з боку як місцевих органів влади, так і керівників транспортних відділів/ парків.
- Включення надання безпечних місць для паркування у договірні механізми щодо дорожньої інфраструктури.
- Визначення сфер відповідальності щодо умов і функціонування зон для паркування.
- Заохочення та фінансування схем будівництва безпечних місць для стоянки.

Фактори стресу, що впливають на сон і стомлюваність

Надзвичайна фізична втома, пов'язана з виконуваними завданнями;
Психічний стрес, пов'язаний із завданнями, що мають бути виконані;
Психічний стрес, пов'язаний із усамітненістю;
Психічний стрес, пов'язаний із напруженим графіком перевезень і неконтрольованими затримками;
Психічний стрес, пов'язаний із побоюванням насильства;
Психічний стрес, пов'язаний із проблемами в особистому житті;
Недостатня фізична активність = незбалансований фізичний і психічний стрес;
Незбалансоване харчування;

СИМПТОМИ ВТОМИ ВОДІЇВ МОЖУТЬ БУТИ ТАКИМИ:

- втрата пильності;
- складнощі з концентрацією погляду;
- часте позіхання;
- втрата концентрації, блукання думок;
- зниження уваги до навколишнього середовища – раптове усвідомлення появи інших транспортних засобів позаду вантажного автомобіля чи перед ним;
- провали у пам'яті;
- зменшена частота поглядів і дзеркало заднього виду, порівняно зі звичайною;
- неусвідомлювані зміни швидкості руху;
- хаотичні зміни позиції;
- занадто низька чи занадто висока швидкість руху;

ВТОМА, ВИКЛИКАНА ПРОБЛЕМАМИ ЗДОРОВ'Я

- Анемія (включаючи залізодефіцитну анемію)
- Розлади сну, такі як безсоння, апное сну або нарколепсія
- Постійний біль
- Алергія, що викликає сінну лихоманку чи астму
- Недостатня функція щитовидної залози
- Використання алкоголю чи незаконних наркотиків, таких як кокаїн, особливо регулярно
- Депресія чи горе

Втома також може супроводжувати такі захворювання:

- інфекція, особливо якщо її лікування чи відновлення після неї потребує тривалого часу, наприклад, бактеріальний ендокардит (інфекція серцевого м'яза чи клапанів), паразитарні інфекції, СНІД, туберкульоз і мононуклеоз;
- застійна серцева недостатність;
- діабет;
- хронічні захворювання печінки або нирок;
- хвороба Аддісона;
- анорексія чи інші порушення харчування;
- артрит;
- аутоімунні захворювання, такі як вовчак;
- недоїдання
- рак.

В ході дослідження було встановлено, що аварії, пов'язані зі втомою, траплялися з водіями на місцевих/ коротких рейсах.

П'ять основних проблем, пов'язаних зі втомою водіїв на місцевих і коротких рейсах, за важливістю:

1. недостатній сон,
2. важка/ фізична робота протягом дня,
3. відсутність опалення/кондиціонера,
4. очікування розвантаження,
5. нерегулярний час їжі.

АПНОЕ

Цей розлад впливає приблизно на 5 відсотків населення середнього віку.

Дослідження, проведене серед понад 400 водіїв вантажних автомобілів у Бразилії та Португалії, встановило, що порушення сну спостерігаються у 35,4% бразильських і 21,5% португальських водіїв.

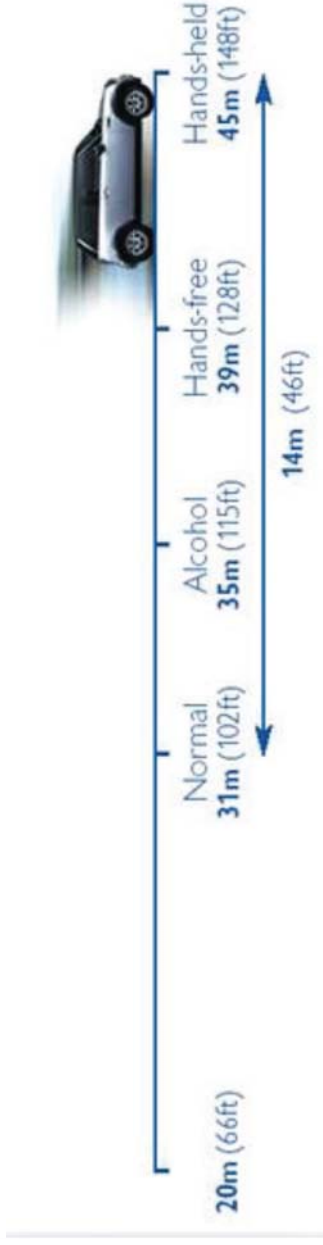
Крім того, надмірна денна сонливість була зареєстрована у 32 відсотків бразильців та 21 відсотків португальців.

Хоча вибірка була невеликою, цей відсоток є зависоким у професії, де від уваги залежить життя.

Яким є стан здоров'я водіїв? (Опитування у США)

- 51 % водіїв вантажних автомобілів палять (порівняно до 19 відсотків населення США);
- 69 % мають ожиріння (ІМТ дорівнює 30 або є вищим) (порівняно до 31 відсотка);
- 17% - хворі на ожирінням (ІМТ > 40) (порівняно до 7%);
- 14 відсотків мають самодіагностований діабет (порівняно до 7 відсотків);
- 88% мають один серйозний фактор ризику для серцево-судинної системи (гіпертонія, куріння чи ожиріння) (порівняно до 54 відсотків);
- 9 % мають всі три фактори ризику (порівняно до 2 відсотків);
- 38 % не мають плану медичної допомоги чи страховки (порівняно до 17 відсотків).

Відстань до моменту реагування на швидкості 110 км/год



ВТРАТА УВАГИ:

- Фізичне відволікання: використання якого-небудь пристрою
- Візуальне відволікання: поле зору блокують предмети; погляд спрямовано поза межі дороги; втрата уваги
- Слухове відволікання: прослухування радіо чи розмова по мобільному телефону, замість дороги
- Когнітивне відволікання: мобільний телефон, пошук інформації.

ТЕСТ: ТАК ЧИ НІ?

1. Кава дає змогу перебороти сонливість під час керування транспортними засобами? Т/Н
2. Я можу відчувати, що засинаю? Т/Н
3. Якщо відкрити вікно чи співати під радіо допоможе мені не заснути? Т/Н
4. Я обережний водій, тому не має значення, що я сонний? Т/Н
5. Можна накопичити сон на вихідних? Т/Н
6. Більшості дорослих потрібно спати щонайменше сім годин кожної ночі ? Т/Н

ТЕСТ: ТАК ЧИ НІ?

7. Через сонливість сприйняття змінюється? Т/Н
8. Молодим людям сон потрібен менше? Т/Н
9. Блукаючи, непослідовні думки є попереджувальним знаком про втому водія? Т/Н
10. Маленькі зелені чоловіки посеред дороги можуть означати, що водій занадто втомився? Т/Н
11. Протягом тривалої поїздки водієві не варто робити перерву, а краще спробувати приїхати до місця призначення якнайскоріше? Т/Н
12. Мікро-сон триває чотири-п'ять секунд? Т/Н

1. **Ні.** Стимулятори не замінять сну. Напої, що містять кофеїн, такі як кава або кола, можуть допомогти вам почуватися бадьорішим, але цей ефект є короточасним.
2. **Ні.** Сон не є добровільним. Якщо вам хочеться спати, ви можете заснути, не усвідомлюючи цього. Ви не знатимете, скільки часу спали.
3. **Ні.** Відкриті вікно чи радіо не впливають на здатність людини не спати.
4. **Ні.** Водій керує безпечно лише тоді, коли він є уважним. Навіть найбезпечніші водії плутаються та приймають неправильні рішення, коли хочуть спати.
5. **Ні.** Сон – це не гроші. Його не можна накопичити заздалегідь або позичити. Хоча, як і у випадку з грошима, можна залізити у борги.
6. **ТАК.** У середньому, людині потрібно 7-8 годин сну. Якщо вкладатися спати пізніше, а прокидатися раніше по будильнику, то дефіцит сну накопичуватиметься.

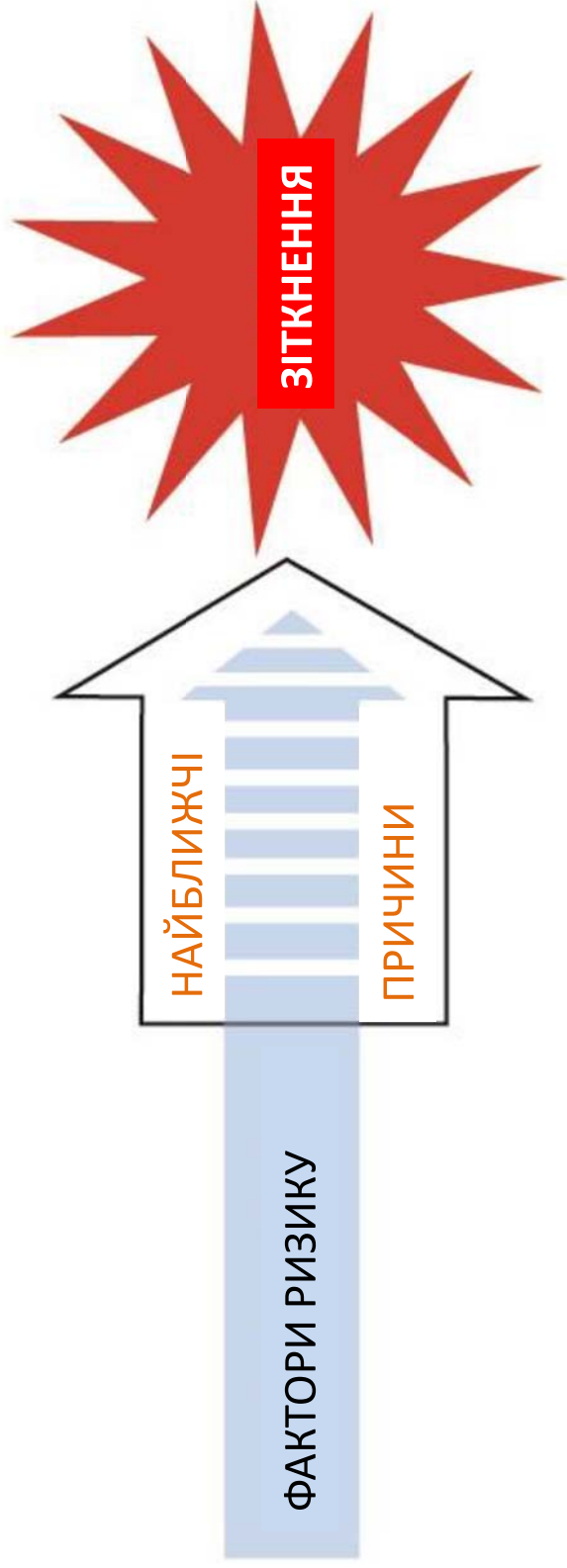
7. **ТАК.** Однією з попереджувальних ознак сонного водія є помилкові оцінки навколишнього середовища.
8. **Ні.** Молодим людям потрібно спати більше, ніж дорослим. Чоловіки віком до 25 років найбільше схильні заснути. Половина жертв аварій, пов'язаних зі втомою, мають вік менше 25 років.
9. **ТАК.** Якщо під час керування автомобілем ваші думки починають блукати, настав час припаркуватися і зробити перерву.
10. **ТАК.** Бачити те, чого насправді немає - це ознака того, що пора зупинитися й відпочити.
11. **Ні.** Керування транспортними засобами, особливо на великій відстані, показує справжній рівень сонливості водія. Про всяк випадок водіям потрібно робити перерву кожні три години.
12. **ТАК.** За час "мікро-сну" тривалістю чотири-п'ять секунд автомобіль може проїхати 100 ярдів – достатньо для серйозної аварії.

Джерело: Міністерство транспорту Сполучених Штатів, Федеральна адміністрація безпеки транспортних засобів.

Інтерес роботодавців??

Про це може свідчити наступне:

- скорочення прогулів;
- менше зіткнень, що призводять до матеріального збитку чи навіть загибелі людей;
- посилена мотивація;
- підвищення продуктивності;
- простіше прийняття на роботу;
- зниження плинності кадрів;
- позитивний і дбайливий імідж.





Фактори аварій

- Ковзання, спотикання, падіння з висоти кабіни, сходів кабіни або причепів
- Перекидання навантаженого автомобіля через механічні неполадки, важкі дорожні умови та/або надмірну швидкість; лобове зіткнення та інше, внаслідок чого виникає небезпека життя, загроза водієві у кабіні або під автомобілем
- Травми, спричинені наштовхуванням на неогороджені жорсткі частини автомобіля чи вантажу



Фактори аварій

- Травми при виконанні різноманітних функцій водія важких вантажних автомобілів (наприклад, ремонт у полі, заміна шин, розв'язування тугих пасів і канатів, тощо).
- Небезпека затиснення між тягачем і причепом або між причепами при намаганні їх розчеплення
- Нещасні випадки, пов'язані з роз'єднанням блоку, що закріплює тягач до причепа



Фактори аварій

- Травми, такі як розрив грижі, через фізичне перенапруження (заміна шин, переміщення важких частин вантажу, закріплення канатів тощо)
- Вибухи, хімічні опіки, гостре отруєння небезпечними хімікатами тощо, викликані небезпечними вантажами, такими як вибухові речовини та вогнестійкі речовини, активні хімічні речовини, токсичні речовини та сипучі речовини, що створюють пил



Фактори аварій

- Гостре отруєння вихлопними газами, зокрема, окисом вуглецю
- Підвищений ризик дорожньо-транспортних пригод через тривалі періоди керування транспортними засобами (особливо для водіїв на далеких маршрутах), зокрема, уночі, при поганих погодних і дорожніх умовах, а також через пробки (ризик збільшується внаслідок тривалого часу за кермом, коротких періодів відпочинку, сонливості, голоду та спраги, вживання алкоголю, керування транспортними засобами на великій швидкості через бонусну систему оплати)



Фактори аварій

- Пожежна небезпека через витікання легкозаймистих речовин (як правило, у цистернах), які можуть спалахнути при контакті з відкритим полум'ям, гарячими поверхнями, електричними іскрами, атмосферними чи електростатичними розрядами або внаслідок механічного удару після зіткнення, тощо.
- Вибух перекачаних шин
- Вибух автомобільного акумулятора



Фізичні фактори безпеки

- Тривалий вплив шуму двигуна високої амплітуди (> 80 дБА) та/або низької частоти, що призводить до негайних (сильний головний біль) або пізніших (втрата слуху, тощо) негативних наслідків
- Вплив іонізуючого випромінювання під час транспортування радіоізотопів (які, з міркувань безпеки, часто розміщуються всередині кабіни)
- Вплив прямого та відбитого ультрафіолетового (сонячного) випромінювання



Фізичні фактори небезпеки

- Вплив кліматичних факторів, що є потенційно небезпечними для здоров'я, таких як сильний холод або спека, або поєднання температури, вологості та вітру, що призводить до обмороження чи теплового удару
- Вплив раптової зміни температури навколишнього середовища при виході з кондиціонованої кабіни та вході до неї, що призводить до застуди та/або ревматичних наслідків
- Вібраційний вплив на весь організм, який може погіршити функції органів грудної клітки, органів черевної порожнини та опорно-рухового апарату, підвищувати втому водія та погіршувати стан його здоров'я



Хімічні фактори безпеки

- Вплив різних токсичних речовин (у твердому, рідкому чи газоподібному стані) при транспортуванні небезпечних вантажів
- Захворювання шкіри (дерматит, шкірна сенсibiliзація, екзема тощо), викликані хімікатами: очисні сполуки, антифриз та гальмівні рідини, бензин, дизельне паливо, мастила, тощо.



Хімічні фактори небезпеки

- Хронічні наслідки, викликані вдиханням парів бензину та дизельного палива, інших вихлопних газів,
- які містять окис вуглецю, оксиди азоту (NOx), вуглеводні, тощо.
- Вплив пилу (особливо на пустельних дорогах тощо).
- Вплив різних автомобільних рідин (наприклад, акумуляторна рідина, гальмівна рідина)



Біологічні фактори небезпеки

Забруднення та інфекції, спричинені впливом біологічно небезпечних вантажів



Ергономічні, психосоціальні та організаційні фактори

- Болі в нижній частині спини та в суглобах (ніг і рук), викликані тривалим рухом, іноді по нерівних дорогах і/або на неналежному сидінні
- перевантаження під час переміщення чи іншого поводження з великогабаритними і важкими вантажами, компонентами обладнання, тощо.
- Розлади травного тракту, викликані неправильним харчуванням, шкідливими звичками у харчуванні та стресом
- Гіпнотичні галюцинації під час періодів сонливості, розумові розлади, спричинені психічними та емоційними стресовими факторами



Ергономічні, психосоціальні та організаційні фактори

Паління всередині кабіни, що погіршує здоров'я

Візуальний дискомфорт і проблеми з очима, спричинені неналежним освітленням і напруженням очей (особливо під час руху в темний час на міжміських дорогах).

Ризик насильства з боку інших водіїв (наприклад, у придорожніх кафетеріях, тощо), або дрібних злочинців (включаючи організовані групи), яких приваблює цінний вантаж



Ергономічні, психосоціальні та організаційні фактори

- Розвиток люмбаго через неналежну підвіску автомобіля, незручне сидіння, тощо.
- Психологічний дискомфорт внаслідок можливості постійного контролю за допомогою стільникового телефону або обладнання радіозв'язку

Технологія боротьби проти насильства

- Відеоспостереження
- Безшумна сигналізація та кнопки тривоги
- Бар'єри
- Радіозв'язок
- Зміни в оплаті за проїзд
- Автоматичні системи визначення місцезнаходження автомобіля
- Інтеграція систем

Політика боротьби проти насильства

- Співпраця з поліцією
- Правила та політика роботи/ підвищення кваліфікації водіїв
- Знаки
- Судове переслідування правопорушників
- Управлінська підтримка, медіа кампанії, зусилля громадянського суспільства з метою підвищення обізнаності
- Комітети
- Законодавство на збільшення розміру штрафів

Деякі запобіжні заходи

Навчання та застосування безпечних методів підйому та переміщення важких або великогабаритних вантажів; використання механічних засобів підйому

Уникнення вдихання вихлопних газів при перебуванні біля транспортного засобу; вимикання двигуна під час стоянки у закритому приміщенні

Використання якісних сонцезахисних окулярів при керуванні при яскравому сонячному світлі

Захист рук хімічно стійкими рукавичками; якщо це непрактично, використання захисного крему

Деякі запобіжні заходи

Встановлення ергономічного водійського сидіння;
періодичні перерви у керуванні транспортним засобом
для відпочинку та розминки;

Ознайомлення з методами релаксації при тривалому
керуванні транспортними засобами

Утримання від куріння під час керування транспортними
засобами або, якщо це неможливо, провітрювання кабіни
під час куріння та після того

Ознайомлення співробітників з методами визначення та
реагування на загрозу насильства; надання сигнальних
або інших засобів для виклику допомоги чи супроводу,
якщо це необхідно

ФАКТОРИ КОМПАНІЇ

- Вибрана корпоративна структура – приватне підприємство чи субпідрядник
- Вимоги логістичної фірми до закупівель
- Стиль діяльності та управління, гнучке планування
- Навчання, моніторинг і оцінка водіїв

Вантажний автомобіль або транспортний засіб

Поломки, пошкодження шин
Переміщення вантажу,
неналежна упаковка контейнера

Державна політика та практика

- Ліцензування водіїв
- Правила та перевірка тривалості керування автомобілем
- Методи забезпечення дотримання правил

Інші супутні фактори

- Навколишнє середовище, шосе чи погодні умови
- Профіль дороги/ дорожніх знаків
- Слизькі дороги

Інші потенційні фактори

- Тиск ринкових факторів, схеми термінового доставлення, конкуренція
- Фактори дороги та навколишнього середовища, поділені чи неподілені об'єкти, щільність руху, дизайн
- Автомобіль: механічні умови, риси безпеки, технології

Вина третіх сторін

- Помилки водіїв
- Поломки автомобіля, викликані іншими автомобілістами

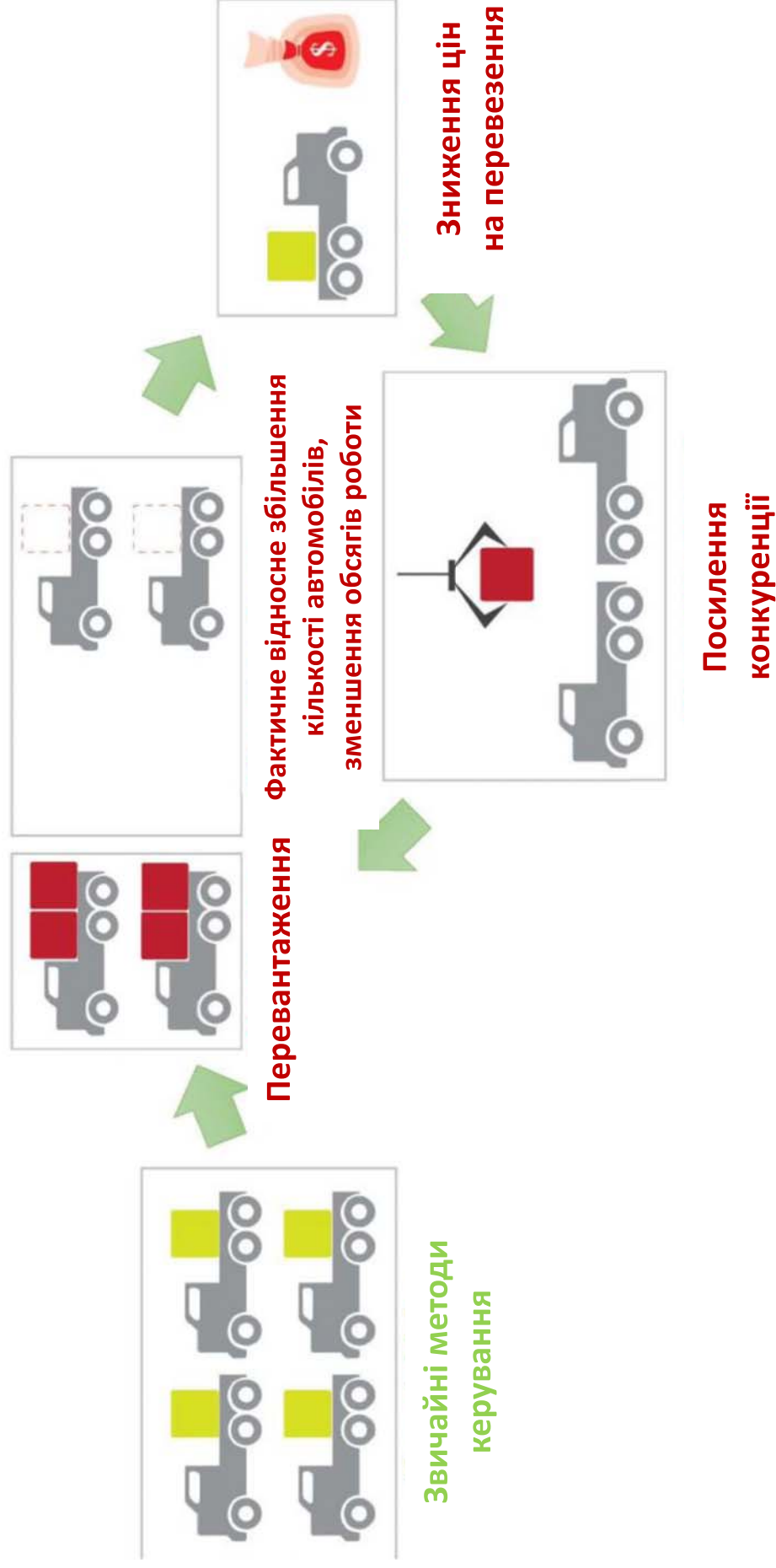
Фактори, пов'язані з водієм

- Тривалі: особистість, стан здоров'я
- Тимчасові: настрій, нещодавній сон, час доби, знайома дорога, втома

Водій

- Фізичні недоліки водія: сон за кермом, приступ, серцевий напад ...
- Помилки у сприйнятті водія: неуважність, відволікання...
- Помилкові рішення водія: занадто висока швидкість для даних умов, недостатній інтервал...
- Помилки у реагуванні водія: складний маневр

Цикл перевантаження та операції з надмірною вагою



КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК ПІД ЧАС ПРОВЕДЕННЯ ОР (1)

1. Якою є транспортна діяльність компанії? Надати докладний опис. АО: скільки вантажних автомобілів? Що перевозиться? Місцеві? Національні? Міжнародні? Які товари? Небезпечні товари?
2. Загальна чисельність персоналу? Різні функції? Скільки по кожній функції? (Водії? Адміністративний персонал? Обслуговування автомобілів? Вантажники?...)
3. Політика прийняття водіїв на роботу? Навички, досвід, сертифікати, необхідні для прийняття на роботу, тощо?
4. Чи перебувають водії під медичним наглядом?

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК ПРИ ПРОВЕДЕННІ ОР (2)

5. Чи гарантується безпека та якість усіх вантажних автомобілів і причепів? Яким чином?
6. Чи існує в автомобілях система безпеки?
7. Ергономіка водійської кабіни? Чи регулюється сидіння? Вентиляція? Панель приладів? Огляд? Чи наявні сонцезахисні окуляри?
8. Якими є засоби для сну/відпочинку в автомобілі?

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК ПРИ ПРОВЕДЕННІ ОР (З)

9. Якими є завдання водіїв, окрім керування транспортними засобами? Процедури приєднання причепів? Завантаження/розвантаження? Необхідні подробиці! Обслуговування автомобілів чи перевірки? Якщо ні, хто це робить?
10. Як планується графік роботи водіїв? Яким є процес організації роботи? Які елементи систематично враховуються (чи не враховуються) при вирішенні, який водій виконуватиме те чи інше завдання та коли? Як враховується час керування транспортними засобами?
11. Як при плануванні враховуються погодні умови? Як враховується оцінка маршруту?
12. Які умови завантаження/розвантаження, включаючи маршрути доступу? Як вони враховуються при плануванні?

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК ПРИ ПРОВЕДЕННІ ОР (4)

13. Чи існують письмові інструкції для водіїв? На які теми? Якого змісту?
14. Яку підготовку проходять водії? (наприклад: безпечне керування транспортними засобами; безпечні та ергономічні процедури завантаження та розвантаження; розуміння можливих ризиків, пов'язаних із вантажем і знання того, як реагувати у випадку аварії; використання засобів індивідуального захисту; що робити у випадку аварії; процедура заправки; процедура зчеплювання причепів, тощо).

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК ПРИ ПРОВЕДЕННІ ОР (5)

15. Чи вони також отримали підготовку щодо того, як протистояти конфліктам або насильству?
16. Чи існує система зв'язку між водієм і компанією під час руху по маршруту? Як вона має використовуватися?
17. Чи наявні засоби індивідуального захисту для всіх завдань, які водії повинні виконати? Чи зрозумілі інструкції?
18. Як розраховується заробітна плата водіїв?
19. Чи мають водії чіткі вказівки про те, як діяти у разі появи ознак втоми?

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК ПРИ ПРОВЕДЕННІ ОР (6)

20. Чи існує система для повідомляти водіями своїм роботодавцям про проблеми?
21. Якою є процедура у випадку дорожньої чи іншої аварії?
22. Чи повідомляються та аналізуються на підприємстві аварії та нещасні випадки? Попросіть навести приклади. Чи застосовуються заходи для уникнення повторення таких дій?
23. Якою є процедура на випадок захворювання водія під час роботи за кордоном?
24. Чи існує процедура заохочення та налагодження належної співпраці між товаровідправником, перевізником, що перевозить вантаж, і товаротримувачем?
25. Яка політика стосовно харчування та водіїв на маршруті?

ОЦІНКА ІНСПЕКТОРОМ ПІСЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ОР (1)

- A1/ Чи призводить (або чи може призводити) політика компанії до конфлікту між безпечним керування транспортними засобами і системою заробітної плати/бонусів?
- A2/ Чи задуманий процес організації роботи компанії таким чином, що його головною метою є зменшення/ обмеження напруженості та стресу водіїв?
- A3/ Чи враховуються при встановленні графіків будь-які можливі труднощі, пов'язані з видачею та завантаженням/ розвантаженням товарів?
- A4/ Чи постійно застосовуються належні процедури зчеплювання причепів?
- A5/ Чи застосовуються правила ЄС щодо керування транспортними засобами та періодів відпочинку? Чи застосовуються вони як стандартні

ОЦІНКА ІНСПЕКТОРОМ ПІСЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ОР (2)

- A6/ Чи застосовуються правила ЄС щодо керування транспортними засобами та періодів відпочинку? Чи застосовуються вони як стандартні при організації перевезень або як максимум, який не можна перевищувати?
- A7/ Чи можуть водії зупиняти керування транспортними засобами в будь-який момент, коли відчують втому?
- A8/ Чи можуть водії повідомляти про будь-які проблеми/ аварії, які з ними відбуваються, та пропонувати відповідні рішення? (зокрема, стосовно організації праці)
- A9/ Чи ефективні тренінги? Чи вони обмежуються, наприклад, розповсюдженням брошури, яку водій має прочитати самостійно? Чи оцінюється знання водія по наданих інструкціях?

ОЦІНКА ІНСПЕКТОРОМ ПІСЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ОР (З)

A10/Чи дають навчальні курси можливості досягти правильних цілей: безпечне керування транспортними засобами;

Правильні, безпечні та ергономічні процедури завантаження та розвантаження; Належне розуміння можливих ризиків вантажів, пов'язаних із вантажем; Належне використання засобів індивідуального захисту; Інструкція щодо дій у разі нещасного випадку; Належна процедура заправки...

A11/Чи можуть водії систематично постійно віддавати перевагу безпечному водінню, і чи це заохочується?

A12/Чи завжди водії мають гарантію, що доставка, завантаження та розвантаження не будуть відбуватися на шкоду повній безпеці?

ОЦІНКА ІНСПЕКТОРОМ ПІСЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ОР (4)

A13/ Чи є кабіни водіїв і доступ до них комфортними та безпечними?

A14/ Чи є глобальні умови роботи та середовище такими, що дають змогу уникнути відволікання водія?

A15/ Чи використовуються системи зв'язку між водіями та їхнім роботодавцем для полегшення роботи водія чи застосування тиску?

Основні показники ефективності ПРАЦІВНИКИ

- Кількість і типи порушень правил керування транспортними засобами
- Страхові вимоги на одного працівника
- Скарги з боку громадян
- Кількість днів відсутності через захворювання
- Робочий час працівників, схема змін
- Перевірки здоров'я, зору та самопочуття
- Оцінений ризик персоналу

Основні показники ефективності ПОЇЗДКА

- Режим поїздки на роботу
- Режим, тип поїздки та кілометраж
- Місця з високим ризиком на регулярних маршрутах
- Номер транспортного засобу, тип, характеристики транспортних засобів

Основні показники ефективності ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ

- Число, тип, характеристики транспортних засобів
- Число, тип і ступінь зіткнень
- Страхові претензії на транспортний засіб
- Витрата палива
- Кількість регламентних робіт на транспортний засіб
- Виявлені несправності автомобіля
- Витрати на технічне обслуговування

Основні показники ефективності Бізнес-середовище

- Бюджет на забезпечення безпеки (дорожнього руху)
- Кадрові ресурси для безпеки дорожнього руху
- Кількість зустрічей з питань безпеки/ виробничих нарад
- Кількість перевірок відповідності, аудитів та оглядів

Основні показники ефективності АВАРІЙ

- Кількість уникнених аварій на кілометраж
- Кількість аварій на кілометраж
- Місце виникнення аварій
- Витрати, пов'язані з аваріями
- Залучення третіх осіб
- Кількість днів без аварій

Автомобільний вантаж може містити будь-які предмети,
наприклад:

малі та великі пакети, машини, камінь і пісок, сталь, пиломатеріали, легкозаймисті рідини, стиснуті гази, вибухові речовини, радіоактивні матеріали, корозійні або реактивні хімікати, кріогенні рідини, продукти харчування, заморожені продукти, сипуче зерно, овець і велику рогату худобу.

Аварії

- Небезпечне керування транспортними засобами:
- Висока швидкість при поганій погоді є смертельно небезпечною
- Перевантаження та інші проблеми з вантажем: перевантаження, незбалансоване навантаження та недостатнє закріплення вантажів :
- Водій смертельно травмований вантажем
- Незбалансований вантаж перекинув вантажний автомобіль
- Водій легкого вантажного автомобіля зазнав удару вантажем

Аварії

- Перевантаження та інші проблеми, викликані вантажами:
 - небезпечні речовини
 - керування вантажним автомобілем -цистерною для перевезення СГ, перекидання транспортного засобу, вибух
 - вантажний автомобіль, який перевозив етилацетат, при зіткненні ззаду

Аварії

- Нещасні випадки при роботі з вантажними та транспортними засобами/ Небезпечне зчеплювання та розчеплювання, небезпечне паркування
 - Тимчасовий працівник був роздавлений причепом під час зчеплювання
 - Водій був роздавлений між причепом і транспортним засобом
 - Молодший працівник загинув через небезпечний метод зчеплювання
 - зчеплювання без механічного паркування

Аварії

- **Дорожні умови, погодні умови:**
 - Керування мікроавтобусом на гірській дорозі / 3 особи загинули
 - Керування автотягачем на мокрій дорозі / ковзання

Аварії

Стан автомобіля

Відмова гальма — смертельні наслідки

Втрата керування

- Втрата керування через кашель і чхання
- Втрата керування під час повороту
- Втрата керування при роз'їзді з іншим вантажним автомобілем

Аварії

- Зчеплювання та розчеплювання, небезпечне паркування
 - Тимчасовий працівник зазнав здавлювання причепом під час зчеплювання
 - Зчеплювання причепа зі смертельним наслідком
 - Водій зазнав здавлювання між причепом і транспортним засобом
 - Молодший працівник загинув під час небезпечного зчеплювання

Аварії

- Завантаження та розвантаження
 - водій упав з тенту причепа під час завантаження
 - Водій упав із задньої відкидної платформи під час навантаження вантажу вагою 900 кг
 - Водій зазнав травми голови при відкритті контейнера
 - Водій провалився через дерев'яний настил напівпричепа
 - Водій упав із напівпричепа під час перевірки вантажу

Аварії

- **Удари падаючими предметами або вантажами**
 - Водій вантажного автомобіля загинув від удару ламінованими балками, що впали з автонавантажувача
 - Водій вантажівки перекинувся під час вивантаження макулатури
 - Водій застряг між палетним візком і тримачем вантажу

Аварії

- **Поводження з небезпечними речовинами**
 - втрата свідомості при розвантаженні забруднених контейнерів
 - отруєння чадним газом при виконання напружених навантажувальних робіт із використанням навантажувачів
 - опіки, викликані гарячим бітумом

Аварії

- Обслуговування автомобіля
 - під час перевірки вибухнула шина

Аварії

- Стрес і навантаження
 - Вибір зворотної передачі навантажувача замість передньої під час завантаження легкого вантажного автомобіля

Аварії

- **Втома**
 - апное уві сні,
 - смертельний випадок: втома призвела до смертельної дорожньо-транспортної аварії: вантажівка перекинулася і на неї налетів автобус

Допоміжні матеріали до Модуля 4
Галузеві стандарти з БГП МОП і ЄС для
автомобільного транспорту

**Рекомендація
щодо тривалості робочого часу та
періодів відпочинку на дорожньому транспорті
N 161**

Генеральна конференція Міжнародної організації праці,
що скликана в Женеві Адміністративною радою Міжнародного бюро
праці та зібралася 6 червня 1979 року на свою шістдесят п'яту
сесію,

ухваливши прийняти ряд пропозицій щодо тривалості робочого
часу та періодів відпочинку на дорожньому транспорті, що є п'ятим
пунктом порядку денного сесії,

вирішивши надати цим пропозиціям форми рекомендації,
ухвалює цього двадцять сьомого дня червня місяця
нижченаведену рекомендацію, яка називатиметься Рекомендацією 1979
року щодо тривалості робочого часу та періодів відпочинку на
дорожньому транспорті:

I. Сфера застосування

1. Ця Рекомендація застосовується до осіб, найманих на
підприємствах, зайнятих перевезеннями для третіх сторін або на
підприємствах, які займаються перевезеннями вантажів чи пасажирів
за свій рахунок на автомобілях, котрі використовуються професійно
для внутрішніх або міжнародних автомобільних перевезень товарів чи
пасажирів, а саме:

а) водіїв;

б) супровідників, помічників водіїв, кондукторів та інших
осіб, які пересуваються на транспортному засобі, зайнятих роботою,
пов'язаною з автомобільним транспортом, його пасажирями або
вантажем, що перевозиться.

2. Розділи II та VII-IX цієї Рекомендації, а також відповідні
положення розділів X-XII цієї Рекомендації також застосовуються до
власників транспортних засобів, зайнятих професійно дорожніми
перевезеннями, а також до членів їхніх сімей, які не отримують
заробітної плати, коли вони займаються діяльністю, зазначеною в
пунктах а) та б) параграфа 1 цієї Рекомендації.

3. 1) Компетентна влада чи орган у кожній країні можуть
вилучити зі сфери застосування цієї Рекомендації або зі сфери
застосування деяких її положень осіб, охоплених параграфами 1 та 2
цієї Рекомендації, котрі забезпечують:

внутрішньоміські перевезення або деякі види таких перевезень,
враховуючи притаманні їм особливі технічні умови експлуатації та
місцеві умови;

перевезення, здійснювані сільськогосподарськими
підприємствами або підприємствами лісового господарства, тією
мірою, наскільки ці перевезення здійснюються тракторами або іншими
машинами, призначеними для місцевих сільськогосподарських робіт чи
робіт у галузі лісового господарства, та служать виключно для
експлуатації цих підприємств;

перевезення хворих та поранених, перевезення для рятувальних
робіт і протипожежних служб;

перевезення, здійснювані для потреб національної оборони та
поліції, а також для інших найважливіших служб державної влади,
тією мірою, наскільки ці види перевезень не конкурують з

перевезеннями, здійснюваними транспортними підприємствами, які працюють для третіх сторін;

перевезення на таксі;

перевезення, які залежно від виду транспортного засобу, котрий використовується, їх місткості чи вантажопідйомності, обмеженої величини пробігів, здійснюваних ними, або максимально дозволеної швидкості можуть розглядатися як такі, що не потребують особливого регулювання часу водіння та періодів відпочинку.

2) Компетентна влада чи орган у кожній країні повинні встановити відповідні норми щодо тривалості водіння та періодів відпочинку водіїв, вилучених зі сфери застосування цієї Рекомендації або деяких її положень, відповідно до положень параграфа 1 цієї статті.

II. Консультації з роботодавцями та працівниками

4. Компетентна влада чи орган у кожній країні консультуються з зацікавленими представницькими організаціями роботодавців і працівників до прийняття рішення з будь-яких питань, на які поширюються положення цієї Рекомендації.

III. Визначення тривалості робочого часу

5. В цілях цієї Рекомендації термін "тривалість робочого часу" означає час, витрачений особами, зазначеними в параграфі 1 цієї Рекомендації:

на водіння та інші види робіт під час пересування транспортного засобу;

на допоміжну роботу, пов'язану з транспортним засобом, його пасажирами або його вантажем.

6. Періоди простої присутності або очікування у транспортному засобі або на робочому місці, коли працівники не розпоряджаються вільно своїм часом, а також час, витрачений ними на свою професійну підготовку та вдосконалення, якщо це узгоджено між зацікавленими організаціями роботодавців і працівників, можуть також розглядатися як робочий час у розмірі, який визначається у кожній країні компетентною владою чи органом, колективними угодами або будь-якими іншими засобами, що відповідають національній практиці.

IV. Нормальна тривалість робочого часу

A. Нормальна тривалість робочого тижня

7. Нормальна тривалість робочого часу, а саме час, до якого не застосовуються національні положення про понаднормову роботу, не повинна перевищувати 40 годин на тиждень.

8. Нормальна тривалість робочого тижня, зазначена в параграфі 7 цієї Рекомендації, може запроваджуватися поступово та поетапно.

9. 1) У разі перевезень на великі відстані та інших перевезень, коли норма, передбачена параграфом 7 цієї Рекомендації, може виявитися такою, що не здійснюється в межах одного тижня, така норма може обчислюватися з розрахунку в середньому за максимальний період у чотири тижні.

2) Компетентна влада чи орган в кожній країні повинні визначати максимально допустиму кількість робочих годин за окремо

взятий тиждень, якщо норма, зазначена в параграфі 7, використовується як середня величина згідно з пунктом 1) цього параграфа.

В. Нормальна тривалість робочого дня

10. Нормальна тривалість робочого часу, як вона визначена в параграфі 7 цієї Рекомендації, не повинна перевищувати в середньому восьми годин на день.

11. 1) Якщо нормальна тривалість робочого тижня розподіляється нерівномірно в різні дні тижня, нормальна тривалість робочого часу не повинна перевищувати десяти годин на день.

2) Якщо нормальна тривалість робочого дня охоплює тривалі періоди простої присутності, очікування чи перерви в роботі, або якщо потрібно дати екіпажу транспортного засобу змогу доїхати до відповідного місця відпочинку, максимальна межа, вказана в пункті 1) цього параграфа, може бути більшою за десять годин, але не повинна перевищувати дванадцяти годин на день.

V. Максимальний період безперервної роботи

12. 1) Кожний найманий працівник повинен мати право на перерву після безперервного періоду роботи тривалістю п'ять годин, як він визначений у параграфі 5 цієї Рекомендації.

2) Тривалість перерви, зазначеної в пункті 1) цього параграфа, та, в разі потреби, його дроблення на частини повинні визначатися компетентною владою чи органом у кожній країні.

VI. Коливання тривалості робочого дня

13. 1) Компетентна влада чи орган у кожній країні повинні визначати для різних галузей дорожнього транспорту максимальну кількість годин, яка може розділяти два послідовні щоденні періоди відпочинку.

2) Коливання має бути такої тривалості, щоб не скорочувати періоду щоденного відпочинку, на який працівники мають право.

VII. Тривалість водіння

14. 1) Жодному водієві не дозволяється управляти транспортним засобом без перерви більш ніж чотири години.

2) Компетентна влада чи орган у кожній країні, враховуючи особливі національні умови, можуть дозволити перевищення періоду часу, зазначеного в пункті 1) цього параграфа, не більш ніж на одну годину.

3) Тривалість перерви, про яку йдеться у цьому параграфі, та, в разі потреби, її дроблення на частини повинні визначатися компетентною владою чи органом у кожній країні.

4) Компетентна влада чи орган у кожній країні можуть вказувати, у яких випадках положення цього параграфа не застосовуються, тому що водії мають достатні перерви внаслідок зупинок, передбачених графіками, або внаслідок переривчастого характеру їхньої роботи.

15. Максимальна загальна тривалість водіння, включаючи понаднормовий час, не повинна перевищувати дев'яти годин на день і сорока восьми годин на тиждень.

16. Загальна тривалість водіння, зазначена у параграфі 15 цієї Рекомендації, може обчислюватись в середньому за максимальний період тривалістю чотири тижні.

17. Загальна тривалість водіння, зазначена в параграфі 15 цієї Рекомендації, може бути скорочена при перевезеннях, здійснюваних за особливо складних умов. Компетентна влада чи орган у кожній країні можуть встановити види перевезень, здійснюваних за таких умов, і визначати загальну тривалість водіння для зацікавлених водіїв.

VIII. Щоденний відпочинок

18. Щоденний відпочинок осіб, охоплених параграфами 1 і 2 цієї Рекомендації, повинен становити не менш як 11 послідовних годин протягом будь-якого двадцятичотирьохгодинного періоду, рахуючи від початку робочого дня.

19. Щоденний відпочинок може обчислюватися в середньому за періоди, які повинні визначатися компетентною владою чи органом у кожній країні; однак тривалість такого відпочинку повинна становити в будь-якому випадку не менш як вісім годин.

20. Компетентна влада чи орган у кожній країні можуть передбачити щоденні перерви для відпочинку різної тривалості залежно від того, чи йдеться про перевезення пасажирів або вантажів, і від того, чи використовується відпочинок за місцем проживання водія або в іншому місці, за умови дотримання положень параграфів 18 і 19 цієї Рекомендації про мінімальну тривалість відпочинку.

21. Компетентна влада чи орган у кожній країні можуть передбачити винятки з положень параграфів 18 і 19 цієї Рекомендації щодо тривалості періодів щоденного відпочинку та використання таких періодів відпочинку у випадку, коли на транспортних засобах є два водії та коли транспортні засоби перевозять на поромках або поїздах.

22. Протягом щоденного відпочинку від екіпажу транспортного засобу не слід вимагати перебувати на транспортному засобі чи поблизу нього, якщо екіпажем вжито потрібних запобіжних заходів для забезпечення безпеки транспортного засобу та його вантажу.

IX. Щотижневий відпочинок

23. Мінімальна тривалість щотижневого відпочинку повинна становити двадцять чотири послідовні години, яким передують чи за якими настає щоденний відпочинок.

24. Тижневий відпочинок повинен, наскільки це можливо, збігатися з неділею або з традиційними та прийнятими днями відпочинку, а також протягом визначеного періоду має надаватися можливість використовувати цей відпочинок за місцем проживання певну кількість разів, яка повинна встановлюватися компетентною владою чи органом у кожній країні.

25. При перевезеннях на великі відстані час щотижневого відпочинку може об'єднуватися за два послідовні тижні. У відповідних випадках компетентна влада чи орган у кожній країні можуть дозволити об'єднувати час такого відпочинку за більш тривалий період.

Х. Винятки та понаднормова робота

26. 1) Компетентна влада чи орган у кожній країні можуть дозволити, як тимчасовий виняток, але лише тією мірою, наскільки це потрібно для виконання необхідної роботи, подовження тривалості робочого часу, подовження тривалості водіння, а також скорочення тривалості періодів відпочинку, передбачених у попередніх параграфах цієї Рекомендації:

якщо трапився нещасний випадок, виникла несправність, непередбачена затримка, неполадка з обслуговуванням чи припинення дорожнього руху;

за виняткових обставин;

у разі виникнення термінової та виняткової потреби забезпечити роботу комунальних установ.

2) Компетентна влада чи орган у кожній країні можуть також дозволити подовження тривалості робочого часу, подовження тривалості часу водіння та скорочення тривалості періодів відпочинку, передбачених у попередніх параграфах цієї Рекомендації, якщо це потрібно для того, щоб екіпаж мав змогу досягти найближчого пункту зупинки або кінцевого пункту свого маршруту, залежно від обставин, за умови, що дорожня безпека при цьому не ставиться під загрозу.

27. Компетентна влада чи орган в кожній країні можуть давати дозвіл на подовження нормальної тривалості робочого часу, як тимчасовий виняток, у разі надзвичайно великого обсягу роботи.

28. Всі години, відпрацьовані понад нормальну тривалість робочого часу, повинні розглядатися як понаднормові години й оплачуватися як такі на більш високому рівні або компенсуватися іншим способом згідно з положеннями національного законодавства чи правил, колективних угод або будь-якими іншими методами відповідно до національної практики.

ХІ. Засоби контролю

29. Компетентна влада чи орган в кожній країні повинні:

передбачати ведення індивідуальної контрольної книги та визначати умови її видачі, її зміст та спосіб її заповнення водіями;

встановлювати процедуру об'яви годин, відпрацьованих відповідно до положень параграфа 26 цієї Рекомендації, та умов, які їх обґрунтовують;

встановлювати порядок отримання дозволу стосовно годин роботи, яка може здійснюватися відповідно до параграфа 27 цієї Рекомендації, а також кількості годин, на яку може бути виданий такий дозвіл, відповідно до характеру перевезень і методу підрахунку тривалості робочого часу.

30. Кожен роботодавець повинен:

вести згідно зі зразком, затвердженим компетентною владою чи органом у кожній країні, відомість із зазначенням у ній кількості годин роботи та відпочинку кожної особи, охопленої цією Рекомендацією, яка працює на його підприємстві;

надавати цю відомість у розпорядження контрольних органів влади у спосіб, встановлений компетентною владою чи органом у кожній країні.

31. Традиційні засоби контролю, зазначені в параграфах 29 і 30 цієї Рекомендації, мають, якщо це потрібно для деяких категорій транспорту, замінюватись або доповнюватись, по змозі, сучасними засобами, такими, наприклад, як тахографи, згідно з правилами, встановленими компетентною владою чи органом у кожній країні.

32. Компетентна влада чи орган у кожній країні повинні передбачати:

відповідну систему інспекції, яка охоплює проведення контролю на підприємствах і на дорогах;

відповідні санкції на випадок недотримання положень цієї Рекомендації.

XII. Засоби та методи застосування

33. 1) Положення цієї Рекомендації можуть застосовуватися або шляхом законодавства чи правил, за допомогою колективних угод чи арбітражних рішень, або за допомогою поєднання цих засобів, або будь-яким іншим способом, котрий відповідає національній практиці та може бути доречним, враховуючи національні умови й потреби кожної категорії дорожнього транспорту.

2) Положення цієї Рекомендації, безпосередньо пов'язані із забезпеченням дорожньої безпеки, а саме: положення щодо максимального періоду безперервної роботи, тривалості водіння, щоденного відпочинку та засобів контролю, повинні, бажано, застосовуватися через законодавство чи правила.

Конвенції та рекомендації, ухвалені
Міжнародною організацією праці
1965-1999, Том II
Міжнародне бюро праці, Женева

**Положение (ЕС) N 561/2006
по гармонизации определенного социального законодательства,
касающегося автоперевозок
и вносящего поправки
в Положения Совета (ЕЭС)N 3821/85 и N 2135/98
и аннулирующего Положение (ЕЭС) N 3820/85**

Страсбург, 15 марта 2006 года

(текст касается Свободной Экономической Зоны)

ЕВРОПЕЙСКИЙ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА,

Принимая во внимание договор, учреждающий Европейское Сообщество ([994 017](#)), и, в частности, его статью 71 (1),
Учитывая предложение от Комиссии,
Учитывая мнение Европейского Экономического и Социального комитета (2),
Проконсультировавшись с Региональным Комитетом,
Действуя в соответствии с процедурой, изложенной в статье 251 Договора ([994 017](#)) (2), в свете совместного текста, утвержденного Комитетом по Урегулированию 8 декабря 2005 г.,

(1) OJ C 51 E, 26.02.2002, стр. 234.

(2) OJ C 221, 17.09.2002, стр. 19.

(3) *Мнение Европейского парламента от 14 января 2003 г. (OJ C 38 E, 12.02.2004, стр. 152), Общая позиция Совета от 9 января 2004 г. (OJ C 63 E, 15.03.2005, стр. 11) и Позиция Европейского Парламента от 13 апреля 2005 г. (OJ C 33 E, 09.02.2006, стр. 425). Юридическая резолюция Европейского Парламента от 02.02.2006 г. И Решение Совета от 02.02.2006 г.*

Поскольку:

1) В сфере автомобильного транспорта Положение Совета (ЕЭС) N 3820/85 от 20 декабря 1985 г. по гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автомобильного транспорта (4), направлено на гармонизацию условий конкуренции между видами внутреннего транспорта, особенно относительно сектора автомобильных перевозок и на улучшение условий работы и безопасности дорожного движения. Прогресс в этой сфере должен быть сохранен и продолжен.

(4) OJ L 370, 31.12.85, стр. 1. Положение с поправками в соответствии с Директивой 2003/59/ЕС Европейского Парламента и Совета (OJ L 226, 10.09.2003, стр. 4).

(2) Директива 2002/15/ЕС Европейского Парламента и Совета от 11 марта 2002 года по организации рабочего времени лиц, выполняющих автомобильные перевозки (5) требует от государств-членов принять меры, ограничивающие максимальное время работы рабочих, занятых в автоперевозках.

(5) OJ L 80, 23.03.2002, стр. 35.

(3) Пришлось столкнуться с трудностями при интерпретации, применении, принятии и мониторинге некоторых пунктов Положения (ЕЭС) N 3820/85, касающихся правил по времени вождения, перерывов и периодов отдыха водителей, занятых в национальных и международных автоперевозках в Сообществе в однородной манере во всех государствах-членах ЕС из-за широких рамок толкования терминов, в которых они составлены.

(4) Желательно эффективное и однородное принятие этих положений если нужно добиться этих задач и применение правил не должно навлечь дурную репутацию. Следовательно, требуется более четкий и простой набор правил, который должен быть легче понят, интерпретирован и применен отраслью автоперевозок и компетентными органами, контролирующими выполнение этих правил.

(5) Меры, предусмотренные в этом Положении, касающиеся условий работы, не должны наносить ущерба праву двух сторон вносить путем двустороннего договора или другим образом положения, более благоприятные для рабочих.

(6) Желательно более четко оговорить сферу действия этого Положения, указывая основные категории автомобилей, которые оно охватывает.

(7) Это положение применяется к автоперевозкам, выполняемым или исключительно в пределах Сообщества, Швейцарии и странах, присоединившихся к Соглашению Европейской Экономической Зоны.

(8) Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей, занятых в Международных автомобильных перевозках, от 1 июля 1970 г. (ЕСТР) с поправками ([994 016](#)) должно продолжать применяться к автомобильным перевозкам грузов и пассажиров автотранспортными средствами, зарегистрированными в каком-либо государстве-члене или какой-либо стране, являющейся договаривающейся стороной к ЕСТР для всей поездки, пролегающей между Сообществом и третьей стороной, кроме Швейцарии, и странами, являющимися договаривающимися сторонами Соглашения по Европейской Экономической зоне или через территорию такой страны. Необходимо внести изменения в ЕСТР как

можно быстрее, в идеале в течение двух лет после вступления в силу этого Положения

(9) В случае автоперевозок с использованием автомобилей, зарегистрированных в третьей стране, не являющейся договаривающейся стороной к ЕСТР ([994 016](#)), положения ЕСТР должны касаться того отрезка поездки, который выполнен в Сообществе или в странах, являющихся договаривающимися сторонами к ЕСТР.

(10) Поскольку предмет соглашения ЕСТР ([994 016](#)) входит в сферу действия этого соглашения, полномочиями на ведение переговоров и заключение Соглашения располагает Сообщество.

(11) Если поправка к внутренним Правилам Сообщества в обсуждаемой сфере требует внесения соответствующей поправки к ЕСТР ([994 016](#)), государства-члены должны действовать вместе для скорейшего внесения такой поправки в ЕСТР в соответствии с изложенной процедурой.

(12) Перечень исключений должен быть обновлен в соответствии с новыми данными, чтобы отражать развитие событий в секторе автоперевозок за последние 19 лет.

(13) Должно быть дано полное определение всем ключевым терминам с тем, чтобы сделать интерпретацию легче и гарантировать, чтобы это Положение применялось в однородной манере. Кроме того, следует приложить усилия для обеспечения единой интерпретации и применения этого положения национальными контролирующими органами. Определение "недели", данное в этом Положении, не должно мешать водителям начинать рабочую неделю в любой день недели.

(14) Для гарантии эффективного выполнения необходимо, чтобы компетентные органы при проведении придорожных проверок и после переходного периода должны были в состоянии определить, что время вождения и периоды отдыха должным образом соблюдаются в день проверки и за 28 предшествующих дней.

(15) Основные правила по времени вождения должны быть пояснены и упрощены для того, чтобы с помощью цифрового тахографа можно было одновременно и эффективно проверить соблюдение Директивы Совета (ЕЭС) N 3821/85 от 20 декабря 1985 г. по записывающему оборудованию в автомобильных перевозках (1) и выполнение настоящего Положения. Кроме того, посредством постоянно действующего комитета органы Государств-членов должны стремиться достижения взаимопонимания при выполнении этого Положения.

(1) OJ L 370, 31.12.85, стр. 8. Положение с поправками
Положением Комиссии (ЕС) N [432/2004](#) (OJ L 71, 10.03.2004, стр. 3).

(16) Было доказано, что в соответствии с положениями (ЕЭС) можно составить график ежедневных периодов вождения и перерывов, чтобы позволить водителю вести автомобиль долгое время без перерыва, использованного полностью для отдыха, что ведет к уменьшению безопасности дорожного движения и к ухудшению условий работы водителя. Поэтому требуется обеспечить разбивку отдыха во избежание злоупотреблений.

(17) Это положение направлено на улучшение социальных условий для наемных рабочих, на которых распространяется действие этого положения, а также на повышение общей дорожной безопасности. Это происходит главным образом посредством положений по максимальному времени вождения за день, за неделю и за период двух непрерывных недель, это положение обязывает водителей пользоваться регулярным еженедельным отдыхом не менее одного раза в течение двух последовательных недель и посредством положений, предписывающих, что ни при каких условиях ежедневный период отдыха не должен быть меньше непрерывного периода продолжительностью 9 час. Поскольку эти положения гарантируют адекватный отдых, а также учитывая опыт работы по контролю за соблюдением положений за последние годы, больше нет необходимости в системе компенсации за сокращенные ежедневные периоды отдыха.

(18) Многие автоперевозки в Сообществе включают в себя отрезки пути, выполняемые паромным или железнодорожным транспортом. Ясно, что для таких перевозок должны быть предусмотрены соответствующие положения, касающиеся ежедневных периодов отдыха и перерывов.

(19) Ввиду увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок через границу в интересах безопасности дорожного движения и соблюдения положений желательно, чтобы придорожные проверки и проверки в помещениях предприятий охватывали время вождения, периоды отдыха и перерывы водителей в государствах-членах или в третьих странах и определить, правильно ли и целиком соблюдены соответствующие правила.

(20) Ответственность автотранспортных предприятий должна распространяться, по крайней мере, на транспортные предприятия, являющиеся физическими или юридическими лицами и не должна исключать судебное преследование физических лиц, нарушивших, подстрекавших к совершению нарушений или помогавших совершать

нарушения настоящего Положения.

(21) Водителям, работающим на несколько транспортных предприятий, необходимо сообщать в каждое из них соответствующую информацию, чтобы предприятия могли выполнить свои обязательства в соответствии с этим Положением.

(22) Для содействия социальному прогрессу и повышению безопасности дорожного движения каждое государство-член должно сохранять за собой право принимать определенные соответствующие меры.

(23) Частичные отмены законов, действующие в некоторых странах, должны отражать изменения в секторе автомобильных перевозок и ограничиваться теми элементами, которые в настоящее время не подвергаются давлению конкуренции.

(24) Государства-члены должны оговаривать правила для автомобилей, используемых для регулярных перевозок пассажиров на линиях, протяженность которых не превышает 50 км. Эти правила должны обеспечивать защиту в рамках разрешенного времени вождения и обязательных перерывов и периодов отдыха.

(25) В целях эффективного выполнения желательно, чтобы все регулярные национальные и международные пассажирские перевозки проверялись с использованием стандартного записывающего устройства.

(26) Государства - члены должны изложить правила по штрафным санкциям, применимым к нарушениям этого Положения и обеспечить их выполнение. Эти штрафные санкции должны быть эффективными, пропорциональными, убедительными и недискриминационными. Возможность задержания автомобиля при выявлении серьезных нарушений должна быть также включена в общий список мер, которыми могут пользоваться государства-члены. Статьи о мерах, содержащиеся в этом Положении, касающиеся штрафных санкций или судебных разбирательств не должны наносить ущерба национальным правилам, касающимся бремени доказательств.

(27) В интересах четкого и эффективного контроля за соблюдением положения желательно обеспечить единые положения по ответственности транспортных предприятий и водителей за нарушения этого положения. Эта ответственность может привести к уголовным, гражданским или административным штрафным санкциям, как может быть в случае государств-членов.

(28) Поскольку задача этого Положения, а именно принятие общих четких правил времени вождения, перерывов и отдыха не может быть достигнута в достаточной мере государствами-членами и поэтому в целях потребности в скоординированной акции может быть лучше достигнута на уровне Сообщества, Сообщество может принять меры в соответствии с принципом субсидиарности, как указано в статье 5 Договора ([994 017](#)). В соответствии с принципом пропорциональности, как записано в этой статье, настоящее Положение не выходит за пределы необходимого для достижения этой задачи.

(29) Меры, необходимые для выполнения настоящего положения, должны быть приняты в соответствии с Положением Совета 1999/468/EC от 28.06.99 г., в котором изложены процедуры по осуществлению полномочий, возложенных на Комиссию (1).

(1) OJ L 184, 17.07.99, стр. 23.

(30) Поскольку положения, касающиеся минимального возраста водителей, записаны в Директиве 2003/59/EC (2), и должны быть транспонированы к 2009 г., только переходные положения, касающиеся минимального возраста экипажей, требуются в этом Положении.

(2) Директива 2003/59/EC Европарламента и Совета от 15 июля 2003 г. по начальной квалификации и периодическому обучению водителей определенных автотранспортных средств перевозке грузов или пассажиров, вносящая поправки в Положение (ЕЭС) N 3820/85 и Директиву Совета 91/439/ЕЭС ([994 951](#)), и аннулирующая Директиву Совета 76/914/ЕЭС (OJ L 226, 10.09.2003, стр. 4). Директива с поправкой Директивы Совета 2004/66/EC (OJ L 168, 01.05.2004, р. 35).

(31) В Положение (ЕЭС) N 3821/85 следует внести поправки для того, чтобы пояснить специфические обязательства по транспортным предприятиям и водителям, а также для содействия юридической определенности и упрощению осуществления контроля за соблюдением ограничений по времени вождения и отдыха при придорожных проверках.

(32) В Положение (ЕЭС) N 3821/85 также должна быть внесена поправка для обеспечения юридической точности, что касается новых дат введения цифрового тахографа и для наличия карт водителя.

(33) Введение записывающего оборудования в соответствии с Положением (ЕС) N 2135/98, позволяющим водителю записывать с помощью электроники свою деятельность за 28 дней на карту водителя, таким образом, чтобы электронные записи работы операций

автомобиля производились в течение 365 дней, в будущем сделает придорожные проверки более быстрыми и всеобъемлющими.

(34) В соответствии с Директивой 88/599/ЕЭС (3), придорожные проверки ограничиваются ежедневным временем вождения, ежедневными периодами отдыха и перерывами. Когда цифровое записывающее устройство будет принято, данные о водителе и автомобиле будут вводиться в память с помощью электроники, которая сможет проверить эти данные на месте. Со временем это позволит проводить простые проверки регулярных и сокращенных ежедневных периодов отдыха, а также регулярных и сокращенных еженедельных периодов отдыха и компенсирующего отдыха.

(3) Директива Совета 88/599/ЕЭС от 23.11.88 по стандартным процедурам проверки выполнения Положения (ЕЭС) No 3820/85 по гармонизации некоторых социальных положений, касающихся автоперевозок и Положения (ЕЭС) N 3821/85 по записывающему оборудованию в автоперевозках (ОJ L 325, 29.11.88, стр. 55).

(35) Опыт показывает, что выполнение статей этого положения, в частности указанного максимального времени вождения за двухнедельный период не может вступить в силу, пока при проверках не будет введено надлежащего и эффективного контроля на протяжении всего периода.

(36) Применение юридических положений в отношении цифровых тахографов должно согласовываться с этим Положением с целью достижения оптимальной эффективности при мониторинге и соблюдении выполнения определенных социальных положений в автоперевозках.

(37) Для четкости и рационализации Положение (ЕЭС) N 3820/85 должно быть аннулировано и заменено этим положением

ПРИНЯЛИ НАСТОЯЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ:

ГЛАВА I ВВОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

Это положение оговаривает правила по времени вождения, перерывам и периодам отдыха для водителей, занятых в перевозке грузов и пассажиров автомобильным транспортом с целью гармонизации условий конкуренции, чтобы гармонизировать условия между видами внутреннего транспорта, особенно в отношении сектора автоперевозок и для улучшения условий работы и повышения безопасности дорожного движения. Настоящее положение также направлено на

усовершенствование методов мониторинга и контроля за соблюдением положений государствами-членами, а также на усовершенствование методов работы в отрасли автоперевозок.

Статья 2

1. Настоящее положение касается автоперевозок:

(a) грузов, при которых максимально допустимая масса автотранспортного средства, включая прицеп или полуприцеп, превышает 3,5 т или

(b) пассажиров автотранспортными средствами, сконструированными или адаптированными на постоянной основе к перевозке более девяти человек, включая водителя, и которые предназначены для этой цели.

2. Это Положение касается, независимо от страны регистрации автомобиля, автоперевозки, выполненной:

(a) исключительно в пределах Сообщества; или

(b) между Сообществом, Швейцарией и странами, являющимися Договаривающимися сторонами к Соглашению по Европейской Экономической Зоне.

3. ЕСТР ([994 016](#)) применяется вместо настоящего Положения, к международным автомобильным перевозкам, выполненным частично за пределами областей, упомянутых в параграфе 2, к:

(a) автомобилям, зарегистрированным в Сообществе или в странах, являющихся Договаривающимися сторонами к ЕСТР ([994 016](#)), на всю перевозку;

(b) автомобилям, зарегистрированным в третьей стране, не являющейся договаривающейся Стороной к ЕСТР ([994 016](#)), только для части поездки по территории Сообщества или стран, являющихся Договаривающимися Сторонами к ЕСТР. Положения, записанные в ЕСТР нужно согласовать со статьями настоящего Положения таким образом, чтобы основные статьи этого положения применялись через ЕСТР к таким автомобилям для какой-либо части поездки, сделанной в Сообществе.

Статья 3

Это Положение не должно применяться к автоперевозкам, выполняемым:

(a) автомобилями, используемыми для регулярных пассажирских автоперевозок по маршрутам, протяженность которых не превышает 50 км;

(b) автомобилями с максимальной допустимой скоростью, не превышающей 40 км в час;

(c) автомобилями, находящимися в собственности или арендуемыми без водителя вооруженными силами, службами гражданской обороны, пожарными бригадами и силами, ответственными за поддержание общественного порядка, когда перевозка выполняется вследствие задач, поставленных перед этими службами, и выполняется под их контролем;

(d) автомобилями, включая автомобили, используемые в некоммерческих перевозках гуманитарной помощи, используемой в экстренных случаях или при спасательных работах;

(e) специализированными автомобилями, используемыми в медицинских целях;

(f) специализированными автомобилями аварийно-ремонтных служб, работающими в радиусе 100 км от своей базы;

(g) автомобилями, проходящими дорожные испытания в целях технических разработок, ремонта или техобслуживания, а также новыми или восстановленными автомобилями, которые еще не эксплуатировались;

(h) автомобилями или сочетаниями автомобилей максимально допустимой массой, не превышающей 7,5 т, используемыми для некоммерческой перевозки грузов;

(i) коммерческими автомобилями, имеющими исторический статус в соответствии с законодательством государства-члена, в котором автомобили эксплуатируются, и которые используются для некоммерческих перевозок пассажиров или грузов

Статья 4

В целях настоящего положения должны применяться следующие определения:

(a) "автомобильные перевозки означают поездку, выполненную для перевозки пассажиров или грузов загруженным или порожним автомобилем целиком или частично по дороге общего пользования";

(b) "автотранспортное средство" означает автомобиль, тягач, прицеп или полуприцеп, или сочетание этих автотранспортных средств, определенное следующим образом: - "автомобиль": самоходное устройство, передвигающееся по дороге, кроме устройства, постоянно передвигающегося по рельсам, и обычно используемое для перевозки пассажиров или грузов, - "тягач": самоходное устройство, передвигающееся по дороге, кроме устройства, постоянно передвигающегося по рельсам, и специально предназначенное для буксировки, толкания или перемещения прицепов, полуприцепов, агрегатов или механизмов, - "прицеп": автотранспортное средство, предназначенное для сочленения с автомобилем или тягачем, - "полуприцеп" - прицеп без передней оси, сочлененный таким образом, что значительная часть его веса или веса перевозимого им груза приходится на тягач или автотранспортное средство;

(c) "водитель" означает какое-либо лицо, управляющее автомобилем даже в течение краткого периода времени, или лицо, которое при перевозке находится в автомобиле, поскольку в его обязанности входит находиться в автомобиле, чтобы при необходимости вести автомобиль;

(d) "перерыв" означает период, во время которого водитель не может вести автомобиль или выполнять другую работу, и который используется только для отдыха;

(e) "другая работа" означает все виды деятельности, определенные в статье 3 (а) Директивы 2002/15/ЕС как рабочее время, за исключением "вождения", включая работу для того же или другого нанимателя в секторе транспорта или за его пределами;

(f) "отдых" означает непрерывный период, в течение которого водитель может свободно распоряжаться своим временем;

(g) "период ежедневного отдыха" означает ежедневный период, в течение которого водитель может свободно распоряжаться своим временем, и который охватывает "период регулярного ежедневного

отдыха" и "период сокращенного ежедневного отдыха" - "период регулярного отдыха" означает период отдыха не менее 11 часов. Другой вариант - этот период регулярного ежедневного отдыха может быть использован за два периода, первым из которых должен быть непрерывный период не менее трех часов, а вторым - непрерывный период продолжительностью не менее девяти часов. - "период сокращенного ежедневного отдыха" означает период отдыха по крайней мере 9 час., но менее 11 часов;

(h) "период еженедельного отдыха" означает еженедельный период, в течение которого водитель может свободно распоряжаться своим временем, и который охватывает "период регулярного еженедельного отдыха" и "период сокращенного еженедельного отдыха" - "период регулярного еженедельного отдыха" означает период отдыха длительностью по крайней мере 45 часов. - "период сокращенного еженедельного отдыха" означает период отдыха менее 45 час., который, в соответствии с условиями Статьи 8(б) может быть сокращен минимум до 24 последующих часов;

(i) "неделя" означает период времени между 00.00 час. в понедельник и 24.00 в воскресенье;

(j) "время вождения" означает длительность времени вождения, записанного: - автоматически или полуавтоматически записывающим оборудованием в соответствии с Приложением I и IV Положения (ЕЭС) N 3821/85, или - вручную, как требует статья 16(2) Положения (ЕЭС) N 3821/85;

(k) "ежедневное время вождения" означает общее накопленное время вождения между окончанием одного периода ежедневного отдыха и началом следующего периода ежедневного отдыха или между периодом ежедневного отдыха и еженедельным периодом отдыха;

(l) "еженедельное время вождения" обозначает общее время вождения, накопленное в течение недели.

(m) "максимально допустимая масса" означает максимально допустимую массу, при которой разрешается эксплуатация полностью загруженного автомобиля;

(n) "регулярные пассажирские услуги по перевозке" означает национальные и международные услуги в соответствии со статьей 2 Положения Совета (ЕЭС) No 684/92 от 16.03.92 г. по общим правилам международных перевозок пассажиров городскими и туристическими автобусами([994 b10](#)) (1);

(1) OJ L 74, 20.03.92, стр. 1. Положение с Поправкой, которую внес Акт о допуске от 2003 г.

(о) "вождение одновременно несколькими водителями" означает ситуацию, при которой каждый период вождения между двумя последовательными ежедневными периодами отдыха, или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха, есть по крайней мере два водителя в автомобиле для вождения. Для первого часа совместного вождения присутствие другого водителя или водителей необязательно, а для остального отрезка периода оно обязательно;

(р) "транспортное предприятие" означает физическое лицо, юридическое лицо, ассоциацию или группу лиц без юридической правосубъектности, независимо от того, являются они коммерческими или нет, или официальный орган, имеющий свою собственную юридическую правосубъектность или зависящий от органа, имеющего такую правосубъектность, которые занимаются автоперевозками внаем, за вознаграждение или за свой счет;

(q) "период вождения" означает накопленное время вождения с момента, когда водитель начинает вождение, за которым следует период отдыха или перерыва, пока он не воспользуется отдыхом или перерывом. Период вождения может быть непрерывным или разделенным на части.

ГЛАВА II ЭКИПАЖИ, ВРЕМЯ ВОЖДЕНИЯ, ПЕРЕРЫВЫ И ПЕРИОДЫ ОТДЫХА

Статья 5

1. Минимальный возраст для водителей должен быть 18 лет.

2. Минимальный возраст для напарников водителей должен быть 18 лет. Однако государства-члены могут сократить минимальный возраст для напарников водителей до 16 лет, при условии, что:

(а) автоперевозка осуществляется в пределах одного государства-члена в радиусе 50 км от места базирования автомобиля, включая местные административные зоны, центр которых расположен в пределах этого радиуса;

(b) сокращение минимального возраста водителя осуществляется в целях профессионального обучения, и (с) существует согласованность с ограничениями, которые установлены национальными правилами государств-членов по вопросам трудоустройства.

Статья 6

1. Ежедневное время вождения не должно превышать 9 час.
Однако ежедневное время вождения может быть продлено не более, чем до 10 часов не более двух раз в неделю.
2. Ежедневное время вождения не должно превышать 56 час. и не должно привести в результате к превышению максимального еженедельного времени работы, записанному в Директиве 2002/15/ЕС.
3. Общее накопленное время вождения не должно превышать 90 часов.
4. Ежедневное и еженедельное время вождения должно включать в себя все время вождения на территории Сообщества или третьей страны.
5. Водитель должен записывать как другое время какое-либо время, проведенное в соответствии со статьей 4(е), а также какое-либо время, затраченное на вождение автомобиля, используемого для коммерческих операций, не подпадающих под сферу действия настоящего Положения, а также должен записывать периоды присутствия на работе, изложенные в Статье 15(3) (с) Положения (ЕЭС) N 3821/85, прошедшие со времени его последнего ежедневного или еженедельного периода отдыха. Эта запись должна производиться вручную на листе записей, посредством распечатки или пользуясь устройством ручного ввода данных в записывающее устройство.

Статья 7

После периода вождения в четыре с половиной часа водитель должен сделать непрерывный перерыв не менее 45 минут, если он не отдыхает. Этот перерыв может быть заменен перерывом продолжительностью не менее 15 мин. с последующим перерывом не менее 30 мин., каждый из этих периодов должен быть распределен в течение периода таким образом, чтобы соблюсти положения первого параграфа.

Статья 8

1. Водитель должен использовать для отдыха периоды ежедневного и еженедельного отдыха.
2. В течение каждого периода продолжительностью 24 час. после окончания предыдущего периода ежедневного отдыха или периода еженедельного отдыха водитель должен воспользоваться для отдыха

новым периодом отдыха. Если часть периода ежедневного отдыха, приходящаяся на этот 24-ти часовой период, является, по крайней мере, 9 час., но меньше 11 час., тогда упомянутый период ежедневного отдыха должен считаться как период сокращенного отдыха.

3. Период ежедневного отдыха может быть продлен, чтобы сделать регулярный период еженедельного отдыха или сокращенный период еженедельного отдыха.

4. Водитель может иметь не более трех сокращенных периодов ежедневного отдыха между какими-либо двумя периодами еженедельного отдыха.

5. Методом частичной отмены параграфа 2 в рамках 30 часов периода ежедневного или еженедельного отдыха, водитель, занятый в вождении автомобиля несколькими водителями, должен воспользоваться для отдыха новым периодом в течение по крайней мере девяти часов.

6. В течение двух последовательных недель водитель должен воспользоваться, по крайней мере: - двумя периодами регулярного еженедельного отдыха, или - одним периодом регулярного еженедельного отдыха и одним периодом еженедельного отдыха в течение по крайней мере 24 час. Однако, сокращение должно компенсироваться эквивалентным периодом отдыха, который использован для отдыха блоком перед концом третьей недели, следующей за упомянутой неделей. Период еженедельного отдыха должен начинаться не позже конца шести 24-х часовых периодов с конца предыдущего периода еженедельного отдыха.

7. Отдых, которым воспользовался водитель в качестве компенсации за сокращенный еженедельный отдых, должен добавляться к другому периоду отдыха, составляющему как минимум 9 час.

8. Если водитель выберет этот вариант, для отдыха он может использовать ежедневные периоды отдыха и еженедельные периоды сокращенного отдыха в автомобиле, если он оборудован удобными спальными местами для каждого водителя и если автомобиль стоит на парковке.

9. Еженедельный период отдыха, приходящийся на две недели, может считаться использованным во время любой из недель, но только не во время обеих.

Статья 9

1. Методом частичной отмены Статьи 8, когда водитель сопровождает автомобиль, перевозимый паромом или поездом, и отдыхает в течение регулярного периода отдыха, этот период может быть прерван не более двух раз из-за других видов деятельности, не превышающих в сумме одного часа. Во время этого ежедневного периода отдыха водитель должен иметь доступ к кровати или к спальному месту.

2. Время, проведенное в пути к месту, чтобы принять под свою ответственность автомобиль, входящий в сферу действия настоящего Положения, или затраченное на возвращение из этого места, когда автомобиль не находится ни возле дома водителя, ни в эксплуатационном центре нанимателя, являющемся обычным местом работы водителя, не должно засчитываться как отдых или перерыв, если водитель находится на пароме или в поезде и не имеет доступа к кровати или спальному месту.

3. Время, затраченное водителем на вождение автомобиля, на который не распространяется действие настоящего Положения, к автомобилю, или от автомобиля, на который действие настоящего Положения распространяется, и который не находится ни возле дома водителя, ни в эксплуатационном центре нанимателя, являющемся обычным местом работы водителя, должно засчитываться как другая работа.

ГЛАВА III ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Статья 10

1. Автотранспортное предприятие не должно производить выплату денег нанятым им водителям, или предоставленным в их распоряжение водителям даже в виде премий или доплат к основной зарплате в зависимости от пройденного расстояния и/или количества перевезенных грузов, если эта оплата носит характер, подвергающий опасности безопасность дорожного движения и/или подстрекает к нарушению этого Положения.

2. Транспортное предприятие должно организовать работу водителей, упомянутых в параграфе 1 таким образом, чтобы водители могли выполнять Положение (ЕЭС) N 3821/85 и главу II этого Положения. Транспортное предприятие должно давать водителю надлежащие инструкции и должно производить регулярные проверки для обеспечения соблюдения Положения (ЕЭС) N 3821/85 и Главы II этого

Положения.

3. Транспортное предприятие должно нести ответственность за нарушения, совершенные водителями предприятия, даже если нарушение совершено на территории другого государства-члена или третьей страны. Не нанося ущерба праву Государств-членов на возложение всей ответственности на транспортное предприятие, государства-члены могут сделать условие ответственности обязательным при нарушении предприятием параграфов 1 и 2. Государства-члены могут принять во внимание доказательство того, что транспортное предприятие не может быть обоснованно признано ответственным за совершенное нарушение.

4. Предприятия, грузоотправители, экспедиторы, туроператоры, главные заказчики, субподрядчики и агентства по найму рабочих должны обеспечить, чтобы записанное в договоре время перевозки соблюдало это положение.

5. (a) Транспортное предприятие, пользующееся автомобилями, оборудованными записывающим оборудованием, подчиняющимся Приложению IV Положения (ЕЭС) N 3821/85, и на которое распространяется сфера действия этого Положения, должно:

(i) обеспечить, чтобы все данные загружались с бортового устройства автомобиля и с карточки водителя так регулярно, как того требует государство-член, и чтобы соответствующие данные загружались более часто для обеспечения загрузки всех данных о предпринятых действиях;

(ii) обеспечить, чтобы все данные, загруженные как с прибора автомобиля, так и с карточки водителя, хранились не менее 12 месяцев после записи и, если инспектор их потребует, такие данные должны быть доступны непосредственно или на расстоянии, из помещения предприятия.

(iii) В целях этого подпараграфа термин "загружены" должен интерпретироваться в соответствии с определением, записанном в соответствии в Приложении IV, Глава 1, пункт (s) Положения (ЕЭС) N 3821/85;

(с) продолжительность максимального периода, в течение которого должны загружаться соответствующие данные, согласно параграфу (a) (i), должна определяться Комиссией в соответствии с процедурой, упомянутой в статье 24(2).

ГЛАВА IV ИСКЛЮЧЕНИЯ

Статья 11

Государство-член может предусмотреть более продолжительные минимальные перерывы и периоды отдыха или более короткие периоды вождения, чем записано в статьях 6 - 9 в случае перевозки автомобильным транспортом, выполненной полностью на территории этого государства. Поступая так, государство-член должно учитывать соответствующий коллективный или иной договор между социальными партнерами. Тем не менее, это положение должно по-прежнему применяться к водителям, занятым в международных автоперевозках.

Статья 12

При условии, что безопасность дорожного движения не ставится при этом под угрозу и для того, чтобы позволить автомобилю достичь удобной стоянки, водитель может исходить из Статей 6 - 9 в мере, необходимой для обеспечения безопасности людей, автомобиля или перевозимого им груза. Водитель от руки должен указывать причину такой отправки на листке записи записывающего оборудования или на распечатке записывающего оборудования или в служебном реестре на удобной стоянке, последней по прибытию.

Статья 13

1. При условии, что это не наносит ущерба задачам, изложенным в Статье 1, каждое государство-член может предоставлять исключения из статей 5 - 9 и делать такие исключения в зависимости от индивидуальных условий на своей собственной территории или, при согласии соответствующих государств, на территории другого государства-члена, эти исключения должны применяться к перевозкам следующими видами автотранспортных средств:

(a) автомобилями, находящимися в собственности или арендуемыми без водителя, для выполнения автоперевозок общественными органами, не составляющими конкуренции частным предприятиям;

(b) автомобилями, находящимися в собственности или арендуемыми без водителя, сельскохозяйственными, садовыми, лесными, фермерскими или рыбоводческими предприятиями для перевозки грузов как часть их собственной предпринимательской деятельности в радиусе до 100 км от базы предприятия;

(с) сельскохозяйственными и лесоводческими тягачами, используемыми для сельскохозяйственных или лесоводческих видов работ в радиусе 100 км от базы предприятия, которое владеет автомобилем, арендует или берет его напрокат;

(d) автомобилями или сочетаниями автомобилей с максимальной допустимой массой, не превышающей 7,5 т, используемыми: - универсальными провайдерами услуг, как определено в Статье 2 (13) Директивы 97/67/ЕС Европарламента и Совета от 15.12.97 г. по общим правилам для развития внутреннего рынка почтовых служб Сообщества и улучшения качества услуг (1) по доставке товаров как части универсального обслуживания или - для перевозки материалов, оборудования или механизмов для их использования водителем во время своей работы. Эти автомобили должны быть использованы только в радиусе 50 км от базы предприятия и при условии, что вождение автомобилей не является основным видом деятельности водителя.

(1) О J L 15, 21.01.98, стр. 14. Директива с поправками Положением (ЕС) No 1882/2003 (OJ L 284, 31.10.2003, стр. 1).

(e) автомобилями, работающими исключительно на островах, площадь которых не превышает 2.300 кв. км в зоне, не связанной с остальной национальной территорией мостом, бродом или туннелем, открытым для автомобилей;

(f) автомобилями, используемыми для перевозки грузов в радиусе 50 км от базы предприятия и работающими на природном или сжиженном газе или на электричестве, максимально допустимая масса которого, включая массу прицепа или полуприцепа, не превышает 7,5 т;

(g) автомобилями, используемыми для обучения вождению и сдачи экзаменов по вождению для получения водительских прав или Сертификата профессиональной компетентности при условии, что они не использовались для коммерческой перевозки грузов или пассажиров;

(h) автомобилями, используемыми в связи с проведением канализационных работ, защитой от наводнений, техобслуживанием газовых и электрических предприятий, техобслуживанием дорог и дорожным контролем, сбором и утилизацией бытовых отходов от дверей к дверям, телеграфных и телефонных служб, радио- и телевещания, а также детекторами радио и телепередатчиков и приемников;

(i) автомобилями с количеством мест от 10 до 17, используемых исключительно для некоммерческих перевозок пассажиров;

(j) специализированными автомобилями, перевозящими оборудование для цирков и ярмарок;

(k) специально оборудованными автомобилями для мобильных проектов, главная цель которых при стоянке автомобилей - образовательная;

(l) автомобилями, используемыми для сбора молока с ферм и для возврата на фермы тары или молокопродуктов для кормления животных;

(m) специализированными автомобилями, перевозящими деньги и/или драгоценности;

(n) автомобилями, используемыми для перевозки отходов животных или туш животных, не предназначенных для потребления людьми;

(o) автомобилями, используемыми исключительно на дорогах внутри сооружений, предназначенных для перегрузки грузов, таких как порты, депо или железнодорожные терминалы;

(p) автомобилями, используемыми для перевозки живых животных с ферм на местные рынки и наоборот или с рынков на местные скотобойни, расположенные в радиусе до 50 км.

2. Государства-члены должны информировать Комиссию об исключениях, предоставленных согласно параграфу 1 и Комиссия должна информировать об этом Государства-члены.

3. При условии, что задачам, оговоренным в Статье 1, не причинен ущерб, и для водителей обеспечена должная защита, после утверждения комиссией государство-член может предоставить на своей территории освобождения от этого Положения для автомобилей, используемых в заранее определенных районах с плотностью населения менее пяти человек на один кв. км в следующих случаях: - регулярные внутренние пассажирские перевозки, когда их расписание подтверждено компетентными органами (в этом случае разрешаются только исключения, касающиеся перерывов), и - внутренние автоперевозки за свой счет, за вознаграждение или выполняемые автотранспортными средствами, взятыми внаем, которые не сказываются отрицательно на едином рынке и требуются для поддержания определенных секторов отрасли на соответствующей территории, и где положения об освобождении от этого Положения

вводят ограничивающий радиус до 100 км. Автомобильная перевозка в соответствии с этим исключением может включать в себя поездку в район с плотностью населения 5 человек или больше на 1 кв. км только для того, чтобы окончить или начать поездку. Какие-либо меры подобного рода должны быть пропорциональны по своему характеру и масштабу.

Статья 14

1. При условии, что задачи, поставленные в Статье 1 не страдают от этого, получив полномочия от Комиссии, государства-члены могут предоставить исключения от применения Статей 6 - 9 к автоперевозкам, выполняемым в исключительных обстоятельствах.

2. В исключительных случаях государства-члены могут предоставить временное исключение на период не менее 30 дней, о чем должно быть немедленно уведомлено в Комиссию.

3. Комиссия должна проинформировать другие государства-члены об исключении, предоставленном в соответствии с этой Статьей.

Статья 15

Государства-члены должны обеспечить, чтобы водители автомобилей, упомянутых в Статье 3(а), руководствовались национальными правилами, обеспечивающими надлежащую защиту в рамках разрешенного времени вождения, а также в рамках обязательных перерывов и периодов отдыха.

ГЛАВА V ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ И ШТРАФНЫЕ САНКЦИИ

Статья 16

1. Если автомобиль не оборудован записывающим оборудованием в соответствии с Положением (ЕЭС) N 3821/85, параграфы 2 и 3 этой Статьи должны касаться:

(a) регулярных национальных пассажирских перевозок, и

(b) регулярных международных пассажирских перевозок, терминалы по маршруту следования которых расположены на расстоянии 50 км по прямой линии от границы между двумя государствами-членами, и протяженность маршрута которых не превышает 100 км.

2. График перевозок и служебный реестр должны быть составлены автопредприятием и должны показывать, в отношении каждого водителя, фамилию, имя, местонахождения его базы и график, составленный заранее для различных периодов вождения, другой работы, перерывов и присутствия на работе. Каждый водитель, кому поручено выполнять работу в соответствии с параграфом 1, должен иметь выписку из служебного реестра и копию графика.

3. Служебный реестр должен:

(a) включать в себя детали, указанные в параграфе 2 за минимальный период, охватывающий предыдущие 28 дней; эти данные должны обновляться через регулярные промежутки, продолжительность которых не должна превышать месяц;

(b) быть подписан руководителем автотранспортного предприятия или лицом, уполномоченным представлять его;

(c) храниться в транспортном предприятии в течении года после окончания срока, который охватывает реестр. Транспортное автопредприятие должно предоставлять выписку из реестра соответствующим водителям по их требованию; и

(d) реестр должен предъявляться и вручаться по требованию уполномоченного инспектора.

Статья 17

1. Государства-члены, пользуясь стандартным формуляром, указанным в Решении 93/173/ЕЭС (1), должны сообщать необходимую информацию в Комиссию для того, чтобы она смогла каждые 2 года составлять отчет о применении этого положения и Положения (ЕЭС) N 3821/85, а также о событиях, происходящих по этому вопросу.

(1) OJ L 72, 25.03.93, стр. 33.

2. Эта информация должна сообщаться в Комиссию не позже 30 сентября года, следующего за соответствующим двухгодичным периодом.

3. В отчете должно быть указано, как использованы исключения, записанные в Статье 13.

4. Комиссия должна направлять отчет в Европейский Парламент и в Совет в течение 13 месяцев после окончания соответствующего двухгодичного периода.

Статья 18

Государства-члены могут принимать такие меры, если это необходимо для выполнения настоящего положения.

Статья 19

1. Государства-члены должны записать правила по штрафным санкциям, применимым к нарушениям этого Положения и Положения (ЕЭС) N 3821/85, и должны предпринять все меры, необходимые для обеспечения их выполнения. Эти штрафные санкции должны быть эффективными, пропорциональными, убедительными и недискриминационными. Нарушение этого положения и Положения (ЕЭС) N 3821/85 не должно наказываться более, чем одной штрафной санкцией или процедурой. Государства-члены должны уведомить комиссию об этих мерах и правилах применения штрафных санкций к дате, указанной во втором подпараграфе Статьи 29. Комиссия, в свою очередь, должна сообщить об этом государствам-членам.

2. Государство-член должно позволить компетентным органам налагать штрафные санкции на предприятие и/или водителя за нарушение этого Положения, выявленное на его территории, и за которое штрафные санкции еще не применялись, даже если такое нарушение было совершено на территории другого государства-члена или на территории третьей страны. Методом исключения, если выявлено нарушение: - которое не было совершено на территории соответствующего государства-члена, или которое было совершено предприятием, которое учреждено в другом государстве-члене или другой стране или водителем, местом работы которого является другое государство-член или другая страна, до 01.01.2009 г. государство-член может вместо введения штрафных санкций, уведомить о фактах нарушения компетентные органы в государстве-члене или третьей стране, где учреждено предприятие, или где находится место работы водителя.

3. Всякий раз, когда государство-член инициирует судебный процесс или применяет штрафные санкции за конкретное нарушение, оно должно предоставить в письменном виде водителю должным образом оформленное доказательство этого.

4. Государства-члены должны обеспечить, чтобы система пропорциональных штрафных санкций, которая может включать в себя финансовые штрафные санкции, была в силе и действовала для нарушений этого Положения или Положения (ЕЭС) N 3821/85 предприятиями, ассоциированными грузоотправителями, экспедиторами, туроператорами, главными подрядчиками, субподрядчиками и агентствами по трудоустройству водителей.

Статья 20

1. Водитель должен хранить доказательство, предоставленное государством-членом в отношении наложенных санкций или о начале судебного разбирательства, до тех пор, пока такое же самое нарушение этого Положения больше не сможет служить причиной второго судебного разбирательства или штрафной санкции в соответствии с этим Положением.

2. Водитель по требованию должен предъявить доказательство, упомянутое в параграфе 1.

3. Водитель, нанятый более, чем одним предприятием, или находящийся в распоряжении более, чем одного предприятия, должен предоставить каждому предприятию информацию в объеме, достаточном для того, чтобы это предприятие смогло выполнить положения Главы II.

Статья 21

Чтобы разрешить случаи, когда государство-член считает, что было нарушение этого Положения такого рода, что явно ставит под угрозу безопасность дорожного движения, это государство-член должно уполномочить соответствующие компетентные органы задержать соответствующий автомобиль до тех пор, пока причина нарушения не будет устранена. Государства-члены могут заставить водителя воспользоваться для отдыха ежедневным периодом отдыха. Государства-члены должны, когда это уместно, также изъять насовсем или временно разрешение предприятия на перевозку или ограничить срок действия разрешения, если это предприятие расположено в том же государстве-члене, а также на постоянной или временной основе изъять водительские права или ограничить срок их действия. Комиссия, действуя в соответствии с процедурой Статьи 24(2), должна разработать руководящие принципы с тем, чтобы содействовать гармонизированному применению этой Статьи.

Статья 22

1. Государства-члены должны оказывать друг другу содействие в применении этого положения и в проверке его выполнения.

2. Компетентные органы государств-членов должны регулярно обмениваться всей имеющейся информацией, касающейся:

(a) нарушений правил, оговоренных в Статье II, совершенных нерезидентами и штрафных санкций, наложенных за такие нарушения;

(b) штрафных санкций, наложенных государствами-членами на резидентов этих государств за такие нарушения, совершенные в других государствах-членах.

3. Государства-члены должны регулярно направлять соответствующую информацию о национальной интерпретации и применении этого Положения в Комиссию, которая в электронной форме предоставит эту информацию другим государствам-членам.

4. Посредством Комитета, упомянутого в Статье 24(1), Комиссия должна поддерживать диалог между государствами-членами о национальной интерпретации и применении этого Положения.

Статья 23

Сообщество должно вступать в переговоры с третьими странами, необходимость которых в целях выполнения этого положения они смогут доказать.

Статья 24

1. Комиссии должен оказывать содействие Комитет, созданный в соответствии со Статьей 18(1) Положения (ЕЭС) N 3821/85.

2. Если сделана ссылка на этот параграф, должны применяться Статья 3 и 7 Постановления 1999/468/ЕС, имеющие отношение к условиям Статьи 8 Положения.

3. Комитет должен принять свои процедурные правила.

Статья 25

1. По заявке государства-члена или по своей инициативе Комиссия должна:

(a) рассматривать случаи, когда возникают различия в применении и выполнении некоторых условий этого Положения и, в частности, касающиеся времени вождения, перерывов и периодов отдыха;

(b) разъяснять условия этого Положения с тем, чтобы содействовать выработке общего подхода.

2. В случаях, упомянутых в параграфе 1, Комиссия должна принимать решение по рекомендованному подходу в соответствии с процедурой, упомянутой в статье 24(2). Комиссия должна сообщать свое решение Европейскому Парламенту, Совету и государствам-членам.

ГЛАВА VI ИТОГОВЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 26

Таким образом, исправленное Положение (ЕЭС) N 3821/85 выглядит следующим образом:

1. Статья 2 должна быть заменена на следующий текст: "Статья 2 В целях этого Положения должны применяться определения, указанные в Статье 4 Положения (ЕС) No [561/2006](#) Европейского Парламента и Совета от 15.03.2006 г. по гармонизации некоторых социальных положений, касающихся автоперевозок, и вносящих поправки в Положения Совета (ЕЭС) N 3821/85 и (ЕС) N 2135/98 (*).

(*) ОJ L 102, 11.04.2006, стр. 1, 2".

Статья 3(1), (2) и (3) должны быть заменены следующим образом:

"1. Записывающее оборудование должно быть установлено и использоваться в автомобилях, зарегистрированных в Государствах-членах и используемых для перевозки пассажиров или грузов за исключением автомобилей, упомянутых в Статье 3 Положения (ЕС) N [561/2006](#). Автомобили, упомянутые в Статье 16(1) Положения (ЕС) N [561/2006](#) и автомобили, исключенные из сферы применения Положения (ЕС) N 3820/85, но на которые больше не распространяется освобождение в соответствии с Положением N [561/2006](#), должны до 31.12.2007 г. выполнить это требование.

2. Государства-члены после того, как уполномочит Комиссия, могут освобождать от применения такого положения автомобили, упомянутые в статье 14 Положения (ЕС) N [561/2006](#).";

3. Статья 14(2) должна быть заменена следующим образом:

"2. Предприятие должно сохранять листы записей и распечатки каждый раз, когда эти распечатки были сделаны во исполнение Статьи 15(1) в хронологическом порядке и в разборчивой форме по крайней мере в течении года после их использования, а также, по требованию соответствующих водителей, должно выдавать им копии. Кроме того,

Предприятие должно выдавать копии данных, загруженных с карт водителей, а также распечатанные экземпляры этих копий. Листы с записями, распечатки и загруженные данные должны предъявляться или вручаться по требованию инспектирующего лица;"

4. Статья 15 должна быть поправлена следующим образом:

- в параграфе 1 следует добавить следующий подпараграф: "Если карта водителя повреждена, неисправна, или отсутствует у водителя, водитель должен:

(a) в начале своей поездки распечатать детальные данные об автомобиле, которым он управляет, и должен внести в эту распечатку:

(i) детали, которые должны позволить водителю быть идентифицированным (фамилия, карточка водителя или номер водительских прав), включая его подпись;

(ii) периоды, упомянутые в параграфе 3, второй абзац (b), (c) и (d);

(b) в конце поездки распечатывать информацию, касающуюся периодов времени, записанную записывающим оборудованием, записывать периоды другой работы, присутствие на работе и отдых, предпринятый с тех пор, как он сделал распечатку в начале своей поездки, если эта информация не записана тахографом, и отметить на этом документе детали, которые должны позволить водителю быть идентифицированным (фамилия, карточка водителя или номер водительских прав), включая его подпись";

- параграф 2, второй подпараграф должен быть заменен следующим текстом:

"Когда в результате отсутствия в автомобиле водитель не может воспользоваться оборудованием, установленным в автомобиле, периоды времени, упомянутые в параграфе 3, второй абзац (b), (c) и (d) должны выглядеть следующим образом:

(a) если транспортное средство оснащено записывающим оборудованием I, периоды времени должны быть записаны на листке для записей вручную, с помощью автоматической записи или с помощью других способов, разборчиво и без помарок; или

(b) если транспортное средство оснащено записывающим оборудованием регистрации в соответствии с Приложением IB, эти

периоды должны быть введены в карту водителя, используя устройство внесения данных вручную, предусмотренное в записывающем оборудовании. Если на борту автотранспортного средства, оснащенного записывающим оборудованием, присутствует более одного водителя в соответствии с Приложением IB, каждый водитель должен гарантировать, чтобы его карта водителя была вставлена в соответствующую прорезь тахографа",

- параграф 3 (b) и (c) должен быть заменен следующим:

"(b) "другая работа" означает любую другую деятельность кроме вождения, как определено в Статье 3 (a) Директивы 2002/15/ЕС Европейского парламента и Совета от 11 марта 2002 по организация рабочего времени лиц, занимающихся деятельностью, связанной с автоперевозками (), а также любую работу для того же самого или другого предпринимателя в пределах или за пределами сектора транспорта, и должна быть зарегистрирована под знаком ([994 a761](#));*

(c) "наличие", определенное в Статье 3 (b) Директивы 2002/15/ЕС, должно быть зарегистрировано под следующим знаком ([994 a761](#)).

() OJ L 80, 23.03.2002, стр. 35.",*

- параграф 4 должен быть удален,

- параграф 7 должен быть заменен следующим:

"7. (a) Когда водитель управляет транспортным средством, оборудованным в соответствии с Приложением I, водитель должен быть в состоянии предъявить всякий раз, когда инспектирующий персонал этого потребует:

(i) листы записи за текущую неделю и листы, использованные водителем за предыдущие 15 дней

(ii) карточку водителя, если таковая у него имеется, и

(iii) каждую запись от руки и распечатку, сделанные в течение текущей недели и за предыдущие 15 дней, как того требуют настоящее Положение и Положение (ЕС) N [561/2006](#). Однако после 1 января 2008 г. периоды времени, упомянутые в пунктах (i) и (iii), должны охватывать текущий день и предыдущие 28 дней.

(b) Если водитель управляет автомобилем, оборудованным записывающим оборудованием в соответствии с Приложением IB, всякий

раз, когда того потребует инспектор, водитель должен быть готов предъявить:

(i) карточку водителя, владельцем которой он является;

(ii) запись, сделанную вручную, и распечатку, сделанную во время текущей недели и за 15 предыдущих дней в соответствии с этим положением и Положением N [561/2006](#), и

(iii) листы с записями, соответствующими тому же самому периоду, что и в предыдущем подпараграфе, в течение которого он управлял автомобилем, оснащенным записывающим оборудованием в соответствии с Приложением I. Однако после 1 января 2008 г периоды времени, упомянутые в подпараграфе (ii), должны охватывать текущий день и предыдущие 28 дней.

(с) Уполномоченный инспектор может проверить соблюдение положения (ЕС) N [561/2006](#), анализируя листы записей данных на дисплее или на распечатке, записанных записывающим оборудованием или карточкой водителя или, если это не соблюдается, анализируя вспомогательный документ, обосновывающий несоблюдение Положения, как тот, что записан в статье 16(2) и (3)."

Статья 27

После внесения поправок Положение (ЕЭС) N 2135/98 выглядит следующим образом:

1. Статья 2(1)(а) должна быть заменена следующим образом:

"1. (а) Начиная с двадцатого дня со дня публикации положения (ЕС) No [561/2006](#) Европейского Парламента и Совета от 15 марта 2006 г. по гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автотранспорта, и вносящего поправки в Положения Совета (ЕЭС) N 3821/85 и (ЕС) No 2135/98 (*) автомобили, введенные в эксплуатацию впервые, должны быть оборудованы записывающим оборудованием в соответствии с требованиями Приложения IV к Положению (ЕЭС) No 3821/85.

(*) OJ L 102, 11.04.2006, р. 1";

2. Статья 2(2) должна быть заменена следующим текстом: "2. Государства-члены должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы гарантировать свою готовность выдавать водительские карты не позже чем на 20 день после дня опубликования Положения (ЕС) N [561/2006](#)."

Статья 28

Таким образом, Положение (ЕЭС) N 3820/85 аннулируется и заменяется настоящим Положением.

Тем не менее, параграфы 1, 2 и 4 статьи 5 Положения (ЕЭС) No 3820/85 должны по-прежнему применяться до дат, указанных в статье 15 (1) Директивы 2003/59/ЕС.

Статья 29

Настоящее Положение вступает в силу 11 апреля 2007 г., за исключением статей 10(5), 26(3) и (4) и 27, которые вступают в силу 1 мая 2006 г.

Настоящее положение является обязательным во всем объеме его текста и должно применяться непосредственно во всех государствах-членах.

Совершено в Страсбурге, 15 марта 2006 г.

За Европейский Парламент За Совет

Президент Президент

J. BORRELL FONTELLES H. WINKLER

Допоміжні матеріали до Модуля 5 Управління ризиками на автомобільному транспорті

МІЖНАРОДНА ОРГАНІЗАЦІЯ ПРАЦІ

Департамент галузевих політик

**Пріоритетні питання безпеки та гігієни праці
у секторі дорожнього транспорту**

**Звіт для обговорення на тристоронньому галузевому засіданні з питань
безпеки та гігієни праці у секторі дорожнього транспорту
(Женева, 12–16 жовтня 2015)**

ВИТЯГИ

Женева, 2015

3. Ризики щодо безпеки та гігієни праці

84. Працівники автомобільного транспорту зазвичай наражаються на більш високі професійні ризики, ніж інші працівники, як, наприклад, ризики аварій, тілесних ушкоджень, насильства та дії шкідливих речовин. Крім того, водіям автомобілів далекого сполучення може бути важко поєднувати роботу з сімейним життям через нерегулярні та переривчасті зміни, передбачені їхньою роботою, що може спричинити негативний вплив на їхній баланс між роботою та життям.

85. Вплив ринкових факторів у певних випадках може призводити до порушення прав і обов'язків у галузі БГП.

86. Неофіційне надання транспортних послуг найбільш поширено у країнах із низьким і середнім рівнем доходів – як послуг із вантажних перевезень, так і послуг із пасажирських перевезень. Низькі рівні доходів, продуктивності праці, кваліфікації, технології та капіталу зазвичай асоціюються з неформальними можливостями роботи, що також може викликати проблеми з точки зору БГП і безпеки населення. Це, зокрема, низькі рівні технічного обслуговування і перевірки транспортних засобів, недостатні можливості навчання та рівні знань, а також гостра конкуренція за пасажирів і вантажі. Неформальні працівники бувають погано організовані, й ця ситуація часто виливається у виконання більш ризикованих завдань або у відсутність гідних умов праці.

3.1. Дані про професійний травматизм

87. До основних видів травм працівників автомобільного транспорту відносяться аварії, удар або переїзд працівників транспортними засобами, що рухаються (наприклад, під час руху заднім ходом або зчеплення), падіння працівників із транспортних засобів, удари працівників предметами, що впали з транспортних засобів, і перекидання транспортних засобів¹.

88. Зведення даних про травми і нещасні випадки у галузі автомобільного транспорту має вкрай різноманітний характер, і порівнювати ці дані дуже складно. Звіт Європейського агентства з безпеки та гігієни праці (EU-OSHA) містить дані з журналів, газетних повідомлень, веб-сторінок щодо належної практики, органів працівників із питань відшкодування та офіційних організацій страхування від нещасних випадків². У випадку даних МОП одним із секторів економічної діяльності, включених до бази даних статистики праці LABORSTA, є транспорт, складське господарство і зв'язок. Дані наявні по категоріях «кількість травмованих» і «смертельні травми» у цьому секторі з Австралії, Канади, Франції, Німеччини, Італії, Японії, Польщі та Іспанії (див. табл. 3.1). За наявності наведені дані з інших країн. Проте, і у LABORSTA, і у базі статистичних даних МОП ILOSTAT³ останні зміни щодо цього сектора датовані 2008-м роком, що може свідчити про можливість заниження даних про професійний травматизм, кількість загиблих і кількість втрачених робочих днів.

¹ Див. EU-OSHA: *Managing risks to drivers in road transport* (Luxembourg, Publications Office of the European Union, 2011) [EU-OSHA, Управління ризиками для водіїв у галузі автомобільного транспорту].

² EU-OSHA: *A review of accidents and injuries to road transport drivers* (Luxembourg, 2010) [EU-OSHA, Огляд нещасних випадків і травм водіїв автомобільного транспорту].

³ ILOSTAT, центральна база статистичних даних МОП, усе ж містить інформацію про кількість травмованих за період 2008-2013 рр.

Табл. 3.1. Професійний травматизм у галузі транспорту, складського господарства і зв'язку: кількість травмованих, смертельних травм і втрачених робочих днів

Країна	П або В	Кількість травмованих		Смертельні травми		Втрачені робочі дні	
		2005	2008	2005	2008	2005	2008
Австралія	В	9620	9420	47	69	н.д.	н.д.
Канада	В	25924	25107	98	96	н.д.	н.д.
Франція	В	63520	63007	95	90	3368621	3677879
Німеччина	В	66780	77156	143	122	н.д.	н.д.
Італія	В	54234	51307	137	119	1416309	1337440
Японія	П	16816	17040	294	186	н.д.	н.д.
Республіка Корея	В	н.д.	н.д.	86	105	н.д.	н.д.
Мексика	П	н.д.	24183	н.д.	224	н.д.	н.д.
Нідерланди	П	н.д.	н.д.	11	11	н.д.	н.д.
Польща	П	5506	6389	65	80	263323	310727
Іспанія	П	55551	53632	127	89	1379711	1187585
Тайвань (Китай)	П	1806	н.д.	41	н.д.	н.д.	н.д.
Таїланд	В	2395	н.д.	137	н.д.	н.д.	н.д.
Турція	П	255	256	169	н.д.	133197	127269
Великобританія	П	25702	н.д.	21	н.д.	н.д.	н.д.
США	П	н.д.	н.д.	950	843	н.д.	н.д.

Примітка: П – повідомлено; В – відшкодовано; н.д. – немає даних.

Джерело: база даних МОП LABORSTA, 2015 р. Останній рік, за який оновлювалася інформація щодо даної галузі – 2008 р.

89. В Австралії, ЄС і США виробничі автомобільні аварії, за оцінками, є причиною від приблизно чверті до понад третини всіх смертельних випадків на виробництві⁴. За даними Європейської ради з безпеки транспорту, ризик виробничої травми або загибелі є особливо високим серед осіб, які їздять на роботу і з роботи, а також серед осіб, які водять службові автомобілі, та продавців⁵. Дані Міністерства з питань зайнятості та соціального розвитку Канади – з розбивкою до рівня галузей федерального підпорядкування⁶ – показують, що у 2011 р. переважна більшість (60%) смертельних випадків на виробництві у галузях федерального підпорядкування мала місце у галузі автомобільного транспорту⁷. За даними

⁴ European Road Safety Observatory: *Work-related road safety* (Brussels, European Commission, 2007) [Європейська обсерваторія з безпеки дорожнього руху, Виробнича безпека дорожнього руху].

⁵ European Transport Safety Council: *Reducing road safety risk driving for work and to work in the EU – An overview* [Європейська рада з безпеки транспорту, Зменшення ризику щодо безпеки дорожнього руху під час поїздки на роботу та з роботи в ЄС. Огляд], http://archive.etsc.eu/documents/Reducing%20Road%20Safety%20Risk%20Driving%20for%20Work%20and%20To%20Work%20in%20the%20EU%20-%20An%20Overview_Final%202010.doc.pdf [дата доступу – 20 липня 2015 р.].

⁶ Галузі федерального підпорядкування включають місцеву промисловість, повітряний транспорт, банківську діяльність, мости та тунелі, телебачення та радіомовлення, зв'язок, федеральні державні корпорації, департаменти державної служби, комбікормову, борошномельну та насіннєву промисловість, зернові елеватори, портові склади, енергетику, гірничодобувну промисловість, трубопроводи, пошту, залізничний транспорт, міжпровінційний автомобільний транспорт, водний транспорт.

⁷ Government of Canada: *Occupational injuries amongst Canadian federal jurisdiction employers, 2007-2011* (Ottawa, Employment and Social Development Canada, 2014) [Уряд Канади, Професійні травми на канадських підприємствах федерального підпорядкування, 2007-2011 pp.].

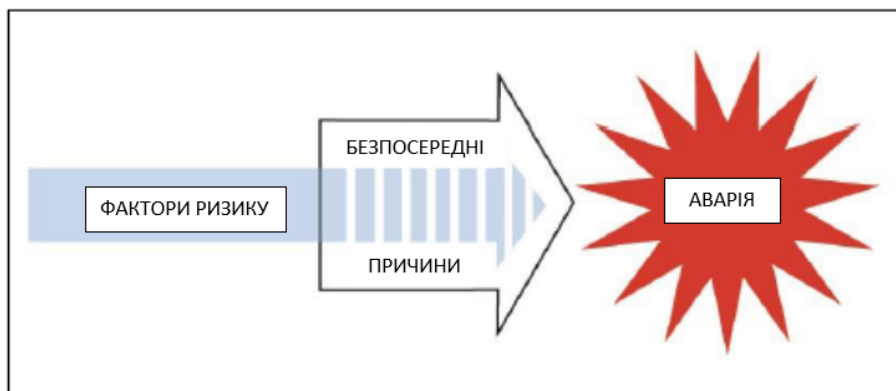
EU-OSHA, статистика нещасних випадків за 2007 р. показує, що у дорожньо-транспортних пригодах на території ЄС загинуло 559 водіїв великовантажних автомобілів⁸. Аналіз Національного реєстру виробничого травматизму Данії за 1993-2002 рр. продемонстрував, що 92,6% з 5896 зареєстрованих травм водіїв великовантажних автомобілів у Данії за цей період було наслідком інцидентів, не пов'язаних із дорожнім рухом. Найчастіше згадувалися такі інциденти, як падіння з висоти, перевтома, травми з роздавлюванням, падіння через сковзання⁹. Очевидно, на дії, не пов'язані з водінням автомобілю, такі як навантажування і розвантажування або влізання у кабінку та вилізання з неї, припадає велика кількість нещасних випадків, у яких водії отримують травми¹⁰.

3.2. Дорожньо-транспортні пригоди

3.2.1. Фактори ризику аварії

90. Дорожньо-транспортні пригоди і аварії – головна причина загибелі на виробництві, виробничих травм і професійної інвалідності у багатьох країнах. Водії автомобільного транспорту регулярно наражаються на небезпеку на дорозі та з боку інших учасників дорожнього руху. Існує багато категорій та типів факторів ризику, що впливають на ймовірність аварії. На рис. 3.1 показано часову динаміку факторів ризику та безпосередніх причин до аварії. Часова динаміка аварії включає два типи причинних факторів: провокуючі фактори ризику та безпосередні причини. Фактори ризику (лівий стовпчик) визначають імовірність того, що помилки водія або інші безпосередні порушення трапляться або матимуть сильніші наслідки. Безпосередні причини (правий стовпчик) – це помилки водія, неналежна поведінка водія, дефекти транспортного засобу або інші порушення.

Рис. 3.1 Фактори ризику та потенційні безпосередні причини до аварії



Фактори ризику	Безпосередні причини / критичні важливі джерела
<i>Фактори, пов'язані з водієм</i>	<i>Водій</i>
■ Довготривалі: особистість, стан здоров'я ■ Тимчасові: настрій, сон останнім часом, час доби, знайомство з дорогою, втома	■ Фізична неспроможність водія: засинання за кермом, приступ, серцевий напад... ■ Неспроможність водія щодо розпізнавання: неуважність, відволікання...

⁸ EU-OSHA: *Managing risks to drivers in road transport*, див. вище.

⁹ Там само.

¹⁰ Див. EU-OSHA: *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview* (Luxembourg, Publications Office of the European Union, 2011) [EU-OSHA, БГП у цифрах: безпека та гігієна праці у галузі транспорту - огляд].

	■ Помилкове рішення водія: зависока швидкість у даних умовах, замала дистанція від переднього автомобіля... ■ Помилка водія щодо здійснення реагування: складний маневр
<i>Фактори, пов'язані з підприємством</i>	<i>Вантажний автомобіль або інший транспортний засіб</i>
■ Вибрана структура підприємства – приватна власність або субпідрядні послуги перевезень за найманням ■ Вимоги до закупівель логістичної фірми ■ Стиль діяльності та управління, гнучкий графік роботи ■ Навчання, контроль і оцінювання водіння	■ Поломка, пробій шини ■ Зміщення вантажу, неналежне пакування контейнера
<i>Державна політика і практика</i>	<i>Інші фактори, що сприяють</i>
■ Видача посвідчення водія ■ Правила щодо кількості годин водіння та відповідна перевірка ■ Практика забезпечення дотримання правил	■ Навколишнє середовище, дорога чи погода ■ Дорожні знаки / конструкція дорожнього покриття ■ Слизькі дороги
<i>Інші потенційні фактори</i>	<i>Провина сторонньої особи</i>
■ Напруження на ринку, вимоги доставки точно за графіком, конкуренція ■ Дорожні та екологічні фактори, спільні або індивідуальні зручності, щільність руху, дизайн ■ Автомобіль: механічний стан, засоби безпеки, технології	■ Помилка іншого водія ■ Поломка автомобіля у іншого водія

Джерело: адаптовано з R. Knipling, ed.: *Safety for the long haul; large truck crash risk, causation and prevention* (Arlington, American Trucking Associations, 2009) [Р. Кніплінг, Безпека далеких поїздок: ризик, причини та попередження аварій великовантажних автомобілів].

91. Дані щодо смертельних випадків або травм із розбивкою за учасниками дорожнього руху (вантажні автомобілі, автобуси, таксі) та з розбивкою за причиною ДТП або не збираються, або є неодноманітними¹¹. Це важливе питання – збирання даних – наразі вивчається під егідою механізму «Партнерство ООН із дорожньої безпеки» (UNRSC). Більшість баз даних про аварії, травми та смертельні випадки не містять рівня деталізації, що потрібен для ретельного аналізу з метою розрахунку кількості випадків травмування і загибелі, пов'язаних із вантажними автомобілями або автобусами. Найбільш повні з наявних баз даних передбачають ефективний зв'язок між базами даних поліції, транспортних відомств і органів охорони здоров'я на всіх рівнях. Наявні набори даних, деталізовані за типами транспортних засобів, включають:

- а) Міжнародну базу даних про дорожній рух і ДТП, що охоплює країни ОЕСР;
- б) Європейське дослідження причин аварій вантажних автомобілів;
- в) Американське дослідження причин аварій великих вантажних автомобілів;

¹¹ Sound Science Inc.: *International comparison of fatalities related to goods vehicles* (London, ITF, 2014) [Компанія Sound Science Inc., Міжнародне порівняння смертельних випадків із вантажними автомобілями].

- d) бази даних Бюро інфраструктури, транспорту і регіональної економіки Австралії на національному рівні та на рівні кожного штату (наприклад, базу даних Crashlink штату Новий Південний Уельс);
- e) обстеження з питань безпеки вантажних автомобілів, що проводилося у 2012 р. в Бразилії, Китаї, Австралії та США (разова програма, не проводиться регулярно)¹².

Вставка 3.1 Партнерство ООН із дорожньої безпеки

У квітні 2004 р. Генеральна асамблея ООН прийняла резолюцію 58/289 про підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі. Генеральна Асамблея запропонувала Всесвітній організації охорони здоров'я (ВООЗ) тісно співпрацювати з регіональними комісіями ООН і виступати в ролі координатора з питань безпеки дорожнього руху в системі ООН. У травні 2004 р. Всесвітня асамблея охорони здоров'я прийняла цю пропозицію, і згодом ВООЗ створила неформальний консультативний механізм, що отримав назву «Партнерство ООН із дорожньої безпеки». Цей механізм проводить засідання двічі на рік для обговорення глобальних проблем у сфері безпеки дорожнього руху. Його члени сповнені рішучості діяти в цілях підвищення рівня цієї безпеки. Мета механізму – сприяти міжнародній співпраці та посилити глобальну і регіональну координацію між агенціями ООН та іншими міжнародними партнерами. Це, зокрема, виконання резолюцій Генеральної Асамблеї ООН і рекомендацій, викладених у Всесвітній доповіді ВООЗ із запобігання травматизму в дорожньому русі, з підтримкою відповідних національних програм. Головна ідея цього механізму полягає в тому, що мобільність не можна забезпечувати ціною смертей і травм.

Джерело: ВООЗ, Про Партнерство ООН із дорожньої безпеки, 2015 р., <http://www.who.int/roadsafety/about/en/> [дата доступу – 26 червня 2015 р.].

3.2.2. Використання ременів безпеки

92. Використання ременів безпеки – ефективний захід безпеки дорожнього руху, який запобігає травмуванню водія. Проте, спостережні дослідження, проведені в Австралії, показали, що, хоча загалом рівень використання ременів безпеки останніми роками підвищився, близько чверті водіїв великовантажних автомобілів ніколи не надягали ремені безпеки¹³. Заходи з покращення цієї ситуації включають розробку інформаційних матеріалів, проведення відповідних кампаній та реалізацію програм пропаганди заходів безпеки серед роботодавців, а також впровадження заходів із поліпшення зручності та конструкції ременів безпеки (що може заохотити водіїв із зайвою вагою до використання ременів безпеки).

¹² D. Blower and J. Woodrooffe: *Survey of the status of truck safety: Brazil, China, Australia, and the United States* (Ann Arbor, University of Michigan Transport Research Institute, 2012) [Д. Блоуер і Дж. Вудрофф, Обстеження стану безпеки вантажних автомобілів: Бразилія, Китай, Австралія і США].

¹³ Див. L. Mooren and A. Williamson: *Why some truck drivers still do not use seatbelts*, Occupational Safety in Transport Conference, Sydney, 2014 [Л. Мурен і А. Уільямсон, Чому деякі водії вантажівок досі не користуються ременями безпеки].

3.3. Фізичні небезпеки

3.3.1. Посадка у кабіну та висадка з кабіни

93. Серед можливих заходів, здатних запобігти травмуванню, - покращення конструкції з метою забезпечення безпечної посадки та доступу у кабіну¹⁴. Водії вантажних автомобілів часто травмуються, коли сідають у кабіну та вилазять з неї. Страхова галузь провела дослідження процедур посадки, висадки, входу та виходу¹⁵. Результати показують, що тактика посадки у кабіну вантажного автомобіля і висадки з неї та індекс маси тіла водія (ІМТ) впливають на імовірність як кумулятивного, так і гострого травмування¹⁶.

3.3.2. Ергономіка

94. Працівники автомобільного транспорту часто проводять багато годин у кабіні автомобілю. Це – їхнє робоче місце. Добре спроектована кабіна не лише значно покращує умови праці водія, а й впливає на безпеку. Якщо конструкція кабіни погано пристосована до розміру і габаритів водія, він може гірше бачити дорогу, йому може бути важче користуватися органами керування, а ремені безпеки можуть бути менш зручними, через що імовірність їх використання може знизитися¹⁷. В одному з останніх антропометричних досліджень відзначено нагальну потребу в поліпшенні ергономічності дизайну кабін задля безпечної та ефективної роботи¹⁸. Неергономічне сидіння у вантажних автомобілях асоціюється з болем у попереку, що може призводити до травм¹⁹. Можливість регулювання сидіння можна оптимізувати, щоб воно було придатним для всіх габаритів і форм водіїв. Ергономічний дизайн кабіни вантажного автомобіля може бути корисним і у такому аспекті, як попередження втоми водія.

3.3.3. Навантажування, розвантажування і дія погодних умов

95. Працівникам автомобільного транспорту іноді доводиться виконувати завдання, пов'язані з підняттям важких вантажів під час навантажування і розвантажування комерційних автомобілів. Умови підняття, навантажування і розвантажування автомобілів залежатимуть від домовленостей із вантажовідправниками та вантажоодержувачами. Необхідно забезпечити наявність підйомних пристроїв або відповідного ергономічного обладнання²⁰.

¹⁴ Див. Truck and Bus Safety Committee: "Truck driver cabin ergonomics", in *Research needs statements* (Washington, DC, Transportation Research Board, 2014) [Комітет із безпеки вантажних автомобілів і автобусів, Ергономіка кабіни вантажного автомобіля].

¹⁵ Див. Liberty Mutual Insurance (Risk Control Services): *Three-point system for mounting and dismounting heavy trucks*, 2013, www.libertymutualgroup.com/docs/1240018974770/3 [Компанія Liberty Mutual Insurance, Триточкова система посадки у великовантажні автомобілі та висадки з них]; дата доступу - 29 квітня 2015 р.

¹⁶ Див. M. Reed et al: "The influence of heavy truck egress tactics on ground reaction force", in *Research and Practice for Fall Injury Control in the Workplace: Proceedings of the 2010 International Conference on Fall Prevention and Protection* (National Institute for Occupational Safety and Health, 2011), pp. 192–195 [М. Рід та ін., Вплив тактики висадки з великовантажного автомобіля на силу реакції опори].

¹⁷ J. Guan et al.: "US truck driver anthropometric study and multivariate anthropometric models for cab designs", in *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 2012, Vol. 54, No. 5 [Дж. Гуан та ін., Антропометричне дослідження водіїв вантажних автомобілів у США і багатоваріантні антропометричні моделі конструкції кабіни].

¹⁸ Там само.

¹⁹ J. Lyons: "Factors contributing to low back pain among professional drivers: A review of current literature and possible ergonomic controls", in *Work: a Journal of Prevention, Assessment and Rehabilitation* (Amsterdam, IOS Press), 2002, Vol. 19, No. 1, pp. 95–102 [cited in "Truck driver cabin ergonomics", op. cit.] [Дж. Лайонс, Фактори, що сприяють болю в попереку у професійних водіїв: огляд літератури та можливий ергономічний контроль].

²⁰ Див. вище EU-OSHA: *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview*.

Крім того, саме під час навантажувально-розвантажувальних робіт працівники транспорту можуть зазнавати дії екстремальних кліматичних умов²¹.

3.3.4. Вплив вібрації та шуму

96. Один із шкідливих наслідків тривалого сидіння та впливу вібрації всього тіла – розвиток розладів хребта. Місце водія може грати ключову роль у зменшенні вібрації всього тіла, яка може також впливати на зір, координацію рухів і загальну функціональну спроможність водіїв та сприяти підвищенню ризику аварії. Крім того, водії можуть зазнавати дії сильного шуму, створюваного дорожнім рухом і старими транспортними засобами²².

3.4. Насильство на робочому місці

3.4.1. Міський громадський транспорт

97. У 2003 р. МОП зафіксувала підвищення рівнів стресу серед водіїв міських автобусів і зростання масштабів насильства щодо них²³. Водії автобусів та інші працівники міського транспорту часто стають легкою мішенню для звинувачень у будь-яких недоліках, що мають місце у сфері транспорту. Суперечки через тарифи, випадки цькування та ДТП підвищують ризик агресії проти працівників транспорту. Картину доповнюють агресія проти пасажирів, незахищеність і вандалізм по відношенню до техніки²⁴. У виданому у 2010 р. буклеті Міжнародної федерації транспортних працівників (МФТ) наголошується на вирішальній ролі профспілок транспорту у заохочення заходів із запобігання насильству проти водіїв²⁵.

98. Насильство щодо водіїв автобусів і таксі відображено у результатах численних досліджень і обстежень. Наприклад, нещодавно проведене у Бразилії опитування 782 водіїв і 691 кондукторів показало, що 45% учасників повідомили як мінімум про один випадок насильства на робочому місці за останні 12 місяців, причому відповідальними вони назвали переважно пасажирів²⁶. Інше опитування, проведене у Мапуту (Мозамбик), засвідчило, що насильство на робочому місці – не тільки фізичне, а й психологічне – дуже поширено серед водіїв і кондукторів зареєстрованих автобусів, мікроавтобусів і таксі. Згідно з результатами опитування, 77% водіїв повідомили, що зазнали насильства, 64% - що вони стали об'єктом насильства у останні 12 місяців²⁷. Дослідження, проведені в Австралії та США, дають підстави вважати, що подолати цю проблему може допомогти поєднання заходів і вдосконалень, наведених у табл. 3.2.

²¹ Там само.

²² Там само.

²³ B. Essenberg: *Violence and stress at work in the transport sector* (Geneva, ILO, 2003) [Б. Ессенберг, Насильство і стрес на робочому місці в галузі транспорту].

²⁴ D. Chappell and V. Di Martino: *Violence at work*, third edition (Geneva, ILO, 2006) [Д. Чеппелл і В. Ді Мартіно, Насильство на робочому місці].

²⁵ ITF: *"It's part of our job but it shouldn't be" – No to work-related violence!* (London, ITF Publications, 2010) [МФТ, Це частина нашої роботи, але так не має бути: «ні» насильству на роботі!].

²⁶ A. Ávila Assunção and A. Mesquita de Medeiros: "Violence against metropolitan bus drivers and fare collectors in Brazil", *Revista de saúde pública*, 2015, Vol. 49, pp. 1–10 [А. Авіла Ассунсао та А. Мескіта де Медейрос, Насильство щодо водіїв і кондукторів міських автобусів у Бразилії].

²⁷ M.T. Couto et al.: "Violence against drivers and conductors in the road passenger transport sector in Maputo, Mozambique", in *African safety promotion: A journal of injury and violence prevention* (Pretoria), 2009, Vol. 7, No. 2 [М.Т. Коуту та ін., Насильство щодо водіїв і кондукторів пасажирського автомобільного транспорту в Мапуту (Мозамбик)].

Табл. 3.2. Технологія, політика і заходи з охорони правопорядку для протидії насильству

Технологія	Політика	Заходи з правопорядку
Відеоспостереження Беззвучна сигналізація та кнопки сигналу тривоги Бар'єри Радіозв'язок Зміни порядку оплати за проїзд Системи автоматичного визначення місцезнаходження транспортного засобу Інтеграція систем	Співробітництво з поліцією Cooperation with police Правила і норми щодо роботи / вдосконалення системи навчання водіїв Інформаційні знаки Судове переслідування правопорушників Управлінська підтримка, кампанії у ЗМІ, інформаційно-роз'яснювальна робота громадянського суспільства и Законодавство про збільшення штрафів	Співробітники у формі Співробітники у цивільному одязі Нагляд Співробітництво з поліцією чи водіями Аналіз злочинності та боротьба з нею Фотографії правопорушників

Джерела: Y. Nakanishi and W. Fleming: *Practices to protect bus operators from passenger assault, a synthesis of transit practice* (Washington, DC, Transit Cooperative Research Program, 2011) [І. Наканіші та В. Флемінг, Практика захисту водіїв автобусів від насильства з боку пасажирів: узагальнення практики транзитних рейсів], та R. Lincoln and A. Gregory: "Moving violations: A study of incivility and violence against urban bus drivers in Australia", in *International Journal of Education and Social Science* (2015, Vol. 2 No. 1) [Р. Лінкольн і А. Грегорі, Правопорушення на транспорті: дослідження випадків нечемності та насильства щодо водіїв міських автобусів у Австралії].

3.4.2. Крадіжки вантажів із застосуванням насильства. Платформи вантажних бірж

3.4.2.1. Крадіжки вантажів із застосуванням насильства

99. Масштаби такого явища, як крадіжки автомобілів і вантажів на стоянках вантажних автомобілів і у сервісних зонах, за останнє десятиріччя зросли у всьому світі²⁸. Найчастіше предметом крадіжок стають фармацевтична продукція, електроніка, алкоголь, тютюнові вироби та цінні вантажі. Крадіжки вантажів із застосуванням насильства більш поширені у країнах із низьким і середнім рівнем доходів, зокрема у деяких країнах Латинської Америки та у Російській Федерації, ніж, наприклад, у ЄС²⁹. У звіті за 2013 р. підкреслено, що найбільш популярні методи крадіжки вантажів із застосуванням насильства – це викрадення автомобілю шляхом здійснення пострілів по ньому, коли він рухається, або за допомогою іншої зброї, застосування сльозогінного газу до водія, використання фальшивих поліцейських

²⁸ Див. IRU: *Attacks on drivers of international heavy goods vehicles – Facts and figures* (Geneva, 2008) [Міжнародна спілка автомобільного транспорту (MCAT), Напади на водіїв міжнародних великовантажних автомобілів – цифри і факти].

²⁹ FreightWatch International - Supply Chain Intelligence Center: *European cargo crime threat assessment 2014/15* (Austin, FreightWatch International, 2015) [Компанія FreightWatch International – Інформаційний центр систем постачання, Оцінка загрози злочинності щодо вантажів у Європі, 2014-2015 pp.].

або військових транспортних засобів або встановлення загороджень на дорозі³⁰. Останнім часом спостерігається збільшення використання засобів створення радіотехнічних перешкод, які глушать системи електронного стеження

3.4.2.2. Платформи вантажних бірж

100. Після закінчення надання транспортних послуг багато водіїв, особливо зайнятих у малих і середніх перевізників, повертаються на базу з порожніми автомобілями, тому що не можуть знайти підходящий зворотний вантаж³¹. Зменшення кількості порожніх рейсів, таким чином, є головною стратегією зменшення витрат для операторів галузі перевезень. Для вирішення цієї проблеми вони все частіше звертаються до інтернет-платформ вантажних бірж. Вантажовідправники, які не мають транспорту, використовують ці платформи для розміщення оголошень про свої вантажі, орієнтуючись на перевізників, які шукають підхожі вантажі для зворотних рейсів до своїх країн походження або баз. Перевізник, який бачить вантаж, що становить для нього інтерес, може зв'язатися з вантажовідправником через цю платформу³². Після цього сторони проводять безпосередні переговори для укладення контракту. Таким чином, ці платформи працюють незалежно від вантажовідправників, діючи як посередники щодо вантажів і вантажного простору в контексті повсякденної діяльності. Доступ до них мають усі компанії, зареєстровані у відповідного надавача послуг³³. Найбільш популярними міжнародними вантажними біржами є Timocom, Teleroute (Wolters Kluwer), Trans.eu Road Transport System та Redwood Logistics F/X Freight.

101. Вантажні біржі – важливий елемент транспортно-логістичної діяльності³⁴. До 70% компаній, для яких відкрита вантажна біржа є можливим виходом із ситуації, вже користуються принаймні однією такою біржою. Крім того, від 10 до 15% повсякденної транспортної діяльності ведеться через ці платформи³⁵.

102. Використання платформ вантажних бірж веде до створення довгих транспортних ланцюжків, з багаторівневими субпідрядами. Галузь автомобільного транспорту є висококонкурентною, і такі платформи слугують для збільшення загального цінового тиску в галузі, тому що оператори часто змагаються за надання якомога дешевшої послуги з перевезення вантажів. У кінцевому підсумку ця практика шкодить тим перевізникам, які прагнуть мати сталі, ґрунтовані на довірі, довгострокові ділові відносини зі своїми клієнтами³⁶. Платформи вантажних бірж також створили можливості для злочинної діяльності³⁷. Згідно з результатами опитування членів Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ), серед найбільш поширених видів злочинної практики – використання фальшивих або нечинних документів (наприклад, страховок і посвідчень водіїв), несплата рахунків за транспортні послуги та використання інформації, отриманої через платформу, з метою

³⁰ See FreightWatch International - Supply Chain Intelligence Center: *2013 global cargo theft threat assessment* (Austin, FreightWatch International, 2013) [Компанія FreightWatch International – Інформаційний центр систем постачання, Оцінка загрози крадіжок вантажів у світі, 2013 р.].

³¹ IRU: *Guidelines for the safe use of freight exchanges*, Goods Transport Council (Geneva, 2013) [МСАТ, Керівні принципи безпечного користування вантажними біржами].

³² E. Eijkelenboom: *Vehicle crime in the Netherlands: A research into freight exchange fraud* (Rotterdam, Erasmus University, 2012) [Е. Ейкеленбом, Злочинність на транспорті у Нідерландах: дослідження шахрайства на вантажних біржах].

³³ Див. вище IRU: *Guidelines for the safe use of freight exchanges*.

³⁴ Див. вище Eijkelenboom.

³⁵ Див. вище IRU: *Guidelines for the safe use of freight exchanges*.

³⁶ Там само.

³⁷ Див. вище Eijkelenboom.

викрадення автомобілю чи вантажу. І МСАТ, і страхова компанія³⁸ видали керівні принципи та рекомендації щодо протидії злочинній практиці через платформи вантажних бірж.

3.5. Фактори, що стосуються організації праці та поточної діяльності

3.5.1. Навчання, ліцензування, медичні огляди та перевірка транспортних засобів

103. Водії комерційного транспорту значно впливають на ефективність роботи автомобільного транспорту. Належна практика водіння може зменшити вразливість до аварій, а також забезпечити економію палива і витрат на технічне обслуговування. Навчання водіїв може бути обов'язковим, передбаченим правилами і нормами, або неформальним, на основі досвіду³⁹. Проходження стажування або отримання свідоцтва про допуск до роботи водієм може бути передумовою для отримання ліцензії на роботу на певних видах довгих транспортних засобів. Противники обов'язкового навчання стверджують, що наголос слід робити на компетентності водія, а не на кількості навчальних годин.

104. З 2013 р. Група з автомобільного транспорту ОЕСР-МФТ працює над Хартією якості міжнародних автомобільних перевезень за багатосторонньою квотною системою, запровадженою Європейською конференцією міністрів транспорту. Мета Хартії – встановити стандарти щодо допуску до роботи в автотранспортній галузі та навчання водіїв на всій території Європи.

105. У більшості країн із низьким рівнем доходів навчання має переважно неформальний характер, що може призводити до передачі поганої манери водіння від одного поганого водія іншому. Наприклад, нещодавно проведене у Гані опитування встановило, що 12% водіїв – самоучки. Крім того, хоча 70% водіїв заявили, що мають дійсні посвідчення, опитування виявило, що лише 19% із них їздять із дійсними посвідченнями. Було також встановлено, що знання водіями правил і норм загалом добре або прийнятне, але знання дорожніх знаків і розмітки можна покращити⁴⁰. Підвищення рівня навичок і знань щодо водіння може бути забезпечено або навчанням, або досвідом, або і тим, й іншим.

106. Отримати офіційну освіту за спеціальністю «водій» можна у приватних або акредитованих школах, некомерційних навчальних закладах і через власні навчальні програми підприємств. Автошколи, як правило, працюють під наглядом організацій із ліцензування і акредитації. Ці органи часто приписують мінімальну кількість навчальних годин і мінімальний зміст навчальної програми. У більшості шкіл навчання орієнтоване на водіїв-новачків і тому забезпечує початковий етап отримання цієї професії. Інноваційні методи навчання можуть передбачати запровадження цілісних підходів до якості автомобільних перевезень.

³⁸ Zurich Insurance Company: *Be aware of freight exchange scams* (Zurich, 2012) [Цюрихська страхова компанія, Остерігайтеся шахраїв на вантажних біржах].

³⁹ Див. OECD: *Training truck drivers* (Paris, 1996) [ОЕСР, Навчання водіїв вантажних автомобілів].

⁴⁰ Government of Ghana, National Road Safety Commission: *Research on the conditions of service of commercial vehicle drivers and their impact on road safety* (Accra, 2009) [Уряд Гани, Національна комісія з безпеки дорожнього руху, Дослідження умов праці водіїв комерційних автомобілів та їхнього впливу на безпеку дорожнього руху].

107. У більшості країн водіям вантажного автотранспорту потрібне поетапне отримання ліцензії. Головна вимога – задовольнити критерії перевірки, ґрунтовані на знаннях і навичках водіїв, на прикладі типового комерційного автотранспортного засобу. У різних регіонах критерії, за допомогою яких слід перевіряти кваліфікацію водія щодо роботи на великовантажних комерційних автомобілях, постійно переглядаються⁴¹. Системи ліцензування також спрямовані на те, щоб перевіряти заявників і отримувачів ліцензій із метою запобігти неправильним діям водіїв, що могли б призвести до аварії, або виправляти такі дії.

108. Видача і подовження терміну дії посвідчення на право керування вантажним автотранспортом залежить від задовільного проходження медичного огляду на предмет оцінювання стану фізичного і психічного здоров'я діючих або майбутніх водіїв та від результатів його періодичного контролю. Медичні огляди зазвичай проводяться відповідно до вимог, установлених законодавством, або керівних указівок, наданих органами влади. На додаток до перевірки поточного стану здоров'я та можливих проблем медичний огляд передбачає оцінювання потенційної небезпеки станів, що впливають із відсутності достатньої гостроти зору та слуху, порушень опорно-рухового апарату, розладів сну, серцево-судинних захворювань, психічних розладів, зловживання алкоголем, споживання наркотиків та фармацевтичних засобів, серйозної ниркової недостатності тощо.

109. Заходи з запобігання аваріям також включають регулярну перевірку транспортних засобів та їх технічне обслуговування. Особлива увага приділяється гальмам, системі керування, шинам, дзеркалам і пристроям, які дозволяють водію чітко бачити дорогу, широкоформатним склоочисникам, попереджувальним пристроям, драбинам, сходам трубопроводам та іншим пристроям, що стосуються безпеки. Водіям слід намагатися усувати будь-які проблеми, що виникають під час експлуатації автомобілів. Перед кожною зміною деякі водії перевіряють шини, фари та сигнальні ліхтарі. Можна щоденно і щотижнево використовувати відповідні засоби перевірки (як-от контрольні переліки), які дозволяють переконатися, що автомобіль перебуває в оптимальному стані.

Вставка 3.2 **Безкоштовні перевірки стану безпеки транспортних засобів у Нігерії**

Напрямок 3 Глобального плану щодо десятиріччя дій задля безпеки дорожнього руху на 2011-2020 рр.(1) передбачає систему підвищення безпеки автомобілів на дорогах. Щоб забезпечити посилення безпеки на дорогах у Нігерії, Федеральний корпус із безпеки дорожнього руху проводить безкоштовні перевірки стану безпеки транспортних засобів із метою виявлення дефектів, які можуть сприяти аварії. Ініціатива з безкоштовної перевірки стану безпеки, започаткована у 2009 г., передбачає загальнонаціональне охоплення як реакцію на поширення механічно несправних і старих автомобілів на дорогах Нігерії. Перевірки проводяться щоквартально, при цьому останні субота і неділя кожного кварталу виділені для перевірки автомобілів на предмет наявності несправностей і дефектів, як механічних, так і таких, що стосуються основних засобів автомобіля. Оперативники зупиняють автомобілі та повідомляють водіям про свій намір, а також звертаються до них із проханням про співпрацю. Перевірки є добровільними з боку водіїв, і у випадку виявлення несправностей штрафи на стягуються. Перевірки слугують консультативній меті: водію надається копія контрольного переліку, у

⁴¹ Див., наприклад, American Transportation Research Institute (ATRI): *A technical analysis of driver training impacts on safety* (Arlington, 2008) [Американський інститут досліджень у галузі транспорту, Технічний аналіз впливу навичок водіння на безпеку].

якому водій бачить, які дефекти автомобіля слід усунути. Дані за 2009-2013 рр. показують, що 29% транспортних засобів, перевірених за цей період, були комерційними (21% - автобуси, 6% - вантажні автомобілі, 2% - автопоїзди)(2).

(1) ВООЗ, 2011 р., http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1 [дата доступу – 26 червня 2015 р.].

(2) Уряд Нігерії, Федеральний корпус із безпеки дорожнього руху, Річний звіт за 2013 р. (Абуджа, 2014 р.)

3.5.2. Неуважність, відволікання

110. Відволікання водія – це особливий вид неуважності, що має місце, коли водії переключають увагу з водіння на інший вид діяльності⁴². Це може бути результатом електронного відволікання, наприклад, на електронні реєстратори, тахометри та мобільні телефони. Більш традиційні причини відволікання – розмови з пасажиром та їжа. Джерела відволікання можуть бути внутрішніми для транспортного засобу, як-от налаштування радіо або використання мобільного телефону, та зовнішніми, наприклад, погляди на рекламні щити або на людей, що йдуть дорогою⁴³. Колосальне зростання масштабів користування мобільними телефонами та іншими пристроями з виходом в інтернет спричинило занепокоєння серед політиків стосовно підвищення рівня потенційних ризиків для безпеки дорожнього руху. Використання мобільного телефону під час керування транспортним засобом може викликати небезпеку, тож від цього водіїв слід відраджувати. Наприклад, МСАТ випустила картку безпеки дорожнього руху щодо мобільних телефонів, де надано інформацію та рекомендації щодо безпечних методів водіння⁴⁴.

111. На погляд ВООЗ, ефективність заходів державного і приватного секторів щодо користування мобільними телефонами під час керування автомобілем – і, що важливіше, щодо запобігання аваріям і травмам – ще не задокументована належним чином⁴⁵. Ряд країн наразі дотримується підходів, які передбачають:

- збирання даних із метою оцінити масштаби проблеми та визначити, де і серед кого вона найбільш поширена;
- прийняття і забезпечення додержання законодавства про користування мобільними телефонами;
- підтримання цього законодавства потужними кампаніями з забезпечення дотримання та інформування громадськості, мета яких – наголосити на небезпеці такої поведінки та санкціях за невиконання цього закону⁴⁶.

112. Серед інших заходів, що можуть зменшити ризик, - технологічні рішення, наприклад, додатки, що визначають, коли телефон знаходиться в автомобілі, що рухається, і перенаправляють вхідні дзвінки у службу голосових повідомлень. Правила компаній, які

⁴² Див. US Government National Highway Traffic Safety Administration: *Distracted driving research plan* (Washington, DC, 2010) [Національна адміністрація безпеки дорожнього руху США, План досліджень проблеми відволікання водія під час керування].

⁴³ WHO: *Mobile phone use: A growing problem of driver distraction* (Geneva, 2011) [ВООЗ, Користування мобільними телефонами: загострення проблеми відволікання водія].

⁴⁴ IRU: *Mobile phone road safety card* (Geneva, 2013) [МСАТ, Картка безпеки дорожнього руху щодо мобільних телефонів].

⁴⁵ Див. вище WHO: *Mobile phone use: A growing problem of driver distraction*, op. cit.

⁴⁶ Там само.

регулюють використання мобільних телефонів їхніми працівниками під час керування транспортними засобами, також грають важливу роль у боротьбі з відволіканням водіїв.

3.5.3. Поширена практика і проблеми поточної діяльності: неформальність, блокпости, перевантаження

113. Неформальність, сегментація галузі та рентабельність створюють проблеми для навчання, ліцензування і дотримання вимог щодо перевірки та технічного обслуговування транспортних засобів. Вплив на навколишнє середовище також може бути наслідком відсутності технічного обслуговування. Програми оновлення автопарків та відповідне кредитування стали рішенням у ситуаціях, де низька заробітна плата перевізників унеможлиблює для незалежних і неформальних перевізників купівлю нових автомобілів⁴⁷. Прагнучи вирішити проблеми, пов'язані з силою переговорної позиції працівників, у 2013 р. МФТ розпочала новий проект із розбудови спроможності профспілок організовувати та представляти працівників неформального транспортного сектора з наголосом на такі питання, як помітність жінок-працівниць неформального транспортного сектора, лідерська освіта, навички діалогу і організації⁴⁸.

114. Блокпости становлять серйозну проблему для послуг автомобільного транспорту, спричиняючи надзвичайно великі затримки та не дозволяючи прогнозувати непрямі експлуатаційні витрати. У Західній Африці діє ініціатива, спрямована на вирішення цієї проблеми, - «Удосконалення управління автомобільним транспортом у транзитних коридорах». Ця ініціатива працює як центр спостереження за вантажними перевезеннями у регіоні та періодично складає карти, на яких позначаються різні блокпости на торговельних маршрутах.

115. У більшості країн світу спостерігається таке явище, як перевезення вантажів із надлишковою вагою. Перевантаження спричиняє ризик для безпеки інших учасників дорожнього руху. Країни стикаються з труднощами, намагаючись запровадити обмеження максимальної ваги, тому що відповідне устаткування дорого коштує, а ця галузь надто фрагментована. У деяких випадках нормативна база все ж захищає операторів від прийняття заважких вантажів, але на практиці гостра конкуренція фактично унеможлиблює відмову від таких вантажів. Як показано на рис. 3.2, перевантаження може спричинити негативний вплив не лише на безпеку експлуатації, а й на заробітну плату водіїв, а особливо – на рентабельність дрібних операторів. Ця практика поширена у багатьох країнах, тому що оператори не можуть отримати прибуток, якщо не перевантажують свій транспорт⁴⁹. Без перевантаження транспортні послуги у сільській місцевості та транспортні послуги «першої милі»⁵⁰ навряд чи залишаться прибутковими у багатьох регіонах.

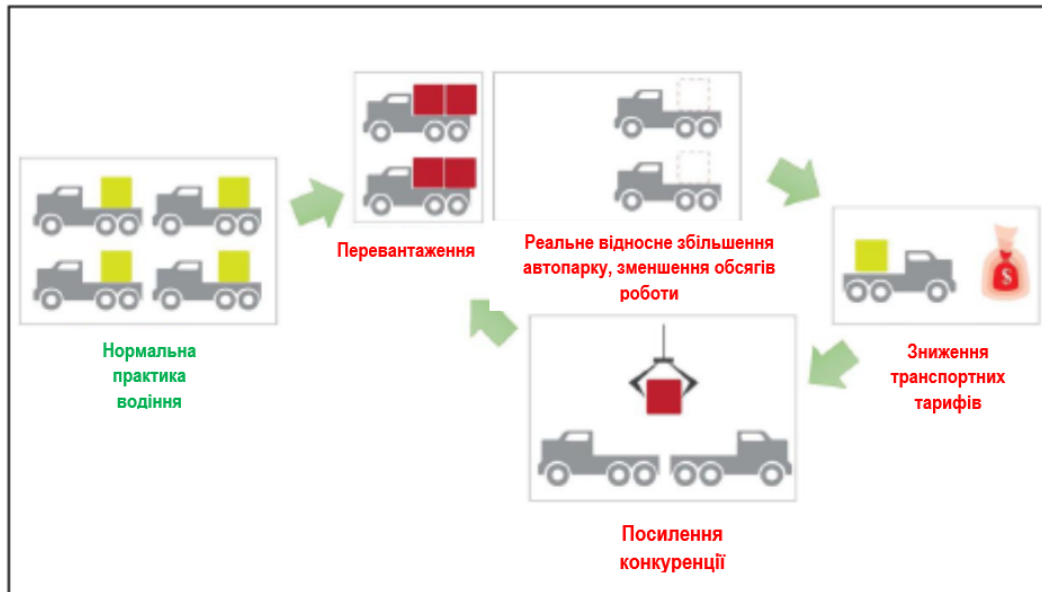
⁴⁷ P. Cabanius: *Improvements of Transit Systems in Central Africa* (New York, UNCTAD, 2003) [П. Кабаніус, Удосконалення транзитних систем у Центральній Африці].

⁴⁸ ITF: *ITF informal transport workers project – Report of activities 2013–14* (London, 2015) [МФТ, Проект щодо неформальних працівників транспорту – звіт за результатами діяльності за 2013-2014 pp.].

⁴⁹ Див. S. Zerelli and A. Cook: “Trucking to West Africa’s landlocked countries: Market structure and conduct”, in *West Africa Trade Hub Technical Report 32* (Accra, USAID, 2010) [С. Цереллі та А. Кук, Автомобільні перевезення до сухопутних країн Західної Африки: структура і поведінка ринку].

⁵⁰ «Перша миля» транспортного ланцюга починається на фермі й закінчується на місцевому ринку чи закупівельному пункті. Такі перевезення відбуваються місцевими дорогами та шляхами. «Перша миля» - не тільки найскладніша, а й найдорожча частина транспортного ланцюга. Див. IBRD: *Freight transport for development toolkit: Rural freight* (Washington DC, 2009) [МБРР, Вантажний транспорт у цілях розвитку: вантажні перевезення у сільській місцевості].

Рис. 3.2. Цикл перевантаження і операцій з надмірною вагою



Джерело: KPTU TruckSol, виступ на міжнародному симпозіумі з питань безпечних робочих місць і безпечного суспільства (Сеул, архіви KPTU, 2014 р.).

3.6. Перевезення небезпечних матеріалів та їхній вплив на водія

116. Водії комерційного автотранспорту можуть зазнавати впливу диму, кіптяви та парів. Вони можуть потрапляти під дію вихлопних газів на терміналах, під час простою, у черзі, у процесі розвантажування і навантажування. Може мати місце дія шкідливих хімічних речовин під час розвантажування і навантажування контейнерів, під час підготовки автомобілю до рейсу, а також дія хімічних речовин із бортових туалетів у автобусах, хімічних речовин, що використовуються для мийки сміттєвозів або при видаленні відходів, та летючих органічних хімічних речовин⁵¹. Водії також можуть зазнавати дії канцерогенних речовин, що містяться у частинках продуктів згоряння дизельних двигунів, та канцерогенних хімічних речовин, навантажених на їхні автомобілі, наприклад, у процесі розвантажування цистерн або під час дозаправлення⁵². Крім того, може мати місце дія інших видів частинок, наприклад, пилу, що міститься в атмосфері, та пилу з вантажів і товарів, а також із відходів⁵³. Непередбачені інциденти під час перевезення вантажів і дезінфікованої тари можуть призводити до викидів високотоксичних речовин, пожежі та вибуху.

117. Водії вантажного автотранспорту, що перевозять небезпечні вантажі та шкідливі матеріали, є особливо вразливими для додаткових ризиків і мають додаткові обов'язки⁵⁴. Ці працівники, як правило, проходять додаткову підготовку з урахуванням більш суворих норм щодо ліцензування.

⁵¹ Див. вище EU-OSHA: *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview*.

⁵² Там само.

⁵³ Там само.

⁵⁴ F. Trujillo Pons: *La prevención de riesgos laborales en transporte por carretera de mercancías peligrosas* (Barcelona, Atelier Libros, 2013) [Ф. Трухільйо-Понс, Запобігання професійним ризикам у перевезенні небезпечних вантажів автомобільним транспортом].

118. В ізоляційних матеріалах, гальмах автобусів і вантажних автомобілів та відходах присутній азбест⁵⁵. Водії, що обслуговують свої транспортні засоби, а також експедитори та вантажники можуть бути особливо вразливими до захворювань, спричинюваних азбестом.

⁵⁵ Див. вище EU-OSHA: *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview*.

4. Професійні захворювання

119. На додаток до підвищених ризиків щодо БГП і професійних захворювань, що зазвичай спостерігаються у працівників автомобільного транспорту, проблеми щодо гідної праці можуть включати й більш вузькі можливості користування системами соціального забезпечення. Залежно від договірних умов для працівників автомобільного транспорту може не забезпечуватися охоплення послугами охорони здоров'я, пенсійним забезпеченням, страхуванням на випадок захворювання та професійних травм, сімейними допомогами, допомогами по вагітності та пологах і допомогами по інвалідності. Це залежатиме від моделей соціального захисту, що застосовуються у кожній конкретній країні.

120. Неформальний характер зайнятості, нестандартні її форми та самозайнятість можуть мати негативний вплив на захист працівників автомобільного транспорту від ризиків для їхнього життя. Крім того, неправильна класифікація працівників і застосування практики субпідрядів посилюють уразливість працівників, позбавляючи їх доступу до механізмів соціального захисту.

4.1. Ниркова недостатність, інфекції сечовивідних шляхів, зневоднення

121. Для тих, хто водінням транспорту заробляє на життя, умови праці створюють специфічні для даної галузі проблеми, які можуть спричинити несприятливий вплив на стан їхнього здоров'я. Серед цих проблем – проблеми, пов'язані з користуванням ванною кімнатою та наявністю зручностей. Водії автобусів і вантажних автомобілів далекого слідування стикаються у цьому відношенні з труднощами, тому що дуже поширені такі явища, як затори на дорогах, небезпечні умови на стоянках та довгелезні черги у пунктах перетину кордонів.

122. Водії автотранспорту близьких рейсів і громадського транспорту в переповнених міських районах потрапляють у ситуації, в яких вони не можуть самі вирішити цю проблему. Водії громадського транспорту продовжують їхати маршрутом із запізненням, через що в них практично не залишається можливості скористатися ванною кімнатою. Навіть коли вони дотримуються графіку, вони можуть опинитися на кільцевому маршруті, де можливості доступу до санітарних споруд обмежені. У результаті водіям доводиться випорожнюватися на вулиці або в інших неналежних місцях без будь-якої самотності¹. Відсутність зручностей та перерв призводить до підвищення ймовірності інфекцій сечовивідних шляхів, утворення каменів у нирках, шлунково-кишкових розладів і зневоднення через добровільне обмеження прийому рідини². Крім того, водії можуть уникати прийому необхідних ліків (наприклад, препаратів від підвищеного тиску), якщо такі ліки посилюють потребу в користуванні вбиральнями. Заміна забруднених сидінь водіїв автобусів і вантажних автомобілів має економічні наслідки для підприємств і відомств³. Замала кількість зручностей і замала кількість перерв також спричинила зростання обсягів купівлі та використання підгузків для дорослих⁴.

¹ J. Osman, "Transport en commun: le calvaire haïtien", *Atelier des médias*, 2012, <http://atelier.rfi.fr/> [Громадський транспорт: випробування у Гаїті], дата доступу – 29 квітня 2015 р.

² C. Stangler: "US bus drivers still coping with bathroom access issues", in *International Business Times* (New York), 1 Mar. 2015 [К. Стенглер, Американські водії автобусів досі потерпають від проблем із доступом до ванних кімнат].

³ Там само.

⁴ L. Kaufman: "Too few bathroom breaks drove bus drivers to adult diapers", in *Crosscut* (Seattle), 19 Nov. 2014 [Л. Кауфман, Замала кількість санітарних перерв змусила водіїв автобусів користуватися підгузками].

123. Проведене у 2003 р. опитування працівників служб громадського транспорту Сан-Франциско показало, що 60% водіїв-жінок мають інфекції сечовивідних шляхів, тоді як серед їхніх колег-чоловіків таких 11%⁵. Крім того, 82% водіїв-чоловіків визнали, що певні ситуації змушують їх використовувати «інші» засоби для випорожнення у разі недоступності убиралень, а серед водіїв-жінок таких 65%⁶. За результатами загального дослідження, проведеного у 2010 р., було встановлено, що когнітивна функція, пов'язана з гострою потребою у випорожненні, може спровокувати погіршення когнітивного стану, що може спричинити підвищений ризик аварійності⁷. Опитування, проведене у 2014 р.⁸, показало, що 65% водіїв вважають, що потреба у випорожненні має негативний вплив на їхню здатність керувати транспортним засобом. Крім цього, більше 80% водіїв відповіли, що відсутність убиралень спричиняє стрес дуже часто, часто або помірно часто.

4.2. Утома і робочий час

124. Як зазначено у робочій доповіді МОП, опублікованій у 2005 р., єдиного визначення терміну «втома»⁹ не існує. На відміну від розладів, пов'язаних із вживанням алкоголю чи наркотиків, не відомо, який механізм лежить в основі втоми і яка її основна ознака. Утома має безліч проявів, що охоплюють фізіологію, когнітивну функцію та продуктивність, суб'єктивний досвід (сонливість), загальний стан здоров'я і самопочуття. Утома водія – не те ж саме, що фізична втома від навантаження. Фізичне навантаження, навпаки, частіше підвищує пильність, ніж зменшує її. Сонливість – одна з головних особливостей втоми¹⁰¹¹.

125. Водії комерційного автотранспорту, особливо далеких рейсів, стикаються з численними проблемами в плані забезпечення достатньої тривалості сну і відпочинку. Ще більше проблем – у водіїв міжміських автобусів, як-от відсутність спальних місць, відсутність самотності для відпочинку, часта необхідність вести автобус, коли інші сплять. До втоми водія призводять такі чинники¹²:

- обмежена тривалість сну під час основних періодів сну;
- надмірний робочий час (а у багатьох водіїв – ще й довгі поїздки на роботу та з роботи);

⁵ Див. American Restroom Association: *Restroom availability issues: Transit and transportation drivers*, at <http://americanrestroom.org/>. Survey conducted by Yvonne Williams, Bay Area Rapid Transit Operator, on November 2003. [Американська асоціація убиралень, Проблеми доступу до убиралень: водії транзитного і громадського транспорту], дата доступу – 29 квітня 2015 р.

⁶ Там само.

⁷ M.S. Lewis, et al.: “The effect of acute increase in urge to void on cognitive function in healthy adults”, in *Neurourology and urodynamics*, 2011, Vol. 30, No. 1, pp. 183–187 [М.С. Льюїс та ін., Вплив гострого посилення потреби у випорожненні на когнітивні функції здорових дорослих].

⁸ E. Kessler and M. Gonzales: *Bus operators and the right to access restrooms* (Washington, DC, Association of Occupational and Environmental Clinics, 2014) [Е. Кесслер і М. Гонзалес, Водії автобусів і право користування убиральнями].

⁹ J.K. Beaulieu: *The issues of fatigue and working time in the road transport sector* (Geneva, ILO, 2005) [Ж.К. Бьюльє, Питання втоми та робочого часу в галузі автомобільного транспорту].

¹⁰ Див. R. Knipling, ed.: *Safety for the long haul; large truck crash risk, causation and prevention* (Arlington, American Trucking Associations, 2009) [Р. Кніплінг, Безпека далеких поїздок: ризик, причини та попередження аварій великовантажних автомобілів].

¹¹ Див. North American Fatigue Management Program: *Implementation manual and modules*, 2013, www.nafmp.com [Північноамериканська програма боротьби з втомою, Посібник із реалізації та модулі], дата доступу – 29 квітня 2015 р..

¹² Transport Research Board: “The domain of truck and bus safety research”, in *Transportation Research Circular* (Washington, DC), 2007, No. E-C117 [Рада з питань досліджень у галузі транспорту, Сфера досліджень щодо безпеки вантажних автомобілів і автобусів].

- змінні, періодичні робочі графіки, а також графіки з переривчастим сном;
- непередбачувані графіки зі змінами, що вносяться без попереджень;
- графіки, що суперечать природним ритмам сну або добовим біоритмам;
- незнайомі або незручні умови для сну;
- проблеми зі знайденням безпечних і тихих стоянок, на яких можна відпочити;
- стрес від необхідності дотримуватися жорстких графіків доставки та від неконтрольованих затримок;
- оплата у розрахунку за кілометр, що може стимулювати надмірну працю;
- низька фізична активність;
- погане харчування;
- екологічні фактори стресу (жара, холод, відсутність вентиляції).

126. Існує дві загальні категорії причин втоми: внутрішні фізіологічні фактори та фактори, обумовлені виробничими завданнями¹³. Внутрішні фізіологічні фактори, у свою чергу, діляться на індивідуальні відмінності у вразливості та часові фактори. Отже, фактори, що впливають на втому та пильність, класифікуються таким чином:

- індивідуальні відмінності у вразливості до втоми, які можуть бути пов'язані з порушеннями сну, іншими розладами здоров'я або фізіологічною мінливістю;
- часові фізіологічні фактори, які щодня впливають на всіх людей:
 - добові біоритми (залежно від часу доби);
 - тривалість останнього сну, включно з періодами первинного сну і дрімотою;
 - млявість після сну, інакше кажучи – нестійкість, що виникає після пробудження;
 - час без сну після останнього головного сну;
- фактори, обумовлені завданнями, та екологічні фактори.

127. Опитування водіїв часто свідчать про високий рівень поширеності втоми. Наприклад, у звіті за результатами дослідження, проведеного у Фінляндії¹⁴, зазначено, що 40% фінських водіїв далеких рейсів і 21% водіїв коротких рейсів мають проблеми зі збереженням пильності у 20% їхніх рейсів. Ці та схожі відповіді говорять про існування проблеми, але не дозволяють провести кількісну оцінку щодо інших проблем із безпекою або спрогнозувати такі наслідки, як аварії¹⁵.

128. Утома водія може бути виявлена та виміряна показниками ефективності та фізіологічними показниками. Ефективність роботи водія може бути виміряна шляхом контролю руху смугою, наприклад, за допомогою вимірювання стандартного відхилення від латерального положення на смузі. Іншими показниками продуктивності є манера керування, підтримання швидкості та стеження за транспортним засобом. Крім того, ефективність роботи водія можна виміряти через реакцію на події на дорозі. Серед прикладів – вибір вірного рішення і час реакції при здійсненні маневру ухилення у разі загрози аварії.

¹³ P. Thiffault: *Addressing Human Factors in the Motor Carrier Industry in Canada* (Ottawa, Canadian Council of Motor Transport Administrators, 2011) [П. Тіффо, Аналіз людських факторів у автотранспортній галузі Канади].

¹⁴ H. Häkkinen and H. Summala: "Driver sleepiness-related problems, health status, and prolonged driving among professional heavy-vehicle drivers", in *Transportation Human Factors* (Helsinki) 2000, Vol. 2, No. 2, pp. 151–171 [Х. Хакканен і Х. Суммала, Проблеми, пов'язані з сонливістю водіїв, стан їхнього здоров'я та тривале перебування за кермом серед професійних водіїв великовантажних автомобілів].

¹⁵ R.O. Phillips: *An assessment of studies of human fatigue in land and sea transport: Fatigue in Transport Report II* (Oslo, Institute of Transport Economics, 2014) [Р.О. Філіпс, Оцінка досліджень втоми людини у галузі наземного і морського транспорту].

129. На частоту аварій, спричинених утомою, впливає багато чинників. Значнішу причинну роль, як у відносному, так і в абсолютному вимірі, втома відіграє у великих, рідконаселених країнах, таких як Австралія. З 461 серйозної аварії великовантажних автомобілів, розслідуваних у країні з 2011 р., утома була визначена як головна причина у 12% випадків, що робить її другою за частотою причиною аварій після надмірної швидкості (25%)¹⁶.

130. Більшість аварій, пов'язаних з утомою, трапляються, коли водій їде один, що є типовою ситуацією для водіїв вантажівок. Коли водіїв починає клонити на сон, вони поступово втрачають контроль за автомобілем. Інциденти, спричинені засинанням водіїв за кермом, можуть бути пов'язані з часом доби. Наприклад, проведене у США дослідження причин аварій великовантажних автомобілів¹⁷ показало, що найбільш типові аварії через утому трапляються на прямих сільських дорогах, рано-вранці, у період із 2.00 до 7.00 год. 62% аварій вантажівок через засинання водіїв мали місце протягом двогодинного періоду з 4.00 до 6.00 год. Лише 20% аварій трапилося протягом 14 годин з 6.00 до 22.00 год. Аварії, спричинені втомою, часто мають тяжкі наслідки, включно з перекиданням, зіткненням із нерухомим об'єктами або зіткненням із транспортними засобами, що наближаються.

131. У рамках дослідження причин ДТП за участю вантажного автотранспорту в Європі¹⁸ було розслідувано 624 серйозні аварії. Утома була визнана головною загальною причиною у 6% цих випадків. Серед випадків, де утома грала певну роль у ДТП, у 68% у ДТП брали участь вантажний автомобіль та інший транспортний засіб; у 29% - один вантажний автомобіль; у 3% ДТП трапилася за участю пішохода. Більш ніж третина цих ДТП мала смертельні наслідки, що свідчить про високий рівень тяжкості багатьох аварій, пов'язаних з утомою. У п'яти досліджених категоріях аварій¹⁹ утома була визнана причиною майже 18,6% усіх аварій категорії «ДТП за участю одного вантажного автомобіля» (7,4% з 624 тяжких аварій) та майже 8,8% усіх аварій категорії «ДТП під час обгону» (11,3% з 624 тяжких аварій).

133. Ризик аварії через утому слід відрізнити від загального ризику аварії. Наприклад, ризик утоми є найвищим рано-вранці; незначний підйом спостерігається також у період із 16.00 до 18.00 год.²⁰ Загальний ризик аварії є найбільшим упродовж дня, коли щільність дорожнього руху найвища. Зусилля з обмеження руху вантажних автомобілів уночі можуть принести користь із точки зору втоми водія, але, мабуть, будуть шкідливими в плані загальної безпеки, тому що рух вантажних автомобілів зміститься на денний час. Європейська рада з безпеки транспорту також повідомила, що частота аварій вантажного автотранспорту в денний час у декілька разів вище, ніж уночі²¹.

¹⁶ O.P. Driscoll: *2013 major accident investigation report* (Brisbane, National Transport Insurance, 2013) [О.П. Дрісколл, Звіт за результатами розслідування великих аварій, 2013 р.].

¹⁷ Див. Federal Motor Carrier Safety Administration: *The Large Truck Crash Causation Study* [Федеральна адміністрація з безпеки автомобільного транспорту, Дослідження причин аварій великовантажних автомобілів], бази даних і стислі виклади доступні за посиланням <http://ai.fmcsa.dot.gov/lccs/default.asp>, дата доступу – 17 липня 2015 р.

¹⁸ IRU: *A scientific study: "ETAC" European Truck Accident Causation* (Geneva, 2007) [MCAT, Наукове дослідження причин ДТП із вантажним автотранспортом у Європі].

¹⁹ Були досліджені такі п'ять категорій: ДТП на перехресті; ДТП у черзі; ДТП через виїзд із смуги; ДТП через обгін; ДТП за участю одного вантажного автомобіля.

²⁰ Див. вище Knippling.

²¹ European Transport Safety Council: *Tackling fatigue: EU social rules and heavy goods vehicle drivers*, Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees (PRAISE), Report 7 (Brussels, 2011) [Європейська рада з безпеки транспорту, Боротьба з утомою: соціальні норми ЄС і водії великовантажних автомобілів, Запобігання дорожньо-транспортним пригодам і травмам задля безпеки працівників, звіт 7].

4.3. Стрес

134. Професійний стрес поширений серед водіїв далеких рейсів. Вони щоразу перебувають далеко від дому, сім'ї, друзів та інших мереж підтримки протягом кількох днів або тижнів. Наприклад, опитування, проведене Асоціацією незалежних водіїв-власників США, показало, що більшість респондентів знаходиться далеко від дому більше 100 ночей на рік, причому 41% проводить далеко від дому як мінімум 200 ночей²². Водії стикаються з багатьма професійними стресорами, як-от постійний дефіцит часу, соціальна ізоляція, нешанобливе ставлення з боку інших, зовнішні небезпеки, зокрема зміни погоди, напружений дорожній рух та поганий стан доріг, а також насильство або страх насильства²³. Стрес, пов'язаний із системою управління за принципом «точно у строк», а також із роботою в приміщеннях інших осіб, призводить до сильного виробничого тиску. Такі стресори можуть сприяти поширенню ризикованої поведінки, зокрема вживання наркотиків і користування комерційними секс-послугами²⁴.

Вставка 4.1

Подолання ізоляції: надання водіям вантажних автомобілів послуг бібліотек

Робота водія далеких рейсів означає самотність і напруження. Користуючись досвідом шведської ініціативи, у 2006 р. Норвезьке управління архівів, бібліотек і музеїв у співпраці з Профспілкою працівників транспорту Норвегії створило систему бібліотек спеціально для водіїв вантажних автомобілів. Проект заохочує працівників транспорту до читання і слухання літератури, а це означає, що бібліотечні послуги необхідно надавати там, де водії знаходяться – на дорогах. Щоб вирішити цю задачу, були створені бібліотеки для працівників транспорту у деяких з основних придорожніх готелів, ресторанів і мотелів, якими далекобійники користуються під час обов'язкових перерв і зупинок на ніч.

Джерело: M. Kaasa: "Norway: The transport workers' library. A service for truck drivers on the roads of Norway", in *Scandinavian Library Quarterly* (2009, Vol. 42, No. 2) [M. Kaasa, Бібліотеки працівників транспорту у Норвегії. Послуга для водіїв вантажівок на дорогах Норвегії].

134. Професія водіїв міських автобусів передбачає роботу з високим рівнем напруженості в середовищі, де діють жорсткі вимоги, що впливають із необхідності постійної пильності, контролю і одночасного виконання багатьох завдань у складних ситуаціях на дорозі, а помилки можуть мати серйозні наслідки. Водії автобусів повинні зберігати позитивну орієнтацію на обслуговування клієнтів, водночас дотримуючись розкладу і безпечної манери водіння. Ці вимоги спричиняють для водіїв автобусів тристоронній рольовий конфлікт²⁵. Посилення перевантаженості на дорогах і електронні графіки, які залишають ще менше

²² Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation: *Owner-operator and professional employee driver facts*, <http://www.ooida.com/> [Асоціація незалежних водіїв-власників, Факти щодо водіїв-власників та професійних водіїв], дата доступу – 29 квітня 2015 р.

²³ M. Shattel et al.: "Occupational stressors and the mental health of truckers", in *Issues in Mental Health Nursing*, 2010, Vol. 31, No. 9, pp. 561–568 [М. Шаттель та ін., Професійні стресори та психічне здоров'я водіїв вантажних автомобілів].

²⁴ Там само.

²⁵ R.O. Phillips and T. Bjørnskau: *Health, safety and bus drivers* (Oslo, Institute of Transport Economics, 2013) [Р.О. Філіпс і Т. Бьорнскау, Здоров'я, безпека і водії автобусів].

можливостей для помилок у розкладах маршрутів, призвели до підвищення рівнів стресу²⁶. Крім того, водії автобусів відчувають тривогу, тому що бояться стати жертвою нападу²⁷.

135. У доповіді МОП 1996 р. про стрес у водіїв автобусів зазначено, що кількість невиходів на роботу через хворобу у водіїв автобусів набагато більше, ніж в інших порівнянних професійних групах²⁸. Водії автобусів, яким доводиться звільнятися з роботи через медичні причини, у середньому роблять це у молодшому віці, ніж більшість порівнянних груп працівників. Наприклад, виробничі стрес-фактори більш поширені серед тих водіїв, які працюють позмінно. Переривчасті робочі зміни, за повідомленнями, є особливо складним видом графіку для водіїв автобусів. За результатами одного з останніх досліджень, проведених у Норвегії, водії, які працюють за таким розкладом, повідомили про небажані рівні виробничих стрес-факторів, порушення сну і погані наслідки для здоров'я²⁹. Крім того, водії автобусів стикаються з такою проблемою, як конфлікт між робочим графіком і сімейним життям.

4.4. Недосипання і апное

136. Водіям вантажівок і автобусів іноді доводиться працювати вночі. Фізіологічні наслідки обмеження сну включають підвищення кров'яного тиску, поширення серцево-судинних захворювань, шлунково-кишкові розлади, метаболічні зміни (що можуть призвести до діабету), посилене виділення гормонів стресу, ослаблення імунної реакції, збільшення тривалості тимчасової непрацездатності, збільшення споживання калорій та набір ваги³⁰. Психологічні зміни внаслідок втрати сну включають роздратованість, порушення стосунків, погіршення психіатричного стану та зниження якості життя³¹. Відсутність сну вважають однією з головних причин утоми³².

137. Апное – це зупинка дихання тривалістю десять секунд і більше. У разі обструктивного апное у сні (ОАС) дихання неодноразово припиняється через закриття верхніх дихальних шляхів. Частота апное менше п'яти випадків на годину сну вважається нормальною, але більш високі цифри є ознакою ОАС. Тяжкість ОАС залежить від частоти закриття, що визначається шляхом аналізу сну протягом всієї ночі. У разі важкого ОАС частота апное може перевищувати 100 на годину. ОАС може призводити до дискваліфікації водіїв комерційного автотранспорту за станом здоров'я. За оцінками, 28% водіїв комерційного автотранспорту в США мають помірний або важкий ступінь ОАС³³. Опитування 1097 водіїв вантажівок, проведене у Фінляндії, показало, що п'ята їх частина страждає на ОАС³⁴. Дослідження методом «випадок-контроль», проведене у Західній Австралії, передбачало

²⁶ Там само.

²⁷ Там само.

²⁸ M.A.J. Kompier: *Bus drivers: Occupational stress and stress prevention* (Geneva, ILO, 1996) [М.А. Комп'є, Водії автобусів: професійний стрес та його попередження].

²⁹ Див. вище R.O. Phillips and T. Bjørnskaug.

³⁰ D.B. Boivin: *Sleep and you; Sleep better, live better* (Toronto, Dundurn, 2014) [Д.Б. Болвін, Сон і ви: спіть краще, живіть краще].

³¹ Див. вище North American Fatigue Management Program.

³² Див. вище Beaulieu.

³³ A.I. Pack et al.: *A study of the prevalence of sleep apnea among commercial truck drivers* (Washington, DC, Federal Motor Carrier Safety Administration, 2002) [А.І. Пак та ін., Дослідження поширеності апное у сні серед водіїв комерційного автотранспорту].

³⁴ European Transport Safety Council: *Preventing road accidents and injuries for the safety of employees – Project handbook*, Brussels [Європейська рада з безпеки транспорту, Запобігання дорожньо-транспортним пригодам і травмам задля безпеки працівників – довідник із Проекту].

порівняння 100 водіїв великовантажних автомобілів далеких рейсів, які були учасниками ДТП, зареєстрованих поліцією, з водіями, які не потрапляли у ДТП, відібраними на зупинках вантажівок³⁵. Бесіди з водіями проводилися з використанням діагностичної анкети з ОАС. Водії великовантажних автомобілів, які мали ОАС, утричі частіше потрапляли в аварії. Водії, які не пройшли жодної підготовки на предмет боротьби з утомою, також надто багато разів ставали учасниками ДТП.

4.5. Сидячий спосіб життя і ожиріння

138. На додаток до сидіння цілий день у автомобілях, що рухаються, водії таксі, вантажівок, автобусів і водії-експедитори мають ще одну спільну рису: усі вони працюють у небезпечній професії та є вразливими до значної кількості травм і хвороб. Багатогодинне водіння без перерви, навантажування і розвантажування вантажів, доставка товарів за багатьма адресами – все це впливає на здоров'я водіїв. Дослідники встановили, що водії зазнають підвищеного ризику численних хвороб, яким можна запобігти, як-от серцеві напади, розлади опорно-рухового апарату, гіпертонія, виразки та рак легень, простати і сечового міхура, порівняно з представниками інших професій³⁶.

139. Поганий стан здоров'я працівників призводить до зниження продуктивності праці та збільшення кількості невиходів на роботу. У водіїв він також може у різні способи впливати на безпеку. Він може знизити ефективність роботи водія, посилюючи його вразливість до хронічних захворювань або розладів та скорочуючи його кар'єру. Коли досвідчені водії комерційного автотранспорту звільняються на п'ятому десятку і початку шостого десятку життя через стан здоров'я, їх часто замінюють молодими, менш досвідченими водіями, що відносяться до групи підвищеного ризику.

140. Медичні витрати, пов'язані з поганим станом здоров'я, можуть виявитися проблемою для незалежних водіїв і компаній. Ініціативи і навчання зі зміцнення здоров'я та підтримання належної фізичної форми можуть бути корисним засобом для вирішення цих проблем. Наприклад, Національний інститут безпеки та гігієни праці США провів загальнонаціональне обстеження стану здоров'я і травматизму водіїв-далекобійників на 32 стоянках вантажного автотранспорту³⁷. Дослідники отримали оцінки щодо стану здоров'я, травматизму, режиму роботи і сну водіїв вантажного автотранспорту та порівняли їх із показниками всього занятого населення США. Зібрані статистичні дані показали таке:

- 51% водіїв вантажівок палять (серед усього населення США – 19%);
- 69% мають надмірну вагу (індекс маси тіла 30 і більше) (проти 31%);
- 17% мають морбідне ожиріння (ІМТ >40) (проти 7%);
- 14% мають самостійно виявлений діабет (проти 7%);
- 88% мають один значний фактор серцево-судинного ризику (гіпертонію, паління чи ожиріння) (проти 54%);
- у 9% наявні всі три фактори ризику (проти 2%);
- 38% не охоплені планом медичного обслуговування або страхуванням (проти 17%).

³⁵ L. Meuleners et al.: "Obstructive sleep apnea, health-related factors and long distance heavy vehicle crashes in Western Australia: A case control study", in *Journal of Clinical Sleep Medicine*, 2015, Vol. 11, No. 4 [Л. Мейленерс та ін., Обструктивне апное у сні, фактори, пов'язані зі здоров'ям, і аварії важких вантажних автомобілів у далеких рейсах у Західній Австралії: дослідження методом «випадок-контроль»].

³⁶ W.K. Sieber et al.: "Obesity and other risk factors: The national survey of US long-haul truck driver health and injury", in *American journal of industrial medicine*, 2014, Vol. 57, No. 6, pp. 615–626 [В.К. Зібер та ін., Ожиріння та інші фактори ризику: національне обстеження стану здоров'я і травматизму серед водіїв вантажних автомобілів далеких рейсів].

³⁷ Там само.

Вставка 4.2 **Гімнастика у кабіні**

Один великий виробник вантажних автомобілів намагається допомогти водіям підтримувати належну фізичну форму в дорозі, пропонуючи гімнастичне знаряддя водіям, які хочуть робити гімнастику. Цей гімнастичний комплект, призначений для використання у кабіні, включає міцну фанерну плиту з двома металевими петлями. До цих петель пружинним фіксатором прикріплені резинові тренувальні ремені. Вони забезпечують опір для виконання вправ для розвитку сили всього тіла та підтримання належної форми. Плита також слугує опірною площадкою. Користувачам також пропонуються чотири відеоуроки, кожний з яких стосується конкретного рівня вправ. Відеоматеріали записані на DVD і у мобільному додатку.

4.6. Вживання психотропних речовин і зловживання ними

141. Наркотики і алкоголь містять компоненти, які можуть зменшувати пильність водія на дорозі. Законодавство зазвичай забороняє споживання алкоголю та заборонених речовин перед поїздкою або під час поїздки на автомобілі. До того ж, у деяких країнах діють норми та правила перевірки на наркотики і алкоголь працівників, які керують комерційним вантажними автомобілями і автобусами, водіння яких потребує наявності відповідного посвідчення. Умови праці водіїв комерційного автотранспорту можуть передбачати очікування у пунктах перетину кордону або очікування зворотного вантажу, а також нічні зміни та малий час відпочинку. Деякі з цих умов можуть стимулювати збільшення споживання психоактивних речовин на роботі³⁸. Огляд міжнародної бази даних показав, що молодші водії та водії, яким менше платять, із більшою ймовірністю вживають алкоголь і заборонені речовини³⁹. Результати анонімного опитування, проведеного у 2012 р. у Норвегії, засвідчили, що наркотики і алкоголь були знайдені у пробах 2% водіїв комерційного автотранспорту⁴⁰.

³⁸ E. Giroto et al.: “Psychoactive substance use by truck drivers: A systematic review”, in *Occupational and environmental medicine*, 2014, Vol. 71, No. 1, pp. 71–76 [Е. Жиротто та ін., Вживання психоактивних речовин водіями вантажівок: системний огляд].

³⁹ Там само.

⁴⁰ H. Gjerde et al.: “Analysis of alcohol and drugs in oral fluid from truck drivers in Norway”, in *Traffic injury prevention*, 2012, Vol. 13, No. 1, pp. 43–48 [Х. Гьєрде та ін., Аналіз вмісту алкоголю та наркотичних речовин у слині водіїв вантажівок у Норвегії].

ГАЛУЗЕВА ПРОГРАМА ДІЯЛЬНОСТІ

Робоча доповідь

ПИТАННЯ УТОМИ ТА РОБОЧОГО ЧАСУ У ГАЛУЗІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Джон К. Больйо
(консультант (jkbeaulieu@usa.net))

Робочі доповіді – це попередні документи, що розсилаються
з метою заохочення обговорення і отримання коментарів

Міжнародне бюро праці
Женева

1.1. Утома

«Утома людини зараз визнана у світі як головна причина нещасних випадків у галузі транспорту»¹.

Загальновизнаного визначення терміну «утома» не існує. Європейська рада з безпеки дорожнього руху визначила його так: «стомлення з нездатністю або небажанням продовжувати певну діяльність, як правило, через те, що діяльність виконується надто довго».

Наведене нижче визначення і пояснення, прийняте Медичною бібліотекою, службою Національної бібліотеки медицини та Національними інститутами охорони здоров'я США, подано тут для того, щоб продемонструвати, наскільки всеосяжним є цей термін. Бібліотека визначає утому як почуття стомленості, змореності або відсутності енергії. Синонімами утоми є стомленість; змореність; виснаження і млявість. На думку вищезгаданої установи, вона відрізняється від сонливості, тому що це – почуття потреби у сні, тоді як утома – це відсутність енергії та мотивації. Сонливість і апатія (почуття байдужості або індиферентності до подій, які відбуваються) можуть бути симптомами утоми. Крім того, утома може бути нормальною та важливою реакцією на фізичне напруження, емоційний стрес, нудьгу або безсоння. Проте, вона може бути й неспецифічною ознакою більш серйозного психологічного чи фізичного розладу. Оскільки на утому скаржаться дуже часто, потенційну серйозну причину іноді можна не помітити.

Бібліотека відзначає також, що існує багато можливих фізичних і психологічних причин утоми. На додаток до недосипання найбільш поширеними причинами втоми є такі:

- анемія (зокрема залізодефіцитна анемія);
- розлади сну, як-от інсомнія, апное у сні або нарколепсія;
- постійний біль;
- алергія, що призводить до алергічного риніту або астми;
- гіпофункція щитовидної залози (гіпотиреоз);
- вживання, особливо регулярне, алкоголю або заборонених наркотичних засобів, наприклад, кокаїну;
- депресія або горе.

Утома може також супроводжувати такі захворювання:

- інфекція, особливо така, що вимагає довгого часу для одужання або лікування, наприклад, бактеріальний ендокардит (інфекція серцевого м'яза або клапанів), паразитарні інфекції, СНІД, туберкульоз і мононуклеоз;
- хронічна серцева недостатність;
- діабет;
- хронічне захворювання печінки або нирків;
- хвороба Аддісона;

¹ Australian House of Representatives Standing Committee on Communications, Transport and the Arts: Report: *Beyond the Midnight Oil: An inquiry into managing fatigue in transport* (Canberra, 2000) [Палата представників Австралійського парламенту, Постійний комітет із питань зв'язку, транспорту і мистецтв, Наслідки надмірної праці: розслідування з питань утоми у галузі транспорту].

- анорексія або інші розлади харчової поведінки;
- артрит;
- автоімунні захворювання, наприклад, вовчак;
- недоїдання;
- рак².

У водіїв можуть спостерігатися такі симптоми втоми:

- **утрата пильності;**
- **труднощі з фокусуванням зору;**
- **часте позіхання;**
- **утрата концентрації та блукання думок;**
- **зменшення обізнаності щодо оточення – очевидна раптова поява інших транспортних засобів позаду вантажного автомобіля або перед ним;**
- **провали у пам'яті;**
- **зменшення частоти поглядів у дзеркала заднього виду порівняно з нормальною;**
- **несвідомі зміни швидкості;**
- **помилки у переключенні передач;**
- **надто повільна або надто швидка їзда;**
- **виїзд із смуги руху;**
- **проїзд повз поворот. [Виділено автором.]**

Однією з головних причин втоми вважається недосипання. Кожна людина дотримується різного режиму сну щодо його тривалості, але в середньому потреба у сні складає сім-вісім годин на добу. Отже, якщо особа спала не всю ніч, наступного дня вона з більшою ймовірністю втомиться. В одному дослідженні були опитані 238 водіїв автобусів, які їздять північною панамериканською магістраллю в Перу. Понад 45% зізналися, що потрапляли у аварію. Близько 55% спали менше шести годин на добу, а 31% - менше шести годин упродовж 24 годин до участі в опитуванні. 80% зазвичай їздили без зупинки на перерву більш ніж п'ять годин³. Визнано, що втрата всього лише двох годин сну може вплинути на час реакції, функціонування мозку і пильність.

У водія вантажного автотранспорту, який проводить кілька ночей у дорозі без нормальних умов для сну (81% водіїв, які взяли участь у вищезгаданому опитуванні в Перу, сказали, що завжди сплять у нижньому багажному відділенні автобусу, коли автобус веде інший водій або коли автобус припаркований на автобусній станції) і без нормальної тривалості сну, накопичується кількогодинне недосипання. Якщо дефіцит сну стає надто великим, мозок у кінцевому підсумку засне недобровільно. Це – так званий «мікросон». Мікросон триває лише короткий період часу, але може бути дуже небезпечним, якщо трапиться під час їзди. **Наприклад, якщо у водія настане мікросон усього лише на одну секунду під час їзди зі швидкістю 100 км/год, транспортний засіб проїде без керування водія 28 метрів⁴. [Виділено автором.]**

² Інформацію отримано з <http://www.nlm.nih.gov/medlineplus/ency/article/003088.htm>, 25 липня 2005 р.

³ Rey de Castro, J. Gallo, J. Loureiro, H.: "Tiredness and sleepiness in bus drivers and road accidents in Peru: a quantitative study", in *Pan American Journal of Public Health*, 16 July 2004 [Рей де Кастро, Дж. Галло, Дж. Лурейро, Утомленість і безсоння у водіїв автобусів і дорожньо-транспортні пригоди у Перу: кількісне дослідження, 16 липня 2004 р.].

⁴ Land Transport New Zealand: Factsheet No. 24, June 2005 [Нова Зеландія, Автомобільний транспорт, інформаційний бюлетень № 24, червень 2005 р.], <http://www.ltsa.govt.nz/factsheets/24.html>.

Дослідження водійських завдань показують, що кількість часу, витраченого на виконання завдання, впливає на якість його виконання. Зі збільшенням цього часу ступінь втоми зростає, час реакції вповільнюється, увага і швидкість оцінки зменшуються, а вірогідність засинання під час виконання завдання підвищується⁵.

1.1.1. Розлади сну

Найчастіше страждають від втоми люди, які мають розлади сну, тому що такі розлади шкодять якості та кількості сну. Інсомнія, апное у сні або нарколепсія – можливі причини втоми, але найбільш поширений розлад – це апное у сні. Від нього страждає приблизно 5% населення середнього віку. Під час такого явища горло людини розслабляється настільки, що людина перестає дихати. Сплячий задихається, просинається настільки, щоб почати дихати нормально, і продовжує спати, не усвідомлюючи проблему. Це може траплятися до 600 разів за ніч, через що наступного дня людина вкрай утомлена. Найбільш поширені фактори ризику апное у сні – надмірна вага, чоловіча стать і середній вік.

Дослідження, проведене серед більш ніж 400 бразильських і португальських водіїв вантажного транспорту, показало, що розлади сну бувають у 35,4% бразильських і у 21,5% португальських водіїв⁶. Хоча ця вибірка мала, це – високий показник для професії, де пильність рятує життя.

1.2. Утома і аварії

Утома викликає у водія втрату пильності, що супроводжується неправильним розумінням ситуації, збільшенням часу реакції та зниженням рівня кваліфікації. Крім того, знижується здатність водія зосереджуватися і приймати критично важливі рішення, тож йому потрібно більше часу на тлумачення та розуміння дорожньої обстановки. Це – значна проблема у галузі автомобільного транспорту з точки зору здоров'я та якості життя водіїв, а також стосовно потенціалу аварій. Отже, втома є значущим питанням здоров'я та безпеки для галузі автомобільного транспорту.

Усі ці ефекти можуть призводити до аварій. Дані з ряду країн, зокрема США, Ізраїлю, Німеччини та Швеції, демонструють, що засинання за кермом є причиною значної частки дорожньо-транспортних пригод на автомобільних дорогах, причому в більшості з них учасниками є водії далеких рейсів.

1.3. Утома, аварії та час доби

Як відомо, час доби є значним чинником аварій за участю водіїв вантажних автомобілів. Ефект добових біоритмів (якості роботи людини у 24-годинному циклі) є важливим для аналізу аварій, пов'язаних з утомою. Європейська рада з безпеки дорожнього руху у своєму звіті зазначає регулярну особливість: максимальна кількість інцидентів аварійного рівня трапляється між 2 та 5 годинами ночі, а другий, нижчий пік припадає на період приблизно з 3 до 4 години дня. Показники за ранні ранкові години часто в десять і більше разів

⁵ Там само.

⁶ Souza, José Carlos: "Sleep, habits, quality of life and accidents in truck drivers of Brazil and Portugal". *Arq. Neuro-Psiquiatr.*, Dec. 2004, Vol. 62, No. 4, pp. 1113-1114. ISSN 0004-282X [Соуза, Хосе Карлуш, Сон, звички, якість життя і аварії у водіїв вантажного транспорту в Бразилії та Португалії].

перевищують денні цифри. У вищезгаданому опитуванні перуанських водіїв автобусів зазначено, що аварії та передумови до аварій під час їзди мають місце переважно з півночі до шостої години ранку, а настання аварії або передумови до аварії тісно пов'язано з утомленістю та з тим, що у водіїв під час їзди закриваються очі.

Дослідження проблеми втоми та пильності у водіїв вантажних автомобілів, проведене у 1996 р.⁷ у США Управлінням важких транспортних засобів Федеральної адміністрації шосейних доріг, є найбільш масштабним і всеосяжним дослідженням щодо втоми та пильності водіїв далеких перевезень у Північній Америці. Головна увага у дослідженні приділена таким факторам: кількість годин їзди у період роботи; кількість днів їзди поспіль; час доби, коли мала місце їзда; регулярність графіку. У дослідженні повідомлено, що їзда вночі (тобто з півночі до світанку) асоціюється з погіршенням ефективності. Зазначено також, що час доби – набагато кращий показник для прогнозування погіршення якості їзди, ніж кількість годин їзди (час виконання завдання) або сукупна кількість здійснених поїздок.

Управління доріг і дорожнього руху Уряду штату Новий Південний Уельс (Австралія) вважає, що періоди підвищеного ризику аварій зі смертельним наслідком, пов'язаних з утомою, - це ніч (з 22.00 до 6.00 год.) та після обіду (з 13.00 до 15.00 год.).

Асоціація перевізників вантажів Великобританії, що представляє близько половини автопарку країни, також визнає, що час доби – значущий чинник втоми водіїв. У своїй публікації *Driver Fatigue: A guide for transport managers* («Утома водіїв: посібник для керівників транспортних підприємств», 2002 р.) вона зазначає, що людям найбільш важко боротися з сонливістю з 2.00 до 6.00 год. та з 14.00 до 16.00 год.

1.4. Утома, водії місцевих і коротких рейсів

Проте, від втоми потерпають не лише водії далеких рейсів і міжміського транспорту. Це – проблема для водіїв усього комерційного транспорту. В одному з досліджень проблеми виробничого стресу серед водіїв автобусів МОП назвала втому та проблеми зі сном головними проблемами зі здоров'ям у водіїв міських автобусів⁸. Водії часто їздять далекими маршрутами, проводять у дорозі багато днів і їздять в умовах, далеких від ідеальних; вони також мають різну фізичну форму, габарити та витривалість. Отже, втома водія, посилена напруженням і незручним або важким положенням водія, є однією з типових причин аварій автобусів. На втому водія може впливати компоновка його робочої зони. Неякісне проектування цієї зони може спричинити більше аварій та травм як водія, так і пасажирів, ніж погана компоновка будь-якої іншої частини транспортного засобу⁹.

Водії таксі, багато з яких працюють подовжені зміни, до 16 годин на добу, часто вночі, також уразливі до втоми. Вони часто починають роботу наступного дня, не відновивши належною мірою сили після втоми попереднього дня. Дослідження, проведене серед водіїв таксі, показало, що вони часто проводять дуже багато часу в дорозі: 67% опитаних їздили

⁷ Звіт отриманий зі сторінки <http://www.fmcsa.dot.gov/facts-research/research-technology/publications/cmvmfatiguestudy.htm>, 27 липня 2005 р.

⁸ Kompier, M.: *Bus drivers: Occupational stress and stress prevention* (Geneva, ILO, 1996), p. 5 [М. Комп'є, Водії автобусів: виробничий стрес та запобігання йому].

⁹ Звіт Міністерства транспорту США *Bus and passenger accident prevention*, 1996 [Попередження аварій автобусів і пасажирських автомобілів].

щонайменше 50 годин на тиждень, проте час відпочинку в довгих змінах (до 12 годин) часто був коротким (аж до трьох хвилин, а у середньому – 37 хвилин)¹⁰. Цікаво, що у цьому ж звіті розглянуто взаємозв'язок між факторами, що стосуються втоми, та участю водіїв таксі у ДТП. Автори звіту повідомили про значну негативну кореляцію між загальним середнім часом на перерви та рівнем аварійності. Проте, згідно зі звітом, втома стосується не лише аварій: у всіх водіїв комерційного транспорту вона може погіршити здатність боротися з насильством у виробничому середовищі – проблемою, що викликає дедалі гострішу занепокоєність¹¹.

Одне з проведених досліджень показало, що водії місцевих і коротких рейсів потрапляють у аварії через втому. Водії місцевих і коротких рейсів назвали такі п'ять головних проблем, пов'язаних з утомою (у порядку значущості): недостатній сон, важкий фізично робочий день, жара/відсутність кондиціонера повітря, очікування розвантаження, нерегулярне харчування. Дослідження виявило також, що водії, які більше сплять уночі, не так часто згадують втому як проблему, характерну для робочого дня¹². В іншому дослідженні, проведеному в Ізраїлі, було зроблено висновок про те, що «виробничі ризики та несприятливі наслідки для водіїв вантажівок у великих країнах із довгими нічними поїздками мають місце у малій країні з короткими відстанями, відносно нетривалими поїздками та незначним обсягом нічних подорожей»¹³.

У рамках дослідження, проведеного у США, було проаналізовано і порівняно дорожньо-транспортні пригоди за участю вантажних автомобілів у міських/коротких та далеких рейсах, а також вивчено поширеність втоми водіїв як головного фактору аварійності. У звіті зазначено, що відстань поїздки має найбільш виражений вплив на відсоток тих аварій із смертельним наслідком, які пов'язані з утомою; коротші поїздки асоціюються з набагато нижчою частотою аварій. Ризик участі вантажного автомобіля місцевого призначення у аваріях із смертельним наслідком, спричинених утомою, становить лише незначну частку аналогічного ризику для вантажного транспорту, який виконує далекі рейси¹⁴.

Хоча втома становить проблему для водіїв місцевих і коротких рейсів, вона, як здається, не є для них таким критичним фактором нещасних випадків на виробництві, як у далеких рейсах, тому що багато цих водіїв їздять переважно у денний час, роблять належні перерви у їзді, закінчують зміну на домашній базі, а вночі сплять у власних ліжках. Разом з тим, втома,

¹⁰ Dalziel, J.R., Job, R.F.: "Motor vehicle accidents, fatigue and optimism bias in taxi drivers" in *Accident analyses and prevention*, 1997 Jul;29(4):489-94 [Дж.Р. Далзієль, Р.Ф. Джоб, Аварії транспортних засобів, втома і песимізм водіїв таксі].

¹¹ Цінна інформація про насильство на робочому місці наведена у кодексі практичних правил МОП щодо насильства на робочому місці у сфері послуг та заходів із боротьби з цим явищем.

¹² *Improving Traffic Safety From The Local/Short-Haul Trucker's Perspective* – Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society 42nd Annual Meeting, 5-9 October 1998 [Посилення безпеки дорожнього руху з точки зору водія місцевих і коротких рейсів. Матеріали 42-го щорічного засідання Товариства людських факторів та ергономіки, 5-9 жовтня 1998 р.].

¹³ Sabbagh-Ehrlich, S., Friedman, L., Richter, E.D.: "Working conditions and fatigue in professional truck drivers at Israeli ports", in *Injury Prevention*, April 2005 [С. Саббар-Ерліх, Л. Фрідман, Е.Д. Ріхтер, Умови праці та втома професійних водіїв вантажних автомобілів у ізраїльських портах, квітень 2005 р.].

¹⁴ Michigan Univ., Ann Arbor. Center for National Truck Statistics.; Federal Highway Administration, Washington, DC. Office of Motor Carriers: *Short-haul trucks and driver fatigue* (FHWA-MC-98-016) June 1997 [Мічиганський університет, Анн-Арбор. Центр національної статистики вантажного транспорту; Федеральна адміністрація шосейних доріг США, Управління важких транспортних засобів, Вантажний транспорт місцевого призначення і втома водія, червень 1997 р.].

поєднана з типовими скаргами на головний біль, біль у спині, втому очей та стрес від їзди в умовах міст, створює небезпечне виробниче середовище й тому робить водіїв уразливими до аварій. Серед інших факторів, які впливають на цю ситуацію, - тривале сидіння у стиснених умовах, дія вихлопних газів та вібрація. Ще один важливий аспект втоми – чи здійснюється навантажування і розвантажування у строки, на які розраховує водій. Якщо водій затримується на навантажувальному майданчику, це впливає на весь його графік. Поліпшення звичок щодо сну і харчування водіїв, які виконують місцеві та короткі рейси, могло б допомогти зменшити втому протягом їхнього робочого дня, як і уникнення їзди після недостатнього сну, навіть у відносно короткі поїздки, якщо вони відчувають сонливість.

2. Утома і робочий час

2.1. Вступ

У втомлених людей спостерігається такий самий ступінь погіршення працездатності, як і у тих, які на законних підставах сп'яніли. Тести показали, що помірний ступінь втоми спричиняє значніше погіршення працездатності, ніж заборонений рівень алкогольної інтоксикації. Наприклад, після 17 годин без сну когнітивна психомоторна працездатність групи з 40 осіб знизилася до рівня, еквівалентного ступеню погіршення працездатності, зафіксованого у групі, коли вміст алкоголю в крові становив 0,05%. Це є забороненим рівнем алкогольної інтоксикації у багатьох країнах. Через 24 години без сну працездатність групи знизилася до рівня, еквівалентного ступеню погіршення працездатності, зафіксованого у групі, коли вміст алкоголю в крові становив 0,1%, що вдвічі перевищує встановлений закон максимум у більшості країн¹⁵. Цікаво зазначити, що у більшості країн законодавство обмежує кількість алкоголю, яку особа може спожити, перш ніж їздити, але практично не торкається проблеми втоми та змореності за кермом.

У багатьох країнах транспортній галузі слід більше турбуватися про якісні та кількісні аспекти робочого часу. Надмірний робочий час і нерегулярна робота, погані умови праці, високі рівні стресу, тривале очікування і неналежне навчання можуть призвести до втоми та помилок водіїв. Це спричиняє такі економічні та соціальні наслідки, як зниження продуктивності праці, підвищення рівнів аварійності та професійної захворюваності, збільшення невиходів на роботу, підвищення плинності кадрів, збільшення обсягів компенсаційних виплат працівникам, підвищення страхових ставок та страхової відповідальності щодо автотранспортних засобів. Ефективне вирішення проблеми виробничої та невиробничої втоми принесло б користь усім зацікавленим сторонам. Розумна тривалість робочого часу і періодів відпочинку може у кінцевому підсумку забезпечити вигоду для комерційних, фінансових і соціально-трудових відносин. Умови праці у автотранспортній галузі, зокрема фактори, що призводять до втоми, також можуть бути причиною того, що у цій галузі працює або бажає почати працювати дуже мало молоді та жінок. Цей чинник також може пояснювати дефіцит кваліфікованих водіїв вантажних автомобілів у США.

Регулювання тривалості періодів, які водій проводить за кермом, поряд із покращенням дотримання законодавства – одна з відповідей на проблему втоми та сонливості у

¹⁵ Dawson, D. and Reid, K.: "Fatigue, alcohol and performance impairment" in *Nature* (London, McMillan Publishers Ltd.), Vol. 388, 1997, p. 236 [Д. Доусон і К. Рейд, Утома, алкоголь і погіршення продуктивності].

транспортній галузі, але цього далеко не достатньо. Обмеження робочого часу водія не усуває всі інші причини втоми. Для цього потрібно ефективне попередження втоми.

ВОДІННЯ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ І АВТОБУСІВ

Брюс А. Мілліс

Перевезення автомобільним транспортом включають переміщення людей, худоби та вантажів всіх видів. Вантажі та худоба зазвичай транспортуються у певних типах вантажних автомобілів, а у автобусах можуть перевозитися пакунки та багаж пасажирів, а також птиця та дрібні тварини. Люди зазвичай їздять автобусами, хоча у багатьох районах для цього використовуються вантажні автомобілі різних видів.

Водії вантажних автомобілів можуть керувати декількома різними видами транспортних засобів, включаючи, наприклад, напівпричепа, автоцистерни, самоскиди, автомобілі з двома чи трьома причепами, пересувні крани, автомобілі для доставки, панельні автомобілі або пікапи. Визначена законом повна маса автомобіля (яка варіюється в залежності від законодавства) коливається від 2000 кг до більш ніж 80000 кг. До вантажу автомобіля може бути включені будь-які предмети – наприклад, дрібні або великі пакунки, машини, каміння та пісок, сталь, пиломатеріали, легкозаймисті рідини, стиснені гази, радіоактивні матеріали, корозійні та їдкі хімічні речовини, кріогенні рідини, харчові продукти, заморожені продукти, зерно насипом, вівці та велика рогата худоба.

Разом з керуванням транспортним засобом водії вантажних автомобілів відповідають за огляд транспортного засобу перед використанням, перевірку вантажних документів, контроль наявності належних знаків та маркування та ведення бортового журналу. Водії також можуть відповідати за обслуговування та ремонт транспортного засобу, навантажування та розвантажування вантажу (вручну або використовуючи вилковий навантажувач, кран або інше обладнання) та отримання грошей за доставку товарів. У випадку аварії водії відповідає за збереженість вантажу та виклик допомоги. Якщо аварія пов'язана з небезпечними матеріалами, водій, навіть без відповідної підготовки або потрібного обладнання, може спробувати усунути розливи, зупинити витoki або погасити пожежу.

Водії автобусів можуть перевозити декілька людей у невеликому фургоні або керувати середніми чи великими автобусами, що вміщують 100 або більше пасажирів. Вони відповідають за безпечну посадку та висадку пасажирів, надання інформації, а іноді й за збір коштів за проїзд і підтримання порядку. Водії автобусів також можуть відповідати за обслуговування та ремонт автобусів і за навантажування та розвантажування вантажу та багажу.

Дорожньо-транспортні пригоди – це найбільш серйозна небезпека, з якою доводиться стикатися водіям вантажних автомобілів і автобусів. Ризик виникнення такої події збільшується, якщо транспортний засіб не обслуговується належним чином, особливо у випадку використання зношених покришок або гальмівної системи з неполадками. Утома водія через довгі або ненормовані робочі зміни чи інші стресові ситуації підвищує ймовірність аварії. Зависока швидкість і перевезення надмірної ваги підвищують ризик, так само як інтенсивний дорожній рух і несприятливі погодні умови, які погіршують зчеплення або видимість. Аварія, пов'язана з небезпечними матеріалами, може стати причиною додаткових ушкоджень водія або пасажирів (отруєння, опіки тощо) і вплинути на територію, що оточує місце аварії.

Водії стикаються з багатьма ергономічними загрозами. Найбільш очевидними є травми спини та інші травми, спричинені підніманням завеликої ваги або використанням неналежних прийомів піднімання. Досить поширеним є використання поясів для спини, хоч їх ефективність сумнівна, а їх використання може створити помилкове відчуття безпечності. Необхідність навантажування та розвантажування вантажу у місцях, де відсутні автотранспортні засоби, крани чи навіть візки, а також різноманітність ваги вантажів та їх конфігурації збільшують ризик травмувань під час піднімання.

Водійські місця часто погано сконструйовані і не можуть бути відрегульовані для забезпечення належної підтримки і тривалого комфорту, що в результаті стає причиною проблем зі спиною чи інших травм опорно-рухового апарату. Водії можуть травмувати плече через вібрацію, оскільки рука тривалий час знаходиться у піднятому положенні у відкритому вікні. Вібрації всього тіла можуть спричинити пошкодження нирок та спини. Ергономічні травми також бути спричинені невдалим розташуванням елементів керування транспортного засобу або кнопок апарату для видачі квитків.

Водії наражаються на ризик втрати слуху через виробничі причини, зокрема через тривалий вплив гучного шуму двигуна. Відсутність відповідного обслуговування, несправні глушники та неналежна ізоляція кабіни збільшують такий ризик. Втрата слуху може бути більш вираженою у вусі зі сторони вікна водія.

Водії, особливо водії далеких рейсів, часто працюють понаднормово без належного відпочинку. У Конвенції Міжнародної організації праці (МОП) 1979 року про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті (№ 153) визначено необхідність перерви після 4 годин водіння, обмежено загальний час водіння до 9 годин на день та 48 годин на тиждень, а також визначено необхідність не менш ніж 10 годин відпочинку кожні 24 години. У більшості країн також є закони, які регулюють час водіння та періоди відпочинку та вимагають від водіїв ведення бортових журналів з реєстрацією робочих годин та періодів відпочинку. Щоправда, очікування керівництва, а також економічні умови, наприклад певні умови оплати, такі як оплата за завантаження або відсутність оплати за зворотній шлях без вантажу, чинять сильний тиск на водія та змушують його працювати понаднормово та робити фальшиві записи у бортовому журналі. Тривалі періоди роботи є причиною психологічного стресу, посилюють ергономічні проблеми, які призводять до аварій (включаючи аварії внаслідок засипання за кермом) та можуть змусити водія використовувати штучні стимулятори, що викликають залежність.

На додачу до ергономічних умов, довгих робочих змін, шуму та економічних труднощів, водії відчувають психологічний та фізіологічний стрес і утому, спричинені несприятливими умовами дорожнього руху, неякісними дорожніми покриттями, поганою погодою, нічним водінням, страхом нападу та пограбування, хвилюванням про несправне обладнання та тривалою інтенсивною сконцентрованою роботою.

Водії вантажних автомобілів потенційно наражаються на хімічні, радіоактивні або біологічні ризики, пов'язані з їхнім вантажем. Контейнери з витоками, несправні клапани на цистернах і викиди під час навантажування або розвантажування можуть стати причиною негативного впливу токсичних речовин на працівників. Відсутність відповідної упаковки, неналежні захист чи розміщення радіоактивного вантажу можуть стати причиною радіаційного опромінення.

Працівники, які здійснюють транспортування тварин, можуть бути інфіковані хворобами тварин, такими як бруцельоз. Водії також піддаються впливу випарів пального та вихлопних газів, особливо якщо є витoki у системі подання пального або вихлопній системі або якщо водій проводить ремонт або проводить обробку вантажів під час роботи двигуна.

У випадку аварії, пов'язаної з небезпечними матеріалами, водій може отримати сильне хімічне або радіаційне ураження, пошкодження від пожежі, вибуху або хімічної реакції. У водіїв зазвичай немає достатньої підготовки для боротьби з інцидентами, які пов'язані з небезпечними матеріалами. Їх відповідальність має бути обмежена захистом самих себе та викликом служб екстреної допомоги. Під час спроб реагування на надзвичайні ситуації, до яких він не підготовлений належним чином і за відсутності необхідного обладнання, водій наражається на додаткову небезпеку.

Водій може отримати травму в ході механічного ремонту транспортного засобу. Під час роботи з вантажним автомобілем або автобусом на узбіччі дороги водій може отримати пошкодження від іншого транспортного засобу. Колеса з роздільними ободами становлять особливу загрозу. Саморобні чи несправні домкрати можуть стати причиною травми з роздробленням.

Водії вантажних автомобілів наражаються на ризик нападу та пограбування, особливо якщо транспортний засіб перевозить цінний вантаж або якщо водій відповідає за отримання коштів за доставку товарів. Водії автобусів наражаються на ризик пограбування апаратів для видачі квитків та зловживаннями чи нападами з боку нетерплячих пасажирів або людей у стані сп'яніння.

Багато аспектів життя водіїв сприяють поганому стану здоров'я. Через довгі робочі зміни та необхідність їсти в дорозі водії часто страждають від поганого харчування. Стрес та тиск з боку колег можуть призвести до вживання наркотиків та алкоголю. Користування послугами проституток підвищує ризик зараження СНІДом та іншим інфекціями, що передаються статевим шляхом. У деяких країнах водії, як видається, є одними з головних переносників СНІДу.

Описаним вище ризикам можна запобігти або хоча б боротися з ними. Як і у більшості питань, пов'язаних з безпекою та здоров'ям, потрібне поєднання належної винагороди, навчання працівників, ефективного профспілкового договору та чіткого дотримання діючих стандартів з боку керівництва. Якщо водії отримують гідну заробітну плату, на основі належних графіків роботи, у них менше привідів для перевищення швидкості, понаднормової роботи, їзди на небезпечних транспортних засобах, перевезення надмірної кількості вантажів, вживання наркотиків або внесення фальшивих записів до бортового журналу.

Якщо керівництво інвестуватиме у якісні транспортні засоби та забезпечуватиме їх регулярну перевірку, ремонт та обслуговування, кількість поломок і аварій може бути значно зменшена. Кількість ергономічних травм може бути зменшена, якщо керівництво готове заплатити за якісні кабіни, повністю регульовані водійські сидіння та якісні елементи управління транспортним засобом, що сьогодні доступні. Належне технічне обслуговування, особливо вихлопних систем, зменшить рівень шуму.

Токсичний вплив може бути зменшений, якщо керівництво забезпечить дотримання стандартів пакування, маркування, навантажування та позначення небезпечних матеріалів. Заходи для

зменшення ризику дорожньо-транспортних пригод також зменшують ризик аварій з небезпечними матеріалами.

Водіям має бути наданий час для ретельного огляду транспортного засобу перед його використанням, а також їх не мають штрафувати або позбавляти стимулів за відмову від керування транспортним засобом, який не працює належним чином. Водії також мають проходити належну водійську підготовку, навчання у сферах технічного огляду транспортних засобів, розпізнавання небезпеки та першого реагування.

Якщо водії несуть відповідальність за навантажування та розвантажування, вони мають пройти навчання відповідним прийомам піднімання та забезпечуватися ручними візками, вилковими навантажувачами, кранами або іншим обладнанням, необхідним для операцій з вантажами без надмірного навантаження. Якщо очікується, що водії будуть займатися ремонтом транспортних засобів, вони мають бути забезпечені відповідними інструментами та належним чином підготовлені. Для захисту водіїв, які здійснюють перевезення цінностей або мають справу з грошима за проїзд пасажирів або доставку товарів, мають бути вжиті відповідні заходи з безпеки. У водіїв автобусів мають бути відповідні засоби для дій з рідинами організму хворих або поранених пасажирів.

Водії мають отримувати медичні послуги як для забезпечення їхньої професійної придатності, так і для підтримки здоров'я. Водіям, які працюють з небезпечними матеріалами або потрапили у аварію, пов'язану з впливом патогенів, які передаються через кров, або небезпечних матеріалів, слід забезпечувати медичний нагляд. Як керівництво, так і водії мають відповідати стандартам медичної придатності.

ЕРГОНОМІКА ВОДІННЯ АВТОБУСІВ

Альфонс Грьосбрінк та Андреас Мар

Водіння автобусу характеризується психологічним та фізичним стресом. Найбільш серйозними є стрес, пов'язаний з дорожнім рухом у містах, через його високу інтенсивність та часті зупинки. У більшості транспортних компаній водій повинен, на додачу до обов'язків водія, мати справу з такими процесами, як продаж квитків, нагляд за посадкою та висадкою пасажирів та надання їм інформації.

Психологічний стрес є результатом відповідальності за безпечне транспортування пасажирів, обмежених можливостей спілкування з колегами та часового тиску через фіксований розклад. Змінний графік також є причиною психологічного та фізичного стресу. Ергономічні недоліки робочого місця водія збільшують фізичний стрес.

Численні вивчення діяльності водіїв показали, що окремі фактори стресу не є настільки серйозними, щоб безпосередньо загрожувати здоров'ю. Проте низка всіх стресових факторів та напруження, що виникає в результаті, призводить до того, що водії автобусів частіше мають проблеми зі здоров'ям, ніж інші працівники. Особливо значними є показники серед захворювань шлунку і травної системи, опорно-рухової системи (особливо спини) та серцево-судинної системи. Це призводить до того, що водії часто не досягають пенсійного віку, а

змушені раніше звільнитися за станом здоров'я (Beiler and Tränkle 1993; Giesser-Weigt and Schmidt 1989; Haas, Petry and Schühlein 1989; Meifort, Reiners and Schuh 1983; Reimann 1981).

Для підвищення ефективності охорони праці в галузі комерційного водіння необхідно вжити технічних та організаційних заходів. Важливим аспектом роботи є організація змінних розкладів таким чином, щоб мінімізувати стрес водіїв і, наскільки це можливо, врахувати їх побажання. Інформування персоналу та його мотивація до здорового способу життя (наприклад, правильне харчування, належне пересування у межах робочого місця та поза ним) можуть відіграти важливу роль у підтримці здоров'я. Особливо необхідним технічним заходом є використання ергономічно оптимальної конструкції робочого місця водія. Раніше вимоги до робочого місця водія розглядалися лише після інших, таких як вимоги до проектування пасажирської зони. Ергономічний дизайн робочого місця водія є необхідним елементом безпеки та захисту здоров'я водія. В останні роки дослідження щодо, серед іншого, ергономічно оптимального робочого місця водія були проведені у Канаді, Швеції, Німеччині та Нідерландах (Canadian Urban Transit Association 1992; Peters et al. 1992; Wallentowitz et al. 1996; Streekvervoer Nederland 1991). Результати міждисциплінарного проекту у Німеччині дозволили створити нове стандартизоване робоче місце водія (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 1996).

Робоче місце водія у автобусах зазвичай спроектоване у формі напіввідкритої кабіни. Параметри кабіни водія та налаштування, які можуть бути застосовані до сидіння та рульового колеса, мають знаходитися у діапазоні, застосовному до всіх водіїв. Для Центральної Європи це означає діапазон зросту від 1,58 до 2,00 м. У дизайні також мають враховуватися такі особливості, як надлишкова вага або довгі чи короткі кінцівки.

Можливості та способи налаштування водійського сидіння та рульового колеса мають бути організовані таким чином, щоб усі водії в межах проектного діапазону могли комфортно та ергономічно розташувати свої руки та ноги. Для цього сидіння розміщені під оптимальним нахилом назад близько 20°, що далі від вертикалі, ніж було раніше прийнято у комерційних транспортних засобах. Крім цього, панель приладів також має регулюватися для зручного доступу до важелів керування та належної видимості приладів. Це можна узгодити з налаштуванням рульового колеса. Застосування меншого рульового колеса також підвищує ефективність використання навколишнього простору. Діаметр рульового колеса, що зараз використовується, походить, очевидно, з того часу, коли у автобусах не були поширені підсилювачі рульового колеса. Див. рисунок 102.7.



Рис. 102.7. Ергономічно оптимізоване та стандартизоване робоче місце водія у автобусах в Німеччині

З дозволу Erobus GmbH, Мангайм (Німеччина)

Панель приладів керування може регулюватися для узгодження з рульовим колесом.

Оскільки спотикання та падіння є одними з найбільш поширених причин нещасних випадків на робочому місці серед водіїв, особливу увагу слід приділяти проектуванню входу на робоче місце водія. Слід уникати у конструкції всього, об що можна спіткнутися. Сходи на вході мають бути однаковими і мати достатню глибину кроку.

Сидіння водія повинно загалом мати п'ять налаштувань: налаштування довжини та висоти сидіння, кута нахилу спинки сидіння, кута нахилу низу сидіння та глибини сидіння. Рекомендується також використовувати регульовану опору для попереку. Хоча це все ще не вимагається законодавством, все ж рекомендується облаштувати сидіння водія трьохточковим ременем безпеки та підголівником. Оскільки досвід показує, що ручне налаштування ергономічно правильного положення займає багато часу, у майбутньому слід використовувати певний спосіб електронного зберігання напрямів налаштування, наведених у таблиці 102.1, що дозволить швидко та легко змінити індивідуальне налаштування сидіння (наприклад, за допомогою його зберігання на електронній картці).

Таблиця 102.1 Параметри сидіння водія та межі їх налаштування

Деталь	Параметр/ Напрямок налаштування	Стандартне значення (мм)	Межі налаштування (мм)	Запам'ятовується
Все сидіння	Горизонтально	—	≥ 200	Так
	Вертикально	—	≥ 100	Так

Поверхня сидіння	Глибина поверхні сидіння	—	390–450	Так
	Ширина поверхні сидіння (загальна)	Мін. 495	—	—
	Ширина поверхні сидіння (плоска частина, у області таза)	430	—	—
	Бічна оббивка в області таза (поперечно)	40–70	—	—
	Глибина заглиблення сидіння	10–20	—	—
	Нахил поверхні сидіння	—	0–10° (кут нахилу вперед)	Так
Спинка сидіння	Висота спинки сидіння			
	Мін. висота	495	—	—
	Макс. висота	640	—	—
	Ширина спинки сидіння (загальна)*	Мін. 475	—	—
	Ширина спинки сидіння (плоска частина)			
	— поперечна область (нижня)	340	—	—
	— плечова область (верхня)	385	—	—
Спинка сидіння	Бічна оббивка* (бічна глибина)			
	— поперечна область (нижня)	50	—	—
	— плечова область (верхня)	25	—	—
	Нахил спинки сидіння (по вертикалі)	—	0°–25°	Так
Підголовник	Висота підголовнику над	—	Мін. 840	—

	краєм поверхні сидіння			
	Висота підголівнику	Мін. 120	—	—
	Ширина підголівнику	Мін. 250	—	—
Поперекова подушка	Передня дуга поперекової опори від поперекової поверхні	—	10–50	—
	Висота нижнього краю поперекової підтримки над поверхнею сидіння	—	180–250	—

— Не застосовне

** Ширина нижньої частинки спинки має приблизно відповідати ширині поверхні сидіння та звужуватися догори.*

*** Бічна оббивка поверхні сидіння має відношення лише до області заглиблення.*

Стрес через вібрацію всього тіла на робочому місці водія у сучасних автобусах є низьким у порівнянні з іншими комерційними транспортними засобами і значно нижчим за міжнародні стандарти. Досвід показує, що сидіння водіїв у автобусах часто не налаштовуються, щоб належним чином відповідати фактичній вібрації транспортного засобу. Таке налаштування рекомендується для уникнення певних діапазонів частот, які збільшують вібрації всього тіла водія, що може заважати продуктивності.

Рівні шуму, який би був небезпечним для здоров'я, не спостерігається на робочому місці водія. Високочастотний шум може дратувати і його слід усунути, оскільки він може заважати концентрації водіїв.

Всі компоненти для налаштування та обслуговування на робочому місці мають бути організовані для зручного доступу до них. Через велику кількість обладнання транспортного засобу часто потрібно багато елементів налаштування. Через це перемикачі мають бути згруповані та об'єднані відповідно до використання. Ті елементи, що часто використовуються, такі, як відкривачі дверей, ручне гальмо та перемикачі склоочисників мають бути розташовані у основній зоні доступу. Ті перемикачі, які використовуються рідше, можуть бути розміщені за межами основної зони доступу (наприклад, на бічній панелі).

Візуальний аналіз рухів показав, що водіння транспортного засобу в умовах дорожнього руху та нагляд за посадкою та висадкою пасажирів на зупинках – це серйозне навантаження на увагу водія. Таким чином, інформація, що відображається за допомогою приладів та індикаторних вогнів у транспортному засобі має обмежуватися лише абсолютно необхідною. Комп'ютеризована електроніка у транспортних засобах дозволяє зменшити кількість приладів

та індикаторних вогнів, а замість цього встановити рідкокристалічні монітори (РКМ) у центрі панелі для передачі інформації, як показано на панелі приладів на рисунках 102.8 та 102.9.

За виключенням спідометру та деяких індикаторів, що вимагаються законодавством, функції приладів та індикаторів були суміщені на центральному РКМ-дисплеї.

При використанні належного комп'ютерного програмного забезпечення на дисплеї буде відображатися лише та інформація, що потрібна для конкретної ситуації. У випадку несправності опис проблеми та короткі інструкції будуть надані у зрозумілій текстовій формі, а не у важкозрозумілих піктограмах, що дозволить водію отримати важливу допомогу. Також може бути встановлена ієрархія повідомлень про несправності (наприклад, «рекомендація» для менш важливих несправностей, «тривога», коли транспортний засіб потрібно негайно зупинити).

Системи опалювання у автобусах часто нагрівають салон лише теплим повітрям. Проте для справжнього комфорту необхідне променисте тепло (наприклад, шляхом підігріву бічних стінок, температура поверхні яких часто нижче температури повітря всередині салону). Цього, наприклад, можна досягнути шляхом циркуляції теплого повітря через перфоровані стінки салону, що підніме їх температуру. У зоні водія використовуються великі вікна для покращення видимості, а також зовнішнього вигляду. Це може стати причиною значного нагріву всередині сонячними променями. Тому рекомендується використовувати кондиціонер.

Якість повітря у кабіні водія багато в чому залежить від якості оточуючого повітря. Залежно від дорожнього руху, періодично можуть виникати випадки підвищеної концентрації шкідливих речовин, таких як викиди оксиду вуглецю та дизельного двигуна. Забезпечення притоку свіжого повітря з частин кабіни, які менше використовуються, наприклад, дах, а не перед транспортного засобу, значно знижує проблему. Також слід використовувати фільтри тонкої очистки.

У більшості транзитних компаній важливою частиною діяльності водія є продаж білетів, робота з приладами для надання інформації пасажиром та зв'язок з компанією. До цього часу для цього використовувалися окремі прилади, розташовані у робочій зоні та часто важкодоступні для водіїв. З самого початку слід розробляти інтегрований дизайн, у якому у зоні водія зручно організовані прилади, особливо кнопки вводу та панелі з дисплеями.

Нарешті, велике значення має оцінка робочого місця самими водіями, чиї інтереси мають бути взяті до уваги. Такі дрібні, як здається, деталі, як розміщення сумки водія або місця для особистих речей, важливі для задоволення водія.

ОПЕРАЦІЇ З ЗАПРАВКИ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

Річард С. Краус

Паливо на основі нафти та мастило продаються безпосередньо покупцям на станціях повного обслуговування (з ремонтними залами чи без них) або самообслуговування, автомийках, у автосервісних центрах, автотранспортних агентствах, на зупинках вантажних автомобілів,

ремонтних станціях, у магазинах автозапчастин та мінімаркетах. Працівники сервісних станцій, механіки та інші працівники, які займаються заправкою, змащуванням та обслуговуванням транспортних засобів, повинні знати про фізичну та хімічну небезпеку палива на основі нафти, мастила, добавок та відходів, з якими вони вступають в контакт, та дотримуватися відповідних безпечних процедур та особистих заходів безпеки. Така ж фізична та хімічна небезпека присутня і на комерційних об'єктах, тих, що експлуатуються автопарками, агентствами з оренди автомобілів та автобусними компаніями для заправки та обслуговування власних транспортних засобів.

Оскільки на таких об'єктах, де паливо доставляється безпосередньо до транспортних засобів клієнтів, станції технічного обслуговування, особливо ті, де водії самостійно заправляють транспортні засоби, є тими місцями, де працівники та представники громадськості вступають у прямий контакт з небезпечними продуктами на основі нафти. Крім тих водіїв, які міняють оливу та змащують власні транспортні засоби, ймовірність контакту автомобілістів з мастилом чи використаною оливою, за виключенням випадкового контакту, дуже мала.

Пам'ятка

водія вантажного автомобіля

Вантажні автомобілі, якими керують професійно, стають учасниками меншої кількості дорожньо-транспортних пригод у розрахунку на кілометр пробігу, ніж інші транспортні засоби. Проте, якщо такий автомобіль потрапить в аварію, незалежно від того, з чиєї вини, результати можуть бути серйознішими через його більшу вагу та значніші габарити. На тяжкість ДТП може впливати й характер вантажу, що перевозиться.

Вам, як водію вантажного автомобіля, необхідно завжди керувати їм у дуже відповідальний спосіб і демонструвати свій професіоналізм, передбачаючи небезпечні дії інших учасників дорожнього руху та пробачаючи їх за такі дії.

Ви можете допомогти врятувати життя, покращити імідж своєї професії та сприяти вашій галузі в отриманні більш досконалої правової бази.

ВИ ГОТОВІ?

Ваше життя і життя інших учасників дорожнього руху залежить від вашої пильності та реакції у надзвичайній ситуації!

Професійне водіння вимагає дуже великих витрат сил, тому вам необхідно бути здоровими, фізично і психічно. **Нормальне і здорове харчування та регулярні фізичні вправи** допоможуть вам почуватися краще, водити краще і жити довше!

Відрегулюйте своє сидіння так, щоб сидіти якомога комфортніше, а всі органи керування були під рукою. Забезпечте, щоб ваша голова була розташована так, щоб у випадку аварії свою захисну роль зіграв підголовник.

Пристебніть ремінь безпеки, якщо він є, і не забудьте про свого напарника. Навіть водії вантажівок можуть загинути, якщо вилетять крізь вітрове скло! Будь-яка особа, що відпочиває на койці, під час руху автомобіля повинна бути пристебнута.

Дотримуйтесь вимог законодавства щодо часу водіння та часу відпочинку. Недотримання законодавства або втручання у роботу тахометра є незаконним і означає неповагу до людського життя. Використовуйте години відпочинку... для відпочинку!

Не пийте алкогольних напоїв перед поїздкою і не вживайте жодних наркотичних засобів або ліків, які можуть погіршити ваші навички водіння. Уникайте ситної їжі перед поїздкою, тому що вона викликає почуття сонливості.

Не продовжуйте їхати, якщо відчуваєте дрімоту, - ЗУПИНІТЬСЯ! Вийдіть з автомобіля, витягніть ноги та вдихніть свіже повітря.

... А ВСЕ ІНШЕ ГОТОВЕ?

Все знаходиться у повній справності? Ви перевірили гальма і гальмові контури (як тягача, так і причепа), шини (тиск і висоту протектора), рівень охолоджувальної рідини та мастила? Як щодо дзеркал, вікон (чи не наліплені на них непотрібні етикетки?), склоочисників, фар, індикаторів? А як щодо спеціального устаткування, наприклад, вогнегасників і ланцюгів протиковзання? Чи є помітні пошкодження, чи чистий автомобіль?

Вантаж рівномірно розподілений та надійно закріплений? Вам не доведеться перерозподіляти його і знов закріплювати, якщо ви вивантажите частину вантажу до кінцевого пункту призначення?

У вас належні документи? Ви вставили диск/картку тахометра? У вас з собою є передбачені законом диски?

Перевірте маршрут. Чи є на ньому мости, тунелі тощо, де ваш автомобіль міг би стикнутися з проблемою (через габарити, вагу, небезпечний вантаж)? Чи передбачає маршрут якнайкраще використання автомобільних доріг і уникнення жилих районів? Де ви робитимете перерви? Перевірте погодні умови!

Безпечно користуйтеся дорогою – ініціатива у галузі автомобільного транспорту

Міжнародна спілка автомобільного транспорту (МСАТ)

БУДЬТЕ МАКСИМАЛЬНО ОБЕРЕЖНІ НА ДОРОЗІ

Пам'ятайте, що ваша сліпа зона не дозволяє вам бачити менших учасників дорожнього руху (легкові автомобілі, мотоциклістів, велосипедистів, пішоходів), які рухаються поруч із вашим автомобілем. Звертайте особливу увагу, коли:

- повертаєте, якщо вас обганяє автомобіль, який їде у вашій сліпій зоні;
- рухається заднім ходом, особливо якщо рульове колесо знаходиться «не з того боку» (Великобританія, Ірландія/континентальна Європа).

Не здійснюйте обгін, якщо ви не впевнені, що у вас багато простору і ви не змусите інші автомобілі вповільнити рух.

Зберігайте безпечну дистанцію від автомобіля, що рухається перед вами – в будь-якому разі це повинна бути принаймні мінімальна дистанція, встановлена законодавством. Чим швидше ви їдете, тим більша відстань вам потрібна. Безпечна дистанція збільшується у випадку дощу, бруду, льоду та снігу.

Зупиніться, якщо загальмував двигун або перегрівся вповільнювач. Вирушайте далі тільки якщо ви впевнені, що ризику перегріву чи відмови більше не існує.

Намагайтеся передбачати проблеми. Уникайте раптового гальмування і прискорення, що може призвести до створення небезпеки для інших учасників дорожнього руху, втрат палива і додаткового забруднення повітря.

Завжди дотримуйтеся правил дорожнього руху. Не переймайте погані звички інших учасників дорожнього руху. Безпечне водіння захищає ваше життя, життя інших і вашу роботу!

У разі поломки, аварії чи іншої надзвичайної ситуації негайно поінформуйте свою базу і (або) місцеві служби з надзвичайних ситуацій. Запрограмуйте номери екстрених служб у свій мобільний телефон.

Уночі своєчасно зменшуйте силу світла фар, якщо бачите автомобіль, що рухається назустріч. Дбайте про чистоту фар і відбивачів, щоб ваш автомобіль було видно.

Коригуйте стиль водіння відповідно до погодних умов. Якщо дороги слизькі через дощ, бруд, лід або сніг (не забувайте про ланцюги!), зменшуйте швидкість. Це саме стосується водіння у тумані, під дощем або у сутінках, а також у тунелях.

Паркуйте автомобіль тільки у дозволених місцях. Намагайтесь не перешкоджати рухові або баченню інших учасників дорожнього руху, уникайте жилих районів. Забезпечте, щоб автомобіль не міг рухатися, коли він залишений без нагляду. Не залишайте двигун працюючим без потреби.

У всіх можливих випадках користуйтеся безпечними стоянками. Не ставте машину в ізольованих і неосвітлених місцях, особливо вночі. Не розповідайте незнайомим людям про свій вантаж або маршрут. Якщо можливо, їдьте у колоні. Перш ніж продовжувати поїздку, перевірте автомобіль і вантаж на предмет наявності ознак несанкціонованого доступу чи втручання.

Під час водіння заборонено користуватися мобільними телефонами. Якщо вам треба поговорити у дорозі, встановіть належну систему гучного зв'язку.

Після рейсу повідомте своєму підприємству про всі проблеми, що виникли з вашим автомобілем, використані маршрути та доставлений вантаж, щоб до наступного рейсу можна було виконати ремонт або налаштування.

Покажіть, що ви – професіонал, і вас поважатимуть!

МСАТ і його асоціації-члени представляють вашу галузь. Вони працюють задля створення якнайкращої нормативної бази для сектора автомобільного транспорту. Ви, як професійний водій, виконуєте роль, украй важливу для економіки та суспільства. Пишайтеся своєю роботою, пишайтеся своїм водінням!

Міжнародна спілка автомобільного транспорту (МСАТ)

Допоміжні матеріали до Модуля 6
Оцінка ризиків на автомобільному
транспорті

ОЦІНКА РИЗИКІВ ЩОДО ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ

Імовірна проблема, що спричиняє ризик	Хто/що може зазнати шкоди? (конкретні особи)	Який рівень ризику? (оцініть ризик як низький, середній або високий)	Який захід зі зменшення ризику необхідно здійснити? (що необхідно розглянути для виявлення і ефективного зменшення ризиків)	Строк
Перегортання вантажного автомобіля	Водії Спостерігачі Працівники	Серйозність ризику (S)- 3 Імовірність ризику (L)- 1 Загальний ризик (S x L)=3 НИЗЬКИЙ	- Необхідно переконатися у компетентності водія - Оцініть стан ґрунту перед перекиданням кузова та переконайтеся, що поблизу немає людей - Ґрунт має бути рівним і твердим, інакше перекидати кузов неможна - Перш ніж здійснювати перекидання кузова, поставте автомобіль на ручне гальмо - Організуйте присутність спостерігача, якщо це можливо	Кожний випадок наймання
Аварії	Водії Населення Працівники	Серйозність ризику (S)- 3 Імовірність ризику (L)- 2 Загальний ризик (S x L)=6 СЕРЕДНІЙ	- Водіям слід щоденно перевіряти автомобіль і забезпечувати відсутність перевантаження, а також нормальний тиск у шинах - Здійсніть візуальну перевірку на предмет можливих витоків мастила чи палива - Під час опускання заднього і бокових відкидних бортів кузова слід діяти обережно - Перед поїздкою забезпечте, щоб задній та бокові борти кузова були повністю закріплені - Не перевищуйте номінальну вантажопідйомність автомобіля - Не ходіть босоніж або у пантофлях	Кожний випадок наймання
Роздавлення	Учасники	Серйозність ризику (S)- 3	Водій має бути пильним. Організуйте, якщо можливо, присутність спостерігача під час руху заднім ходом або	Кожний випадок

	Водії Спостерігачі Працівники	Імовірність ризику (L)- 1 Загальний ризик (S x L)=3 НИЗЬКИЙ	перекидання кузова • При працюючому двигуні ніхто не повинен перебувати між кабіною та кузовом • Перш ніж підіймати або опускати кузов, забезпечте, щоб усі зони навколо автомобіля були пусті	наймання
Пожежа	Учасники Водії Спостерігачі Працівники	Серйозність ризику (S)- 3 Імовірність ризику (L)- 1 Загальний ризик (S x L)=3 НИЗЬКИЙ	• Перевірте наявність у автомобілі вогнегасника, забезпечте, щоб він був легкодоступним і повним • Перед дозаправленням слід вимкнути двигун • Перевірте, щоб кришка паливного бака була на місці та не мала пошкоджень • Перед поїздкою здійсніть візуальну перевірку на предмет можливих витоків мастила чи палива	Кожний випадок наймання
Зіткнення	Учасники Водії Населення Працівники	Серйозність ризику (S)- 3 Імовірність ризику (L)- 2 Загальний ризик (S x L)=6 СЕРЕДНІЙ	• Забезпечте працездатність пробліскового маячка і ручного гальма • На зупинці ставте автомобіль на ручне гальмо • Плануйте поїздку так, щоб вантаж проходив під низькими мостами, деревами чи будівельними об'єктами • Водій повинен забезпечити безпечну відстань від автомобілів, що рухаються попереду	Кожний випадок наймання

Розрахунок оцінки ризику

Серйозність ризику (S) визначається шляхом оцінки наслідків небезпеки у разі виникнення ризику. Серйозність оцінюється як незначна = 1, значна = 2, висока = 3.

Імовірність ризику (L). Імовірність завдання шкоди оцінюється таким чином: неймовірний = 1, можливий = 2, імовірний = 3.

Загальний ризик розраховується перемноженням значень серйозності (S) та імовірності (L).

Розрахована величина загального ризику відповідає таким рівням ризику: низький – 1-3; середній – 4-6; високий – 7-9.

Примітка: це – тільки загальна оцінка ризику. Перш ніж експлуатувати дану техніку, рекомендується провести оцінку з урахуванням особливостей об'єкту.

БЕЗПЕЧНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВАНТАЖНОГО АВТОМОБІЛЯ

Інструкції, рекомендовані в цьому документі, стосуються звичайних умов щодо ризиків. Якщо ланцюгова пила експлуатуватиметься у небезпечному або шкідливому середовищі, користувач/клієнт відповідає за проведення належного аналізу ризиків і застосовує відповідні заходи контролю для зменшення цих додаткових ризиків.

Цю інструкцію слід читати разом із процедурою оцінки ризиків для траншейного котка.

ЗАГАЛЬНА БЕЗПЕКА

- Цей вантажний автомобіль можна експлуатувати тільки за умови, що він знаходиться у безпечному та непошкодженому стані та експлуатується водієм, який має ліцензію категорії MR
- Не дозволяється вживати наркотики чи алкоголь або палити
- Водій повинен дотримуватися всіх обмежень швидкості
- Дзеркала заднього виду повинні бути налаштовані так, щоб водій міг безпечно рухатися заднім ходом, а сигнал заднього ходу повинен працювати
- У водія повинен весь час бути одягнений ремінь безпеки
- **ПЕРШ НІЖ РУХАТИСЯ, ВОДІЙ ПОВИНЕН ЗАБЕЗПЕЧИТИ ЗАКРІПЛЕННЯ ЗАДНЬОГО БОРТУ**
- Водій повинен носити відповідні ЗІЗ (спеціальне взуття і куртку, що відбиває світло)
- Необхідно правильно обмежити рухливість вантажу
- **КОРИСТУЙТЕСЯ ДОЗВОЛЕНИМИ ТАКЕЛАЖНИМИ ТОЧКАМИ, ЛАНЦЮГАМИ ТА СТРОПАМИ**

УМОВИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ (включно з автомобільним краном)

- Проведіть візуальний огляд шин, гальм, фар, дзеркал, маячка, склоочисників, сигнальних ліхтарів, кондиціонера і обігрівача
- Забезпечте проходження базового інструктажу з питань рушання і гальмування, а також експлуатації лебідки (якщо вона встановлена)
- **ПЕРШ НІЖ РУХАТИСЯ, ВОДІЙ ПОВИНЕН ЗАБЕЗПЕЧИТИ ЗАКРІПЛЕННЯ ЗАДНЬОГО БОРТУ**
- Забезпечте включення ручного гальма, перш ніж перекидати кузов або користуватися лебідкою

- Для використання кузова ввімкніть у кабіні механізм відбору потужності
- **НІКОЛИ НЕ ПЕРЕКИДАЙТЕ ВАНТАЖ І НЕ КОРИСТУЙТЕСЬ ЛЕБІДКОЮ, КОЛИ ВАНТАЖНИЙ АВТОМОБІЛЬ СТОЇТЬ НА СХИЛІ**
- **ПЕРЕД ПЕРЕКИДАННЯМ КУЗОВА АБО ВИКОРИСТАННЯ ЛЕБІДКИ ЗАБЕЗПЕЧТЕ, ЩОБ АВТОМОБІЛЬ СТОЯВ ДАЛЕКО ВІД ЛІНІЇ ЕЛЕКТРОПЕРЕДАЧІ**
- **НЕ ПЕРЕНАВАНТАЖУЙТЕ АВТОМОБІЛЬ**
- Для експлуатації лебідки ввімкніть вимикач лебідки, розташований за опорною стійкою
- **ПЕРШ НІЖ РУХАТИ АВТОМОБІЛЬ, ВИМКНІТЬ МЕХАНІЗМ ВІДБОРУ ПОТУЖНОСТІ**
- Дивіться у напрямі, в якому ви їдете, тримайтеся подалі від інших людей та дотримуйтеся правил і знаків дорожнього руху
- Користуйтеся дзеркалами та дивіться назад, коли рухаєтеся заднім ходом
- Будьте обережні, працюючи поруч з іншими машинами
- **ПО НАХИЛАХ ЇДЬТЕ ТІЛЬКИ ВГОРУ ТА ВНИЗ І НІКОЛИ НЕ ПЕРЕТІНАЙТЕ ЇХ. УНИКАЙТЕ ПОВОРОТІВ НА СХИЛІ**
- Будьте обережні, маневруючи на похилій місцевості
- Остерігайтеся вологих, м'яких або нестійких країв і не працюйте поряд з відкритими або неуцільними траншеями чи іншими виїмками
- Складайте лебідку за кабіну, закінчивши піднімання
- Усі інші вимоги ви знайдете у посібнику водія

ПАРКУВАННЯ

- Паркуйте автомобіль тільки там, де він не створить перешкоду для транспортних засобів, персоналу об'єкту або під'їзних шляхів
- Не заважайте дорожньому рухові та ставте попереджувальні знаки, що відбивають світло
- Включайте гальмо
- Виймайте ключ запалення і зберігайте його у надійному місці
-

ПЕРЕВІРКА І ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

- Вантажний автомобіль і механізми слід регулярно перевіряти та обслуговувати згідно з інструкціями виробника
- Водій повинен щоденно проводити перевірку наявності палива, стан шин, гальм, фар, дзеркал, маячка, склоочисників, сигнальних ліхтарів, кондиціонера і обігрівача
- Слід проводити всі необхідні роботи з сервісного та технічного обслуговування

Вищенаведених інструкцій слід постійно дотримуватися

Якщо деякі з них виконати неможливо, зверніться до керівника об'єкту на предмет оцінки вимог техніки безпеки

Лютий 2015 р. / Випуск 2

Міжнародні таблиці даних щодо небезпек за професіями

Водій великовантажного автомобіля

Що таке таблиця даних щодо небезпек за професією?

Ця таблиця – одна з міжнародних таблиць даних за професіями. Вона розрахована на осіб, які професійно займаються питаннями безпеки та гігієни праці: лікарів і медичних сестер у галузі професійної патології, інженерів із техніки безпеки, гігієністів, спеціалістів у галузі освіти та інформації, інспекторів, представників роботодавців, представників працівників, посадовців, відповідальних за безпеку праці, та інших компетентних осіб.

У таблиці в стандартному форматі перераховані різні небезпеки, яких водій великовантажного автомобіля може зазнавати в ході своєї звичайної роботи. Ця таблиця є джерелом інформації, а не збіркою порад. Знаючи, що саме викликає травми та захворювання, легше розробляти та впроваджувати відповідні заходи з профілактики.

Таблиця складається з чотирьох розділів.

Розділ 1: інформація з найбільш актуальних небезпек, пов'язаних із даною професією.

Розділ 2: більш детальне і систематизоване представлення **різних небезпек**, пов'язаних із даною роботою, а також показники превентивних заходів (що позначені цифрами та роз'яснюються у третьому розділі).

Розділ 3: пропозиції щодо **превентивних заходів** стосовно вибраних небезпек.

Розділ 4: **спеціалізована інформація**, актуальна, перш за все, для фахівців у галузі безпеки та гігієни праці, зокрема стисла посадова інструкція, перелік завдань, примітки та література.

Хто такий водій великовантажного автомобіля?

Працівник, який водить вантажний автомобіль вантажопідйомністю понад 3 тонни, перевозячи матеріали у зазначені пункти призначення та з них, і який також може виконувати роботи з утримання автомобіля у робочому стані.

Що небезпечного у цій роботі?

- Водії вантажних автомобілів зазнають підвищеного ризику дорожньо-транспортних пригод через тривалі періоди водіння, особливо вночі, у поганих погодних і дорожніх умовах.
- Водії вантажних автомобілів можуть отримувати травми, проводячи ремонт у польових умовах, замінюючи шини, заїзжаючи на високу вантажівку і злізаючи з неї, тощо.
- Водії вантажних автомобілів можуть страждати від болів у спині, ногах і руках, спричинених незручним сидінням протягом тривалого часу та вібрацією автомобіля.
- Водії вантажних автомобілів іноді можуть зазнавати ризику фізичного насильства у придорожніх місцях відпочинку; вони, крім того, можуть бути об'єктом злочинів, спрямованих на цінні вантажі, і т.п.

Небезпеки, пов'язані з цією роботою

Конкретні превентивні заходи можна побачити, клікнувши на відповідному номері в третій графі таблиці.

Небезпеки нещасних випадків	- Сковзання, спотикання та падіння з високої кабіни, сходів кабіни чи причепа - Перекидання сильно навантаженого автомобіля через механічну поломку, складні дорожні умови і (або) високу швидкість, лобове зіткнення тощо, у результаті чого водій затискається всередині кабіни або під вантажівкою, що загрожує його життю - Травми через випадкове зіткнення з неогороженими жорсткими елементами автомобіля або вантажу - Травми під час виконання різних функцій водія великовантажного автомобіля (наприклад, ремонту в польових умовах, заміни шин, розв'язування туго затягнутих стрічок і канатів тощо) - Загроза роздавлювання між тягачем і причепом або між причепами під час спроб від'єднати один від іншого - Нещасні випадки, спричинені роз'єднанням блокувального пристрою, яким тягач з'єднано з причепом	
	Травми, наприклад, розрив грижі, через фізичне перевантаження (під час заміни шин, пересування важких вантажів, закріпленні канатів тощо)	1
	Вибухи, хімічні опіки, гострі отруєння небезпечними хімікатами та ін., спричинені небезпечним вантажем, наприклад, вибуховими та легкозаймистими речовинами, висококонцентрованими хімікатами, токсичними речовинами та насипними вантажами, що утворюють пил	2
	- Гостре отруєння вихлопними газами, зокрема окисом вуглецю - Підвищений ризик ДТП через тривалі періоди водіння (наприклад, у водіїв далеких рейсів), зокрема вночі, у поганих погодних і дорожніх умовах та у заторах (ризик підвищується втому через довгий час за кермом, короткі періоди відпочинку, сонливість, голод і спрагу, вживання алкоголю, водіння з високою швидкістю через преміальну систему оплати праці) [див. примітку] - Небезпека пожежі через проливання і витіки легкозаймистих речовин (зазвичай з автомобільних цистерн), які можуть зайнятися через контакт із відкритим вогнем, гарячими поверхнями, електричними іскрами, атмосферні або електростатичні розряди, а також у результаті механічного удару після зіткнення, тощо - Вибух надмірно накачаних шин - Вибух акумулятора	
Фізичні небезпеки	- Тривала дія шуму двигуна високої амплітуди (> 80 дБА) і (або) низької частоти, що призводить до негайних (сильного болю) або відстрочених (втрати слуху тощо) шкідливих наслідків - Дія іонізуючого випромінювання під час перевезення радіоізотопів (які з міркувань безпеки часто зберігаються у кабіні водія)	
	Дія прямого та відбитого ультрафіолетового (сонячного) випромінювання	3
	- Дія потенційно шкідливих для здоров'я кліматичних факторів, як-от сильний холод або сильна жара чи поєднання температури, вологості та вітру, що призводить до обмороження або теплового удару - Дія раптових змін температури повітря під час виходу із кабіни з клімат-контролем або сидання у неї, що призводить до застуди і (або) ревматичних проявів - Вібрація всього тіла, що може порушити функції грудної клітини, органів черевної порожнини та опорно-рухового апарату і сприяти втомі водія	
Хімічні небезпеки	Вплив різних токсичних речовин (у твердому, рідкому або газоподібному стані) при перевезенні небезпечних вантажів	
	Шкірні захворювання/патології (дерматит, підвищення чутливості шкіри, екзема тощо), спричинені хімікатами: миючими засобами, антифризом, гальмівною рідиною, бензином, дизельним паливом, мастилами тощо	4
	Хронічні ефекти, викликані вдиханням парів бензину і дизельного палива та іншими вихлопними газами, що містять окис вуглецю, окиси азоту (NOx), вуглеводні тощо	2
	- Дія пилу (особливо на пустельних дорогах тощо) - Вплив різних автомобільних рідин (наприклад, акумуляторної рідини, гальмівної рідини)	

Біологічні небезпеки	▪ Забруднення та інфікування через вплив біологічно небезпечного вантажу	
Ергономічні, психо-соціальні та організаційні фактори	▪ Біль у нижній частині спини та суглобах (ніг та рук) через тривале водіння, іноді на нерівних дорогах, та (або) незручне сидіння	5
	▪ Перевантаження під час пересування громіздких і важких вантажів, обладнання тощо або під час інших операцій з ними	1
	Розлади шлунково-кишкового тракту, спричинені нерегулярним харчуванням, поганими харчовими звичками та стресом	
	▪ Галюцинації під час періодів сонливості та психічні розлади, спричинені психічними та емоційними факторами стресу	
	▪ Паління в кабіні, що сприяє погіршенню здоров'я	6
	▪ Зоровий дискомфорт і проблеми з очима через недостатнє освітлення і напруження очей (особливо під час їзди у темний час доби на міжміських дорогах)	
	▪ Насильство з боку колег (наприклад, у придорожніх кафе тощо), а також вплив дрібної та групової (наприклад, організованої) злочинності, спрямованої на викрадення цінних вантажів	7
	▪ Розвиток люмбаго через погану підвіску автомобіля, незручне сидіння тощо ▪ Психологічний дискомфорт у результаті можливого постійного контролю за допомогою стільникового телефону або апаратури радіозв'язку	

Превентивні заходи

1 Вивчити та використовувати безпечні методи підняття і пересування важких або громіздких вантажів; використовувати механічні засоби для підняття вантажів

2 Уникати вдихання вихлопних газів, стоячи поруч з автомобілем; глушити двигун, коли автомобіль припаркований під дахом

3 Використовувати якісні сонячні окуляри під час водіння під сильним сонячним світлом

4 Захищати руки хімічно стійкими рукавичками; якщо це практично неможливо, користуватися захисним кремом

5 Встановити водійське сидіння, розроблене з урахуванням ергономічних вимог; періодично переривати водіння для відпочинку і гімнастики; вивчити методи розслаблення для тривалого водіння

6 Уникати паління під час їзди або, якщо це практично неможливо, провітрювати кабінку до та після паління

7 Навчити працівників розпізнавати загрозу насильства і реагувати на неї; надати засоби тривожної сигналізації або інші засоби, що дозволяють за потреби покликати на допомогу або попросити супроводження

Спеціалізована інформація

Синонім	Водій великовантажного автомобіля; водій вантажного автомобіля; водій автомобільного транспорту; візник; водій вантажного автомобіля з причепом; водій вантажівки
Визначення і (або) опис	Водить вантажний автомобіль вантажопідйомністю понад 3 тонни, перевозячи матеріали у зазначені пункти призначення та з них. Водить вантажний автомобіль до місця призначення, застосовуючи знання правил водіння комерційного автотранспорту і місцевих доріг. Готує квитанції за доставлені вантажі. Збирає плату за доставлені вантажі та збори за доставку. Може вести бортовий журнал згідно з чинними нормативними актами. Може підтримувати телефонний або радіозв'язок з начальством для отримання інструкцій щодо доставки. Може розвантажувати і завантажувати автомобіль. Може перевіряти стан обладнання автомобіля і його компонентів, як-от шини, фари, гальма, бензин, мастило і вода. Може виконувати екстрений ремонт у польових умовах, наприклад, міняти шини, встановлювати лампочки у фари, ланцюги та запальні свічки. Може встановлювати блокувальні пристрої та зав'язувати мотузки на вантажах, щоб забезпечити їхню нерухомість. У випадку водіння вантажного автомобіля, оснащеного для конкретних цілей, наприклад, гасіння пожеж, риття ям, встановлення і ремонт ліній комунальних підприємств, може визначатися як «водій пожежного автомобіля» (у нафтогазовій промисловості) або «водій автомобіля-ямокопача» (у будівництві, зв'язку та комунальному господарстві). Якщо водій спеціалізується на доставці, професія може називатися «водій великовантажного автомобіля з доставки» (у будь-якій галузі). Згідно з типом вантажного автомобіля може визначатися як «водій безбортового вантажного автомобіля» (на лісозаготівлі). Згідно з типом вантажу може визначатися як «водовоз» (на лісозаготівлі). [«Водій великовантажного автомобіля (у будь-якій галузі)»]
Суміжні та специфічні професії	Водій легкого вантажного автомобіля (зокрема водій автомобіля громадського харчування, водій автомобіля для перевезення рідких добрив тощо); водій бетономішалки; водій самоскида; водій вантажного автомобіля для перевезення легкозаймистих речовин (зокрема водій автомобіля для перевезення вибухових речовин, водій автомобіля для перевезення порошкових речовин, водій автоцистерни тощо); водій вантажного автомобіля з причепом (зокрема водій тягача з причепом, водій лісовоза, водій напівпричепа або повного прицепа); водій великовантажного автомобіля (зокрема водій молоковоза, водій сміттєвоза, водій автоцистерни для перевезення води, водій фургона тощо); водії автобуса, трамвая і тролейбуса
Завдання	Налаштування; застосування; організація; збирання; надання допомоги; прикріплення; прив'язування; гальмування; зупинення на відпочинок; перенесення; зміна; перевірка; чищення; збирання; зв'язок; обчислення; з'єднання і роз'єднання; контроль; доставка; копання; направлення; від'єднання; відправка; видалення; розподіл; розділення; документування; водіння; скидання; підняття; спорожнення; оглядання; закріплення; заповнення; заправлення паливом; вимірювання; змазування; обробка; буксирування; підняття лебідкою; сигналізація; обстеження; різкий рух; підйом; навантажування і розвантажування; визначення адресів доставки; реєстрація; технічне обслуговування; маневрування; вимірювання; виправлення; облік; змішування; моніторинг; пересування; спостереження; експлуатація; нагляд; пакування і розпакування; набивка; паркування; виконання; розміщення; розташування; підготовка; тягання і штовхання; накачування; запис; відновлення; дозаправлення; регулювання; звільнення; ремонт; заміна; звітування; рух заднім ходом; стягування канатом; відбір; забезпечення безпеки; обслуговування; сервіс; розпилювання; бризкання; складування; керування; стерилізація (контейнерів); зберігання; подача; догляд; випробування; перевезення; прив'язування; попередження; мийка; загортання; вивертання
Основне використовуване обладнання	Візок; стільниковий телефон або апаратура радіозв'язку; вогнегасник; аптечка першої допомоги; домкрат та інше піднімальне обладнання; ручки; механічний ремонтний комплект; переносні аварійні ліхтарі та знаки; кріпильні мотузки та стропи; запасні колеса; брезент і парусина; обладнання для заміни шин; причеп; вантажний автомобіль
Галузі, де поширена ця професія	Сільське господарство; всі галузі промисловості, особливо «важка промисловість», зокрема гірничодобувна, металева і нафтохімічна галузі тощо; департаменти державного і муніципального транспорту; компанії місцевих і міжконтинентальних перевезень тощо
Примітки	Важливі фактори ризику в ДТП включають: втрату контролю під час керування сильно навантаженим автомобілем на крутих і слизьких дорогах за екстремальних температур та інших кліматичних умов; водіння під дією транквілізаторів, хімічних стимуляторів або ліків від загальних

	захворювань, побічна дія котрих включає сонливість, дрімоту і погіршення сенсомоторних функцій (особливо вповільнення реакції та неналежну координацію рухів); тощо
Література	Encyclopaedia of Occupational Health and Safety, 4th Ed., ILO, Geneva, 1998, Vol. 4, p.103.18 - 103.19 [Енциклопедія безпеки та гігієни праці]. Motor trucks for Mines, Quarries and Construction. Datasheet I-330 Rev. 90, National Safety Council (USA) [Вантажні автомобілі для гірничодобувної промисловості та будівництва]. Managing Vehicle Safety at the Workplace: a Guide for Employers. INDG 199*. HSE (UK), 1995 [Управління безпекою автотранспорту на робочому місці: посібник для роботодавців].

*Опубліковано програмою HDOEDIT (© ILO/CIS, 1999). Оновлено AS. Затверджено DG.
Дата останнього оновлення: 15.11.2000 р.*

Контрольний перелік питань для інспекційного відвідування

Структура запитань, які потрібно задати під час перевірки компанії

1. Що входить до транспортної діяльності компанії? Надайте детальний опис.
2. АО: скільки вантажівок? Що перевозиться? Місцеві? Національні? Міжнародні? Небезпечні вантажі?
3. Чи гарантується безпека всіх вантажних автомобілів і причепів? Яким чином?
4. Всього працівників? Різні функції? Скільки в кожній функції? (Водії? Адміністративний персонал? Обслуговування автомобілів? Вантажники? ...)
5. Чи є в автомобілях система безпеки?
6. Політика відбору водіїв? Навички, досвід, довідки, необхідні при прийомі на роботу, тощо?
7. Чи перебувають водії під медичним наглядом?
8. Які завдання виконують водії, крім водіння? Процедури з'єднання трейлерів? Навантаження/ розвантаження? Необхідні подробиці! Обслуговування чи перевірка автомобілів? Якщо ні, хто цим займається?
9. Яким чином планується графік роботи водіїв? Який процес організації роботи? Які елементи регулярно враховуються (чи ні) при прийнятті рішень, який водій виконуватиме ту чи іншу роботу та коли? Як враховується час водіння?
10. Як при плануванні враховуються погодні умови? Як враховується оцінка маршруту?
11. Якими є умови навантаження/ розвантаження, зокрема, маршрути доступу? Як вони враховуються при плануванні?
12. Чи існують письмові інструкції для водіїв? На які теми? Якого змісту?
13. Яку підготовку отримали водії? (наприклад: безпечне водіння; безпечні та ергономічні процедури навантаження та розвантаження; розуміння можливих ризиків при перевезенні вантажів і знання того, як реагувати у випадку аварії; використання засобів індивідуального захисту; що робити у разі нещасного випадку; процедура заправки, процедури з'єднання трейлерів тощо.)
14. Чи отримали вони також підготовку стосовно того, як справлятися з конфліктами чи насильством?
15. Чи наявні засоби індивідуального захисту при виконанні всіх завдань, поставлених водіям? Чи є інструкції зрозумілими?
16. Як розраховується заробітна платня для водіїв?
17. Ергономіка водійської кабіни? Чи регулюється сидіння? Вентиляція? Панель приладів? Дзеркала? Чи наявні сонцезахисні окуляри?
18. Якими є засоби для сну/ відпочинку в автомобілі?
19. Чи існує система зв'язку між водієм на маршруті та компанією? Як вона має використовуватися?
20. Чи мають водії чіткі вказівки стосовно дій у випадку появи ознак втоми?
21. Чи мають водії систему повідомлення роботодавців про проблеми?
22. Якими є процедури у випадку дорожньо-транспортної пригоди чи аварії?
23. Чи здійснюється на підприємстві повідомлення про аварії та їх аналіз? Попросіть навести приклади. Чи запроваджуються ініціативи з метою уникнення повторення таких дій?
24. Якими є процедури на випадок захворювання водія під час роботи за кордоном?
25. Чи існує процедура заохочення та налагодження належної співпраці між відправником вантажу, перевізником, що його перевозить, і отримувачем товару?
26. Якою є політика щодо харчування водіїв на маршруті?

Оціночні запитання для інспектора:

1. Чи призводить, або чи може призводити, політика компанії до конфлікту між безпечним водінням і системою заробітної плати/ бонусів?
2. Чи задуманий процес організації роботи підприємства таким чином, що його головною метою є зниження/ послаблення напруженості та стресу для водіїв?
3. Чи враховуються при встановленні графіків будь-які труднощі, що можуть виникнути при доставленні та навантаженні/ розвантаженні товарів?
4. Чи застосовуються правила водіння та відпочинку в ЄС? Чи використовуються вони як стандарт для організації перевезень або як максимальний рівень, який не можна перевищувати?
5. Чи мають водії право припиняти водіння відразу, як відчують ознаки втоми?
6. Чи можуть водії повідомляти про будь-які проблеми/ аварії, з якими вони зіткнулися, і пропонувати відповідні рішення? (зокрема, стосовно організації праці)
7. Чи ефективні тренінги? Чи вони обмежуються, наприклад, виданням брошур, яку водій має прочитати? Чи проводиться оцінка знань водіїв за інструкціями?
8. Чи проводяться навчальні курси, спрямовані на досягнення потрібних цілей: безпечне водіння; правильні, безпечні та ергономічні процедури навантаження та розвантаження; правильне розуміння можливих ризиків при перевезенні вантажів; правильне використання засобів індивідуального захисту; інструкція щодо дій у випадку аварії; правильна процедура заправки...
9. Чи можуть і чи заохочуються водії завжди надавати пріоритетного значення безпечному водінню?
10. Чи завжди водії мають гарантію того, що доставка, навантаження та розвантаження не можуть здійснюватися за рахунок зниження рівня безпеки?
11. Чи є кабіни водіїв, і доступ до них, зручними та безпечними?
12. Чи існують загальні умови праці та середовище, що дають змогу уникнути відволікання водія?
13. Чи використовуються системи зв'язку між водіями та їхнім роботодавцем, які сприяють роботі водія або дають змогу чинити тиск?