

LBRIS

We know
books

Virgil Vochină

Dan M. Andreescu

Adrian Ispăsoiu
Traian Boia

Victor Dunăreanu
Bogdan Tadio

RISCUL RUTIER. Încotro?

Ghid de bune practici

Introducere de Virgil Vochină



NICULESCU

CUPRINS

Introducere	12
Nota autorilor	16
De ce un “Ghid de bune practici”?	16
Cerințe legislative	19
Securitate și sănătate în muncă	19
Legislația rutieră națională	20
I. Pregătirea demersului de prevenire a riscurilor	23
Diagnoza întreprinderii	25
Identificarea riscurilor rutiere în misiune și de traseu	29
Autodiagnostic	
A. Starea locurilor	30
B. Analiza accidentelor de misiune și a celor de traseu	33
Analiza gestionării deplasărilor și condițiilor reale de conducere	35
C. Organizarea muncii și gestionarea deplasărilor	
D. Parcul auto și gestionarea sa	39
E. Conducătorii auto în deplasări profesionale	41
F. Accidentele, incidentele, penele, acordarea primului ajutor	42
G. Infrastructura	44
H. Implicarea întreprinderii în acțiunile de prevenire	45
Clasarea factorilor de risc rutier	46
Evaluarea riscurilor rutiere în întreprindere: piste de acțiune	47
Planul acțiunilor de prevenire a riscului rutier	49
Câteva propuneri pentru a vă ajuta să redactați planul de acțiuni	50
Plan de acțiuni pentru prevenirea riscurilor rutiere	53
Definirea și punerea în operă a măsurilor de prevenire	55
Evaluarea riscului rutier	56
Metoda de evaluare a riscurilor rutiere	56
Pregătirea demersului de evaluare a riscului	58
Unități de muncă (UM)	58
Estimarea riscurilor	62
Evaluarea riscurilor	63
Documentul unic (DU)	64

Programarea acțiunilor	69
Urmărirea implementării Planului de Acțiuni	71
II. Accidentele rutiere – Costurile accidentelor și beneficiile prevenirii lor	75
Elementele costului accidentelor rutiere	83
Evaluarea costurilor accidentelor rutiere	83
Costul pe victimă	84
Costul pe accident	85
Elemente de cost și metode de evaluare a elementelor de cost individual	93
Evaluarea costului social al coliziunilor	97
Costuri sociale asociate ambuteiajelor rutiere provocate de accidente	99
Costuri sociale marginale	101
Analiza Cost - Beneficiu	101
Evaluarea economică a măsurilor de prevenire a riscurilor rutiere și promovarea sănătății participanților la trafic	104
Metodologia: analiza costuri - beneficii (acb) a măsurilor de prevenire și promovare a sănătății	105
Eficacitatea prevenirii accidentelor rutiere	110
Costul social al accidentelor rutiere	111
III. Managementul competențelor și al comportamentului rutier	117
Introducere.	118
Definiții	118
Factori de risc în activitate, măsuri de prevenire și protecție	122
Autorizarea curselor	123
Starea tehnică a autovehiculului	124
Dotarea autovehiculului	125
Alegerea traseului	125
Gestionarea vitezei	126
Centura de siguranță	127
Utilizarea luminilor și a semnalelor luminoase	127
Circulația pe drumuri acoperite de zăpadă și polei	128
Circulația sub influența alcoolului, drogurilor, medicamentelor	130
Alcoolul	130
Medicamentele	131
Drogurile	132
Oboseala	132

Utilizarea telefoanelor mobile	134
Agresiunea verbală și agresivitatea	136
Politețea în trafic	137
IV. Managementul comunicării și al comunicațiilor	141
Notă cu privire la legislația în vigoare din România	143
Un caz tragic din trafic	143
Îmbunătățirea managementului comunicațiilor	145
Bunele practici în acțiune	146
Gândiți-vă înainte de a vorbi	148
Kitul mâini libere: la fel de periculos!	150
Telefoanele mobile sunt cauza a 1/3 din accidele rutiere mortale: QLD Police	151
Stabilirea unui protocol de comunicare în siguranță	152
Studiu ► angajatori și angajați vizavi de utilizarea telefonului mobil la volan în context profesional	152
Prețul unui accident rutier asociat utilizării telefonului mobil la volan	155
Legislația privind folosirea telefoanelor mobile (conform IGES INSTITUT, ITS LEEDS, ETSC (2010))	158
Legislația privind dispozitivele portabile de navigare-PND (IGES INSTITUT, ITS LEEDS, ETSC (2010))	159
V. Managementul parcului auto	161
De ce este nevoie de mentenanță?	162
Cerințe legislative. Reglementări	163
Sisteme și strategii de mentenanță	163
Mentenanța preventivă	164
Importanța mentenanței autovehiculelor	166
Analiza programelor de mentenanță	167
Strategii actuale de mentenanță	168
Costurile sistemelor de mentenanță	170
Metode de optimizare a managementului parcului auto	171
Personalul de specialitate angajat	171
Instruirea și evaluarea șoferilor	172
Planul de întreținere al autoturismelor	173
Conceperea planului de mentenanță	174

Formular defectiuni	180
Fișa de întreținere a autovehiculului	181
VI. Managementul deplasărilor	183
Puncte cheie pentru managementul unei curse	188
Managementul transportului	188
Planificarea și luarea deciziilor	188
Cuantificarea și măsurarea parametrilor de transport	188
Pregătirea cât mai bună a deplasărilor	190
Planificarea deplasării	190
Segmentele de traseu problematice și redirecționare	192
Managementul timpului și prevenirea oboselii	193
Stabilirea perioadelor de conducere și odihnă	194
Ponderea accidentelor în funcție de perioada zilei	195
Respectarea regulilor rutiere	195
Sectoarele de drumuri restricționate	196
Vizibilitatea vehiculelor	197
Operațiunile de încărcare/descărcare	197
Intervenția pe traseu la vehicule	198
Pașii de urmat pentru planificarea cursei	198
Cursă de rutină	200
Cursă specială	201
Documentare	202
Alegerea traseului probabil	202
Analiza segmentelor	203
Durata și timpii de deplasare	204
Notarea facilităților	204
Regulile cursei	204
Punerea în practică	206
Investiția în viitor	206
Siguranță, confort și susținere profesională	207
Cea mai economică rută spre destinație	207
Infrastructuri	208
Riscul local	209
Riscul în afara aglomerației	209

Obstacole fixe rigide	209
Riscul în intersecție	209
Riscul datorat aglomerației	210
Riscul organizațional	211
Concluzii	211
Anexa 1 Glosar termeni	213
Anexa 2 Lista neexhaustivă de reglementări în domeniul rutier	216
Anexa 3 Legislația privind SSM	220
Anexa 4 Legislație privind folosirea telefoanelor mobile în circulația rutieră	221
Bibliografie	223

I. PREGĂTIREA DEMERSULUI DE PREVENIRE A RISCURILOR

Pentru a realiza o analiză pertinentă a riscului rutier într-o întreprindere de transport (marfă, persoane etc), este important să se obțină acordul de voință al ansamblului actorilor ce au atribuții și răspunderi în acest domeniu: angajator, echipă de conducere, CSSM (Comitetul pentru Securitate și Sănătate în Muncă), salariați expuși la aceste riscuri și implicarea acestora în demersul propus.

Această analiză – DIAGNOSTIC – este condusă de persoane autorizate care realizează un AUDIT de specialitate și au obținut certificatul de Evaluator de risc și auditor în domeniul SSM (securității și sănătății în muncă).

Diagnoza întreprinderii

Care este nivelul la care este luată în calcul securitatea rutieră în întreprinderea voastră?

	Nivel 4	Nivel 3	Nivel 2	Nivel 1	N. 0
Management	Conducerea este puternic implicată (afișaj, obiective, mijloace), ca și CSSM și cadrele medii	Securitatea rutieră este studiată și luată în calcul în documentele de evaluare a riscurilor	Se organizează campanii punctuale (concursuri de securitate rutieră)	Sunt date note de serviciu, sfaturi pentru conduita în siguranță. Sunt puse afișe în interiorul întreprinderii	
	Există indicatori de securitate rutieră care permit monitorizarea evoluției accidentelor rutiere. Sunt analizate accidentele rutiere (de traseu sau de misiune).	Sunt difuzate informațiile privind accidentele survenite în întreprindere și cauzele care au provocat aceste pierderi.	Accidentele rutiere sunt evocate în CSSM	Accidentele rutiere sunt văzute ca fiind doar în responsabilitatea conducătorului auto.	
Management	Sunt organizate ședințe de sensibilizare a personalului, cu participarea unor servicii externe	Sunt organizate reuniuni de sensibilizare cu participare mai mult sau mai puțin obligatorie pentru personalul implicat	Sunt propuse reuniuni de sensibilizare cu participare facultativă	Sunt distribuite documente, pliante și flyere privind securitatea rutieră	
	Toate informațiile referitoare la condițiile de circulație sunt difuzate pe GPS	Sunt transmise celor implicați informații privind condițiile de circulație, meteo, lucrări rutiere	Informațiile sunt disponibile pe intranet	Sunt puse la dispoziție pliante, informații privind starea drumurilor (polei, zone cu intemperii etc).	
Organizarea muncii, orare, gestionarea deplasărilor	Conducerea cere fiecărui angajat inițiative pentru reducerea sensibilă a deplasărilor (video-conferințe). Soluțiile sunt aplicate.	Noile proceduri sunt puse în practică pentru a limita deplasările.	Gestionarea și reducerea deplasărilor sunt aleatorii.	Deplasările sunt lăsate la inițiativa fiecăruia. Se pot controla oportunitățile de deplasare.	
	Alegerea modurilor de deplasare și itinerariile cele mai sigure sunt impuse de către întreprindere	Întreprinderea decide achiziționarea biletelor de tren sau de avion. Mijloacele de transport sunt stabilite de comun acord cu personalul tehnic.	Se recomandă utilizarea transportului feroviar sau auto. Totuși, acest lucru rămâne la latitudinea fiecăruia	Modul de deplasare este lăsat în grija fiecăruia. Cheltuielile de transport și indemnizațiile sunt plătite fără probleme.	
	Se face o planificare a deplasărilor în sensul reducerii orelor de condus. Este luată în calcul oboseala acumulată.	Există o oarecare libertate a angajaților pentru organizarea deplasărilor, a întâlnirilor, a orarelor.	Se preconizează respectarea orarelor de conducere. Se cer punctualitate și respectarea întâlnirilor.	Este stabilit programul de vizite și întâlniri. Cerințele, respectul, constrângerile sunt în sarcina lucrătorului.	
	Există o procedură de gestionare în caz de întârzieri sau situații neprevăzute	Organizarea orarului este la inițiativa lucrătorului. Există informații reciproce între lucrători și șefii ierarhici.	Există un compromis de fiecare dată. Trebuie evitate disfuncționalitățile	Trebuie respectate întâlnirile și orarul acestora.	

	Nivel 4	Nivel 3	Nivel 2	Nivel 1	Nivel 0
Vehicule: întreținere preventivă și echipări	Toate vehiculele sunt dotate cu echipament de securitate (ABS, airbag, comandă radio etc)	Doar anumite vehicule sunt dotate cu echipament de securitate (cele ale conducerii și ale personalului tehnic)	Sunt luate în calcul sugestiile utilizatorilor pentru punerea în practică a câtorva măsuri de securitate (pneuri de iarnă etc).	Toate vehiculele sunt dotate standard, fără îmbunătățiri. Cerințele pentru elemente de securitate sunt minime, la achiziționare primând prețul.	
	Toate vehiculele sunt echipate cu limitatoare de viteză	Doar anumite vehicule sunt echipate cu limitatoare de viteză	Nu există limitatoare de viteză, vehiculele sunt cu cilindree mică	O notă internă de serviciu recomandă respectarea vitezei de deplasare	
	Monitorizarea și întreținerea preventivă fac parte din întreținerea curentă	Parcul de vehicule este în LLD (??). Contractul de închiriere/întreținere prevede controale periodice sistematice și monitorizare	Există un contract de întreținere cu un service auto. Există câte un carnet pentru fiecare mașină.	Șoferul este responsabil pentru întreținerea vehiculului utilizat. Fiecare semnalează avariile și incidentele.	
	Sunt alocate fonduri pentru întreținerea și monitorizarea vehiculelor personale utilizate în scop profesional.	Se efectuează un control tehnic gratuit periodic prin care se urmăresc anumite puncte cheie.	Există o pompă în cadrul întreprinderii. Se efectuează un control anual gratuit al vehiculelor: pneuri, sistem de iluminare, poluare etc. S-au negociat condiții avantajoase cu un prestator extern	Se efectuează un control vizual al pneurilor, a ștergătoarelor, a aspectului exterior în mod gratuit. Aceste controale sunt comunicate lucrătorilor.	

Conducători auto: formare, perfecționare	Formare/ perfecționare pentru conducători. Sunt prevăzute stagiile de pregătire.	Stagiile de pregătire pentru mai mulți salariați.	Se efectuează un control al cunoștințelor privind codul rutier și un audit al conduitei	Cine vrea, se poate autocontrola. Există la dispoziție un CD cu codul rutier.	
	Sensibilizarea noilor angajați în privința riscurilor rutiere. Există un departament specializat pentru efectuarea de stagii de informare privind politica de securitate rutieră în întreprindere.	Sunt organizate stagii de sensibilizare privind riscul rutier de către un organism specializat.	Lucrătorii sunt informați punctual în privința activităților de securitate rutieră în întreprindere.	Carnetul de primire are o rubrică despre riscul rutier cu mai multe sfaturi de conduită.	
	Examen medical aprofundat cu teste medicale complementare (videotest, examen psihologic al aptitudinilor) pentru fiecare angajat conducător auto	Se efectuează un examen medical și videotest pentru fiecare conducător auto. Conducerea vehiculului figurează în fișa de aptitudini.	Se efectuează un control medical și videotest pentru fiecare conducător auto	Se efectuează un examen medical normal pentru toți salariații întreprinderii	
	Se controlează periodic valabilitatea permisului auto. Întreprinderea este informată despre infrațiuni, puncte de penalizare. Există fonduri de rezervă pentru stagii de recuperare	Se controlează periodic permisul auto.		Controlul permisului auto se face la angajare.	

Riscul rutier. Încotro? Ghid de bune practici

	Nivel 4	Nivel 3	Nivel 2	Nivel 1	N 0
Infrastructura, căile de acces, circulația internă, rețeaua	Căile de acces în întreprindere sunt separate. Accesul PL (?) este distinct. PL nu are nevoie de conducător.	Căile de acces în întreprindere sunt separate. PL au nevoie de conducător. Există căi de acces pentru pietoni.	Problemele subzistă.	Există intersecții ale fluxurilor de circulație. Sensurile de circulație sunt prost definite.	
	Este afișat în întreprindere un plan de circulație.	Există un plan de circulație.	Planul de circulație este implicit, legat de „obișnuință”.	Sunt afișate la intrare consemne privind prudența în timpul circulației.	
	Trasare și iluminat. Parcărilor pentru personal sunt iluminate și bine definite. Există locuri de parcare pentru handicapați.	Locurile de parcare sunt trasate.	Delimitarea locurilor de parcare este degradată, ilizibilă.	Delimitarea locurilor de parcare este aproape inexistentă. Numărul locurilor de parcare este insuficient. Parcarea aleatorie este o practică curentă.	
	Semnele de circulație verticale există.	Semnele de circulație la sol există, de asemenea și câteva panouri de semnalizare	Semnele de circulație la sol sunt aproape șterse. Panourile de semnalizare sunt aproape inexistente. Sensul de circulație nu este mereu evident.	Există doar câteva panouri de semnalizare.	
Trasul domiciliu – loc de muncă	Existența unei cantine în întreprindere. Ea este utilizată de 50% din angajați.	Există locuri de repaus pentru perioadele de pauză. Acestea sunt amplasate la exterior și încălzite. Meniul este puțin variat. Acest serviciu este utilizat de mai puțin de 50% din angajați.	Există un distribuitor care aduce mâncăruri semipreparate.	Există o sală de mese încălzită.	
	Există fonduri pentru decontarea transportului în comun.		A fost făcută o analiză asupra colectivului pentru îmbunătățirea transportului colectiv.	S-a făcut o recomandare pentru utilizarea transportului în comun.	
	Există un sistem de preluare a slariaților (mai mult de 50%).	Există un serviciu de preluare a mai puțin de 50% din personal.	Serviciul de preluare a personalului deservește maxim 20% din angajați.	Se recomandă utilizarea transportului în comun.	
	Programul este lejer, iar gestionarea timpului de lucru este personalizat.	Programul de lucru este flexibil, cu posibilitatea unor plaje de timp liber.	Programul este destul de strict, iar întârzierile sunt de evitat.	Salariații sunt pontaiți la sosire. Programul este fix și întârzierile se penalizează.	

Identificarea riscurilor rutiere în misiune și de traseu**AUTODIAGNOSTIC**

Persoane care realizează auditul:

Data vizitei	Obiectivul vizat

Discuții cu persoanele întâlnite:

Nume, prenume	Funcția	Titlul	Ce anume/despre ce.....

A. Starea locurilor

Starea locurilor permite fotografierea întreprinderii, la timpul T, în raport cu deplasările. Acest lucru permite diferențierea categoriilor de conducători în întreprindere care se caracterizează fie prin timpul lor de expunere la risc (vehicule cu tonaj mare), fie prin specificul meseriei și constrângerile asociate misiunii de îndeplinit, pericolozitatea etc.

Acțiunile puse în operă, prioritatea lor și mijloacele necesare vor fi diferite în funcție de categoriile menționate.

Situația geografică din întreprindere:

Aglomerație Zonă rurală Zonă industrială Altele

Existența altor situri: da nu

Dacă **da**:

- numărul lor;
- localizarea;
- deplasări generate;
- natura acestor deplasări.

A2. Trafic generat de activitatea din întreprindere:**A2.1 Trafic legat de activitatea furnizorilor/clientșilor**

	DA	NU	Observații: frecvență, probleme specifice în raport cu acest tip de trafic
Se generează un trafic de camioane (transport materii prime, produse finite, semifabricate, furnituri, diverse)			
• flotă de camioane cu tonaj mare, > 3,5t			
• flotă de vehicule utilitare			

Există un protocol de securitate pentru primirea transportatorilor? Da Nu

Dacă nu, un astfel de protocol vi se pare: interesant neinteresant

A2.2 Trafic legat de traseul domiciliu – loc de muncă

A fost întocmit un chestionar privind percepția riscului rutier pentru lucrători?

Nu, dar acesta este Interesant Fără interes

Da Pentru riscurile misiunii Pentru riscurile de traseu

Dacă da, rezultatele sunt:

A1. Persoane prevazute pentru deplasările in misiune (de serviciu):

Cine este expus?	Pentru ce se deplasează	Cum?	Cât timp este expus?	Când este expus?	Unde este expus?	Cu ce?	Periculozitate
Direcțiune, cadru superior	Conținutul misiunilor (mentenanță, activitate comercială)	Constrângeri asociate misiunilor	Km parcurși (pe an, % din timpul de lucru), timp de conducere	Frecvență și orar	Tip de traseu	Tip de vehicul: vechimea parcului auto, echipamente de securitate, raport greutate/putere	Caracteristicile accidentelor pentru acest tip de populație
Cadre TA							
Comercial							
Salariați cu misiune prestabilită, fixă							
Lucrători cu misiune modificabilă peste zi							
Lucrători pe șantier							
Personal administrativ							

B. Analiza accidentelor de misiune și a celor de traseu

B1. Date specifice:

B1.1 Taxe de asigurări notificate pentru anul în curs

Anul	Taxa aplicată	Cheltuieli cu cotizațiile	Indice de frecvență	
			Pe regiune	Pe întreprindere

Accidentul de traseu a fost înregistrat?

 Da Nu

B1.2 Datele asigurătorului parcului auto al întreprinderii

a) Numele companiei de asigurări:.....

b) Garanții subscrise:

 Toate riscurile Terți Cu franșiză Fără franșiză

c) Cheltuieli prime

An în curs

Anul n - 1

d) Raport gravitate/prima de asigurare

.....

.....

e) Au fost întreprinse acțiuni de prevenire a riscurilor rutiere?

 Da Nu

Dacă da, care au fost acestea?

 Formarea teoretică privind conducerea în siguranță Formarea practică privind conducerea în siguranță Formarea cu ajutorul simulatorului Altele:

f) A fost realizată o analiză statistică a constatărilor pe cale amiabilă?

 Nu, dar acesta mi se pare Interesantă Fără interes

g) Principalele cauze ale accidentelor după constatările amiabile și stabilirea accidentelor cele mai frecvente:

- tipuri de accident;

- natura misiunii;

- orare;

- localizare geografică;

- situație climatică;

- persoane accidentate.