



BETEENDE BASERAD SÄKERHET

---

# Anvisningar

för säkra vägtransporter

Oktober 2003

Viktigt. Detta dokument är avsett endast som rekommendation och ger anvisningar för säkra vägtransporter. Rekommendationerna i broschyren är ingen garanti för att det förväntade resultatet ska bli enligt önskemål utan är de bästa råd vi kan ge i tryckt form. Därför avsäger vi oss allt ansvar för kostnader som orsakats av användningen av denna instruktionsfolder, såväl preparatråvara som annan råvara eller färdig produkt eller skada på utrustning eller inventarier eller annan konsekvensförlust. Trots att största vikt lagts vid att informationen skall vara korrekt och uppdaterad reserverar vi oss för ev. tryckfel. Broschyren gör inte anspråk på att vara en omfattande studie av varje detalj inom området säkerhet på väg.

# INNEHÅLL

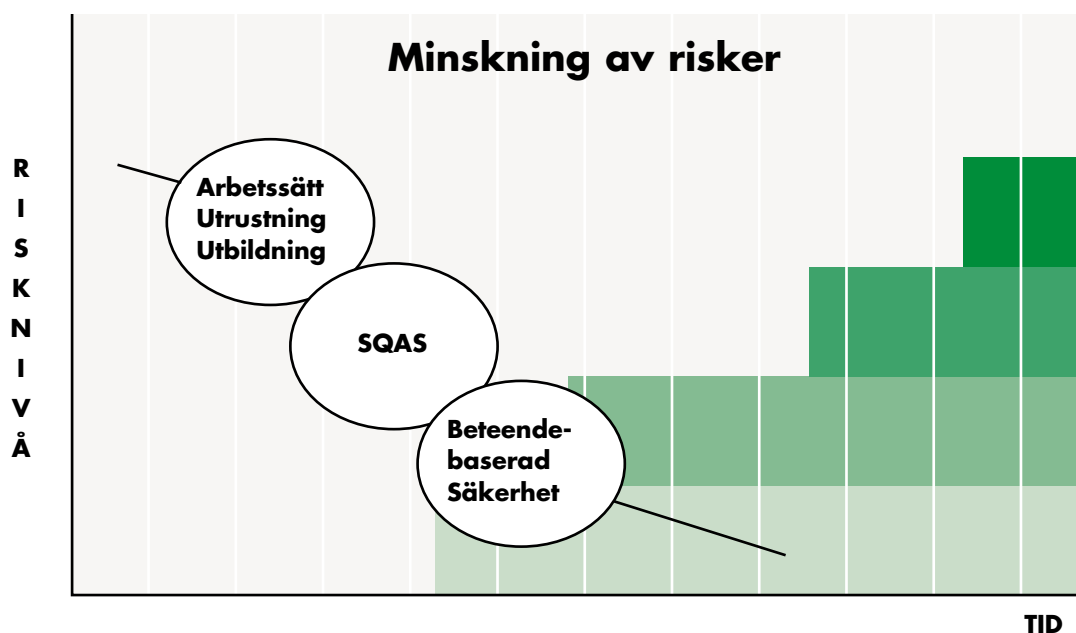
Sida	Ämne
<b>3</b>	1. Introduktion
<b>4</b>	2. Mål och omfattning
<b>5</b>	3. Process
<b>6</b>	4. Ledningssystem
<b>6</b>	4.1 Policy
<b>6</b>	4.2 Ansvar
<b>7</b>	4.3 Att föra bok
<b>7</b>	4.4 Analys
<b>7</b>	4.5 Uppföljning / korrigeringar
<b>8</b>	5. Utbildningsprogram
<b>8</b>	5.1 Allmän utbildning
<b>8</b>	5.2 Förarutbildning
<b>12</b>	6. Instruktorers kvalifikationer
<b>12</b>	7. SQAS



Såväl kemiindustrin som dess partners inom transportindustrin har starka skäl för att respektera samtliga aspekter på säkerhet. Kemiindustrin ser en säker transport som en integrerad del av Ansvar- och Omsorgsinitiativet. Arbetet för att åstadkomma ständiga förbättringar för säkerhet vid landsvägstransporter är därför en viktig del av det övergripande målet att stärka säkerheten för både kemiindustrin och åkerinäringen.

Branschorganisationer inom kemiindustrin likväl som enskilda företag har under många år varit ledande inom projekt tillsammans med åkerier för att förbättra säkerheten för vägtransporter. Under de senaste femton åren har åkerier som arbetar nära kemisk och petrokemisk industrin gjort stora investeringar i lednings- och kvalitetssystem, förbättrad utrustning och omfattande utbildningsprogram, vilket sammantaget bidragit till en avsevärd minskning av antalet trafikolyckor. Införandet av Cefic Safety and Quality Assessment Systems (SQAS) år 1995 förbättrade ytterligare säkerhetsnivån för landsvägstransporter av kemiska produkter.

Emellertid har denna förbättringstrend avstannat de senaste åren och den årliga statistiken, dels från enskilda företag och dels från trafikorganisationer, visar tecken på en stabilisering eller rent av en ökning av antalet trafikolyckor.



P.g.a. ökande transportvolymerna och den stigande arbetsbelastningen samt även som ett resultat av förändrade beteendemönster är dagens krav på förare av tunga godstransporter betydligt mera komplexa och pressande. På kort och medellång sikt ses heller inga större tendenser till att byta till andra transportmedier.

För att kunna erbjuda en ny stimulans till en fortsatt minskning av antalet trafikolyckor inom kemi-transporter har Cefic och ECTA tagit initiativet till ett brett införande av principerna i konceptet "Beteendebaserad Säkerhet" (BBS) inom åkerinäringen.

Ett antal enskilda transportföretag har redan utvecklat en rad ledningssystem och utbildningsprogram med klara kopplingar till filosofin inom BBS. För att åstadkomma en mera standardiserad och konsekvent arbetsmetod tvärs över de bägge industrierna, har en arbetsgrupp bildats inom Cefic och ECTA med representanter från både kemi- och transportindustrin. Denna grupp har gjort en revision av de system och program som redan används av transportföretag och utbildningscentra i Europa. Det bästa från denna revision resulterade i Anvisningarna som utgör ramverket i BBS.

Dessa Anvisningar är avsedda att ge en klar och definierad ram för hur ett företags vägtransport-säkerhet kan öka genom BBS samtidigt som de visar att säkerhetsintressen går hand-i-hand med ekonomiska intressen för alla inblandade parter. Anvisningarna är ett praktiskt exempel på "Safety Awareness and Behaviour in the Supply Chain" /*Säkerhetsmedvetande och beteende i underleverantörsled*/, som utgivits av Cefic/ECTA/EPCA i april 2002.

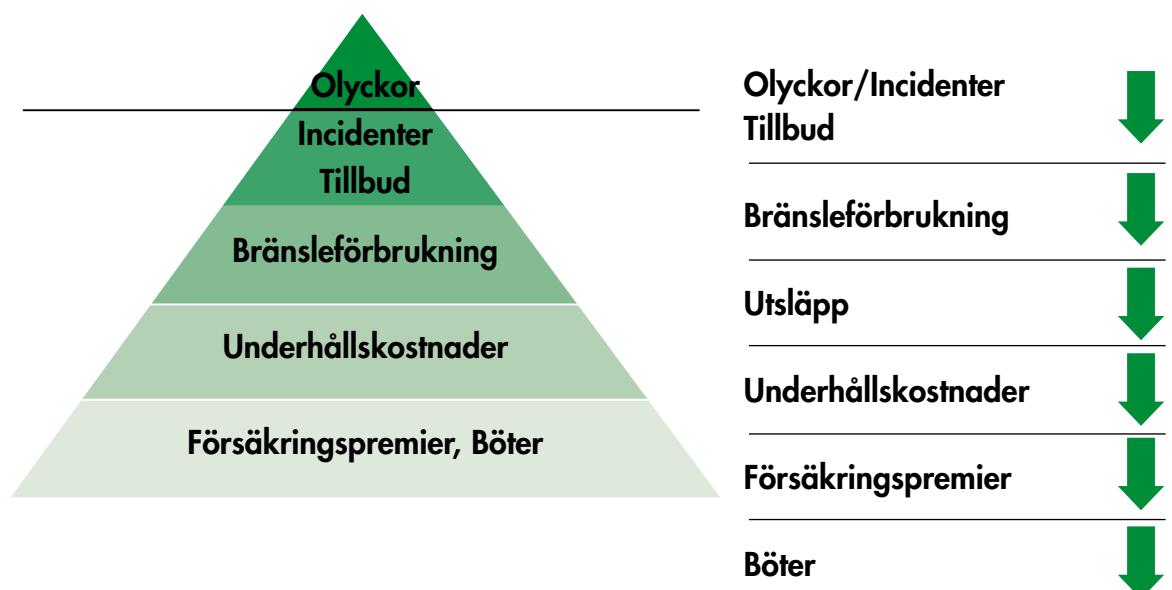
## 2. MÅL OCH OMFATTNING

BBS är ett program som har som mål att öka säkerheten under vägtransporter. Detta skall ske genom att positivt påverka chaufförernas beteende via observation, coaching och kommunikation. Målgruppen för BBS är samtliga kemitransportföretag i Europa. Målet är inte att BBS ska bli en engångsövning utan ska snarare ett fortlöpande arbete för varje enskilt transportföretag.

Vi förväntar oss även att detta program inte bara ska förbättra säkerheten utan även ha en positiv påverkan på bränsleförbrukning och andra relaterade kostnader som underhåll och försäkringspremier. I slutändan kommer programmet att förbättra kostnadseffektiviteten hos åkerierna.

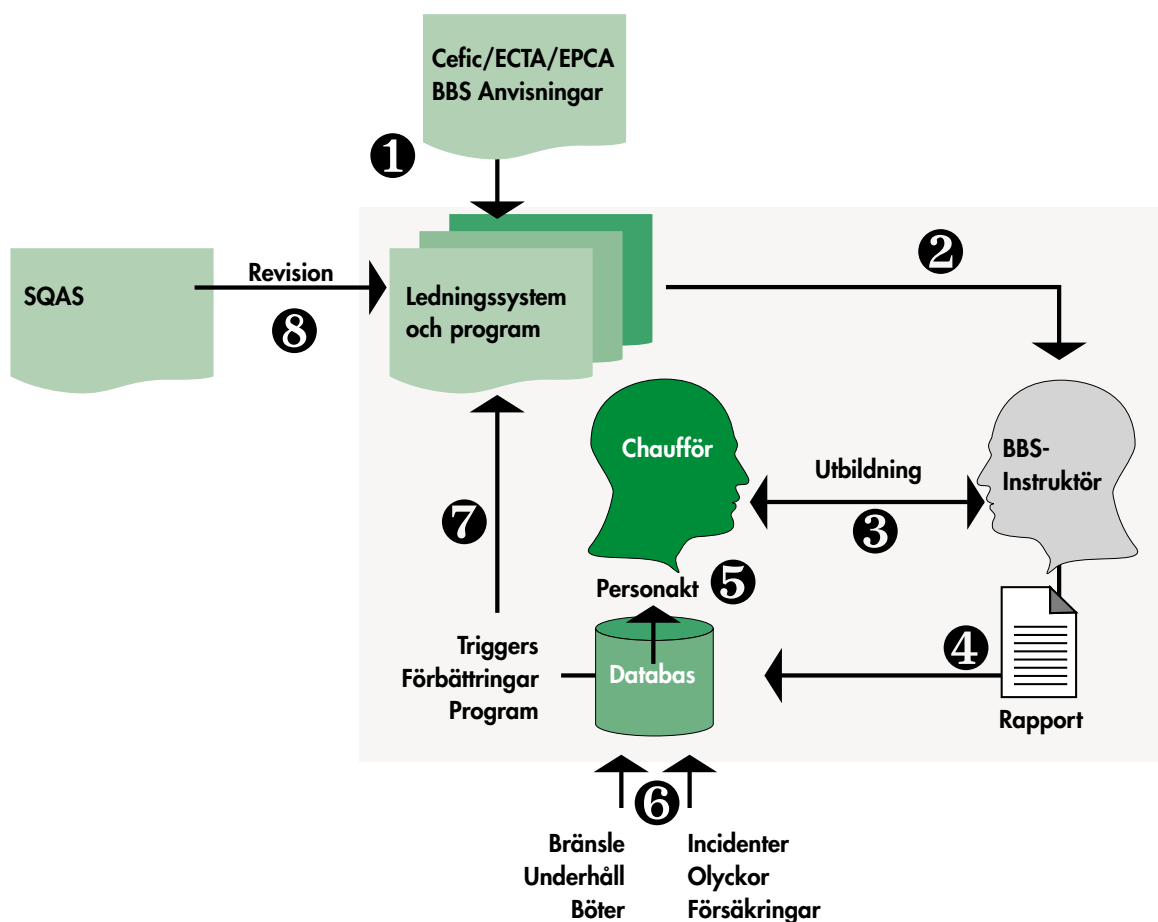
Resultatet av ett holländskt pilotprojekt visade en minskning i bränsleförbrukning om mellan fyra och åtta procent, en minskning av antalet olyckor med mer än 40 % samt en total besparing på 1000 Euro per förare och år.

### Fördelar med BBS / Isbergsprincipen



Processen för att införa BBS ska finnas i åkeriets organisationsbeskrivning som ett viktigt instrument i det ständiga förbättringsprogrammet. BBS ska omfatta följande steg:

1. Företagsledningen ska utveckla en plan för att genomföra BBS och utbildningsprogram baserade på de principer som beskrivs i Anvisningarna
2. BBS-utbildarna ska rekryteras (internt eller externt från ett utbildningsinstitut) och ska erhålla en utbildning enligt de principer som beskrivs i Anvisningarna
3. BBS-utbildarna ska ge individuell utbildning till förarna.
4. BBS-utbildarna ska lämna en bedömningsrapport för varje utbildad förare. Denna rapport ska arkiveras i ett arkivsystem eller i en databas.
5. Förarna ska få en kopia av rapporten och har tillgång till arkivet för att se sina egna bedömningar.
6. Företaget har ett rapportsystem för prestationsindikatorer som incident- och olycksstatistik, bränsleförbrukning, underhållskostnader, försäkringspremier och böter.
7. Företagsledningens analyser av BBS-programmet ska vara ett värdefullt redskap i utarbetandet av ytterligare steg mot ökad säkerhet.
8. Kontroll av införandet av BBS vid SQAS-revisionen av åkeriet, vilket sker vart tredje år.



### 4.1 Policy

För att framgångsrikt införa BBS krävs ett penetrerande system från företagsledning till driftspersonal. Företagets policy skall inte bara spegla vikten av BBS utan även ha ambitionen att genomföra densamma.

BBS måste vara fullt integrerad i åkeriets organisation och ledningssystem. Det skall bli en del av företagets kultur och därmed en av drivkrafterna för ständig förbättring av verksamheten genom att prestationsindikatorerna studeras.

De främsta prestationsindikatorerna är:

- Statistik över olyckor och incidenter
- Bränsleförbrukning
- Underhållskostnader
- Avgasutsläpp
- Försäkringspremier
- Böter/extraordinära avgifter

### 4.2 Ansvar

#### 4.2.1. Företagsledning

*Företagsledningen skall:*

- Sammanställa en handlingsplan som beskriver företagets planerade inställning till BBS och dess komponenter
- Kommunicera denna handlingsplan till all berörd personal
- Revidera handlingsplanen minst årligen
- Utveckla ett utbildningsprogram för BBS
- Definiera roller och förarresuser.
- Lösa problem och avlägsna barriärer som hindrar ett framgångsrikt genomförande
- Sätta mål, bevaka utveckling och resultat
- Bokföra rapporter av prestationsindikatorer
- Sköta förbättringsprocessen baserat på BBS data analyser

#### 4.2.2. Transportbeställare och transportplanerare

*Transportbeställare och planerare skall:*

- förstå och stödja BBS-program
- undvika att planera transporter och ge transportdirektiv som står i konflikt med BBS (t.ex. orealistiska leveranstider)

### 4.2.3 BBS-instruktör

*BBS-Instruktör skall:*

- Genomföra BBS-utbildning
- Observera och diskutera resultat med förarna
- Samla in information och rapportera denna till företagsledningen
- Identifiera och rapportera varje fråga som måste följas upp av föraren eller företagsledningen (personskydd vad avser privat information måste garanteras)

### 4.2.4 Chaufförer

*Chaufförer skall:*

- Förstå syftet med BBS-programmet och vara positiv till dess principer
- Diskutera brister i prestationer med utbildarna och bistå med att finna lösningar
- Genomföra preventiva förändringar som ett resultat av BBS-analysen

## 4.3 Att föra bok

Chaufförens böcker ska, parallellt med observationer från den individuella utbildningen och checklistor, samlas in av åkeriet i ett effektivt arkiv (databas och/eller annat lagringssystem). Chaufförer ska ha möjlighet att få en kopia på sin personliga mapp som uppföljning och utbildningsinstrument för ständig förbättring.

Andra viktiga prestationsindikatorer, som incident- och olycksstatistik, bränsleförbrukning, underhållskostnader, försäkringspremier och böter ska identifieras, bevakas och noteras för att dokumentera programmets resultat för att möjliggöra en uppföljning.

## 4.4. Analys

Företagsledningen ska använda den insamlade informationen för att identifiera strukturförändringar och viktiga frågor.

## 4.5 Uppföljning / Korrigeringar

Resultatet av analysen ska utlösa rättelser av processer, säkerhetsprogram och anställda. Effekten av genomförda rättelser ska bevakas genom prestationsindikatorerna.

### 5.1 Allmän utbildning

Meningen med den allmänna utbildningen är att informera och engagera transportledningen och planerarna angående BBS-programmet. För att få ett maximalt resultat för åkeriet är det viktigt att ledningen och operativ personal till fullo förstår hur deras roller och beteenden direkt kan påverka föraren (t ex genom att undvika övertid, snabb-order, försenade/sena instruktioner, orealistiska leveranstider etc.)

Denna utbildning kan ges i form av ett riktlinjedokument.

### 5.2 Förarutbildning

#### 5.2.1. Utbildningsform

Denna form av utbildning är helt interaktiv, vilket innebär att den sker på en-mot-en-basis mellan instruktören och föraren. Instruktören ska observera föraren under körning. Avsikten är att klargöra individuella styrkor och svagheter och fastställa om vissa förarbeteenden och manöverskicklighet är i behov av förbättring. Eftersom detta kan variera från individ till individ ska listan i sektion 5.2.4 enbart ses som en rekommendation och behöver inte prickas av i sin helhet vid varje bedömningstillfälle.

Beteenden som kan leda till en osäker situation och andra anmärkningar ska korrigeras genom en dialog mellan instruktören och föraren. Instruktörer måste ha sådan kompetens att han/hon kan övertyga föraren om osäkra situationer och visa honom/henne hur denna situation kan förutses och förebyggas.

#### 5.2.2. Egenskaper

För att nå framgång med BBS-utbildning måste själva körningen vara kärnpunkten i utbildningen. Instruktören ska tillsammans med föraren företa en tre timmar lång observationsfärd på ordinarie rutter för att iakttä/kontrollera en rad nyckelkriterier som:

- Förarens koncentration, observationsförmåga och förmåga att förutse situationer
- Förarens körskicklighet för alla aspekter av körning
- Förarens kontroll av fordonet och observationstekniker
- Principerna för undvikande av olyckor

Under bedömningen på vägen ska instruktören positivt påverka förarens beteende genom observation och tydlig feedback från observationerna.

Helst ska sträckan vara bekant för såväl förare som instruktör. Det är att rekommendera att en ordinarie körsträcka väljs så att föraren är så avspänd som möjligt. Detta ger större sannolikhet att föraren uppträder som han/hon normalt gjort vid en solo-körning.

Vid utlåtandet vid körningens slut ska följande aspekter omfattas:

- En positiv kritik för att ge rådgivning och vägledning samt en avgenomgång för att fastställa förarens individuella riskprofil. Instruktören ska betona de positiva aspekterna samtidigt som han/hon markerar områden för förbättringar
- En individuell förbättringsplan för varje förare där specifika observationer av prestationsbrister noteras
- En värdering av förarens allmänbildning

Det är viktigt att utveckla ett gemensamt utbildningsprogram för både grundutbildning och repetitionsutbildning. En enkel, väl definierad och målinriktad utbildning ska möta de krav åkeriet ställer på bägge utbildningar.

### 5.2.3. Förarprofil

Innan utbildningen påbörjas ska instruktören ha en fullständig profil för varje förare. Förarprofilen ska innehålla följande detaljer:

- Ålder
- Antal år som förare
- Körkortsstatus
- Syn
- Tidigare yrkeserfarenhet
- Körrelaterade böter och andra fällande domar
- Säkerhetsstatistik
- Tidigare BBS utbildning inkl. riskprofil och handlingsprogram

### 5.2.4 Utbildningsprogram

*Muntlig introduktion (15-30 min)*

- Introduktion
- Programmet för dagens träning
- Informell konversation
- Chaufförens erfarenheter från olika områden (industri, ADR, körrutter, produkter, antal år som förare, erfarenhet från olika fordon etc.)
- Företagets regler
- Bedömning av chaufförens mentala tillstånd
- Socialt uppförande
- Resumé från den förra BBS-utbildningen (om denna utförts)

*Reflektion rörande:*

- Bakgrunden till de vanligaste olyckorna
- Hur trötthet och stress påverkar föraren
- Effekten av medicin, tobak, alkohol, narkotika och andra droger som kamouflerar trötthet och förhindrar sömn
- Trafikregler och vägmärken
- Maximal bränsleeffektivitet

### *Cirkelkontroll (15-30 min)*

#### *Kontroll av fordonet - utsidan*

- Allmänna fordonsegenskaper
- Däck
- Hjulmuttrar - spänning
- Belysning
- Olja
- Vatten
- Brandsläckare
- ADR-utrustning
- Renlighet av fordonet

#### *Kontroll av fordonet - insidan*

- Kontroll av synfält (inklusive döda vinklar, kamera/backspeglar och alla hinder som förhindrar sikt)
- ADR-utrustning
- Specialutrustning för olika typer av arbetsuppgifter
- Personlig skyddsutrustning
- Dokument
- Bränslenivå
- Kontroll av instrumentpanel
- Säkerhetsbälten
- Renlighet i kabinen
- Luftkonditionering
- Musik (det får inte finnas möjlighet att byta CD under färd)
- Justering av säten/ratt för att få en korrekt och bekväm förarposition

#### *Kontroll av släp/trailer*

- Allmänna egenskaper för släpet
- Kopplingsanordningar
- Dokument
- Däck
- Belysning
- Tryckluft / el
- Lock och luckor

### *Körning (120 min)*

Individuell instruktion för varje förare med speciell vikt vid specifika problem han/hon kan ha (med fortlöpande samtal mellan förare och instruktör)

#### *Konditioner / situationer*

- Manövrerande
- Filbyte
- Väggkorsningar
- Kurvor
- Bilar bakom samt omkörning av fordonet

- Avfart från och påfart av starkt trafikerade vägar
- Beteende på och nära speciella vägvägnitt
- Vägslag och väderomständigheter
- Användande av växellåda, koppling och bromsar
- Stabilitet i släp/trailer
- Lämnande av fordonet

#### *Observationer / beteendeskicklighet*

- Attityd (artig / aggressiv)
- Koncentration
- Engagemang
- Uppmärksamhet
- Observationssicklighet (användande av speglar)
- Faromedvetenhet
- Kontroll över fordonet
- Placering på väg
- Avstånd mellan fordon (stoppsträcka, bromssträcka och säkerhetsmarginaler)
- Anpassande av hastighet (inkl. användande av bromsar, motorbroms, farthållare)
- Defensiv körning (förutseende av trafiksituationer och andra trafikanters beteenden)
- Säkerhetsbälten (användning, justerande)

#### *Manöver (60 min)*

- Förberedelser för manövrering (placering av fordonet)
- Specialmanövrar (lastning/lossningsstationer)
- Observation / vision
- Parkering av fordonet

#### *Avgenomgång / information om iakttagelser*

- Allmän värdering av utbildningen/dagen
- Genomgång av checklisten och iakttagelser (förklarande av både positiva och negativa anmärkningar)
- Identifiering av beteenden som kan förbättras
- Kommentarer från föraren (kritik av kursen)
- Förarens underskrift på utvärderingsprotokollet
- Utfärdande av slutrapporten (sänds till förarens linchef)

#### **5.2.5. Varaktighet / periodicitet**

Utbildningen tar mer än en halv dag. Periodiciteten kan variera mellan varje till vart tredje år, beroende på den årliga prestationsutvärderingen för varje förare. Man måste ta hänsyn till att den första utbildningen har den djupaste påverkan och kommer att vara mest betydelsefull för föraren.

Ett framgångsrikt BBS-program beror mycket på instruktörens kompetens. Valet av instruktör är därför synnerligen viktigt. Instruktörer kan rekryteras internt eller externt, ex. vis från ett utbildningsinstitut.

När man använder internrekryterade instruktörer är det viktigt att de har en oberoende position och förhållande till förarna. Utbildning av kollegor bör undvikas. Av praktisk erfarenhet inom åkeribranschen uppskattas att en av tio erfarna förare har den nödvändiga sociala kompetens, erfarenhet, teknisk kunighet och respekt gentemot kollegor för att kunna bli en framgångsrik instruktör.

Instruktören måste ha följande egenskaper:

- Ha behörighet för utbildningen
- Vara en erfaren förare av det fordonslag som används vid utbildningen
- Ha ett gott rykte och vara respekterad av kollegorna
- Ha lång yrkeserfarenhet inom internationell transport (om förarna arbetar med internationella transporter)
- Ha lätt att nå kontakt med folk
- Vara objektiv och oberoende
- Ha djupgående kunskaper om regler och lagar för inrikes och utrikes transporter
- Ha kunskap om BBS-konceptet
- Ha erkänd teknisk kunskap
- Ha bästa tänkbara olycksstatistik
- Ha gott rykte och vara en förebild för andra
- Kunna rapportera
- Ha stöd av och vara godkänd av utbildningschefen

Instruktörer ska få genomgående utbildning av innehållet i, målen och kraven för genomförande av åkeriets BBS-plan och förarutbildningsprogram, baserat på Anvisningarna.

## 7. SQAS

BBS-konceptet kommer att fullt ut integreras i SQAS frågeformuläret.

Specifika frågor relaterade till BBS kommer att ingå i revisionen enl. SQAS .