

**ZACHOWANIA SPRZYJAJĄCE BEZPIECZEŃSTWU
WYTYCZNE ODNOŚNIE BEZPIECZNEGO DOKONYWANIA ZAŁADUNKU
I ROZŁADUNKU DROGOWYCH POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH
LISTOPAD 2004**

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie
 2. Cele i zakres
 3. Zakres odpowiedzialności i rozdział ról przy wykonywaniu czynności załadunku i rozładunku
 - 3.1 Podmioty uczestniczące
 - 3.2 Odpowiedzialność
 - 3.2.1 Odpowiedzialność kierownictwa
 - 3.2.1.1 Kierownictwo bazy załadunkowej/rozładunkowej
 - 3.2.1.2 Kierownictwo przedsiębiorstwa przewozowego
 - 3.2.2 Odpowiedzialność osób wykonujących czynności
 4. Obserwacje BBS odnośnie załadunku/rozładunku
 - 4.1 Proces
 - 4.2 Odpowiedzialność za wdrożenie
 - 4.2.1 Kierownictwo
 - 4.2.2 Operatorzy/kierowcy
 - 4.2.3 Obserwatorzy BBS
 - 4.3 Obserwacje
 - 4.4 Przechowywanie zapisów/analiza
 - 4.5 Działania korekcyjne i sprawdzające
 - 4.6 Kwalifikacje obserwatorów
 - 4.7 Częstotliwość obserwacji
- Załącznik: Przykładowa lista kontrolna dla przeprowadzania obserwacji załadunku/rozładunku

1. WPROWADZENIE

Niezmiennie czynione starania na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa w trakcie przewozu i przeładunku materiałów chemicznych stanowią część ogólnej strategii, której celem jest poprawa wyników w zakresie bezpieczeństwa osiągniętych zarówno przez przemysł chemiczny, jak i transportowy.

Z analizy danych statystycznych dotyczących wypadków wynika, że większość zdarzeń i wypadków mających związek z przewozami ma miejsce w trakcie wykonywania czynności załadunku lub rozładunku. Bardziej szczegółowe analizy wykazały ponadto, że bezwzględnie najczęstszą przyczyną jest czynnik ludzki. Dlatego też kluczowe znaczenie dla zwiększenia bezpieczeństwa podczas załadunku i rozładunku ma kwestia kształtowania właściwych zachowań.

Niniejsze wytyczne zostały sporządzone z zamysłem udzielenia pomocnych wskazówek w zakresie bezpieczeństwa wykonywania czynności załadunku i rozładunku. Wskazówki przedstawiają zasady kształtowania zachowań sprzyjających bezpieczeństwu (Behaviour Based Safety - BBS) oraz precyzyjnego określania i rozgraniczania ról i odpowiedzialności poszczególnych uczestników przewozu.

Odrębne Wytyczne BBS w zakresie *bezpiecznego kierowania ciężarowymi pojazdami drogowymi* zostały opublikowane w październiku 2003.

2. CELE I ZAKRES

BBS jest programem zarządzania, którego celem jest zwiększenie bezpieczeństwa operacji transportowych poprzez kształtowanie, w drodze obserwacji oraz przekazywania informacji i instrukcji, właściwych zachowań wszystkich osób uczestniczących w dokonywaniu przewozu.

Niniejszych wytyczne zostały sporządzone – doceniając wagę komunikacji pomiędzy poszczególnymi uczestnikami przewozu - aby udzielić wsparcia działaniom mającym na celu zapobieganie powstawaniu niebezpiecznych okoliczności lub sytuacji podczas załadunku i rozładunku.

Niniejsze wytyczne składają się z dwóch części:

W części 3 zdefiniowane zostały zakresy odpowiedzialności i role poszczególnych podmiotów uczestniczących w operacjach załadunku i rozładunku, ze szczególnym uwzględnieniem operatorów i kierowców:

Część 4 objaśnia, w jaki sposób obserwacje poczynione z zastosowaniem metody BBS winny być uwzględnione podczas wykonywania czynności załadunku i rozładunku.

Niniejsze wytyczne zakresem obejmują dokonywanie bezpiecznego załadunku i rozładunku produktów chemicznych przez operatorów i kierowców w na terenie zakładu wytwórczego, baz składowania, magazynów i na terenie klienta, i uwzględniają zarówno załadunek/rozładunek towarów przewożonych luzem, jak i opakowanych.

W każdych okolicznościach należy postępować zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego i międzynarodowego, nadrzędnych w stosunku do zaleceń pomieszczonych w niniejszych wytycznych.

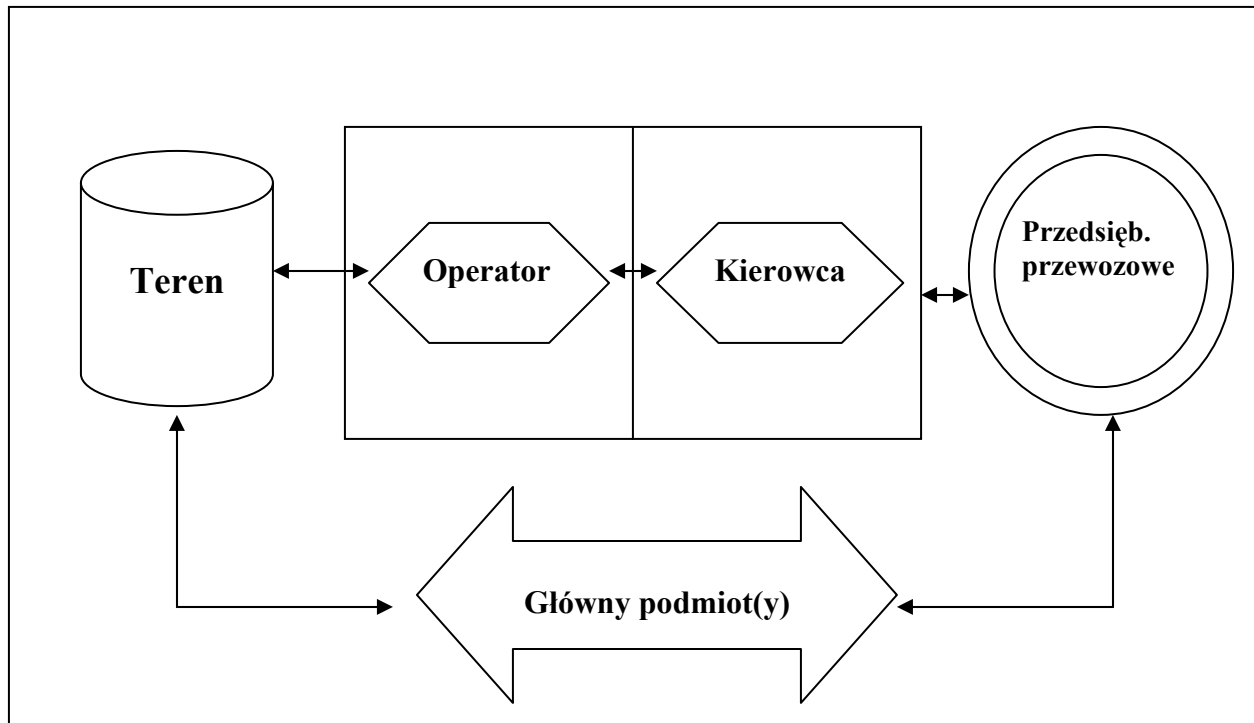
Niniejsze wytyczne nie mają mocy obowiązującej. Poszczególne przedsiębiorstwa mogą podjąć decyzję o stosowaniu wytycznych w całości, lub w części, zgodnie z własnym rozeznaniem i przy uwzględnieniu szczególnych warunków działalności firmy.

3. ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI I ROZDZIAŁ RÓL PRZY WYKONYWANIU CZYNNOŚCI ZAŁADUNKU I ROZŁADUNKU

3.1. PODMIOTY UCZESTNICZĄCE

- **Główny(e):**
podmiot lub podmioty zlecający(ce) przewóz przedsiębiorstwu transportowemu i/lub zarządzający(ce) bazą załadunku/rozładunku
- **Przedsiębiorstwo przewozowe:**
przewoźnik, który przyjął zlecenie od głównego podmiotu (a także, tam gdzie ma to zastosowanie, jego podwykonawcy).
- **Kierowca:**
osoba bezpośrednio dokonująca przewozu.
- **Baza:**
teren, na którym dokonywany jest załadunek lub rozładunek, w tym także teren produkcyjny, składowania, należący do klienta oraz magazyny.
- **Operator:**
pracownik bazy, który wykonuje fizyczne czynności załadunku/rozładunku.

**PODMIOTY UCZESTNICZĄCE W WYKONYWANIU CZYNNOŚCI
ZAŁADUNKU/ROZŁADUNKU**



3.2. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

3.2.1 ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI KIEROWNICTWA

Wyszczególniony poniżej zakres odpowiedzialności ma kluczowe znaczenie w zarządzaniu bazą załadunkową/rozładunkową i przedsiębiorstwem przewozowym. Procedury operacyjne powinny odzwierciedlać tak określony zakres odpowiedzialności.

3.2.1.1 KIEROWNICTWO BAZY ZAŁADUNKOWEJ/ROZŁADUNKOWEJ

1. Kwalifikacje operatorów

Kierownictwo bazy ponosi odpowiedzialność za zapewnienie, że operatorzy są w kondycji zezwalającej im na wypełnienie obowiązków i przeszli wszystkie przeszkolenia wymagane prawem i regulaminem bazy, w szczególności szkolenia w zakresie obchodzenia się z niebezpiecznymi materiałami.

Operatorzy mający do czynienia z kierowcami z innych krajów powinni być w stanie porozumieć się z nimi w języku kraju bazy, a także w języku angielskim, francuskim lub niemieckim.

2. Instrukcje obowiązujące na terenie bazy

Kierownictwo ponosi odpowiedzialność za przekazanie przewoźnikom wymagań odnośnie wjazdu do bazy, a także za zapewnienie systemu gwarantującego, że kierowcy są zaznajamiani z

procedurami bezpieczeństwa w momencie przybycia do bazy. Kierownictwo powinno propagować i utrzymywać wysoki poziom uświadomienia w kwestiach bezpieczeństwa, szczególnie w odniesieniu do czynności przemieszczania i układania przewożonych materiałów. Kierownictwo ponosi odpowiedzialność za zapewnienie wykonywania operacji załadunku/rozładunku pod nadzorem.

3. Praca na wysokościach

Kierownictwo bazy powinno stworzyć bezpieczne warunki do wykonywania prac na wysokościach (w tym bezpiecznego dostępu do szczytu pojazdu).

4. Jakość towaru

Preferuje się przyjmowanie towaru na podstawie Certyfikatu Badań. Należy unikać pobierania próbek z pojazdu. Jeśli pobranie próbek jest niezbędnie konieczne, kierownictwo bazy winno zadbać, aby próbki zostały pobrane, przy zachowaniu odpowiednich środków ostrożności, przez kwalifikowanych pracowników lub przez wyznaczonych rzeczoznawców.

5. Stan gotowości na wypadek awarii

Kierownictwo winno zadbać, aby wszelki niezbędny sprzęt ratowniczy znajdował się na stanowiskach załadunku/rozładunku, np. gaśnice, płyn do przemywania oczu, prysznic bezpieczeństwa, apteczka pierwszej pomocy, drogi ewakuacyjne, zapora bezpieczeństwa, sprzęt do odkażania oraz materiały pochłaniające.

6. Sytuacje grożące wypadkiem i powiadamianie o zdarzeniach

Kierownictwo bazy ponosi odpowiedzialność za zapewnienie, że istnieje ustanowiona procedura zgłaszania sytuacji grożących wypadkiem, zdarzeń, problemów z załadunkiem/rozładunkiem i zaistnienia innych sytuacji lub okoliczności stwarzających zagrożenie. Procedura powinna także obejmować kontrolę działań podjętych w następstwie zdarzeń. Powinien funkcjonować system wymiany informacji odnośnie zaistnienia sytuacji o potencjalnie groźnych konsekwencjach, zdarzeniach i okolicznościach niosących groźbę niebezpieczeństwa ze wszystkim podmiotami uczestniczącymi w czynnościach.

3.2.1.2 KIEROWNICTWO PRZEDSIĘBIORSTWA PRZEWOZOWEGO

1. Wyposażenie

Kierownictwo przedsiębiorstwa przewozowego powinno zawsze dostarczać sprzęt, który jest odpowiedni do wykonania zadania i spełnia wszelkie stosowne wymogi nakazane prawem.

2. Kwalifikacje kierowców

Kierownictwo przedsiębiorstwa ponosi odpowiedzialność za zapewnienie, że kierowcy są w kondycji pozwalającej na wykonywanie obowiązków i przeszli wszelkie szkolenia wymagane prawem i regulaminem bazy, w szczególności szkolenia w zakresie przewozu, manipulowania i układania niebezpiecznych towarów. Kierowcy wykonujący przewozy międzynarodowe powinni móc porozumieć się w języku kraju na terenie, którego znajduje się baza załadowcza/rozładowcza lub po angielsku, francusku lub niemiecku.

3. Zgłaszanie sytuacji grożących wypadkiem i zdarzeń

Kierownictwo przedsiębiorstwa przewozowego ponosi odpowiedzialność za zapewnienie, że istnieje ustanowiona procedura zgłaszania sytuacji grożących wypadkiem, zdarzeń, problemów z załadunkiem/rozładunkiem i zaistnienia innych sytuacji lub okoliczności stwarzających zagrożenie. Procedura powinna także obejmować kontrolę działań podjętych w następstwie zdarzeń. Powinien funkcjonować system przekazywania informacji zleceniodawcy odnośnie zaistnienia sytuacji o potencjalnie groźnych konsekwencjach oraz zdarzeniach i okolicznościach niosących groźbę niebezpieczeństwa.

3.2.2 ODPOWIEDZIALNOŚĆ OSÓB WYKONUJĄCYCH CZYNNOSCI

Kluczowe znaczenie ma, aby proces załadunku/rozładunku był w sposób ciągły monitorowany przez blisko ze sobą współpracujących kierowcę i operatora. Dlatego też tak ważne jest, aby kierowca i operator dobrze znali zakres obowiązków, wyszczególniony poniżej, przypisany każdemu z nich. Pewne czynności pozostają w zakresie wspólnej odpowiedzialności zarówno operatorów, jak i kierowców. W odniesieniu do tych czynności, ten sam tekst został powtórzony zarówno w rubryce operatorów, jak i kierowców. W każdych okolicznościach należy postępować zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego i międzynarodowego, nadrzędnych w stosunku do zaleceń pomieszczonych w niniejszych wytycznych.

OPERATOR

KIEROWCA

1. Sprzęt transportowy

Przed przystąpieniem do za(roz)ładunku, operatorzy powinni sprawdzić, czy udostępniony sprzęt przewozowy spełnia wymogi zezwalające na wykonanie nim przewidzianych czynności.

Przed wjazdem na teren bazy, kierowcy powinni sprawdzić, czy pojazd i sprzęt pomocniczy są zdatne do wykonania przewidzianych czynności i spełniają wszystkie wymogi wyszczególnione w instrukcjach pracy kierowcy.

2. Instrukcje obowiązujące na terenie bazy

Operatorzy powinni zawsze stosować się do instrukcji obowiązujących w bazie i stanowić przykład dla kierowców. Operatorzy powinni obserwować cały proces za(roz)ładunku chyba, że procedura przewiduje inaczej.

Z wyjątkiem przypadków, gdy poczyniono inne ustalenia, kierowcy powinni zawsze zgłaszać się przy bramie lub wjeździe na bazę i prosić o instrukcje. Instrukcje powinny zawierać informacje odnośnie procedur na wypadek awarii, wymaganego sprzętu ochrony osobistej, trasy dojazdu do stanowiska załadunku lub rozładunku oraz ogólne wskazania takie jak zakaz palenia, spożywania alkoholu i używek, zakaz korzystania z telefonów komórkowych, obowiązujące ograniczenia szybkości itp. Kierowcy winni zawsze stosować się do instrukcji.

Kierowcy powinni obserwować cały proces za(roz)ładunku chyba, że procedura przewiduje inaczej.

3. Poruszanie się po terenie i parkowanie

We wszystkich przypadkach, kiedy jest to możliwe, operatorzy powinni upewnić się, że pojazdy są prowadzone i parkowane zgodnie z instrukcjami obowiązującymi w bazie i powinni powiadamiać kierownictwo bazy o wszelkich zaobserwowanych niebezpiecznych sytuacjach.

Kierowcy powinni skierować się do miejsca za(roz)ładunku i zaparkować pojazd zgodnie z instrukcjami. Jest rzeczą bardzo ważną, aby cały czas oceniać sytuację pod kątem bezpieczeństwa, nie tylko w czasie jazdy pojazdem po terenie bazy, ale także w momencie dojazdu do miejsca za(roz)ładunku. Kierowcy powinni podejmować wszelkie środki ostrożności, aby upewnić się, że pojazd jest unieruchomiony w momencie załadunku/rozładunku.

4. Środki ochrony osobistej (ŚOO)

Operatorzy winni stosować ŚOO, tak jak wymagają tego instrukcje bazy i powinni upewnić się, że również kierowca stosuje się do nakazów.

Kierowcy powinni stosować ŚOO, tak jak wymagają tego instrukcje bazy. Minimalnym wymogiem jest, aby kierowca miał w pojeździe następujące ŚOO: kask ochronny, buty i okulary ochronne, odpowiednie rękawice robocze i odzież okrywającą całe ciało.

5. Stan gotowości na wypadek awarii

Przed rozpoczęciem wykonywania czynności, operatorzy powinni pokazać kierowcom, gdzie w bazie znajduje się sprzęt ratowniczy, np. gaśnica, płyn do przemywania oczu, prysznic, apteczka pierwszej pomocy, drogi ewakuacyjne, włącznik sygnalizacji alarmowej, zaporą awaryjną, sprzęt do odkazania i materiały pochłaniające.

Przed rozpoczęciem wykonywania czynności, kierowcy powinni dowiedzieć się, gdzie w bazie znajduje się sprzęt ratowniczy, np. gaśnica, płyn do przemywania oczu, prysznic, apteczka pierwszej pomocy, drogi ewakuacyjne, włącznik sygnalizacji alarmowej, zaporą awaryjną, sprzęt do odkazania i materiały pochłaniające.

6. Dokumentacja, oznaczenia i nalepki

Jeżeli instrukcja bazy nie przewiduje inaczej, operator powinien sprawdzić, czy dane zawarte w dokumentacji przewozowej pokrywają się z ładunkiem, który ma być załadowany lub rozładowany, i czy znaki ostrzegawcze, nalepki i tablice, którymi oznaczony jest ładunek i sprzęt przewozowy zgodne są z przepisami.

Operatorzy powinni podpisem złożonym na stosownych dokumentach potwierdzić, że czynność została prawidłowo wykonana. Jeśli mają jakiegokolwiek uwagi, powinni je odnotować w podpisanych dokumentach.

Jeżeli nie uzgodniono inaczej, kierowca powinien przekazać wszystkie stosowne dokumenty operatorowi, takie jak: kwit ważenia, potwierdzenie dostawy, certyfikat badań i czyszczenia oraz dokument przewozowy z, w stosownych przypadkach, informacją wymaganą w przypadku przewożenia niebezpiecznych towarów.

Kierowca powinien upewnić się, że w dokumentacji zostały odnotowane, zgodnie z wymaganiami, dane o czasie przyjazdu/odjazdu, liczbie sztuk przesyłki, temperaturze, ciśnieniu, objętości i wadze, a także, że wszystkie kopie dokumentu przewozowego zostały opatrzone podpisem (podpisami). Dokumenty odprawy celnej i inne powinny zostać skompletowane zgodnie z instrukcją wykonania przewozu. O wszelkich rozbieżnościach zauważonych w miejscu za(roz)ładunku powinien powiadomić kierowca bazę i powinny zostać odnotowane w dokumentach przewozowych przed odjazdem.

Kierowca winien sprawdzić, czy odpowiednie znaki i tablice ostrzegawcze zostały umieszczone na pojeździe.

7. Próbkę towaru

Jeśli jest to wymagane lub poczyniono takie ustalenia na etapie składania zlecenia, operator powinien upewnić się, że kierowca przekazał próbkę dostawcy. W każdych okolicznościach należy unikać przewożenia próbek w kabinie

Kierowcy powinni zapewnić, że próbka dostawcy jest przechowywana w bezpiecznym miejscu i upewnić się, że została przekazana w miejscu dostawy. W każdych okolicznościach należy unikać przewożenia próbek w kabinie

kierowcy.

Należy unikać pobierania próbek bezpośrednio z autocysterny lub konterów-cystern. Jeśli pobranie próbek jest absolutnie niezbędne, czynność powinna zostać wykonana, przy zachowaniu niezbędnych środków ostrożności, przez przeszkolonego pracownika bazy lub wyznaczonego rzeczoznawcę.

kierowcy.

Próbki powinny być opakowane i oznaczone zgodnie z wymogami prawa. Kierowcy nie powinni pobierać próbek bezpośrednio z autocysterny lub kontenera-cysterny.

8. Praca na wysokościach

Operatorzy pracujący na wysokościach powinni przestrzegać procedur obowiązujących na terenie bazy.

Pracując na wysokościach, kierowca powinien stosować wszelkie środki ostrożności przewidziane w instrukcjach bazy, np. korzystać z pomostu bazy lub zabezpieczających barierek na pojeździe.

9. Pojemność zbiornika

Jeśli procedura bazy nie przewiduje inaczej, operator powinien upewnić się, że cysterna ma wystarczającą pojemność, aby pomieścić ładunek, który ma być przepompowany.

Przed załadunkiem, kierowca powinien uzyskać od operatora potwierdzenie, że cysterna lub komora ma wystarczającą pojemność, aby pomieścić ładunek, który ma być przepompowany.

Przed załadunkiem, operator powinien uzyskać od kierowcy potwierdzenie, że cysterna lub komora ma wymaganą pojemność.

Przed przystąpieniem do rozładunku, operator powinien sprawdzić pojemność zbiornika magazynowego bazy.

10. Urządzenia pod ciśnieniem

Operator powinien zawsze przed podłączeniem lub odłączeniem węży sprawdzić i potwierdzić u kierowcy, czy cysterna i/lub sprzęt są pod ciśnieniem.

Kierowca powinien zawsze przed podłączeniem lub odłączeniem węży sprawdzić i potwierdzić u operatora, czy cysterna i/lub sprzęt są pod ciśnieniem.

Przed wyjazdem z bazy po załadunku/rozładunku, kierowca powinien uzyskać od operatora zezwolenie, jeśli nie stosują się inne wymagania, na wyrównanie ciśnienia w cysternie.

11. Napełnianie płynem cystern wielokomorowych.

Operatorzy powinni upewnić się przy napełnianiu cystern, że spełnione są wymogi dotyczące załadunku materiałów niebezpiecznych do sąsiednich komór cysterny.

Operatorzy powinni upewnić się, że odpowiedni materiał jest ładowany, zgodnie z planem załadunku, do wyznaczonej komory lub komór.

Kierowca powinien upewnić się, że operator napełnienia cysternę zgodnie z planem załadunku.

12. Węże i inny sprzęt

Operator powinien upewnić się, że sprzęt należący do bazy, np. węże, odprowadzacz oparów lub instalacja sprężonego azotu/powietrza, złącza, uszczelki i uszczelnienia, są w dobrym stanie, odporne na działanie ciśnienia i zdatne do użycia dla danego celu lub materiału. Operator powinien dokonać wzrokowej kontroli stanu czystości wewnętrznych powierzchni.

Kierowca powinien upewnić się, że sprzęt należący do przewoźnika, np. węże, odprowadzacz oparów lub instalacja sprężonego azotu/powietrza, złącza, uszczelki i uszczelnienia, są w dobrym stanie, odporne na działanie ciśnienia i zdatne do użycia dla danego celu lub materiału. Kierowca powinien dokonać wzrokowej kontroli stanu czystości wewnętrznych powierzchni.

13. Złącza

Wszystkie złącza powinny być odpowiednio oznaczone/opatrzone naklejkami. Operator jest odpowiedzialny za odpowiednie podłączenie/zamocowanie węży, oprowadzaczy oparów lub instalacji sprężonego azotu/powietrza do zbiornika magazynowego, natomiast kierowca jest odpowiedzialny za te podłączenia od strony pojazdu, z wyjątkiem przypadków, gdy procedura bazy stanowi inaczej.

Dla uniknięcia wypadków przy wykonywaniu czynności podłączania lub rozłączania, kluczowe znaczenie ma dobra współpraca i koordynacja poczynań pomiędzy operatorem a kierowcą.

Kierowca powinien być dobrze obznajomiony z urządzeniami pojazdu, np. z zaworami załadowniczymi, instalacją wyrównywania ciśnienia i odprowadzania oparów, węzami, złączami i zaworami, a także znać liczbę komór i ich pojemność. Kierowca jest odpowiedzialny za podłączanie urządzeń do pojazdu, natomiast operator ponosi odpowiedzialność za te podłączenia od strony zbiornika magazynowego, z wyjątkiem przypadków, gdy procedura bazy stanowi inaczej. Dla uniknięcia wypadków przy wykonywaniu czynności podłączania lub rozłączania, kluczowe znaczenie ma dobra współpraca i koordynacja poczynań pomiędzy operatorem a kierowcą.

14. Zezwolenie na załadunek/rozładunek

Operator powinien w sposób wyraźny udzielić kierowcy zezwolenia na obsługiwanie urządzeń pojazdu takich jak zawory, sprężarki i pompy.

Operatorzy powinni obsługiwać zawory, zawory ciśnienia i pompy zbiornika magazynowego - jeśli wymaga tego wykonanie czynności.

Kierowcy wolno obsługiwać urządzenia pojazdu takie jak zawory, sprężarki i pompy po uzyskaniu jednoznacznego zezwolenia ze strony operatora.

Kierowca nie powinien obsługiwać urządzeń bazy.

15. Ograniczenia pojazdu

Operator, we współpracy z kierowcą, powinien przestrzegać, aby nie została przekroczona dopuszczalna całkowita waga pojazdu.

Operatorzy powinni przestrzegać wymagań w zakresie minimalnego i maksymalnego dopuszczalnego stopnia napełnienia zbiornika.

Kierowca, we współpracy z operatorem, powinien przestrzegać, aby nie została przekroczona dopuszczalna całkowita waga pojazdu.

Podczas załadunku pojazdu, kierowca powinien podjąć wszelkie możliwe środki ostrożności, aby nie zostały przekroczone maksymalne dopuszczalne wartości nacisku na oś.

16. Odłączenie urządzeń

Operatorzy powinni upewnić się, przed odłączeniem węży, że wszystkie zawory zostały zamknięte, a z węży zostało odprowadzone ciśnienie i resztki materiału.

Przed odjazdem kierowca powinien upewnić się, że wszystkie węże zostały odłączone, opróżnione oraz (jeśli wymagane) zaślepione i prawidłowo umocowane. Wszystkie włazy i zawory powinny być zamknięte i prawidłowo zabezpieczone. Należy usunąć kabel uziemiający, wszelkie sprzęty i/lub narzędzia. Kierowca zawsze powinien upewnić się, obchodząc wokół pojazd, że można bezpiecznie opuścić miejsce za(roz)ładunku.

17. Zgłaszanie niebezpiecznych oraz groźnych wypadkiem sytuacji oraz zdarzeń

Operatorzy powinni zgłaszać, zgodnie z wytycznymi firmowej procedury, wszelkie problemy związane z załadunkiem/rozładunkiem, a także zaistnienie groźnych sytuacji lub okoliczności oraz zdarzeń i sytuacji groźnych wypadkiem.

Kierowcy powinni zgłaszać, zgodnie z wytycznymi firmowej procedury, wszelkie problemy związane z załadunkiem/rozładunkiem, a także zaistnienie groźnych sytuacji lub okoliczności oraz zdarzeń i sytuacji groźnych.

18. Załadunek, umocowanie i rozdzielanie opakowanych towarów

Przed przystąpieniem do załadunku, operatorzy powinni upewnić się, że przesyłki znajdujące się już na pojeździe podstawianym w miejsce załadunku są odpowiednio rozmieszczone i umocowane, tak aby nie mogły uszkodzić towaru, który ma być doładowany.

Operatorzy powinni upewnić się, że przesyłki są rozmieszczone i umocowane w sposób uniemożliwiający ich przemieszczanie się w jakimkolwiek kierunku. Należy unikać pozostawiania wolnych przestrzeni i stosować odpowiednie pasy mocujące. Operatorzy winni dostarczyć materiały potrzebne do unieruchomienia i uwiązania ładunku. Należy zastosować specjalne środki ostrożności w przypadku załadunku na ten sam pojazd przesyłek różnego rodzaju.

Operatorzy powinni przy załadunku stosować się, uwzględniając towary uprzednio umieszczone na pojeździe, do zakazów ładowania razem oraz do wymagań dotyczących oddzielania artykułów spożywczych, karmy dla zwierząt itp.

Operatorzy nie powinni zezwolić, aby pojazd w niebezpiecznym stanie opuścił miejsce załadunku/rozładunku.

Kierowca powinien przygotować pojazd do za(roz)ładunku (poprzez np. otwarcie drzwi, zdjęcie plandeki, usunięcie blokad i wiązań, odpięcie pasów). Otwierając drzwi pojazdu, kierowca powinien zawsze pamiętać, że istnieje możliwość wysypania się ładunków.

Przed przystąpieniem do załadunku, kierowcy powinni upewnić się, że przesyłki znajdujące się już na pojeździe podstawianym w miejsce załadunku są odpowiednio rozmieszczone i umocowane, tak aby nie mogły uszkodzić towaru, który ma być doładowany.

Operatorzy powinni upewnić się, że przesyłki są rozmieszczone i umocowane w sposób uniemożliwiający ich przemieszczanie się w jakimkolwiek kierunku. Należy unikać pozostawiania wolnych przestrzeni i stosować odpowiednie pasy mocujące.

Kierowcy nie powinni opuszczać miejsca za(roz)ładunku nie upewniwszy się uprzednio, że ładunek został bezpiecznie rozmieszczony i umocowany.

4. OBSERWACJE BBS ODNOŚNIE CZYNNOŚCI ZAŁADUNKU/ROZŁADUNKU

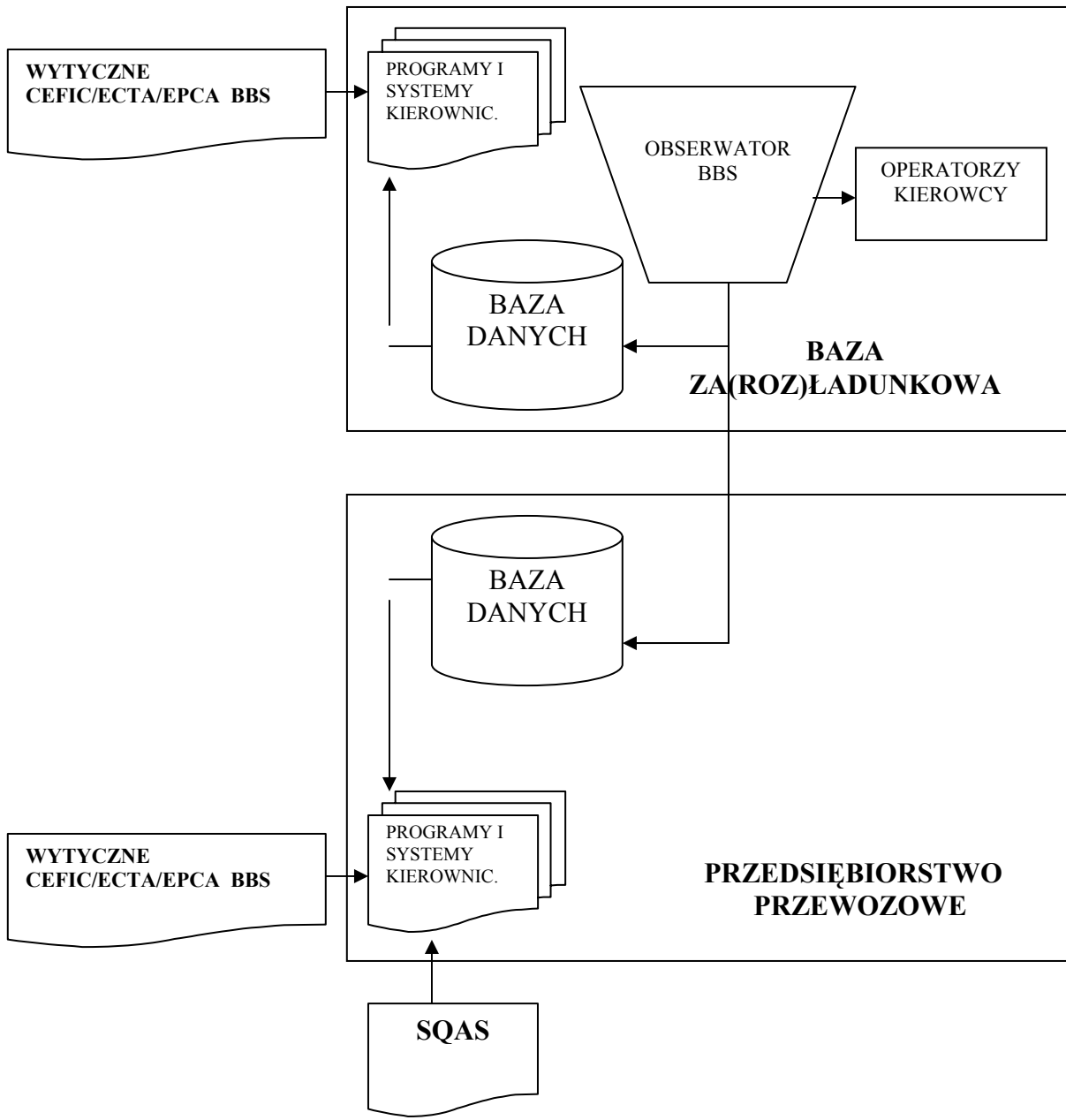
4.1 PROCES

Struktury organizacyjne niezbędne do wdrożenia BBS powinny znajdować się w obrębie przedsiębiorstwa zarządzającego bazą załadunkową/rozładunkową. BBS winno się wdrażać w ścisłej współpracy z przedsiębiorstwami przewozowymi, dla których może on być ważnym elementem ich programów stałego doskonalenia. Program powinien być wdrażany w rozbiu na następujące etapy:

1. Kierownictwo przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za załadunek/rozładunek sporządza plan wdrożenia BBS oparty o zasady przedstawione w niniejszych Wytycznych.
2. Kierownictwo dobiera obserwatorów BBS i dokłada starań, aby ukończyli kurs szkoleniowy oparty na zasadach zawartych w niniejszych Wytycznych.
3. Obserwatorzy BBS prowadzą obserwacje czynności wykonywanych w związku z załadunkiem/rozładunkiem posiłkując się listą kontrolną (patrz przykładowa lista w załączniku), a następnie przekazują spostrzeżenia operatorom i kierowcom.
4. Obserwatorzy BBS składają sprawozdanie ze swych obserwacji kierownictwu bazy i przedsiębiorstwu przewozowemu. Sprawozdanie powinno znaleźć się w dokumentacji bazy załadunkowej/rozładunkowej (dla wglądu operatorów) i przedsiębiorstwa przewozowego (dla wglądu kierowców). Zarówno operatorzy, jak i kierowcy powinni otrzymać egzemplarz sprawozdania.
5. Konkluzje obserwacji poczynionych przez obserwatorów BBS powinny posłużyć kierownictwu bazy załadunkowej/rozładunkowej jako materiał wyjściowy do tworzenia programów stałego doskonalenia.

Uwaga: W przypadku zauważenia niebezpiecznych sytuacji w trakcie wykonywania rozładunku na terenie klientów, przeprowadzanie obserwacji powinno zostać zainicjowane przez dostawcę w porozumieniu z klientem i przewoźnikiem.

PROCES OBSERWACJI BBS



4.2 ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WDROŻENIE

Skuteczne wdrożenie BBS w odniesieniu do czynności załadowniczych i rozładowniczych wymaga odgórnego zaangażowania kierownictwa. BBS musi być całkowicie zintegrowane z systemem zarządzania uczestniczących podmiotów. Musi stanowić jeden z głównych motorów stałego doskonalenia sprawności działania.

4.2.1 KIEROWNICTWO

Kierownictwo powinno:

- Przygotować dokument przedstawiający strategię przedsiębiorstwa odnośnie BBS i plan wdrożenia dla wszystkich elementów składowych operacji załadunku/rozładunku.
- O planie powinni zostać powiadomieni wszyscy pracownicy, których może on dotyczyć i powinien być poddawany przeglądowi przynajmniej raz do roku.
- Inicjować i wdrażać program BBS oraz udzielać mu stałego wsparcia
- Określać role, dostarczać środki, rozwiązywać kwestie i usuwać bariery przeszkadzające w skutecznym wdrażaniu.
- Ustalać cele, monitorować postępy i wyniki.
- Przechowywać zapisy.
- Zarządzać, w tym przez dokonywanie regularnych przeglądów, programem stałego doskonalenia opartego na analizie danych BBS.

4.2.2 OPERATORZY/KIEROWCY

Operatorzy i kierowcy powinni:

- Rozumieć celowość wprowadzania programu BBS i wykazać wolę czynnego uczestnictwa.
- Powiadamiać obserwatora o zaistnieniu niebezpiecznych sytuacji.
- Omawiać z obserwatorem słabe punkty sposobu działania i pomagać w znajdowaniu rozwiązań.
- Wdrażać działania usprawniające zalecane w następstwie przeprowadzenia analizy.

4.2.3 OBSERWATORZY BBS

Obserwatorzy BBS powinni:

- Wykonać obserwacje BBS.
- Obserwować i w sposób interakcyjny powiadamiać o swych konkluzjach operatorów i kierowców.
- Zbierać dane i składać sprawozdania z wyników kierownictwu.
- Określić kwestie, które muszą zostać podjęte przez operatorów/kierowców oraz kierownictwo.

4.3 OBSERWACJE

Obserwacje powinny być prowadzone w sposób interaktywny, ale bez zakłócania toku prac załadowniczych lub rozładowniczych, z wyjątkiem przypadków, gdy należy powstrzymać

niebezpieczny rozwój wypadków. Część interakcyjna polega na udzielaniu przez obserwatora pouczeń, w jego ocenie niezbędnych, aby podnieść poziom świadomości odnośnie kwestii bezpieczeństwa i wpłynąć na zachowania operatora i/lub kierowcy. Pouczenia winny być zawsze udzielane w duchu pozytywnej współpracy, tak aby pozyskać pełną przychylność i osiągnąć możliwie najlepsze rezultaty.

Lista kontrolna (przystosowana do charakteru danej operacji załadowniczej lub rozładowniczej) powinna zostać we wszystkich rubrykach wypełniona zarówno dla operatora, jak i kierowcy wykonujących czynność (w załączniku podana jest przykładowa lista kontrolna^{*}). W przypadku poczynienia istotnych ustaleń, zarówno natury pozytywnej, jak i negatywnej, należy uwagę opatrzyć krótkim objaśnieniem i podać, jakich pouczeń w następstwie obserwacji udzielono.

Po zakończeniu obserwacji, bez względu na to, czy poczyniono jakiegokolwiek uwagi, obserwator powinien poświęcić trochę czasu na to, aby podzielić się swoimi spostrzeżeniami zarówno z operatorem, jak i kierowcą, których te obserwacje dotyczyły. Zalecane jest, aby obydwójce otrzymali wypełniony egzemplarz listy kontrolnej.

Baza załadownicza/rozładownicza powinna odnotować wszystkie poczynione obserwacje i zadbać o to, aby zainteresowane przedsiębiorstwo przewozowe otrzymało egzemplarz sprawozdania z obserwacji.

^{*} Listę kontrolną można także ściągnąć, w postaci pliku programu Excel, z witryny internetowej CEFIC i ECTA.

4.4 PRZECHOWYWANIE ZAPISÓW / ANALIZA

Zapisy z obserwacji, łącznie z wypełnionymi listami kontrolnymi, powinny być przechowywane w dokumentacji zarówno przez bazę załadowniczą/rozładowniczą, jak i przedsiębiorstwo przewozowe. Operatorzy i kierowcy powinni mieć możliwość uzyskania egzemplarza obserwacji ich dotyczących, tak aby mógł im służyć jako narzędzie odświeżania pamięci i nauki w procesie stałego doskonalenia.

Kierownictwo powinno posłużyć się zbiorczymi danymi, aby zidentyfikować trendy i kwestie natury strukturalnej.

4.5 DZIAŁANIA KOREKCYJNE I SPRAWDZAJĄCE

Wnioski z analizy powinny stać się bodźcem do podjęcia działań korekcyjnych obejmujących sprzęt, procesy, programy zapewnienia bezpieczeństwa, pracowników zarówno bazy załadowniczej/rozładowniczej, jak przedsiębiorstwa przewozowego. Skuteczność wdrożonych działań korekcyjnych powinna być monitorowana poprzez przyzmat kluczowych wskaźników wydajności.

4.6 KWALIFIKACJE OBSERWATORÓW

Sukces programu zależy w dużej mierze od umiejętności obserwatorów. Dlatego też odpowiedni dobór obserwatorów ma kluczowe znaczenie. Wskazane jest, aby obserwatorzy nie byli związani

z operatorami/kierowcami relacjami zależności służbowej. Nie powinni także szkolić najbliższych współpracowników.

Obserwator może być przedstawicielem albo firmy zajmującej się przeładunkami, albo przedsiębiorstwa przewozowego. Powinien posiadać wiedzę w zakresie niniejszych wytycznych, a także szczegółową znajomość trybu wykonywania czynności załadunku i rozładunku, które mają być podmiotem obserwacji. Powinien być w stanie przekazywać operatorom i kierowcom, z pozycji osoby wyposażonej w odpowiednią wiedzę, uwagi odnośnie kwestii bezpieczeństwa.

Obserwatorzy powinni zostać gruntownie przeszkoleni, w oparciu o zasady pomieszczone w niniejszych Wytycznych, z zakresie treści, celów i wymogów planu wdrażania programu BBS

4.7 CZĘSTOTLIWOŚĆ OBSERWACJI

Obserwacje należy przeprowadzić wielokrotnie, tak aby objęły one reprezentatywną liczbę powtórzeń każdej z operacji załadowniczych/rozładowniczych wykonywanych w bazie. Podmiotem każdej obserwacji powinny być wszystkie czynności wykonywane w obrębie operacji załadowniczej/rozładowniczej.

ZAŁĄCZNIK: PRZYKŁADOWA LISTA KONTROLNA DO PRZEPROWADZANIA OBSERWACJI OPERACJI ZAŁADUNKU/ROZŁADUNKU

CZYNNOŚĆ	PUNKT WYTYCZNYCH BBS	OPERATOR	KIEROWCA
Wjazd do bazy			
Dostępność podstawowych środków ochrony osobistej	3.2.2.4		
Bezpieczne parkowanie pojazdu	3.2.2.3		
Sprawdzenie dokumentów	3.2.2.6		

Przestrzeganie instrukcji bazy	3.2.2.2		
Umieszczenie sprzętu bezpieczeństwa bazy	3.2.2.5		
Przed załadunkiem			
Procedura zgłaszania gotowości pojazdu do załadunku	3.2.2.1 / 6		
Prawidłowe stosowanie standardowych ŚOO	3.2.2.4		
Prawidłowe stosowanie specjalnych ŚOO	3.2.2.4		
Sprawdzenie zabezpieczenia ładunku i materiałów mocujących**	3.2.2.18		
Sprawdzenie, czy znajduje się uprzednio załadowany ładunek**	3.2.2.18		
Współpraca pomiędzy operatorem, a kierowcą	3.2.2.13 / 14 / 15		
Sprawdzenie pojemności zbiornika*	3.2.2.9		
Bezpieczna praca na wysokościach	3.2.2.8		
Sprawdzenie, czy dolny zawór, zaślepka itp. są zamknięte przed załadunkiem*	3.2.2.13		
Świadomość ryzyka otwierania włączów*	3.2.2.10		
Kontrola uszczeliek	3.2.2.12		
Sprawdzenie ciśnienia / próżni / stanu azotu*	3.2.2.10		
Pobieranie próbek*	3.2.2.7		
Sprawdzenie węży*	3.2.2.12		
Podłączanie urządzeń*	3.2.2.13		
Plan załadunku**	3.2.2.18		
W trakcie załadunku			
Współpraca pomiędzy operatorem a kierowcą	3.2.2.13 / 14 / 15		
Obecność w trakcie załadunku	3.2.2.2		
Obsługa zaworów i pompy zbiornika magazynowego*	3.2.2.14		
Świadomość potencjalnych zagrożeń	3.2.2.17		
Po załadunku			
Kontrola po zakończeniu załadunku*	3.2.2.16		
Odłączanie węży, właściwe zamknięcie zaworów i włączów*	3.2.2.16		
Odpowiednie zabezpieczenie i rozmieszczenie ładunku (także przesyłek uprzednio załadowanych)**	3.2.2.18		
Prawidłowe oznaczenie nalepkami i tablicami cysterny/jednostki transportowej	3.2.2.6		
Sprawdzenie całkowitego dopuszczalnego ciężaru pojazdu/nacisku na oś	3.2.2.15		
Sprawdzenie maksymalnego i minimalnego napełnienia*	3.2.2.15		
Sprawdzenie dokumentów	3.2.2.6		

* dot. tylko luzem

** dot. tylko opakowanych