

Bezpieczeństwo i higiena pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego

Occupational health and safety at the workplace of a truck driver

Magdalena Górską¹

¹Student studiów magisterskich, Wydział Zarządzania, Politechnika Częstochowska, Al. Armii Krajowej 19B, 42-200 Częstochowa, Polska, magdagorska135@gmail.com

Streszczenie: Głównym tematem podjętym w artykule jest bezpieczeństwo na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego. Zawód kierowcy jest zakwalifikowany, jako średnio ciężka profesja biorąc pod uwagę wysiłek psychiczny jak i fizyczny. Stanowisko to odznacza się wieloma oczekiwaniami, jakie powinien spełnić kierowca, jak i trudnościami w czasie trwania pracy oraz zagrożeniami, które są wpisane w ten zawód. Z biegiem czasu i rozwoju transportu sytuacji niebezpiecznych jedynie przybywa. Do najbardziej istotnych zagrożeń, przez które pracownik może poczuć się niebezpiecznie jest wypadek lub kolizja drogowa.

Abstract: The main subject of the paper is safety of the truck drivers. The profession of a driver is classified as a medium-heavy one, taking into account mental and physical effort. This position is characterized by many expectations that the driver should meet, as well as difficulties in the duration of work and the risks that are inherent in this profession. With time and the development of transport, only the number of dangerous situations increases. One of the most important hazards that may make an employee feel unsafe is an accident or a road collision.

Słowa kluczowe: świadomość, bezpieczeństwo, środki ochrony indywidualnej

Key words: awareness, safety, personal protective equipment

1. Introduction

Transport jest jedną gałęzią gospodarki, która zaspokaja wszystkie potrzeby ludzi. Ocena bezpieczeństwa pracy oraz analiza ryzyka na stanowiska kierowcy są równie ważne, jak w przypadku innych zawodów. Zatem zarządzanie bezpieczeństwem w tym aspekcie obejmuje szereg metod i sposobów oceny i ewaluacji - co jest szeroko omawiane w literaturze [1-11]

Bardzo ważną rolę w transporcie odgrywa ten, który związany jest z samochodami ciężarowymi. Do poszerzenia tej branży i pójścia w kierunku rozwoju potrzebni są wykwalifikowani kierowcy. Kierowca samochodu ciężarowego jest to osoba, która ma uprawnienia w prawie jazdy do prowadzenia samochodu ciężarowego (kategoria C lub C+ E) i jest zdolna prowadzić pojazdy samochodowe o łącznej masie powyżej 3,5 tony (z wyjątkiem autobusu) z przyczepami lub bez.

Wbrew pozorom praca kierowcy zawodowego nie jest taka prosta. Kierowca przede wszystkim odpowiedzialny jest za dostarczenie towaru klientom na terenie naszego kraju, jak i poza jego granicami. Jednak na barkach pracownika spoczywa nie tylko obowiązek dostarczenia załadunku na ustalone miejsce w określonym czasie, co szczególne znaczenie ma w trakcie przewożenia żywności, ale również za sprzęt, który

pracodawca mu powierzył. Ważnym obowiązkiem na stanowisku jest również to, aby każdy towar był odpowiednio zabezpieczony przed uszkodzeniem, zniszczeniem lub kradzieżą. W środowisko pracy kierowcy wpisuje się nie tylko kontrola nad załadunkiem, ale również ograniczenia związane z czasem pracy. Czas pracy kierowcy jest bardzo często kontrolowany ze względu na to, iż przemęczony kierowca w drodze nie jest w stanie odpowiednio reagować na zagrożenia i ma obniżoną koncentrację. Dlatego też w dłuższe trasy, które zajmują kilka lub kilkanaście dni kierowcy są wysyłani na podwójnej obsadzie, a to oznacza, że w trasę jedzie dwóch kierowców, którzy zmieniają się podczas jazdy. Kierowcę samochodu ciężarowego obowiązuje 9-godzinny dzienny czas pracy. Istnieje możliwość przedłużenia czasu pracy do 10 godzin na dobę, ale tylko maksymalnie dwa razy w tygodniu. Tydzień pracy zaczyna się od godziny 00:00 6 w poniedziałek, a kończy się w niedzielę o godzinie 24:00. Kierowca po upływie swojego 4,5 godzinnego czasu w pracy musi wykonać 45- minutową przerwę. Może on ją podzielić na 2 krótsze, z tym że najkrótsza nie może być poniżej 15 minut [1]. Kontrola czasu pracy kierowców jest nieodłącznym elementem pracy Inspekcji Transportu Drogowego. Zadaniem tej instytucji jest dozór nad odpoczynkiem w czasie pracy oraz jak największym zminimalizowaniu złych

nawyków dotyczących pracowania ponad określoną w przepisach normę. Ustalenie jasnych zasad i wdrożenie bardzo wysokich kar finansowych pozwala na ograniczenie ilości uczestników ruchu drogowego pracujących ponad własne siły.

Przygotowanie samochodu do jazdy jest nieodłącznym elementem pracy, ze względu na bezpieczeństwo własne pracownika, jaki i osób poruszających się w ruchu drogowym. Odpowiedni nadzór nad załadunkiem towaru, jaki dobrze spięte burty w naczepach podnoszą prawdopodobieństwo bezpiecznego dowiezienia załadunku w określone miejsce. Monotonia jest również jednym z elementów wpisujących się w ten zawód. Często jest męcząca ze względu na długie stanie w kolejkach na granicy i załatwianie różnych formalności celnych, ale również ze względu na długie godziny spędzone za kierownicą najczęściej w samotności. W zawód ten wpisuje się też indywidualizm, który charakteryzuje się tym, że kierowca sam jest odpowiedzialny za przebieg zadań przewozowych. W ostatnich latach bardzo często spotyka się to, iż od kierowców w szczególności tych młodych wymagana jest znajomość języka obcego w stopniu komunikatywnym. Najczęściej konieczny jest wtedy, kiedy firma wysłała swoich pracowników w trasy zagraniczne aby mogli się bez problemu i zbędnego stresu porozumieć w sprawach załadunku, rozładunku lub w sprawach administracyjnych.

Miano złotej rączki w tym zawodzie jest bardzo przydatne szczególnie wtedy, kiedy siedziba firmy jest daleko, a usterka jest drobna i nie jest konieczna ingerencja ekipy serwisowej. Konserwacja i utrzymanie w czystości samochodu ciężarowego jest ważne szczególnie wtedy, kiedy kierowca ma zlecane trasy długodystansowe- międzynarodowe, a to wiąże się z długotrwałym pobytem poza domem. W takim przypadku kabina ciężarówki staje się tak zwanym drugim domem, więc dobrym nawykiem jest regularne sprzątanie, chociażby dla lepszego samopoczucia, jak również sprawdzanie stanu technicznego ciężarówki przed każdym wyjazdem w trasę nawet taką krótką dla własnego bezpieczeństwa. Każda usterka im wcześniej zostanie zauważona i zgłoszona odpowiednim ludziom w firmie, tym lepiej ze względu na koszty poniesione przy ewentualnej naprawie. Popsuty element w samochodzie pociąga za sobą kolejne, a to generuje podwójne koszty naprawy, a często zdarza się tak, że z pozoru nieznaczna naprawa może być zwyczajnie niebezpieczna dla osoby kierującej pojazdem. Znaczny rozwój transportu z perspektywy czasu, można było zauważyć w XX wieku, kiedy to coraz bardziej było widać różnice i postęp w tej dziedzinie. W tamtym czasie zaczęły sukcesywnie wyodrębnić się rodzaje transportu, m.in. lotniczy, morski, kolejowy, śródlądowy, rurociągowy oraz drogowy. Rozwój transportu pozwala na znaczny wzrost gospodarczy, a to wraz z rosnącą liczbą samochodów wiąże się z powiększeniem liczby osób narażonych na szkodliwe czynniki w miejscu pracy. Zarządzanie w firmie transportowej ma na celu to, aby dobrze działał sektor związany z bezpieczeństwem i higieną pracy. Daje to pracownikom większe poczucie bezpieczeństwa, a to łączy się ze zwiększeniem wydajności osób pracujących w firmie.

Niezależnie od charakteru, każda praca niesie za sobą zagrożenia dla zdrowia i życia, a w każdym środowisku pracy pojawiają się sytuacje potencjalnie niebezpieczne. Analizując otoczenie pracy można zidentyfikować czynniki niebezpieczne, uciążliwe lub szkodliwe na stanowisku pracy, które są zagrożeniem dla życia ludzi, niosą za sobą różnego rodzaju urazy lub obniżenie sprawności i wydajności osoby w miejscu wykonywania powierzonych obowiązków, powodują choroby zawodowe czy doprowadzają nawet do śmierci.

Kierowca wjeżdżając na teren przedsiębiorstwa, gdzie ma rozładunek lub załadunek musi wiedzieć o ważnych elementach bezpieczeństwa. Musi rozpoznawać znaki ostrzegawcze oraz zakazu. Aby dbać o bezpieczeństwo swoje jak i pracowników kategorię zakaz na każdym magazynie odnosi się do: używania otwartego ognia, palenia tytoniu i papierosów elektrycznych oraz fotografowania i używania telefonu komórkowego, kategorię zakaz spożywania napojów alkoholowych oraz używania środków odurzających i psychoaktywnych. Kierowcy oprócz przestrzegania odpowiednich zakazów zobowiązani są również do okazania odpowiednich dokumentów w strefie zjazdowej na teren firmy. Zazwyczaj jest to pełna dokumentacja zawierająca identyfikacje kierowcy jak i firmy, w której pracuje, opis towaru, jaki przewozi oraz jego tonaż, jak i pozwolenie ADR (jeśli jest konieczne) na przewóz ładunków niebezpiecznych. Przed wejściem kierowcy mogą przejść kontrole odnośnie posiadania, chociaż minimalnej ilości środków ochrony indywidualnej. Środkami ochrony indywidualnej są wszystkie środki noszone lub trzymane przez pracownika w celu jego ochrony przed jednym lub większą ilością zagrożeń związanych z występowaniem niebezpiecznych lub szkodliwych czynników w środowisku pracy, w tym również wszelkie akcesoria i dodatki przeznaczone do tego celu.

Przewóz materiałów niebezpiecznych jest to bardzo zawiły, wymagający pokładów ogromnej wiedzy jak i doświadczenia ze strony kierowcy zawodowego. Towarami niebezpiecznymi mogą być substancje lub środki, które stanowią duże zagrożenie dla człowieka jak i dla środowiska naturalnego. Wykazują one właściwości utleniające, żrące, łatwopalne, trujące, wybuchowe lub samozapalne [2]. Aby przewożenie materiałów przebiegło bez zbędnych komplikacji, należy podejść do tego w odpowiedzialny sposób. Wiele zagrożeń pojawiających się w tej dziedzinie transportu powstaje zwyczajnie przez niedociągnięcia ze strony kierowców. W tym celu każdy kierowca musi przejść odpowiednie szkolenia i być wyznaczony z odpowiednimi przepisami i instrukcjami przewozu. Najważniejsze jest dopilnowanie tego, aby każdy transport był odpowiednio zabezpieczony, ale wina nie zawsze leży po stronie kierowcy. Oprócz tego każdy samochód transportujący musi być odpowiednio oznakowany. Na składzie samochodu powinny znajdować się tablice ostrzegawcze. Samochód w czasie transportu takich materiałów powinien być wyposażony w odpowiednią, zwiększoną ilość gaśnic. Ich ilość jest odpowiednio dostosowana względem tonażu, a oprócz tego w samochodzie powinien znajdować się tzn. sprzęt ADR (znaki ostrzegawcze ubranie odblaskowe, kliny pod koła o odpowiedniej wielkości, latarki, środki ochrony indywidualnej oraz płyny do oczyszczania oczu). Dodatkowym wyposażeniem dla niektórych klas materiałów niebezpiecznych jest: osłona włączników do kanalizacji, łopaty, maska ucieczkowa dla każdego członka załogi, oraz pojemnik do zbierania pozostałości [3].

Każde przedsiębiorstwo biorące udział w przewożeniu takich substancji powinno mieć ułożoną instrukcję postępowania w razie wystąpienia sytuacji awaryjnej. Plan nie powinien być długi i skomplikowany, ale taki, aby każdy człowiek pracujący w takie branżi mógł go bez problemu zrozumieć i zapamiętać. Każdy pracodawca powinien przedstawić wszystkim pracownikom instrukcje i zasady postępowania w razie wystąpienia sytuacji, w której człowiek narażony jest na utratę życia lub zdrowia. Osoba przewożąca materiały niebezpieczne powinna wiedzieć, co przewozi i jakie są cechy tego materiału.

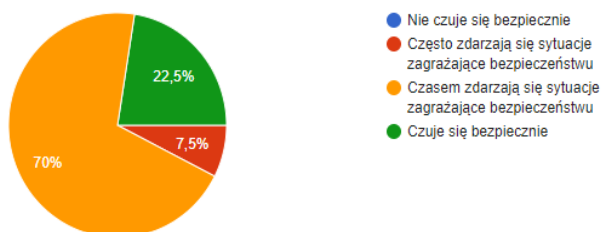
W branżi transportowej bardzo zwracana jest uwaga na bezpieczeństwo, ponieważ ma ono kluczowy wpływ na wypełnianie codziennych prac. Każdy zatrudniony pracownik przed

rozpoczęciem pracy powinien przejść badania lekarskie. Ważnym zaświadczeniem jest to uzyskane przez lekarza okulistę.

2. Obszar badawczy

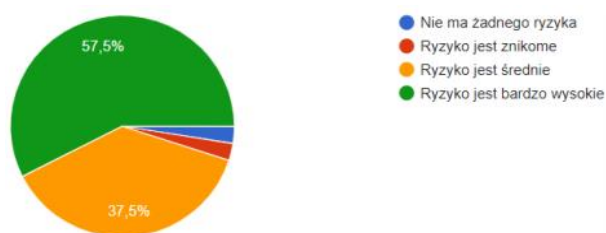
W pracy kierowcy jak i każdy zawód wpisane jest ryzyko zawodowe, a wiążą się z tym zagrożenia na stanowisku pracy. Badanie ma na celu również zgłębienie wiedzy na temat świadomości pracowników w zakresie zagrożeń jak również tego, czy kierowcy starają się zapobiegać im poprzez stosowanie środków ochrony. W ankiecie wzięło udział 40. ankietowanych wybranych celowo w firmie transportowej XYZ.

Pierwsze pytanie, które znajduje się w ankiecie ma celu określić stan bezpieczeństwa na stanowisku kierowcy zawodowego. Pytanie brzmiało następująco: W jakim stopniu czuje się Pan/Pani bezpiecznie w swojej pracy? Na to pytanie odpowiedzi udzieliło 40 ankietowanych. Z wyników badań wynika, że najczęściej zaznaczaną odpowiedzią była ta, która wykazywała, że czasem zdarzają się sytuacje zagrażające bezpieczeństwu: 70%, czyli 28 osób zaznaczyło tą odpowiedź. Trzy osoby stanowiące 7,5% ankietowanych odpowiedziały, że nie często zdarzają się sytuacje, w których nie czują się bezpiecznie. Spowodowane może być to na przykład małym doświadczeniem w zawodzie kierowcy zawodowego. Grupa osób, która czuje się bezpiecznie w swojej pracy stanowi 22,5% ankietowanych.



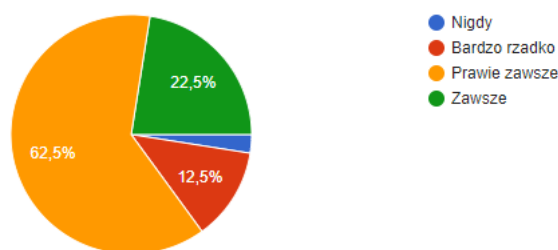
Rys. 1. Poczucie bezpieczeństwa na stanowisku kierowcy

Pytanie kolejne wymagało tego, aby każdy z kierowców firmy określił, jakie ryzyko jest na stanowisku kierowcy. Biorąc pod uwagę to, iż w zawód kierowcy wpisane jest wiele zagrożeń pracownicy określili swój zawód, jako ryzykowny. Na to pytanie odpowiedzi udzieliła cała grupa kierowców w firmie. Przeważały dwie odpowiedzi, które można zauważyć na Rysunku 2. „Ryzyko jest średnie”- taką odpowiedź zaznaczyło 37,5% ankietowanych lub „Ryzyko jest bardzo wysokie”- tak odpowiedziało 57,5% ankietowanych. Tylko jedna osoba stanowiąca 2,5% ankietowanych uznała, że na tym stanowisku nie ma jakiegokolwiek ryzyka, oraz druga osoba stanowiąca również 2,5% ankietowanych uznała, że ryzyko jest znikome.



Rys. 2. Ryzyko na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego

Następne pytanie dotyczyło środków ochrony indywidualnej, a dokładne tego, jak często kierowcy z nich korzystają. Odpowiedzią, którą zaznaczyło najwięcej (62,5%, czyli 25 osób) ankietowanych była ta, która określała, że zazwyczaj kierowcy korzystają z środków ochrony indywidualnej. Drugą odpowiedzią liczącą najwięcej zaznaczeń była ta, która opisywała, że pracownicy zawsze korzystają z ochrony na stanowisku pracy. Pięć osób zaznaczyło, że bardzo rzadko ich używa. W grupie 40 pracowników znalazła się również taka osoba, która uznała, że nie wykorzystuje w swojej pracy środków ochrony indywidualnej. W zawodzie kierowcy zawodowego jak i w każdym innym, szczególnie roboczym stanowisku ważne jest zmniejszenie ryzyka poprzez korzystanie z środków ochrony, jakie dostępne są w pracy.



Rys. 3. Wykorzystanie środków ochrony indywidualnej

Kolejne pytanie polegało na wpisaniu odpowiedzi przez ankietowanego. Na to pytanie odpowiedziały 32 osoby. W odpowiedzi na pytanie pracownicy musieli wpisać, z jakich środków ochrony indywidualnej korzystają na swoim stanowisku pracy (mogli wymienić kilka). Odpowiedzi wyglądały następująco:

- Kask wymieniło- 10 z 32 ankietowanych
- Rękawice ochronne wymieniło- 24 z 32 ankietowanych
- Odzież roboczą wymieniło- 6 z 32 ankietowanych
- Odzież roboczą odblaskową wymieniło- 7 z 32 ankietowanych
- Kamizelkę odblaskową wymieniło- 9 z 32 ankietowanych
- Maseczkę ochroną wymieniło- 5 z 32 ankietowanych
- Buty robocze wymieniło- 5 z 32 ankietowanych
- Buty z noskiem ochronnym wymieniło- 8 z 32 ankietowanych
- Okulary wymieniło 3 z 32 ankietowanych

Następne pytanie określa świadomość kierowców odnośnie zagrożeń występujących podczas załadunku i rozładunku. W tym pytaniu 50% ankietowanych uznało, że są świadomi zagrożeń podczas załadunku i rozładunku, oraz 40% kierowców firmy XYZ uznało, że są świadomi, ale dużo informacji nie mają jeszcze przyswojonych. Pozostałe 10% pracowników należy po równo do 2 grup. Jedni uważają, że mało wiedzą na ten temat, a drudzy, że nie są świadomi w ogóle.

3. Omówienie wyników

Analizując całą pracę, wyniki z ankiet oraz wzięciu pod uwagę środowiska pracy kierowców zawodowych można powiedzieć, że zawód kierowcy nie jest łatwy i nie polega tylko na siedzeniu za kierownicą. Pracownicy są świadomi tego, że ich praca wiąże się z dość dużym ryzykiem zawodowym, który może doprowadzić do katastrofalnych skutków. Ryzyko zwiększa się pod wpływem braku szkoleń oraz braku

dopilnowania pracowników pod względem przyswajania wiedzy oraz wprowadzenia jej w życie.

Kolejny wniosek, jaki się nasuwa określa to, iż pracownicy na ogół znają środki ochrony indywidualnej i starają się z nich korzystać. Kierowcy firmy XYZ większością odpowiedzieli, że prawie zawsze lub zawsze korzystają z środków ochrony indywidualnej. Praca kierowcy wiąże się z dużym wysiłkiem fizycznym jak i psychicznym, więc pracownicy muszą być świadomi swojego czasu pracy oraz tego, że muszą również znaleźć czas na odpoczynek i regenerację, ponieważ to w bardzo dużej mierze odpowiada za bezpieczeństwo.

4. Podsumowanie

Rozwój transportu nie stoi w miejscu. Każdego dnia odgrywa on ważną rolę w gospodarce każdego kraju. Szczególną rolę odgrywa działalność transportu ciężarowego w branży spożywczej. Kierowcy w tym obszarze zmagają się z dostarczeniem na czas surowców do produkcji jak i gotowych produktów do odbiorców. Przewóz towaru odbywa się zarówno na terenie kraju jak i poza jego granice. Kierowca, więc spotyka się z różnego rodzaju trudnościami w swojej pracy, z którymi musi się zmierzyć. Każda trudność to potencjalne niebezpieczeństwo, które trzeba zminimalizować najbardziej jak tylko się da. Wykonując prace kierowcy zawodowego należy mieć na względzie swoje bezpieczeństwo na wysokim poziomie. Im wyższa wiedza kierowcy na ten temat, tym bezpieczniej jest na ulicy czy w otoczeniu pracownika- odnosi się to do innych uczestników ruchu drogowego, pieszych, współpracowników. Praca kierowcy wiąże się z wysiłkiem fizycznym jak i psychicznym, więc pracownicy muszą być świadomi swojego czasu pracy oraz tego, że muszą również znaleźć czas na odpoczynek i regenerację, ponieważ to w bardzo dużej mierze odpowiada za bezpieczeństwo.

Literatura

- [1] Ambrożkiewicz B., Nawłatyna B., Przystupa K., *Czas pracy kierowcy samochodu ciężarowego - teoria, a praktyka*, Autobusy, 2018, 19/12, 855-858.
- [2] Sobczak S., Wąchała J., *Ocena wpływu systemu kontroli kierowcy na poprawę bezpieczeństwa w transporcie drogowym w opinii kierowców*, Autobusy, 2017, 18/9, 182-186.
- [3] Sadowski J., *Bezpieczeństwo transportu drogowego ładunków niebezpiecznych*. Logistyka, 2011, 3.
- [4] Klimecka-Tatar D., *Safety restrictions in the logistics of dangerous and toxic substances*, Production Engineering Archives, 2015, 7/2, 45-48
- [5] Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 1 czerwca 2006 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlega obowiązkowi zgłoszenia (Dz. U. Nr 100, poz. 695).
- [6] Niciejewska M., Kiriliuk O., *Occupational health and safety management in "small size" enterprises, with particular emphasis on hazards identification*. Production Engineering Archives, 2020, 26/4, 195-201.
- [7] Ingaldi, M., Klimecka-Tatar, D., *People's Attitude to Energy from Hydrogen - From the Point of View of Modern Energy Technologies and Social Responsibility*, Energies, 2020, 13, 6495.
- [8] Pacana A., Siwiec D., *An analysis of the causes of track twist at high speed of driving*. Production Engineering Archives, 2019, 22/22, 11-15.
- [9] Woźny A., Saja P., Dobosz M., Kucęba R., *Occupational health and safety management with the use of brainstorming*

method. Production Engineering Archives, 2017, 17/17, 18-23.

- [10] Faisal K., Samith R., Salim A. *Methods and models in process safety and risk management: Past, present and future*. Process Safety and Environmental Protection, 2015, 98, 116-147.
- [11] Ulewicz R., Klimecka-Tatar D., Mazur M., Niciejewska M., *Wybrane aspekty zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy*. Oficyna Wydawnicza Stowarzyszenia Menedżerów Jakości i Produkcji, Częstochowa 2015.