

ZACHOWANIA SPRZYJAJĄCE BEZPIECZEŃSTWU WYTYCZNE ODNOŚNIE BEZPIECZNEGO PROWADZENIA DROGOWYCH POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH

PAŹDZIERNIK 2003

SPIS TREŚCI

2	1. Wprowadzenie
3	2. Cele i zakres
5	3. Proces
6	4. System zarządzania
6	4.1. Polityka
7	4.2. Odpowiedzialność
8	4.3. Przechowywanie zapisów
8	4.4. Analiza
8	4.5. Działania sprawdzające / korekcyjne
9	5. Program szkolenia
9	5.1. Szkolenie ogólne
9	5.2. Szkolenie kierowców
13	6. Kwalifikacje trenerów
14	7. SQAS
14	8. Matryca wdrożenia / analiza rozbieżności
15	Załącznik: Matryca wdrożenia / analiza rozbieżności

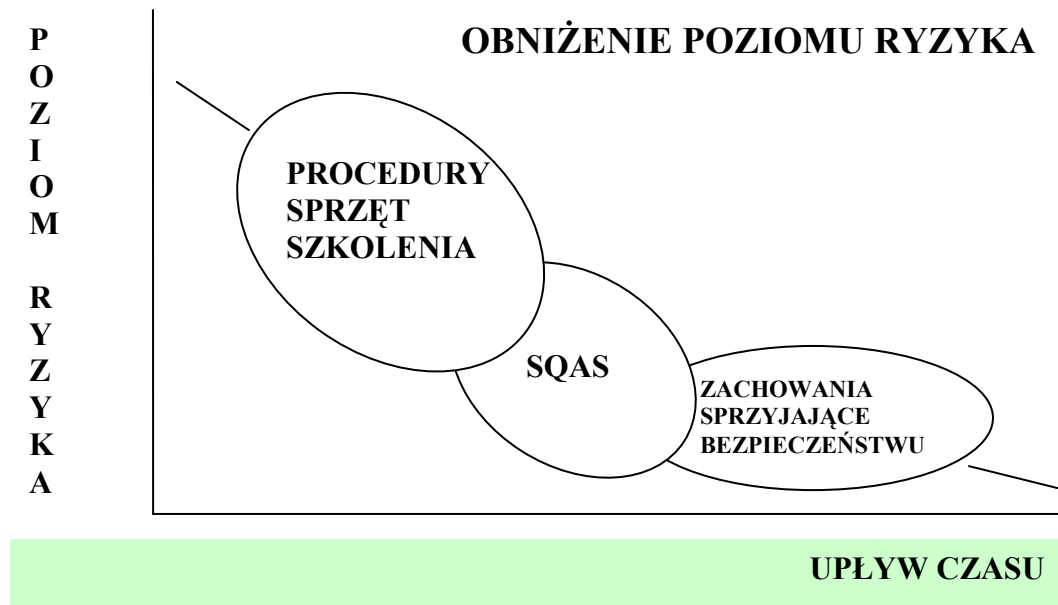
1. WPROWADZENIE

Zarówno przemysł chemiczny jak i jego partnerzy w sektorze usług transportowych traktują kwestie bezpieczeństwa we wszystkich ich wymiarach ze szczególną troską. W przemyśle chemicznym uważa się, że bezpieczny przewóz jego produktów jest integralną częścią inicjatywy *Odpowiedzialna dbałość*. Niezmiennie czynione starania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w trakcie dokonywania przewozu stanowią część ogólnej strategii, której celem jest poprawa wyników w zakresie bezpieczeństwa osiągniętych zarówno przez przemysł chemiczny, jak i transportowy.

Zrzeszenia producentów jak i indywidualne zakłady sektora chemicznego od wielu lat czynnie wspierają promocję programów realizowanych przy udziale przedsiębiorstw transportowych, programów, których celem jest poprawa bezpieczeństwa przewozów drogowych.

Przez ostatnie 15 lat, przedsiębiorstwa przewozowe obsługujące przemysł chemiczny/petrochemiczny zainwestowały znaczące środki w stworzenie udokumentowanych systemów zarządzania, wdrożenie procedur, ulepszenie stosowanych urządzeń jak i przeszkolenie, poprzez organizację wielorakich kursów, pracowników. Wszystko to zaowocowało znaczącym zmniejszeniem liczby wypadków drogowych związanych z przewozem. Wprowadzenie systemu oceny bezpieczeństwa i jakości (Cefic Safety and Quality Assessment System – SQAS) w 1995 roku dodatkowo przyczyniło się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa przewozu materiałów chemicznych.

Niestety, to pozytywne zjawisko uległo zahamowaniu w ostatnich latach, o czym świadczą dane statystyczne przedstawiane przez pojedyncze przedsiębiorstwa i zrzeszenia, a z których wynika, że liczba wypadków drogowych utrzymuje się na niezmiennym poziomie lub wręcz wzrasta.



Z powodu zwiększenia się wolumenu przewozów i natężenia pracy, a także ze względu na ogólne zmiany w behawioralne, wymagania w stosunku do kierowców pojazdów ciężarowych są obecnie dużo większe i bardziej wielorakie niż w przeszłości. W krótkiej i średniookresowej perspektywie czasowej nie przewiduje się, aby inne środki transportu miały zastąpić transport drogowy w znaczącej skali.

Aby nadać impet dalszej redukcji liczby wypadków drogowych przy przewozie materiałów chemicznych, Cefic i ECTA wystąpiły z inicjatywą promocji idei szerszego stosowania zasad BBS (**B**ehaviour **B**ased **S**afety – Zachowania sprzyjające bezpieczeństwu) w nauczaniu bezpiecznego prowadzenia pojazdów ciężarowych.

Szereg indywidualnych przedsiębiorstw przewozowych już opracowało systemy zarządzania i programy szkoleniowe oparte w dużej mierze na filozofii BBS. Aby osiągnąć wyższy poziom standaryzacji i spójności w odniesieniu do programów BBS realizowanych przez obydwie zaangażowane branże przemysłowe, wspólna grupa robocza Cefic/ECTA, w skład której wchodziłi zarówno przedstawiciele przedsiębiorstw chemicznych, jak i transportowych, dokonała przeglądu uprzednio istniejących systemów i programów stosowanych przez europejskie przedsiębiorstwa przewozowe i ośrodki szkoleniowe. Rezultatem tych prac są niniejsze ramowe wytyczne oparte o najlepsze praktyki wytyczone w trakcie przeglądu.

Niniejsze *Wytyczne* opracowano z myślą o stworzeniu czytelnego i syntetycznego systemu ogólnych wskazań odnośnie sposobu podnoszenia poziomu bezpieczeństwa przewozów poprzez BBS, a także po to, aby wykazać, że bezpieczeństwo i korzyści finansowe idą w parze dla wszystkich uczestniczących w przewozach stron.

Niniejsze *Wytyczne* stanowią praktyczną ilustrację ogólnych *Wytycznych* podnoszenia poziomu zachowań i świadomości kwestii bezpieczeństwa w łańcuchu dostawców, wydanych przez Cefic/ECTA / EPCA w kwietniu 2002 roku.

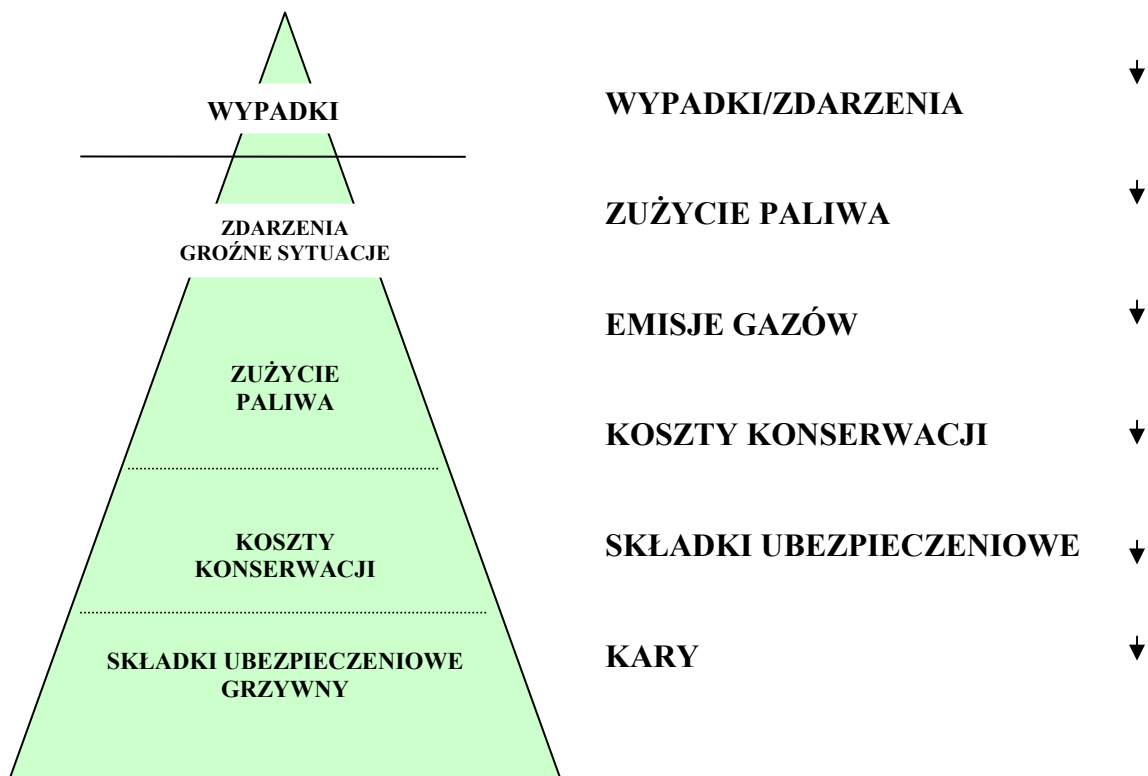
2. CELE I ZAKRES

BBS to program, którego celem jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa drogowego przewozu ładunków poprzez kształtowanie zachowań kierowców w drodze obserwacji, szkolenia i przekazu informacji.

Program BBS ukierunkowany jest na wszystkie europejskie przedsiębiorstwa trudniące się przewozami materiałów chemicznych. Nie jest pomyślany, jako program jednorazowego wdrożenia, przeciwnie, powinien przybrać postać ustawicznych wysiłków czynionych przez każde przedsiębiorstwo przewozowe z osobna. Oczekuje się, że niniejszy program nie tylko podniesie poziom bezpieczeństwa, ale także przyniesie pozytywne skutki w odniesieniu do zużycia paliwa i innych składników kosztowych, takich jak koszty konserwacji i składki ubezpieczeniowe. W końcowym rozrachunku będzie sprzyjał podniesieniu poziomu opłacalności przedsiębiorstw przewozowych.

Wyniki pilotażowego programu wdrożonego przez duńskie przedsiębiorstwo wykazały obniżenie zużycia paliwa pomiędzy 4 a 8 procent, zmniejszenie liczby wypadków o ponad 40% i roczne oszczędności netto w wysokości 1000 Euro w przeliczeniu na każdego zatrudnionego kierowcę.

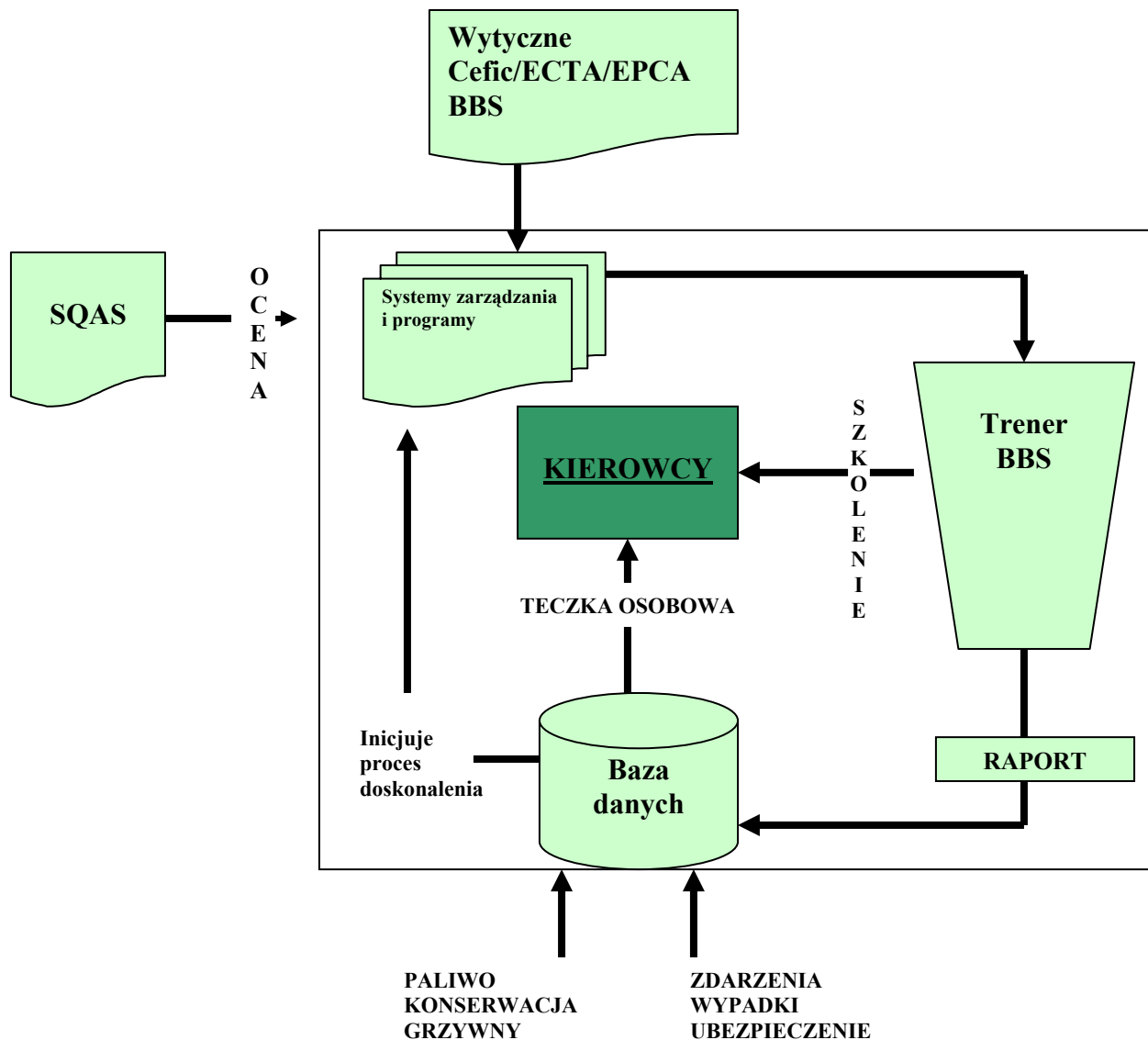
KORZYŚCI BBS / ZASADA GÓRY LODOWEJ



3. PROCES

Proces wdrażania BBS powinien być realizowany przez struktury organizacyjne przedsiębiorstwa przewozowego i stanowić ważne uzupełnienie programu stałego doskonalenia. Program powinien być wdrażany w rozbiciu na następujące etapy:

1. Kierownictwo przedsiębiorstwa sporządza plan wdrożenia BBS i programu szkoleń oparty o zasady przedstawione w niniejszych *Wytycznych*.
2. Zatrudnieni zostają trenerzy BBS (spośród pracowników lub z zewnątrz, np. z ośrodka szkoleniowego), którzy zostają przeszkoleni zgodnie z zasadami określonymi w niniejszych *Wytycznych*.
3. Trenerzy BBS szkolą, w trybie indywidualnym, kierowców.
4. Trenerzy BBS składają sprawozdania z oceną każdego kierowcy. Sprawozdania przechowywane są w dokumentacji i/lub wprowadzane są do bazy danych.
5. Kierowcy otrzymują egzemplarz sprawozdania z oceną i mają dostęp do przechowywanej dokumentacji, aby móc sprawdzić swą teczkę osobową (tak jak jest to wymagane prawem w niektórych krajach).
6. Przedsiębiorstwo przechowuje zapisy odnoszące się do wskaźników oceny pracy, takich jak dane o zdarzeniach/wypadkach, zużyciu paliwa, kosztach konserwacji, składkach ubezpieczeniowych i grzywnach pieniężnych.
7. Analiza osiągnięć programu BBS dokonana przez kierownictwo może dostarczyć cennych wskazówek odnośnie dalszych kroków, jakie winny być podjęte w procesie stałego doskonalenia.
8. Sprawdzanie wdrożenia BBS podczas dokonywania – co 3 lata – oceny SQAS przewoźnika.



4. SYSTEM ZARZĄDZANIA

4.1. POLITYKA

Proces wdrażania BBS musi być zarządzany odgórnie, jeśli ma się zakończyć sukcesem. Polityka przedsiębiorstwa musi odzwierciedlać nie tylko znaczenie BBS, ale także zaangażowanie kadry kierowniczej.

BBS musi zostać całkowicie scalony z systemem organizacyjnym i zarządzania przedsiębiorstwa przewozowego. Powinien stać się integralną częścią kultury korporacyjnej zakładu i jednym z

kluczowych czynników sprawczych napędzających proces stałego doskonalenia realizowany poprzez osiągnięcie wskaźników wydajności o priorytetowym znaczeniu.

KLUCZOWE WSKAŹNIKI WYDAJNOŚCI:

- Dane statystyczne w zakresie wypadków/zdarzeń
- Zużycie paliwa
- Koszty konserwacji
- Emisje
- Stawki ubezpieczeniowe
- Grzywny

4.2. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

4.2.1. KIEROWNICTWO

Kadra kierownicza powinna:

- Przygotować dokument określający strategię, którą przedsiębiorstwo zamierza obrać względem BBS w odniesieniu do wszystkich jego części składowych.
- Zapoznać z planem wszystkich członków personelu, których może on dotyczyć i dokonywać przeglądu planu przynajmniej raz do roku.
- Sporządzić plan szkoleń w zakresie BBS
- Zainicjować i wdrożyć program BBS, a także w sposób ciągły udzielać mu wsparcia
- Określić role, dostarczyć środki, rozwiązać sporne kwestie i usunąć przeszkody utrudniające pomyślne wdrożenie.
- Wyznaczyć cele, monitorować postępy i wyniki.
- Przechowywać zapisy wskaźników wydajności.
- Zarządzać procesem doskonalenia prowadzonym w oparciu o analizę wyników BBS.

4.2.2. DYSPOZYTORZY / PLANERZY

Dyspozytorzy / planerzy powinni:

- Rozumieć i wspierać program BBS.
- Zadbać, aby plany i wydawane polecenia nie były sprzeczne z zasadami BBS (np. niemożliwe do zrealizowania terminy dostaw).

4.2.3. TRENERZY

Trenerzy powinni:

- Przeprowadzić szkolenia w zakresie BBS.
- Obserwować kierowcę i w sposób interaktywny przekazywać mu spostrzeżenia.
- Zbierać dane i przekazywać wyniki kierownictwu.
- Określać i podawać do wiadomości wszelkie kwestie wymagające działań uzupełniających ze strony kierowcy lub kierownictwa (należy zagwarantować poufność informacji osobistych).

4.2.4. KIEROWCY

Kierowcy powinni:

- Rozumieć celowość programu i wykazać zaangażowanie w jego realizację.
- Omówić z trenerem niedociągnięcia w sposobie pracy i pomóc w znalezieniu rozwiązań.
- Wprowadzić zapobiegawcze zmiany w oparciu o analizę wyników BBS.

4.3. PRZECHOWYWANIE ZAPISÓW

Zapisy odnoszące się do kierowców, łącznie z obserwacjami z indywidualnie prowadzonych szkoleń i listami kontrolnymi powinny zostać przez przewoźnika scalone w jeden sprawnie funkcjonujący system archiwizacji i wyszukiwania danych (baza danych i/lub system segregatorów). Kierowcom należy umożliwić uzyskanie egzemplarza ich akt osobowych, które mogą im posłużyć jako przypomnienie/narzędzie nauki w procesie stałego doskonalenia.

Inne kluczowe wskaźniki wydajności, takie jak dane statystyczne w zakresie zdarzeń/wypadków, zużycia paliwa, kosztów konserwacji, składek ubezpieczeniowych i grzywien powinny być definiowane, monitorowane i zapisywane, aby zademonstrować wyniki programu i w oparciu o nie podjąć dalsze działania.

4.4. ANALIZA

Kierownictwo powinno posłużyć się zbiorczymi danymi, aby zidentyfikować strukturalne trendy i problematyczne kwestie.

4.5. DZIAŁANIA UZUPEŁNIAJĄCE / KOREKCYJNE

Wyniki analizy powinny stać się bodźcem do podjęcia działań korekcyjnych w odniesieniu do procesów, programów podnoszenia bezpieczeństwa i pracowników.

Rezultaty działań korekcyjnych powinno się monitorować poprzez pryzmat kluczowych wskaźników wydajności.

5. PROGRAM SZKOLEŃ

5.1. SZKOLENIA OGÓLNE

Szkolenia ogólne przeprowadza się, aby zaznajomić kierownictwo odpowiedzialne za przewozy z programem BBS i pozyskać jego zaangażowanie. Aby program przyniósł możliwie największe korzyści przewoźnikowi, ważne jest, aby zarówno kierownictwo jak i pracownicy operacyjni zdawali sobie w pełni sprawę z tego, w jakiej mierze ich rola i zachowanie mogą kształtować zachowania kierowców (np. przez unikanie wydłużania czasu pracy, wydawania nagłych poleceń, udzielania instrukcji z opóźnieniem lub po czasie, wyznaczania nierealnych terminów dostaw itp.)

Szkolenia te można zrealizować pod postacią wydania dokumentu zawierającego wskazówki i wytyczne.

5.2. SZKOLENIE KIEROWCÓW

5.2.1. FORMAT

Formuła szkolenia jest całkowicie interakcyjna. Szkolenie prowadzi się w trybie indywidualnego nauczania kierowcy przez trenera.

Trener powinien obserwować kierowcę w trakcie prowadzenia pojazdu na drodze i w trakcie wykonywania manewrów. Celem obserwacji jest dokonanie oceny mocnych i słabych stron pracy danego kierowcy, a także zidentyfikowanie tych umiejętności kierowania pojazdem, które można udoskonalić poprzez szkolenie. Ponieważ w przypadku poszczególnych kierowców będą to różne umiejętności, pozycje wyszczególnione w rozdziale 5.2.4 mają charakter ogólny wskazówek i jako takie nie muszą być całościowo oceniane/sprawdzone w trakcie każdej sesji szkoleniowej.

Zachowania, które mogą prowadzić do powstania niebezpiecznych sytuacji lub okoliczności trener winien skorygować udzielając kierowcy w sposób interakcyjny instrukcji. Trenerzy powinni umiejętnie wykazać kierowcy, że zaistniała sytuacja jest niebezpieczna i pokazać, jak można przewidywać powstanie takich sytuacji i im przeciwdziałać.

5.2.2. CECHY SZCZEGÓLNE

Efektywny program szkoleniowy BBS powinien w głównej mierze dotyczyć umiejętności prowadzenia pojazdu. Trener powinien wyjechać z kierowcą w trasę i poddać obserwacji/ocenie zachowania kierowcy poprzez pryzmat kilku kluczowych kryteriów oceny sprawności, w tym:

- Koncentracja, obserwacja i przewidywanie
- Umiejętności w zakresie wszystkich czynności prowadzenia pojazdu
- Panowanie nad pojazdem i techniki obserwacji
- Stosowanie zasad przeciwdziałania wypadkom.

Przez cały czas dokonywania oceny kierowania pojazdem w ruchu drogowym, trener powinien w sposób czynny modelować zachowania kierowcy poddając je stałej obserwacji i przekazując w sposób czytelny wynikające z nich spostrzeżenia.

O ile to możliwe, trasa przejazdu powinna być znana zarówno kierowcy, jak i trenerowi. Zaleca się, aby wybrać typową trasę przewozową, tak aby kierowca był możliwie najbardziej

rozluźniony. Ocena przeprowadzona w takich warunkach wierniej wykaże, jak kierowca prowadziłby pojazd, gdyby był sam.

Przeгляд przeprowadzany na koniec sesji szkoleniowej powinien obejmować:

- Konstruktywną krytykę służącą udzieleniu rad i wskazówek, zakończoną rozmową służącą sporządzeniu indywidualnego profilu ryzyka. Trener powinien podkreślić pozytywne aspekty zachowań, ale także określić obszary umiejętności, które winny być doskonalone.
- Sporządzenie indywidualnego, dla każdego kierowcy, planu doskonalenia uwzględniającego wszelkie szczególne zaobserwowane braki w umiejętnościach.
- Ocena umiejętności kierowcy w ujęciu globalnym

Jest ważne, aby stworzyć jeden program szkoleń. Nie jest zalecane tworzenie różnych programów dla szkolenia wstępnego i utrwalającego. Pojedynczy, dookreślony i ukierunkowany program szkoleń powinien spełnić rolę w obydwu przypadkach.

5.2.3. PROFIL KIEROWCY

Przed rozpoczęciem szkolenia należy udostępnić trenerowi pełny profil kierowcy. Profil kierowcy winien zawierać dane odnośnie:

- Wiek
- Długości stażu
- Prawa jazdy
- Stanu wzroku
- Uprzedniego doświadczenia zawodowego
- Historii przestrzegania bezpieczeństwa
- Uprzednich szkoleń w zakresie BBS, łącznie z profilem ryzyka i uzgodnionym planem doskonalenia

5.2.4. PLAN SZKOLENIA

Ustne wprowadzenie (15-30 min)

- Wprowadzenie
- Dzienny plan szkolenia
- Luźna rozmowa
- Doświadczenie w różnych obszarach (branże przemysłowe, ADR, trasy, materiały, lata stażu pracy, rodzaje pojazdów, itp.)
- Regulamin zakładowy
- Obserwacje stanu sprawności umysłowej
- Zachowania społeczne
- Przeгляд ostatniego szkolenia w zakresie BBS – jeśli stosuje się

Chwila refleksji nad:

- Przyczynami najczęstszych wypadków
- Wpływem zmęczenia i stresu na zachowanie kierowcy
- Wpływem zażywania przepisanych lekarstw, tytoniu, alkoholu, narkotyków i innych środków mających przeciwdziałać senności i ośpieniu
- Przepisami kodeksu drogowego i oznaczeń transportowych
- Maksymalizacją oszczędności zużycia paliwa

Sprawdzian okrężny (15-30 min)

Sprawdzian na zewnątrz pojazdu:

- Ogólne parametry pojazdu
- Ogumienie
- Dociągnięcie śrub mocujących koła
- Światła
- Olej
- Płyn chłodnicowy
- Gaśnica(e)
- Sprzęt ADR
- Stan zewnętrznej czystości

Sprawdzian wewnątrz pojazdu:

- Sprawdzian widoczności (w tym kamery/lusterka ślepego punktu i wszelkich przeszkód w linii wzroku)
- Sprzęt ADR
- Sprzęt wymagany do wykonania szczególnego rodzaju prac
- Środki ochrony osobistej (jeśli stosuje się)
- Dokumenty
- Paliwo
- Sprawdzian deski rozdzielczej
- Pasy bezpieczeństwa
- Czystość wewnątrz pojazdu
- Klimatyzacja
- Sprzęt grający (nie może istnieć możliwość zmiany CD w trakcie prowadzenia pojazdu)
- Dostosowanie ustawienia fotela/kierownicy zapewniające przyjęcie prawidłowej i wygodnej pozycji

Sprawdzian naczepy:

- Ogólne parametry naczepy
- Podłączenie/rozłączenie
- Dokumenty
- Ogumienie
- Światła
- Instalacja powietrzna/elektryczna

- Zamki przekrętne

Prowadzenie pojazdu (120 min)

Szkolenie indywidualne każdego z kierowców (ze zwróceniem szczególnej uwagi na ew. problemy danego kierowcy (prowadzone w trybie ciągłej interakcji pomiędzy kierowcą i trenerem).

Okoliczności / sytuacje

- Manewrowanie
- Zmian pasa ruchu
- Skrzyżowania
- Skręcanie
- Dojazd i mijanie
- Włączanie się do ruchu i zjazd z drogi
- Zachowanie na szczególnych odcinkach drogi i w ich pobliżu
- Nawierzchnia drogi i warunki pogodowe
- Zamiana biegów, posługiwanie się sprzęgłem i hamulcem
- Stabilność naczepy
- Wsiadanie z pojazdu

Obserwacje / umiejętności:

- Nastawienie (uprzejme / agresywne)
- Koncentracja
- Zaangażowanie
- Czujność
- Umiejętność prowadzenia obserwacji (korzystanie z lusterka)
- Dostrzeganie zagrożeń
- Kontrola nad pojazdem
- Ustawianie pojazdu
- Zachowywanie odstępu (drogi hamowania i bezpiecznej odległości)
- Przystosowywanie prędkości (w tym używanie hamulców, hamowanie silnikiem, stosowanie ogranicznika prędkości)
- Jazda obronna (przewidywanie sytuacji w przewozie i zachowania innych użytkowników dróg)
- Pasy bezpieczeństwa (stosowanie, dopasowywanie)

Manewrowanie (60 min)

- Przygotowanie do wykonania manewru (ustawianie pojazdu w pozycji)
- Specjalne manewry (stacje załadunkowe/rozładunkowe)
- Jazda do tyłu (ze skrzętem i po linii prostej)
- Obserwacja/pole widzenia
- Parkowanie pojazdu

Wysłuchanie sprawozdania / przekazanie obserwacji

- Całościowa ocena kursu/dnia
- Sprawdzenie listy kontrolnej i obserwacji (udzielenie wyjaśnień odnośnie zarówno pozytywnych, jak i negatywnych uwag)
- Określenie obszarów umiejętności wymagających doskonalenia i sugestie odnośnie działań
- Uwagi szkolonego (krytyka kursu) i podpisanie przez kursanta sprawozdania z oceną
- Wydanie końcowego sprawozdania przez trenera (wysyłanego do przełożonego każdego z kursantów)

5.2.5. CZAS TRWANIA / CZĘSTOTLIWOŚĆ

Szkolenie powinno trwać nie krócej niż pół dnia. Szkolenia można przeprowadzać z różną częstotliwością, od raz do roku do raz na 3 lata, w zależności od wyników corocznego przeglądu pracy danego kierowcy. Należy pamiętać, że najbardziej formatywne jest pierwsze szkolenie i z niego kierowca czerpie największe korzyści.

6. KWALIFIKACJE TRENERÓW

Efektywność szkolenia w dużej mierze jest wypadkową umiejętności trenera. I dlatego właściwy początkowy dobór trenerów ma krytyczne znaczenie. Trenerów można pozyskać w drodze wewnętrznej lub zewnętrznej rekrutacji. (np. z ośrodka szkoleniowego).

W przypadku wewnętrznych trenerów, zaleca się, aby osoby te nie były powiązane z kierowcą relacjami zależności służbowej lub stanowiska. Nie jest także wskazane, aby osobą szkolącą był bliski współpracownik szkolonego. Na podstawie praktycznego doświadczenia branży przewozowej szacuje się, że ok. jeden na dziesięciu doświadczonych kierowców ma wymagane umiejętności przekazu informacji, doświadczenie, wiedzę techniczną i poważanie współpracowników, aby zostać sprawnym trenerem.

Trenerzy muszą spełniać następujące warunki:

- Legitymować się wykształceniem wymaganym przepisami lokalnego prawa (jeśli istnieją takie regulacje)
- Posiadać doświadczenie prowadzenia pojazdu używanego w trakcie szkolenia
- Cieszyć się dobrą opinią i poważaniem w środowisku pracy
- Posiadać kilkuletnie doświadczenie w zakresie przewozów międzynarodowych, (jeśli szkoleni kierowcy dokonują przewozów międzynarodowych)
- Posiadać bardzo dobre umiejętności współpracy z innymi
- Być osobą o niezależną i obiektywną w osądach
- Posiadać dogłębną znajomość krajowych i międzynarodowych przepisów i uregulowań prawnych w zakresie transportu
- Legitymować się wiedzą w zakresie idei BBS
- Legitymować się formalnie potwierdzoną wiedzą techniczną
- Legitymować się bardzo dobrymi dokonaniem w zakresie jazdy bezwypadkowej
- Cieszyć się dobrą opinią i przewodzić innym dobrym przykładem
- Posiadać dobre umiejętności w zakresie sporządzania sprawozdań

- Cieszyć się aprobatą i wsparciem kierownika ds. szkoleń

Trenerzy powinni zostać gruntownie przeszkoleni w zakresie treści, celów i wymogów zakładowego planu – sporządzonego w oparciu o zasady pomieszczone w niniejszych *Wytycznych* - wdrożenia BBS i przeszkolenia kierowców

7. SQAS

Kwestie BBS będą stanowić integralną część kwestionariusza SQAS Road.

Umieszczenie pytań odnoszących się bezpośrednio do kwestii BBS pozwoli osobie przeprowadzającej ewaluację SQAS dokonać także oceny wdrożenia programu BBS.

8. MATRYCA WDROŻENIA / ANALIZA ROZBIEŻNOŚCI

Matryca wdrożenia (patrz Załącznik) to użyteczne narzędzie, przy pomocy którego przewoźnik może dokonać oceny niedociągnięć w istniejącym programie BBS lub usprawnić wdrożenie nowego programu BBS.

Załącznik: Matryca wdrożenia / analiza rozbieżności

Firma przewoźowa:		Data:	
	Pytanie o rozbieżności we wdrażaniu BBS	Odpowiedź (Tak/Nie)	Działania, które należy podjąć, jeśli odpowiedź brzmi "Nie"
1. Powiadomienie / Rozpoznanie			
1.1	Czy zasada BBS została zrozumiana i zaakceptowana jako dodatkowy program podniesienia poziomu bezpieczeństwa?		Patrz: Rozdział 1 Wstęp do BBS
1.2	Czy w przedsiębiorstwie są znane udokumentowane wyniki innych firm?		Patrz: Rozdział 2 Korzyści/Zasada keberg
1.3	Czy kierownictwu zależy, aby wdrożenie BBS powiodło się?		Patrz: Rozdział 4.1 System zarządzania/Polityka
1.4	Czy proces BBS został integralnie wkomponowany w system zarządzania i programy?		Patrz: Rozdział 3 Proces

Martin de Kam

ExxonMobil
P.O. Box 1
4803 AA Breda T + 31 76 5292618
The Netherlands F + 31 76 5292708
martin.e.dekam@exxonmobil.com

Luc Haesaerts

Haesaerts Intermodal
Koningin Astridlaan 29
2870 Breendonk T +32 3 860 64 64
Belgium F +32 3 886 71 68
lhaesaerts@haesaerts.be

Bernard Lemaire

Atofina
4 – 8, cours Michelet, La Défense 10
F-92091 Paris La Défense Cedex T +33 149008696

France F +33 149005236
bernard.lemaire@atofina.com

Pat Murray

Shell Chemicals
Building 301
Cheshire Innovation Park
CH1 3SH Chester T + 44 1244 685841
United Kingdom F + 44 1244 685825
pat.s.murray@OPC.Shell.com

Clive Nicholass

BP
Building A Chertsey Road
Sundbury on Thames
TW16 7LL Middlesex T + 44 1932 767569
United Kingdom F +44 1932 767923
nicholcs@bp.com

Malcolm Polhill

DFDS Transport Ltd
Kingsbury Link Trinity Road Tamworth
B 782 EX Staffordshire T + 44 1827871705
United Kingdom F + 44 1827871717
malcolm.polhill@dfdstransport.co.uk

Luc Renier

DOW
Herbert H Dowweg 5
4530 AA Terneuzen T + 31 1 115674182
The Netherlands F + 31 1 115674248
lrenier@dow.com

Eric van Beek

Den Hartogh
P.O. Box 1159
3180 Rozenburg T + 31 181 247817
The Netherlands F + 31 181 217750
evanbeek@denhartogh.com

Rick Van Den Dool

Norbert Dentressangle Chimie
Avenue du Rhône
69360 Sérézín-du-Rhône T + 33 478023531
France F + 33 478021131
rick.vandendool@norbert-dentressangle.com

Huig van Wijnen

Huntsman Holland
P.O. Box 1020
3180 AA Rozenburg T + 31 181292299
The Netherlands F + 31 181293944
huig_van_wijnen@huntsman.com

Joerg Winzenried

Bertschi AG
CH-5724 Dürrenäsch T + 41 564640734
Switzerland F + 41 627676800
joerg.winzenried@bertschi.co



CEFIC

European Chemical Industry Council
Avenue E. van Nieuwenhuyse 4 E. van
Nieuwenhuyselaan
1160 Brussels
Belgium
Tel : +32 2 676 73 95
Fax : +32 2 676 74 32
www.cefic.org

ECTA

European Chemical Transport Association
Avenue de Tervueren 149 Tervurenlaan
1150 Brussels
Belgium
Tel : +32 2 741 86 81
Fax : +32 2 741 86 82
www.ecta.be

EPCA

European Petrochemical Association
Avenue de Tervueren 149 Tervurenlaan
1150 Brussels
Belgium
Tel : +32 2 741 86 60
Fax : +32 2 741 86 80
www.epca.be