

Наслов на документот:

БЕЗБЕДНО ВОЗЕЊЕ

СТАТУС НА РЕВИЗИЈА

Серија бр.	Датум	Причина за ревизија	Подготвено од	Одобрено од
1	12/01/2011	Почетна серија на ситемот за управување со БЗПР	Менаџер на сектор за Продажба Георгас Георгиос	Генерален извршен директор Антони Николопулос
2	01/06/2015	Поголеми промени – целосна ревизија	Менаџер на сектор за Продажба Оливер Трајкоски	Генерален извршен директор Борис Хрисафов

Овој примерок :

Е

КОНТРОЛИРАН

Бр:

НЕ Е

1 ЦЕЛ

Целта на ова Упатство е да обезбеди систем воспоставен од компанијата кој ќе одржува високо ниво на свест за безбедноста и ќе поттикнува одговорно и безбедно однесување со цел да се елиминираат незгоди со фатален исход и да се минимизираат можностите за повреди како резултат на возење.

2 ПОДРАЧЈЕ НА ПРИМЕНА И ОДГОВОРНОСТИ

Упатството важи за:

- Сите цементни активности (вклучувајќи активности во површинските копови) и нецементни активности (агрегати, суровинско брашно итн...)
- Сите возила и возачи на компанијата (вклучувајќи автомобили, камиони, автобуси, вилушкари, рударска механизација, други мобилни постројки...),
- Сите возила и возачи на изведувачот кој склучил посебен договор со Компанијата за патен превоз на патници (вработени лица на Компанијата и нејзини посетители) до дестинации во и надвор од Република Македонија
- Индиректно за сите возила и возачи на изведувачите и подизведувачите кои работат на имотот на фабриката и на јавни места по ангажман од компанијата

Упатството треба да биде прифатено од:

- Сите вработени возачи
- Сите возачи на изведувачи, подизведувачи, клиенти, добавувачи и посетители
- Обезбедувањето
- Сите линиски менаџери

Лица кои се одговорни за спроведување на упатството се:

- Главниот Извршен Директор
- Менаџерите на погони/сектори
- Менаџерот за безбедност и здравје при работа

3 ПОВРЗАНОСТ СО ДРУГИ УПАТСТВА/ПРОЦЕДУРИ

- I2-P.1810 – Прирачник за управување со изведувачи од аспект на БЗПР
- P.1880 - Истражување на инциденти
- I19-P.1820 - Безбедно ракување со вилушкари¹

¹ Безбедното управување со вилушкари во детали е дадено во упатството I19-P.1820. Општите мерки за безбедност од ова упатство важат и за вилушкарите.

4 ОПИС НА ПРОЦЕСОТ – АКТИВНОСТИ

Детално објаснување на термините и дефинициите кои се користат во овие процедури е дадено во Додатокот 1.

Компанијата мора да ги следи сите правила за безбедно возење предвидени во локалните закони доколку тие се построги од споменатите во оваа упатство.

4.1 Правила за безбедност при возењето

Правилата за безбедност при возењето кои мора да се применуваат од страна на компанијата и нејзините ангажирани превозници се следните:

Правило 1 – Да се остане внимателен и да се спречи замор

Возачите не смеат да управуваат со возило доколку не се соодветно одморени и внимателни.

Возачите се одговорни да се пријават на работа соодветно одморени.

Секој возач е обврзан да прекине да вози доколку тој/таа е заморен или преморен. Задолжително е да се направи пауза од 30 минути по секои 3 часа непрекинато возење.

Секторот за безбедност и здравје ќе ги набавува резултатите од годишните медицински прегледи на своите вработени кои управуваат со возилата на компанијата со цел да ја надгледува психофизичката состојба на возачите.

Правило 2 – Дрога и алкохол

Возачите не смеат да управуваат со возило додека се под влијание на алкохол, дрога или какви било други супстанции или лекарства кои би можеле да ја нарушат/намалат нивната способност безбедно да управуваат со возилото.

Компанијата има право да врши случајно тестирање за употреба на алкохол на своите возачи и на возачите на изведувачите/подизведувачите.

Секторот за безбедност и здравје има право да побара од своите вработени и од возачите на изведувачите/подизведувачот да направат Тест за употреба на дрога или алкохол заради проверка на здравствената состојба и подигање на свеста за дефанзивно возење². Возачот кон кого е упатено барањето за правење Тест мора да ги достави резултатите до Менаџерот за безбедност и здравје во рок од 48 часа од приемот на барањето, а во спротивно ќе биде покрената дисциплинска постапка против него. Акон наодите од Тестото за употреба на дрога или алкохол се позитивни, ќе се применат следните мерки:

- Ќе се покрене дисциплинска постапка

За возачите на изведувачи/подизведувачи и купувачи

² дефанзивно возење е возење кое спасува животи, време и пари без разлика на условите на околината и дејствијата на другите – Дефиниција земена од National Safety Council's Defensive Driving Course.

- Службена белешка за инцидентот ќе биде испратена до одговорните лица на изведувачот³ и купувачот
- Возачот на изведувачот мора веднаш да биде отстранет. Доколку се повтори прекршокот од страна на друг возач од истиот изведувач, тогаш компанијата на Изведувачот треба да се отстрани од листата на одобрени изведувачи за компанијата.
- Во случај на несоодветно/непристојно однесување на некој возач кон купувач, кое ги прекршува правилата на компанијата, ќе му се забрани влез во имотот на компанијата на тој возач.
- Во случај кога на некој возач користи лекаства поради болест, тој мора да приложи документ од доктор дека лековите не предизвикуваат поспаност или не го менуваат однесувањето на лицето кое ги користи.

Правило 3 - Појаси

Сите возила (во сопственост, по договор или изнајмени) мора да бидат опремени со појаси за секој патник.

Возачите и патниците на било кое возило мора да користат појаси во секое време кога возилото е во движење.

Употребата на појаси е признаен метод за обезбедување заштита на патниците во возилата во случај на незгода. Затоа **одговорност на возачот** е да обезбеди дека сите патници ги носат своите појаси секој пат кога возилото е во движење.

Такси возила и автобуси кои не се опремени со појаси треба да се користат само кога не постојат алтернативи. За да се минимизира ризикот, предните патнички седишта (во близина на ветробранското стакло) и седиштата во автобуси кои се граничат со врати не треба да бидат користат, освен ако кај нив се поставени појаси.

Употребата на уреди кои го запираат, олабавуваат или менуваат соодветното функционирање на појасите е забранета.

Кај возила опремени со кревети во кабина, доколку креветот треба да се користи додека возилото е во движење, мора да биде обезбедена некаква форма на одобрено врзување и да се користи секој пат кога возилото е во движење.

Правило 4 – Патници

Возачите не смеат да примаат патници за потребите на компанијата освен кога се овластени од страна на одговорните лица од компанијата.

За тешки возила, ова вклучува, но не се ограничува на, неовластени помошници возачи, помагачи, членови на семејството и/или автостопери. Возачи на лесни возила (пр. возила во сопственост на компанијата или под закуп) може да примаат патници кога возилото се користи за приватни потреби.

Бројката на патници во возилото не треба да го надминува бројот посочен во сообраќајната дозвола на возилото.

³ Изведувачите се одговорни за возачите на своите подизведувачи. Одредбите за возачите на изведувачите важат и за нивните подизведувачи.

Правило 5 – Товари

Товарите кои ги носат возилата мора да бидат безбедно обезбедени и во рамките на тежината која е наведена од производителот или во рамките на локалното законско ограничување доколку е построго.

Правило 6 – Почитување на правила на патот и сообраќајните знаци (на самото место и надвор од местото)

Возачите мора да бидат запознаени и да ги почитуваат законите и прописите за патниот сообраќај(ограничувањата за брзина, стоп знаците, итн.) на локациите каде тие го управуваат возилото, вклучувајќи ги и оние места каде што е предвидено само повремено патување.

Безбедносните ограничувања посочени на локациите во компанијата мора да се почитуваат цело време.

Возачите треба да возат со брзини кои се безбедни на условите, препознавајќи дека, во некои околности (како што е дожд или магла) ова може да е под пропишаното ограничување на брзината. Компанијата за 'безбедна' ја смета брзината кога не само се обрнува внимание на временските услови и условите на патот, туку и на потенцијална опасност на судар со корисници кои по природа се ранливи, како што се пешаци и велосипедисти.

Правило 7 – Мобилни телефони, уреди за двонасочна комуникација и одвлекување на вниманието

Употребата на мобилни телефони кои се држат в рака при управување со возилото е забранета. Ова вклучува и испраќање пораки.

Пасивното слушање и одговарање на итни случаи при работа преку употреба на уреди без користење на раце, двонасочно радио врска и слично, се дозволени, но сепак нивната примена треба да се сведе на толку колку што е најмалку потребно заради комуникација и контрола на ризиците на превземеното патување.

На бензински станици не треба да се користат мобилни телефони во кабината или надвор од кабината додека се точи гориво.

Други активности кои го одвлекуваат вниманието како што се јадење, пиење итн. за време на возењето треба да се избегнуваат. Овие активности го зголемуваат ризикот за незгода поради одвлекување на вниманието и недостиг на концентрација.

Правило 8 – Облека со висок степен на видливост на возачите

Возачите мора да носат облека со висок степен на видливост кога работат надвор од или во близина на возила кои се движат; ова го вклучува делот покрај пат, површински коп, патишта во изведба и во близина на мобилна опрема на градилишта.

Облеката со висок степен на видливост кога е во добра состојба е вид на контрола на управувањето со сообраќајот која овозможува претходно предупредување на другите учесници во сообраќајот дека има лице на патот или во близина на патот.

Облеката со висок степен на видливост треба да биде во согласност со барањата за дневна или ноќна употреба, т.е. комбинација од флуоресцентен и ретро-рефлективен материјал.

Правило 9 – Дефанзивно возење

Дефанзивното возење значи предвидување и размислување пред другите. Правилата за дефанзивно возење се:

- Секогаш бидете подготвени да избегнете непријатни изненадувања.
- Не внимавајте само на патот, туку и на страните.
- Користете ги ретровизорите.
- Кога видливоста е ограничена, намалете ја брзината.
- Одржувајте безбедно растојание од возилата пред вас. Користете го правилото на 3-4 секунди: 3 секунди оддалеченост при нормални услови и 4 секунди при неповолни услови за возење.
- При возење, одржувајте целосна контрола врз возилото.
- Дајте им знак на другите возачи при запирање и маневрирање. Најавете навреме.
- Иако Вие имате предност, внимавајте на другите возила. Никогаш не претпоставувајте дека тие ќе Ви дадат предност.
- Никогаш не иритирајте други возачи со провокација или како одмазда.
- Предвидете ја реакцијата на пешаците, особено во близина на училишта и болници.

4.2 Возачи

За да бидете безбеден возач не треба само да познавате техники, туку и да бидете одговорен и да имате професионален став во однос на се што се случува додека возите; без разлика дали кон себе, кон условите на патот, другите возачи, пешаци и временски услови.

Компанијата треба да вработува единствено возачи кои се квалификувани и соодветно обучени. Линиските менаџери заедно со Менаџерот за безбедност и здравје и Менаџерот за човечки ресурси се одговорни за изборот и обуката на возачи.

4.2.1 Квалификација и избор на возачи

Возачите треба да бидат квалификувани, погодни и способни да возат безбедно согласно воспоставените критериуми. Процесот на квалификација треба:

- Да потврди дека кандидатот ја поседува соодветната категорија на дозвола за возилата (плус приколки) кои се очекува да ги вози или управува. Да ја истражи историјата на незгоди или обвиненија пред интервјуто за избор.
- Да се убеди во погодноста на кандидатот за возење, неговото здравје и вид
- Да потврди дека референците на кандидатот се основани и дека возачката дозвола на возачот е важечка
- Да ја процени стручноста и ставот кон возењето во фазата на вработување
- Да го тестира познавањето на локалните патишта од страна на возачот или Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата.

Да се оцени потенцијалниот возач и во пракса дали е стручен да ги извршува потребните задачи при возењето.

4.2.2 Обука и проценка на возачот

Сите возачи кои возат за потребите на компанијата треба да добијат првична (воведна) обука за возење, заедно со тековна обука оценувана во текот на нивното работење. За средини со висок степен на ризик и специјализирани возила, треба да се спроведе дополнителна обука.

Се препорачува секој возач на лесно или тешко возило кој за потребите на компанијата вози повеќе од 16,000 км годишно, да биде обучен и оценет.

Оператори со мобилни постројки кои како дел од работата возат повеќе од 15 проценти од работното време (или пропорционално време за кој било дел од годината) исто така треба да ги следат наведените барања за обука и проценка.

Обуката за возењето треба да го вклучува следното:

- Преглед на политиките и стандардите на компанијата поврзани со возењето
- Преглед на научени поуки и искуства од изминати незгоди и трендови на незгоди
- Техники за дефанзивно возење (безбедно растојание на патување, движење на околото и должина на фокус, предвидување, сопирање)
- Техники за управување со ризик при патувањето
- Спречување на замор и премореност
- Ефекти од лекаства и користење на супстанции
- Системи за врзување во возилото (појаси) и безбедносна опрема
- Проверки пред стартување и соодветна положба на седење
- Локални опасности, (вклучувајќи лична безбедност), прописи и култура при возењето
- Оценка на вештина за возење и однесување.

Потребата од повторна обука и проценка треба да се заснова на изведбата на возачите и изложеноста на ризик, при што повторната обука се врши најмалку на секои три години по првичната обука. Доколку вештини на возење и однесувањето кои не задоволуваат не се подобрат преку обуката и подучувањето, возачите треба да бидат отстранети од работното место возач.

Квалитетот на обучувачот и содржината на курсот мора да ги исполнат потребите и очекувањата на Компанијата. Компанијата треба:

- Да користи инструктор за обука акредитиран од признаено тело
- Да обезбеди влезни информации за содржината на обуката така што истата да ги исполни посебните потреби на компанијата

Менаџерот за безбедност и здравје заедно со Менаџерот за човечки ресурси се одговорни редовно да го разгледуваат стандардот на обука за да се подобри квалитетот и важноста на курсот.

4.2.3 Одговорности на возачот

Секој возач е одговорен:

- Да ги следи правилата за безбедност споменати во параграфот 4.1
- Да осигура дека возилото редовно се одржува и е во безбедна возна состојба.
- Да потврди дека резервната гума е во добра состојба и дека возилото ја има потребната безбедносна опрема (погледнете го параграфот 4.3.1).

- Да потврди дека возилото се одржува чисто, како внатрешно, така и надворешно
- Да осигура дека каква било состојба која влијае на безбедната работа на возилото е веднаш посочена пред одговорните лица и закажана за поправка.
- Да изврши проверка пред стартување на возилото.

4.3 Возила

4.3.1 Спецификација и избор на возила

Изборот на вистинското возило за задачата (земајќи го предвид типот на возилото и траењето на патувањата за возачот) ќе осигура дека превозните активности се извршуваат ефективно со минимален ризик за возачот, за товарот и за другите учесници на патот. Исто така при набавка на ново возило, треба да се земат предвид безбедносната и дополнителната опрема.

4.3.1.1 Спецификација за безбедност на лесни возила

Лесно возило е било кое моторно возило со бруто тежина помала од 3,5 тони и капацитет на патнички седишта помалку од осум.

Следната опрема мора да биде инсталирана и безбедно фиксирана, таму каде што е практично / можно;

- Фиксирани појаси со три точки
- Наслони за глава (сите седишта)
- Воздушни перничкиња (барем за возачот)
- Да има гуми од ист тип, профил, носивост на тежина и модел на шара
- Длабочината на шарата на гумата треба да биде во согласност со официјалните државни прописи.
- Ретровизори за возачот и патниците
- Антиблокирачки сопирачки

Се препорачува да се земе предвид следната дополнителна сигурносна опрема (таму каде што не е веќе задолжителна согласно националните закони) за возилото и да се обучат возачите за употреба на опремата со цел да им се помогне подобро да управуваат и да се справуваат со опасностите и итните ситуации:

- Противпожарен апарат
- Кутија за прва помош и џебна светилка/батерија
- Соодветно резервно тркало и гума
- Прибор и резервни делови за возилото (светилки, осигурувачи, вентилаторски појаси)
- Триаголник
- Сајла
- Зимска безбедносна опрема која вклучува соодветни гуми или синџири доколку е потребно.

4.3.1.2 Спецификација за безбедност на тешки возила

Тешко возило е било кое моторно возило со бруто тежина над 3,5 тони.

Следната минимална опрема треба да биде инсталирана на нови тешки возила. Постоечките возила треба да се надградуваат по редослед според проценките на ризикот и таму каде што е исплатливо да се стори тоа.

- Ретровизори на лево и десно крило и конвексни огледала за мртва точка (Забелешка: се однесува на најновите ЕУ прописи за ретровизори за мртва точка со широк агол на сите нови возила)
- Воздушни перничииња (барем за возачот)
- Антиблокирачки сопирачки
- Фиксирани појаси со три точки најмалку за возачот
- Звучен аларм систем при возење во рикверц (сите возила со ограничена видливост на задниот дел)
- Тахограф
- Гумени влошки на сите педали (пр. кумплуг и сопирачки) за да се спречи лизгање.
- Задна заштита на долниот дел за да заштити од судир со задниот крај и за да спречи контакт од возило кое се судрува со шините од шасијата (за возила поголеми од 12.5 тони)
- Гуми кои се во согласност со законската минимална длабочина на шара (не преработени гуми)
- Уреди за складирање така што опремата нема да може слободно да се движи низ кабината (пр. дигалки и алатки)
- Клоцни
- Калници
- Предупредувачки знаци за велосипедисти

Таму каде што проценката на ризикот покажува дека ризикот за превртување, поради теренот, типот на возило или условите за работа се повисоки од вообичаеното, мора да се инсталира соодветно дизајниран уред за заштита од превртување (внатрешно или надворешно).

Лабави делови кои би можеле да предизвикаат повреда при незгода не смее да се носат во патничкиот простор во било кое возило. Возило со неодвоен простор за складирање треба да биде опремено со мрежа или слично за да се оддели просторот за складирање од просторот за патници.

Минимална дополнителна безбедносна опрема за возилото е:

- Противпожарен апарат
- Кутија за прва помош и џебна светилка/батерија
- Соодветно резервно тркало и гума
- Прибор и резервни делови за возилото (светилки, осигурувачи, вентилаторски појаси)
- Триаголник
- Зимска безбедносна опрема која вклучува соодветни гуми или синцири доколку е потребно.
- Клоцна (за рутински операции на товарање и истоварање)

4.3.1.3 Автобуси

Автобусите се моторни возила со девет или повеќе патнички седишта.

Следната минимална опрема треба да биде инсталирана на новите автобуси. Постоечките возила треба да се надградуваат по редослед според оценките на ризикот и таму каде што е исплатливо да се стори тоа.

- Фиксирани појаси со три точки за возачите и патниците на предното седиште. Сите други седишта за патниците ќе бидат опремени барем со појас со две точки.
- Наслони за главата (сите седишта)
- Да имаат гуми од ист тип, профил, носивост на тежина и модел на шара

- Длабочината на шара на гумата треба да биде во согласност со официјалните национални прописи
- Воздушни перничииња (барем за возачот и патниците на предното седиште)
- Ретровизори за возачот и патникот
- Антиблокирачки сопирачки

Се препорачува да се земе предвид следната дополнителна сигурносна опрема (таму каде што не е веќе задолжителна согласно националниот закон) за возилото и да се обучат возачите за употреба на опремата со цел да им се помогне подобро да управуваат и да се справуваат со опасностите и итните ситуации:

- Противпожарен апарат
- Кутија за прва помош и џебна светилка/батерија
- Соодветно резервно тркало и гума
- Прибор и резервни делови за возилото (светилки, осигурувачи, вентилаторски појаси)
- Триаголник
- Сајла
- Зимска безбедносна опрема која вклучува соодветни гуми или синџири доколку е потребно.

4.3.1.4 Мобилна опрема во фабриката

Мобилната опрема во фабриката претставува возило кое се користи за секојдневна работа во фабриката или површинските копови (пр. утоварачи, вилушкари, булдожери, итн.)

Треба да биде инсталирана следната минимална опрема (доколку е можно) за соодветното возило.

- Ретровизори на лево и десно крило и конвексни огледала за мртва точка (Забелешка: се однесува на најновите ЕУ прописи за ретровизори за мртва точка со широк агол на сите нови возила)
- Воздушни перничииња (барем за возачот)
- Антиблокирачки сопирачки
- Звучен и светлосен аларм систем при возење во рикверц (сите возила со ограничена видливост на задниот дел)
- Гумени влошки на сите педали (пр. кумплуг и сопирачките) за да се спречи лизгање.
- Задна заштита на долниот дел за да заштити од судир со задниот крај и за да спречи контакт од возило кое се судрува со шините од шасијата (за возила поголеми од 12.5 тони)
- Гуми кои се во согласност со законската минимална длабочина на шара (без преработени гуми)
- Уреди за складирање така што опремата нема да може слободно да се движи низ кабината (пр. дигалки и алатки)

Се препорачува да се земе предвид следната дополнителна сигурносна опрема (таму каде што не е веќе задолжителна согласно националниот закон) за возачите на возилото со цел да им се помогне подобро да управуваат и да се справуваат со опасностите и итните ситуации:

- Противпожарен апарат
- Кутија за прва помош и џебна светилка/батерија
- Траголник

4.3.2 Одржување и сервисирање на возилото

Одговорност на Компанијата и изведувачот е да потврди дека сите возила, во сопственост на компанијата или под закуп, се во состојба погодна за пат. Покрај намалувањето на ризиците за опасност на патот и за дефект на возилото, добро-одржуваното возило исто така ќе функционира поефикасно и економично.

Компанијата треба да има планиран пристап за одржување на возилото, вклучувајќи дневни и неделни проверки на возачот, планирани програми за одржување со јасни стандарди и минимални периоди помеѓу проверките и законски задолжителната контрола.

Одржувањето треба редовно да се оценува за да се осигура дека е со највисок стандард. Обезбедете употреба на квалитетни резервни делови за возилата во компанијата, особено делови кои се од суштинска важност за безбедноста како што се сопирачки или гуми. Следете ја издржливоста на деловите и дефектите на возилото за да се утврдат проблеми и трендови со цел соодветно да се обноват возилата, деловите или правилата за одржување.

Сервисирањето и одржувањето во рамките на компанијата единствено треба да го изведуваат обучени, квалификувани и лиценцирани лица за таа работа и во означени делови за одржување. Треба да се зема предвид и Упатството за употреба од производителот на возилото.

Забрането е било какво “аматерско” одржување на терен од страна на возачите на возилото или од страна на возачи на изведувачот или купувачот. Само во случај кога возилото не може да се префрли во работилница, дозволено е специјализиран персонал да ги изврши работите од одржување на самото место.

4.3.3 Проверки пред стартување на возилото

Сите возила треба рутински да се проверуваат и испитуваат од страна на назначениот возач.

Визуелните проверки пред стартување треба да се извршат пред секое патување или секојдневно, доколку патувањето е подолго од 24 часа. За мобилната опрема во фабриката и површинските копови, проверка треба да се врши пред секоја смена. За патничките возила се препорачува неделна проверка.

Визуелната проверка пред стартување го опфаќа најмалку следното:

- Состојба на тркалата и гумите (пр. навртки на тркалата и длабочина на шара)
- Светла и рефлектори
- Стакла, ретровизори и бришачи
- Свирки
- Конструкција, каросерија и проточни системи
- Сопирачки и рачни сопирачки
- Состојба на системот за управување.

Наодите од проверката треба да се евидентираат во формулар за проверка на возилото (F1-I8-P.1820 Листа за проверка пред стартување на возилото). За вилушкари листата за проверки е дадена во упатството I19-P.1820 „Безбедно управување со вилушкари“

Проверката пред стартување треба да се спроведува при добра осветленост, за да не бидат пропуштени потенцијални недостатоци или дефекти. Возачот треба да биде обучен да поправи помали недостатоци (пр. надополнување на ниво на течност), како и да пополни листа за проверка на возилото заради пријавување на недостатоци. Безбедносните критични дефекти, на пример дефект на сопирачките, мора да бидат

пријавени и возилото да биде “обележано” и веднаш отстрането од употреба и истото да не се вози додека не бидат отстранети дефектите. За да се олесни ова:

- Механичарите и возачите мора да ги пријавуваат дефектите на возилата
- Сите возила со дефект треба да бидат соодветно обележани (пр. “Возило кое не е во функција”) за да се осигура дека луѓето можат да го идентификуваат возилото како “недостапно за употреба”.

Се препорачува екипите за одржување на возилото да го проверуваат секое возило на рутинска основа (идеално неделно). Со ова се осигурува дека ќе биде утврдено сè што било пропуштено за време на поправките од возачите.

4.4 Пат и сообраќај во фабриката

Во ситуации кога се вози низ имотот на компанијата, треба да постои контрола со цел да се управува по возните патеки и да се одделат луѓето од возилата кои се движат.

Во најмала рака следните услови треба да бидат обезбедени во компанијата:

- **Влез во кругот на фабриката** - Обезбедувањето на капија е одговорно за визуелна проверка на возилото и состојбата на возачот.
- **Движење/сообраќај/патен план** – Соодветно обележано на влезот во фабриката
- **Поставување знаци** – Јасни и соодветно обележани сообраќајни модели, правила на патот, правила за местото (барања за ЛЗО – лична заштитна опрема), локација на канцелариите на фабриката, ограничувања на брзината, вртење и делови за паркирање, забранети делови
- **Ограничување на брзината** – Ограничувањето на брзината во фабриката е 20 или 10 km/h, согласно вертикалната сигнализација на лице место.
- **Осветлување** – Соодветно осветлување на сообраќајните патеки, пешачките патеки, премини и паркинзи за да се подобри видливоста и безбедноста за луѓето и нивните возила
- **Паркинг/Делови за одмор на возачите** – Јасно означени, обележани и оддалечени од главните патишта и опасни зони. Возилата треба да паркираат во рикверц во полиња за паркирање означени на паркингот. Треба да се вложи напор за да се паркира возилото така што првиот потег при напуштање на паркингот би бил нанапред.
- **Пешачки делови** – Безбедните пешачки зони и пешачки патеки мора да бидат јасно обележани и означени за да ги одделат луѓето од возилата кои се движат во било кое време.
- **Заштита на рабовите** – Заштитата на работ направена од материјали од коповите мора да биде 1,5m висока или колку радиусот на најголемата гума – она што е поголемо. Работ што гледа кон карпа треба да има еднаква висина колку и дијаметарот на најголемата гума. Повисоки берми треба да бидат поставени таму каде што е веројатно дека возило може да ја мине заштитата на работ.
- **Коловози** – за сообраќај со една лента (еднонасочен), лентата треба да биде најмалку 1.5 пати од ширината на најширокото возило. За двојна лента (двонасочен сообраќај), лентата треба да биде 3 пати поголема од ширината на најширокото возило. Ова ја зголемува до 4 пати ширината на најширокото возило во кривини и агли.
- **Предност на патот** – Сите учесници во сообраќајот во секое време треба да им даваат предност на поголемите камиони и утоварачи (независно дали камионот врши утовар или не).

- **Враќање во рикверц – Намалување на потребата за возење рикверц.** Преку употреба на еднонасочни системи или дизајнирани делови за вртење. Таму каде што е потребно враќање во рикверц, треба да се процени ризикот на таа активност и треба да бидат воспоставени соодветни контролни мерки, вклучувајќи:
 - Поставени светилки, конвексни огледала, звучни аларми за враќање во рикверц и (како опција) радарски системи за странично скенирање (Може да се користат ултрасонични сензори за враќање во рикверц).
 - Делови за враќање во рикверц дизајнирани со соодветен простор и заштита на рабовите
- **Комуникација** – Мора да биде воспоставен јасен комуникациски систем и протоколи за да се избегне потребата од луѓе да бидат помеѓу предмети во движење.
- **Товарање / истовар** – Истовар може да се врши само на место и во време за кои возачот ќе добие инструкции. За време на утовар, други лица не смеат да бидат присутни на местото каде што се одвива работата.
- **Патишта за вонредни ситуации**– Патиштата за вонредни ситуации треба да се јасно обележани и секогаш да се слободни.
- **Напуштено возило** – Возило и мобилна опрема на фабриката може да бидат оставени без присуство на возач само на локацијата на паркингот
- **Инциденти** – компанијата има право да ги истражува сите инциденти во врска со прекршување на правилата за безбедност при возењето во согласност со постапката за истражување на инциденти. Менаџерот за безбедност и здравје е одговорен за водење евиденција за истражување на инциденти на самото место и надвор од местото. Сите возачи се обврзани да го информираат одговорниот персонал на компанијата за секаков инцидент кој се случил поврзан со возењето, вклучувајќи и незгоди кои за малку ќе се случеле.

На сите кои влегуваат на имотот на компанијата (вработени, изведувачи, клиенти и добавувачи на услуги), треба да им биде дадено до знаење дека возењето во кругот на фабриката и рудниците бара еднаков или повисок стандард на грижа во споредба со оној на јавните патишта.

4.5 Управување со опасност при патување

Ризикот од незгода на пат е повисок кога возачите и возилата патуваат подолги временски периоди, особено во опасни средини. Сите патувања, кои се извршуваат од возачи на компанијата или изведувачите, треба да бидат разгледани. Прегледот вклучува целокупна стратегија за логистика и зема предвид дали промените во режимот на патување, типот на возилото или набавката и системот за испорака може да ја намалат изложеноста на ризик при возење на пат, без да влијаат на целокупното деловно работење.

Кога патувањето е неопходно, треба да бидат проценети сите ризици, особено ризиците поврзани со патувања на долги релации, возење ноќе, употреба на патишта и области со повисок ризик, временски услови, итн. Во случаи кога е тоа соодветно, потребно е да се направи “План за управување на патувањето” (формулар F2 I8-P.1820), раководен од оценката на ризикот, и патувањето мора да се испланира на начин што овозможува безбедни работни часови.

Планот за управување со патувањето треба да потврди дека:

- Е одреден менаџерот на патувањето (пр. сменски раководител)
- Е одржана кратка средба помеѓу возачот и менаџерот/раководителот за да дискутираат за какви било промени во врска со патиштата, запирања, опасности,

- товари, луѓе и планови за непредвидени вонредни ситуации на патот (пр. постапки при дефект)
- Патот е јасно дефиниран и означен на мапа
 - Потенцијалните опасности при возењето, особено опасни раскрсници, се однапред одредени, земајќи ги предвид теренот, периодот од денот, времето, познати опасни зони (црни точки), ограничувањата на брзината, празници (особено кога тие вклучуваат постење или алкохол)
 - Соодветни возила ќе се користат за патувањето земајќи ги предвид утврдените опасности
 - Само квалификувани возачи се назначени со важечка дозвола за типот на возило кое ќе се користи
 - Достапни се соодветни средства за комуникација помеѓу возачот и менаџерот на патувањето и договорен е комуникациски протокол (пр. комуницирање до дестинацијата или одржување контрола со возилото доколку се управува од појдовната точка)
 - Возилата се проверуваат пред да го започнат патувањето (*погледнете 4.3.3 Проверки пред стартување*)
 - Закажани се запирања за одмор
 - Дефинирано е проценетото време за пристигнување на дестинацијата и информирани се луѓето на дестинацијата. Тие мора да активираат план за вонредни ситуации доколку возачот не пристигне во проценетото време.
 - Сите патувања додека е темно или во периоди со намалена видливост, мора да бидат систематски прегледани за ризик и да бидат предмет на формално одобрување од раководството пред да започнат. Проценката на ризикот мора да го земе предвид ризикот од појава на снег, прашина, чад, магла, пороен дожд, безбедносни ризици и локални минимални барања за возењето.
 - Возачите се физички и психички способни, обрнувајќи особено внимание на изминатите часови поминати во работа, изминатите периоди на спиење, периодот од денот
 - Возачот јасно ја разбира својата одговорност да го пријави завршувањето на патувањето на менаџерот за патувањето или распоредувачот.

На локации каде што видливоста на возилото може да биде проблематична за други лица (пешаци), возилата ќе возат со вклучени светла цело време, освен ако специфичните ризици (безбедност, други ризици) не утврдат дека таквата практика претставува неприфатлив ризик.

При паркирање, треба да се вложи максимален можен напор да се паркира возилото така што првото движење при напуштање на паркингот ќе биде напред. Пред стартување на возилото, возачот треба да провери дека нема луѓе кои спијат под или околу возилото.

При закажување нови патувања, компанијата треба да се консултира со возачите и да ги поттикне да даваат повратни информации за да помогне да се утврдат и ублажат сите познати и потенцијални ризици поврзани со патувањето.

Таму каде што ситуациите наложуваат, компанијата треба да соработува со локални агенции или надлежни органи за да се подобри безбедноста на патната мрежа и патните знаци.

Од суштинско значење е менаџерите, распоредувачите и персоналот да НЕ го притискаат или овластуваат било кој возач да брза или да презема неприфатливи ризици.

4.6 Управување со превозници

Изведувачите кои се ангажираат за превоз на патници, производи и материјали претставуваат значаен ризик за организацијата. Превозот надвор од фабриката од страна на превозници претставува значаен предизвик во поглед на контрола на управувањето со безбедноста, која сепак треба да биде активно разгледана, бидејќи превозниците при превозот честопати се соочуваат со жртви и повреди на нивна и на трета страна.

Правилата за безбедност при возењето, барањата за возилото и возачот и сообраќајните правила на самото место кои се споменати во ова упатство, подеднакво важат и за Изведувачите.

Иако одговорност на Изведувачот е да ги спроведе актите од претходниот став во својот возен парк и активности, одговорност на компанијата е да осигура дека ова Упатство и минималните барања се спроведени од страна на Изведувачот како дел од Договорот.

Конкретно Компанијата треба да обезбеди дека:

- Предвидената во договорот безбедност при возењето е вклучена како дел од претквалификациите на изведувачот, процесите за влегување во потесен круг на селекција и одобрување
- Безбедноста при возењето се состои во договорот и фазата на доделување
- Предвидената во договорот безбедност при возењето претставува дел од фазата на претзапочнување во поглед на проценка на ризик
- Предвидената во договорот безбедност при возењето редовно се разгледува и контролира за време на спроведување
- Безбедноста при возењето е вклучена во делот на договорот за причините за раскинување/обновување на истиот.

Чекорите од процесот погоре се подредени со постапките за Безбедност на изведувачот.

Изведувачите ќе усвојат и ќе применуваат систем за управување со безбедноста при возењето кој е барем еднаков на оној на компанијата. Ова треба да биде формално договорено и документирано во договорот.

При проценка на соодветноста на изведувачот за вршење превозни услуги, Компанијата ќе ангажира Предвидената во договорот стручни служби како што се Правната и Набавната Служба. Овие служби може да помогнат компанијата да предвиди: очекувања за безбедност при возењето; барања за вршење и обезбедување на работата; во преговите пред склучувањето договор, да состават или дополнат договори и да обезбедат подучување и водство таму каде што е потребно препознавање на ризикот.

Препорачани критериуми за избор на превозници (вклучувајќи самостојни превозници) се:

- Компанијата да има воспоставена упатство за безбедно возење која
 - наложува усогласеност со односното законодавство
 - ги зема предвид специфичните барања на клиентот
 - покажува заложба за подобрување на безбедното возење.
- Компанијата има процес за управување со безбедното возење ако:
 - Возачите се обучени, сертифицирани и здравствено способни за управување на возилото
 - Возачите се одморени и внимателни
 - Возилата се проверуваат и дефектите се отстрануваат
 - Воспоставени се процедури за вонредни ситуации за инциденти поврзани со возила

- Се врши проценка на ризикот од патувањето и се спроведуваат соодветни контроли
- Соодветно се постапува во однос на однесувањето на возачот (награди/санкции)

За време на договорниот период, претставници на компанијата ќе ги посетуваат изведувачите и ќе им помагаат во поглед на интегрирањето на елементите од безбедното возење во нивниот систем на управување. Воедно, редовно ќе се одржуваат и заеднички прегледи за да се потврди дека се постигнати целите на безбедно возење (на пример тековна обука за возење, известување за инциденти, усогласеност со правилата, итн.). Компанијата ќе ја утврди зачестеноста на овие посети и прегледи.

5 ФОРМУЛАРИ

Следниве формулари по ова упатство се пополнуваат и чуваат:

- F1-I8-P.1820 Листа за проверка пред стартување на возилото
- F2-I8-P.1820 План за управување при патување

6 СОФТВЕР

Ова упатство не е подржано софтверски.

7 ЗАПИСИ

Пополнетите формулари (записи) од:

- F1-I8-P.1820 „Листа за проверка пред стартување на возилото“ ја чува возачот во рок од една година.
- F2-I8-P.1820 „План за управување при патување“ по една копија чуваат во рок од една година: Организаторот на патувањето, надзорникот на патувањето и возачот

Додаток 1
ПОИМНИК НА ТЕРМИНИ И ДЕФИНИЦИИ

Изведувач	Поединци, фирми или корпорации кои работат како изведувачи за одредена компанија заради извршување на одредена работа како на краткорочна (конкретна работа) така и на долгорочна основа (како на пример возачи или екипи за одржување)
Работни простории на компанијата	Секој терен или локација која е во сопственост или која е управувана од страна на или за одредена компанија.
Обука на возачи	Програма за формална обука со која се потврдува дека возачите се квалификувани и компетентни за управување на одредена категорија на возило. Програмата вклучува комбинација на теоретска настава и практична оценка директно на пат. Обуката на возачите треба да ја изведуваат единствено акредитирани професионалци. <i>Треба да се водат записи за сите возачи во однос на обуката и оценката на возењето. Записите треба да содржат информации за обуката со наведени датуми. Во записите мора да се внесат и предвидените датуми за освежување на обуката и повторна сертификација.</i>
Процена на ризиците	Формална процена на ризиците поткрепена со пишани докази.
Возачи во компанијата	Лица кои управуваат возило во врска со дејноста на компанијата.
Време на возење	Времето кое возачот го поминува во возење на возилото во врска со дејноста на компанијата без оглед дали возилото е или не е во движење.
Заштита по рабовите (во рудници)	Заштитата по рабовите може да биде наменски направена преграда од кршен материјал или направена од соодветни материјали како дробина. Големи камења како такви не се соодветни за заштита по рабовите, но можат да се користат за трасирање на транспортните патишта по рамните површини во рудникот. Заштитата по рабовите треба да биде најмалку 1,5 м или колку радиусот на тркалото т.е., половина од дијаметарот на тркалото или височината на оската, тоа што е поголемо од нив. Предниот профил на заштитата по рабовите треба да биде така направен за да возилото не се качува по него и да не вози преку него.
Вработен	Лице кое е директно вработено. Може да е вработено на неопределено време, на определено време или да е привремено вработен.
Возило	Секој вид на опрема, вклучувајќи автомобили, камиони, автобуси, механизација за рудници, подвижни постројки...
Тешко возило	Секое возило чија носивост е поголема од 3.5 тона со фиксна шасија или со приколка. Вклучува теренски возила за достава како што се камиони-мешалки за цемент и за цистерни за цемент и возила за транспорт на терен, како дампера, утоварувач со тркала, кои ги поседува компанијата или се изнајмени.
Автобуси	Автобуси или други моторни возила со девет или повеќе патнички седишта.
Фабричка подвижна опрема (возила)	Фабричката подвижна опрема се сите возила кои се користат за извршување на секојдневни активности поврзани со фабриката или рудниците (на пример утоварачи, вилушканици, булдожери...).
План за управување со ризици поврзани со патувањето	Систем за управување со цел да се осигура дека е направена проценка на сите патувања кои се изведуваат и дека ризиците се сведени на минимум, се документирани и имплементирани.
Лиценца	Правна, документирана, лична идентификација со која се овластува именуваното лице да ги вози дадените класи на возило на одредени теренски или вонтеренски локации.
Лесно возило	Возила (вклучувајќи и мини автобуси) кои не поголеми од 3.5 тони. Во оваа група спаѓаат патнички возила и комбиња кои се во служба на дејноста на

	компанијата, возила кои не се во сопственост на компанијата, а за кои е склучен договор со подизведувач за превоз/испораки помеѓу локации или до локациите на компанијата, како и автомобили кои се изнајмени.
Јавни патишта	Патишта достапни за јавноста, но надвор од контролираната локација.
Изнајмено возило	Изнајмено возило е она возило кое не е во сопственост на компанијата и кое е изнајмено за одреден временски период. Ова подразбира краткорочно и долгорочно изнајмување на лесни возила. Тука се опфатени и изнајмувањата кои се спонзорирани од компанијата.
Спецификации	Листа на минимални барања поврзани со опремата или процесите.
Повремени изведувачи	Изведувачи чии договори траат помалку од една година. Изведувачи кои не работат само за компанијата и чии услуги се користат повремено.
Уреди за двонасочна комуникација	Уред за двонасочна комуникација е секој еден уред кој се користи за електронска комуникација помеѓу две или повеќе лица, и опфаќа мобилни телефони (како и сателитски), дигитални уреди, двонасочно радио и уреди за испраќање пораки.
Тахографи	Машински и/или електронски систем за регистрирање со кој се регистрираат следниве главни карактеристики на возењето кај поединечните возачи: <ul style="list-style-type: none">• Колку време вози возачот.• Брзината.• Наглото забрзување.• Наглото забавување.
Подлошки за тркала	Клинови од тврд материјал се поставуваат зад тркалата на возилото за да се спречи несакано движење. Како дополнителна мерка на активирањето на кочници, се поставуваат и подлошки. Долната површина понекогаш е обложена со гума за да се засили контактот со тлото. Автомобилите обично имаат рачни кочници за задните тркала. Ако задната оска е подигната од тлото кога е активирана само рачна кочница, возилото може да се стркала и да падне. Поставувањето на подлошки под предните тркала ќе спречи да се случи ваква несреќа.
Работно време	Сите платени работни часови за дејноста на компанијата, вклучувајќи ги и работните паузи.
Проверка пред започнувањето на работите	Визуелна проверка на возилото согласно претходно утврден список, а која проверка ја врши возачот/операторот.
Подвижни постројки	Механизација која се користи за вршење на одредени активности (на пример булдожери, утоварачи, вилушкари...)
Кочници кои не блокираат	Безбедносен систем кој овозможува тркалата на моторно возило да продолжат со влечна сила да содејствуваат со површината на патот, согласно управувачките команди од возачот при кочење, при што се спречува тркалата да блокираат (односно да престанат да се вртат) и на тој начин се избегнува лизгање