

**Автопарктің қауіпсіздігі мен
күзетін басқару
Екінші басылым**

**Автопарктің қауіпсіздігі мен
күзетін басқару
Екінші басылым**

Жұмсақ мұқабада, 2017 жылы бірінші шығарылым.
АҚШ-тың түпнұсқа үкіметі жұмысына ешқандай шағым жоқ.
Нұсқа күні: 20120314
ISBN 13: 978-1-138-07249-7 (pbk)
ISBN 13: 978-1-4398-9507-8 (hbk)

Бұл кітап нақты және сенімділігі жоғары бағаланған дерек көздерден алынған ақпаратты қамтиды. Сенімді деректер мен ақпаратты жариялау үшін ақылға қонымды күш-жігер жұмсалды, бірақ автор мен баспагер барлық материалдардың шынайылығы немесе оларды пайдалану салдары үшін жауапкершілікті өзіне ала алмайды. Авторлар мен баспагерлер құқық иеленушілерді осы жарияланымда суреттелген барлық материалдарға қадағалауға және егер жарияланымға рұқсат осы нысанда алынбаса, авторлық құқық иелеріне кешірім беруге тырысты. Егер авторлық құқықпен қорғалған қандай да бір материал расталмаған болса, бізге жазыңыз және біз кез келген келесі қайта басу кезінде мұны түзете алуымыз үшін бізге хабарлаңыз.

Авторлық құқық туралы АҚШ Заңында көзделген жағдайларды қоспағанда, осы кітаптың ешқандай бөлімі фотокошірме жасауды, микрофильмдеуді және жазуды немесе баспагерлердің жазбаша рұқсатынсыз ақпаратты сақтау мен іздеудің кез келген жүйесін қоса алғанда, қазіргі уақытта белгілі немесе ойлап шығарылған кез келген электрондық, механикалық немесе өзге де тәсілдермен қайта басылуы, қайта, жаңғыртылуы, берілуі немесе кез келген нысанда пайдаланылуы мүмкін емес.

Осы жұмыстан электрондық түрде көшіруге немесе материалдарды пайдалануға рұқсат алу үшін www.copyright.com (<http://www.copyright.com/>) кіріңіз немесе авторлық құқықтарды тексеру орталығына (CCC), 222 Rosewood Drive, Danvers, MA 01923, 978-750-8400 хабарласыңыз. CCC әр түрлі пайдаланушылар үшін лицензия беретін және тіркейтін коммерциялық емес ұйым болып табылады. CCC фотокошірмеге лицензия берілген ұйымдар үшін жеке төлем жүйесі ұйымдастырылды.

Тауар белгісі туралы хабарландыру: өнімдердің немесе компаниялардың атаулары сауда белгілері немесе тіркелген сауда белгілері болуы және тек қана бұзушылық ниетінсіз сәйкестендіру және түсіндіру үшін пайдаланылуы мүмкін.

АҚШ Конгресі Кітапханасының библиографиялық жазбасы

Делла-Джустина, Даниэль

Автопаркiн сақталуын және қауiпсiздiгiн басқару / Даниэль Э. Делла-Джустина . - 2-шi басылым. - тармақтан қараңыз

Библиографиялық сілтемелер мен индексті қамтиды. ISBN 978-1-4398-9507-8 (қатты түптеу)

1. Автопарктер-қауіпсіздік шаралары. 2. Автопарктер-қауіпсіздік шаралары. 3. Жол қауіпсіздігі. I.

Атауы.

HE5614.D375 2012

388.3'40684--dc23

2012008936

Taylor Taylor & Francis Group веб-сайтына кіріңіз <http://www.taylorandfrancis.com>
және веб-сайт CRC Press <http://www.crcpress.com>

Арнау

*Бұл кітап Делла-Джустиннің сүйікті
немерелеріне арналған:*

*Дана, Даниэль, Даниэлла, Дениз, Джеймс,
Кэти, Марисса, Робин, Стивен және Элиза.*

Мазмұны

Алғы сөз	xvii
Алғыс.....	xix
Автор туралы.	xxi
1 тарау Кіріспе.	1
Үлкен жүк көліктері.....	1
Автомобиль өнеркәсібі.	2
Қауіпті жүктерді тасымалдау.....	3
Тасымалдау қауіпсіздігі.....	3
Мәтіннің негізгі элементтері.....	4
Сілтемелер.....	5
2 тарау Парктің қауіпсіздік бағдарламасының элементтері	7
Қауіпсіздік бағдарламасының мақсаты.....	7
Қауіпсіздік бағдарламасының негізгі элементтері	7
Басқару басшылығы	8
Техника қауіпсіздігі саласындағы саясат	8
Қауіпсіздік үшін жауапкершілік	9
Оқиғалар туралы есептер.....	9
Жүргізушілерді таңдау	10
Автокөлік қауіпсіздігі	10
Қызметкерлер қауіпсіздігі	10
Жұмыстан тыс қауіпсіздік	10
Қауіпсіздікті бақылау	10
Тұрақты даму саласындағы қызмет.....	11
Жұмыс қауіпсіздігін интеграциялау.....	11
Автокөлік мекемелеріндегі қауіпсіздік қызметі басшыларының міндеттері	11
Зерттеу.....	11
Жоспарлау.....	11
Бағдарламаны енгізу	12
Техника қауіпсіздігі бойынша оқыту	12
Орындалуын тексеру	12
Жазатайым оқиғаларды алдын алу жөніндегі бағдарламаның элементтері.....	12
Қайғылы оқиғалар туралы ақпарат не үшін жинақталады?..	12
Ақиқат және сенімді есеп көздері.....	13
Апат туралы есеп үлгісі	13
Апат туралы ақпаратты қолдану.....	13
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	14
Сілтемелер	14
3 тарау Жазатайым оқиғаларды алдын алу	15
Алдын алу себептері.	15
Моральдық міндеттеме.....	15
Құқықтық міндеттеме	16
Қаржылық міндеттеме.	16
Апаттың түрлері.	16

Жол көлік оқиғалары.	16
Өндірістегі жазатайым оқиғалар.....	17
Жұмыстан тыс жазатайым оқиғалар.....	18
Аурулар мен жарақаттарды емдеуге бөлінетін шығындар.....	19
Пирамида.	19
Жұмыстан тыс жарақаттар құны	19
Кешігу.	20
Өнім шығарудың төмендеуі	20
Қызметкерді ауыстыру.	20
Жол көлік оқиғаларының құны.....	21
Қорытынды.	21
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	22
Сілтемелер.	22
4 тарау Шағын автопарктің ерекшеліктері	25
Жолаушылар фургоны	25
Парктің қауіпсіздік бағдарламасының элементтері	26
Автопаркті иеленушілер мен басқарушылардың негізгі мүдделері.....	26
Қызметкерді таңдау ерекшеліктері.....	26
Іріктеу	27
Анықтамалық ақпаратты тексеру	27
Физикалық тексеру	28
Тестілеу	28
Жүргізушіні таңдау процесі	28
Шағын паркті басқару философиясы	29
Жаңа қызметкерлерге арналған бастапқы оқу жазбалары.....	29
Автокөлікті пайдалану.....	29
Әр сапар алдында автокөлікті тексеру	29
Автокөліктің ақаулары туралы хабарлама.....	30
Апаттар туралы есептерді толтыру	30
Қауіпсіздік белдігі.....	30
Ұқыпты жүргізу.....	31
Жүргізушіге арналған қауіпсіздік бағдарламасының компоненттері	31
Бастапқы дайындық	31
Өндірістен қол үзбей оқу.....	31
Түзетуші оқу.....	32
Үздіксіз оқыту	32
Көлік құралдарының шарттары	32
Көлікті мерзімді тексеру.....	32
Жол жүру алдында байқау	32
Сапардан кейін қарау.	32
Табысты қауіпсіздік бағдарламасындағы басшылықтың рөлі	33
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	33
Сілтемелер	34
5 тарау Жүргізушіні таңдап алу.....	35
Жүргізушінің қауіпсіз қасиеттерін алдын ала болжау.....	35
Жүргізушіні таңдауда өзін ұстай білушілік.....	36
Жүргізуші таңдауын басқару.	36
Жақсы жүргізушінің қабілеті.....	36

Жүргізу дағдылары	36
Жүргізуге байланысты емес тапсырмаларды орындау	37
Жұмыстан қанағаттану.	37
Адамдармен ортақ тіл табысу	37
Қолданыстағы жағдайларға бейімделу	37
Кадрлық фактілер	37
Жасы	38
Жынысы	38
Қолдағы деректер	38
Ой өресі	38
Білім.....	38
Жүргізушіні таңдау тәртібі.....	38
Кадрларды іріктеу	39
Алдын ала өтінім.....	39
Өтінім нысаны	39
Несие-тексеру агенттіктері.....	39
Оператордың немесе жүргізушінің лицензиясы	39
Жүргізушілердің ұлттық тізілімі	39
Әңгімелесу	40
Физикалық тексеру	40
Анықтамалық тексерулер	40
Қабылдауда әңгімелесу.....	41
Жүргізу дағдылары	41
Жүргізуге байланысты алдын ала іріктеу элементтері	41
Жүргізу тәжірибесі.....	41
Жүргізудің бұрынғы жазбасы	41
Жүргізуші куәлігін тексеру кезіндегі АҚҚЖФ жауапкершілігі	42
Жүргізушінің бұдан бұрынғы нұсқамасы	42
Физикалық дайындық	42
Жүргізудегі мінез-құлықты және қабілеттерін анықтауға арналған тесттер	42
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	43
Сілтемелер	43
6 тарау Жүргізушіні дайындау және оқыту	45
Жүргізушілерді оқытудың артықшылықтары	45
Оқу бөлмесін пайдаланудың артықшылықтары.....	46
Жүйелі көзкөрімді жүргізу дағдылары	46
Апат жағдайында қолдануға қажетті рәсімдер.....	47
Жүргізушілерді оқыту әдістемесі	47
Оқуға арналған қосымша тақырыптар	48
Токтауға әсер ететін факторлар	48
Жақсы тежегіштерді бағалау әдістері	48
Жүргізушілерді алаңдату факторлары	49
Жүргізушілердің шоғырланушылық тесті	49
x	Мазмұны
Жүк көлігін жүргізу кезіндегі қауіпсіздік түсінігі	50
Профилактикалық қызмет көрсету кезіндегі қауіпсіздік ережелері	50
Жүргізу дағдысына арналған тест	51
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	52

Сілтемелер	52
7 тарау Жүргізушіні қадағалау.....	53
Басшының міндеттері.	53
Көлік бөлімі	54
Автокөлік қауіпсіздігін федералдық басқару	54
АҚҚЖФ сәйкестігі.	55
Коммерциялық автокөліктер.....	55
Жүргізушіге қойылатын талаптар / міндеттер.....	55
Жазбаларды файлда сақтау	56
Жұмыс берушінің жауапкершілігі	56
Қауіпсіздік шолуы және АҚҚЖФ рейтингі	56
Жүргізушілердің жұмыссағаттарына арналған ережелер	56
Жұмыс сағаттары	57
Жүргізуші күнделігі	57
Автокөлікке қызмет көрсетуге қойылатын талаптар	57
Жолдардағы тексерулер туралы есептер.....	57
Сапардан кейінгі тексеру туралы есеп	57
Мерзімді қарау.....	57
Жазатайым оқиғаларды алдын алу шаралары	59
Жүргізушілердің қажетті нәтижелерді алуға уәжі	59
Басшы білуі тиіс жазатайым оқиғалардың белгілері	60
Тозуға әкелетін жүргізудің бұзылуы.	60
Жүргізушіні қарау	61
Саясатты әзірлеу.....	61
Менеджерлер үшін қауіпсіздікті өлшеу	61
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	62
Сілтемелер	62
8 тарау Автопаркті тексеру бағдарламасы	63
Жұмыс берушінің міндеттері	63
Жазатайым оқиғаларды алдын алу шаралары	64
Қауіпсіздікті бастапқы тексеру	64
Қауіпсіздіктің бастапқы тексерулерінде қолданылатын әдістер	64
Қауіпсіздікті мерзімдік тексеру	65
Дайындық.....	65
Жүргізушіні дайындау	65
Кейінгі шаралар және сақталуын қамтамасыз ету	65
Қауіпсіздік бағдарламасына қызығушылықты қолдау	65
Автопаркте жұмыс істеу қаупі	66
Металл өңдеуге арналған құралдар	66
Тазартқыш сұйықтықтар	66
Қауіпсіздік бағдарламасына қызығушылықты ынталандыру	67
Жалпы қауіпсіздік ережелері	67
Көлікті тексеру	68
Қарау, жөндеу және техникалық қызмет көрсету.	68
Техникалық қызмет көрсету.....	68
Мазмұны	xi
Жазбаны сақтау	68
Құжаттаманы жүргізуге қойылатын талаптар	68

Майлайтын май	69
Пайдаланудағы автокөліктерді тексеру.	69
Автокөлік құралдарын тексеру нәтижелері	69
Көлік құралдарын стандарттаудан алынған артықшылықтар	70
Қауіпсіздікпен байланысты автокөліктің кіріктірілген компоненттері	70
Жарық	71
Тежегіштер	71
Желқакқыш шынының жағдайы	72
Отын жүйелері	72
Мемлекеттік және мемлекетаралық сауда комиссиясының ережелеріне сәйкес қажетті жабдық	72
Жүргізушінің тиімді техникалық қызмет көрсету бағдарламасына қосқан үлесі	72
Көлік құралын жеке тұлғаға тағайындау кезінде қол жеткізілген артықшылықтар	73
Автопаркті басқару бағдарламаларының сипаттамасы	73
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	73
Сілтемелер	74
9 тарау Автопарктегі апаттар туралы деректерді енгізу	75
Жазатайым оқиғаны тергеп-тексеру	75
Қауіпсіздік жөніндегі директордың міндеттері	75
Жазатайым оқиғалардың себептері туралы қалай білуге болды	76
Жол көлік оқиғаларының жарияланған статистикасы	76
Сактандыру компаниялары шығарған арнайы зерттеулер	76
Ұлттық қауіпсіздік кеңесі	76
Басқа көздер	77
Автокөлік құралдарының федералдық қауіпсіздік ережелері	77
Қажетті ақпарат	77
Жазатайым оқиғаларды тіркеу жүйелері.	77
Жазатайым оқиғаларды тергеушілер	78
Апаттарды талдау жазбаларында жиналған ақпарат	78
Жол-көлік оқиғаларын топтау	79
Жол-көлік түрлері	79
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	80
Сілтемелер	80
10 тарау Еңбек қауіпсіздігін талдау	83
Тәуекел мен жұмыс міндеттерін анықтау	83
Анықтама	83
Еңбек қауіпсіздігіне талдау жүргізу	84
Еңбек қауіпсіздігін талдаудағы негізгі қадамдар	84
Жұмысты таңдау.	84
Жұмыстарды бөлу	85
Ықтимал қауіптерді анықтау	85
Шешімдерді әзірлеу	86
Мониторинг және ЕҚТ шолу.	87
Желілік супервайзерлер	87
Қызметкерлер	87

ЕҚТ артықшылықтары.....	88
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	88
Сілтемелер.	89
11 тарау Жүргізушілерге арналған қауіпсіздік кеңестері	91
Оқиғаларды қысқарту	91
Жиналыстардың түрлері.....	92
Жиналыс тақырыбы	92
Қорытынды	94
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	94
Сілтемелер	94
12 тарау Автокөлікпен тасымалдау.....	95
Жол қозғалысы қауіпсіздігін жақсарту	95
Кәсіпқойлар мен жеке тұлғалардың рөлі	95
Автопарктің күтуі.....	95
Жақсы жүргізуші.....	96
Жүргізушілерді оқытудағы негізгі элементтер	96
Автопаркті дайындау.	97
Қауіпсіз қатынастар	97
Жүргізушіге деген көзқарас	97
Компанияның жариялынымдары.....	97
Тану туралы хаттар	97
Постерлер.....	97
Буклеттер	98
Қауіпсіздік бойынша жиналыс.....	98
Қауіпсіз жүргізуді сақтау	98
Төс белгісі	99
Ақшалай сыйақы	99
Коммерциялық жүктер	99
Жоғары баға.....	99
Ынталандыру бағдарламасындағы элементтер.	100
Қауіпсіздік наградаларын ілгерілетуге арналған БАҚ.....	100
Компанияның жарияланымдары.....	100
Газеттер / Теледидар	100
Радио.	100
Қауіпсіздік үшін марапатты тапсыру рәсімінің жарнамасы.....	101
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	101
Сілтемелер	101
13 тарау Мектеп автобусының қауіпсіздігі	103
Ең құнды жүкті тасымалдау	103
Мектеп автобустарын қарау және қызмет көрсету	104
Жаңа көлік құралдарын қарау.....	104
Күнделікті инспекциялар және сапар алдындағы тексерулер.....	105
Шаруашылық жүргізу және сыртқы түрі.....	105
Мектеп автобустарына қызмет көрсету	105
Персоналдың жауапкершілігі.....	106
Мектеп жолаушылары	106
Мінгізу және түсіру.....	106
Шұғыл көшіру	107

Апатты жабдық.....	108
Мазмұны	xiii
Апаттар туралы есептілік	108
Тасымалданатын оқушыларға арналған ережелер	108
Мүгедек студенттерді тасымалдау	109
Мемлекеттік агенттіктің жауапкершілігі	109
Мектеп автобусы операторының жауапкершілігі	110
Ата-аналардың міндеттері.....	110
Жұмыспен қамтуды саралау	110
Сыныптан тыс сапарлар	111
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	111
Сілтемелер	112
14 тарау Қауіпті тауарларды тасымалдау және сақтау	113
Шығу тегі.....	113
Сақтық стандарты	114
Тіркеу	114
Тасқын су туралы дереу хабарландыруға қойылатын талаптар	115
Қауіптілік сыныптары.....	115
1 сынып: жарылысқа қауіпті заттар.....	116
2 сынып: Газдар.....	116
3 сынып: Тұтанатын сұйықтықтар.....	116
4 сынып: Қатты зат.....	117
5 сынып: Тотықтырғыштар және органикалық пероксидтер.....	117
6 сынып: Уытты және инфекциялық заттар	117
7-сынып: Радиоактивті материалдар	117
8 сынып: Жегілік зат	117
9 Сынып: Басқалар	118
БРМ-М: Басқа реттелетін материалдар.	118
Қауіпті заттар бойынша жұмыс берушілер мен қызметкерлер.....	118
Қауіпті заттар бойынша дайындық.....	119
Тиеу құжаттары.....	120
Төтенше жағдайларға ден қою.....	120
Шұғыл әрекет ету қызметімен байланыс	121
Ақпараттық табло орналастыру.....	121
Күзет.....	121
Қауіптілік туралы хабарлама	121
Химиялық мүкәммал.....	122
Жеке қорғану құралдары	122
Судың жайылуына ден қою жоспары.....	123
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар	123
Сілтемелер	123
15 тарау Көлік саласындағы қауіпсіздік (транзиттік және автокөлік тасымалдары).....	125
Федералдық транзиттік жүйелер	125
Жоспарлау.....	125
Терроризм салдары	127
Дайындық түрлері	127
Оқыту және жаттығу.....	128

Автокөлікпен тасымалдаушы жүйелер	128
Жүргізушінің қауіпсіздігі	128
Жоспарланған жүк аялдамалары	128
xiv	Мазмұны
Чешир мұнай-газ корпорациясы (модельдік жоспар)	129
Автокөлік тасымалдаушыларының саясаты	129
Апаттарды тергеп-тексеру бағдарламасы	130
Тергеп-тексеру	130
Жазатайым оқиғаларды тексеру кезіндегі хаттама	130
Апаттарды тексеру мақсаты	130
Жазатайым оқиғадан кейінгі сұхбат	131
Автопарк тасымалдаушысы келесі рәсімдерді орындауы керек	131
Жүргізушімен жазатайым оқиғадан кейінгі сұхбат	132
Автокөлік апаты бойынша қоңырау шалу	132
Бағдарламаны әзірлеу	132
Жоспарлау	132
Даярлау	132
Кейінгі қызмет	133
Есептілік	133
Жеке тұлғаларды таңдау, оқыту және бақылау	133
Есірткіге және ішімдікке тексеру бағдарламасы	134
Ішімдікке тексеру	134
Есірткіге тексеру	135
Жүргізушілердің денсаулығын саралау	136
Жүргізушілер сәйкестікке тексерілуі тиіс	136
Сапар алдында / сапардан кейін тексеру	137
Сапар алдында тексеру	137
Сапардан кейін тексеру	137
Мінез-құлықты бақылау бағдарламасы	137
Мақсаты	137
Басшылыққа алатын принциптер	138
Ақпарат	138
Тәртіп	138
Қауіптерді анықтау	139
Түсіндіру	139
Қауіптілікті сәйкестендіру	139
Ақпаратты өңдеу	139
Қауіпті әрекеттер	139
Жабдықты дұрыс пайдаланбау	139
Апаттық тоқтаулар	139
Шектеу (терминалдар және жүк тиегіштер)	140
Жүк көлігінің жылдамдығы	140
Рөльдік басқару	140
Бақылау	140
Жаңа қызметкерлерге арналған талаптар	141
Ағымдағы қызметкерлерге арналған талаптар	141
Жүргізуші құқықтарын тоқтата тұру және кері қайтарып алу	141

Физикалық жағдайы.....	141
Қауіпсіз жүргізу.....	141
Апаттар.....	142
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар.....	142
16 тарау Автопарктің қауіпсіздігі мен күзетін басқару	143
Қауіпсіздік бойынша операциялар	143
Төтенше жағдайлардағы іс-қимыл жоспары	144
Эвакуацияға шолу	145
Жүкті ұрлап әкету	145
Төтенше жағдайлар мен зілзалалардың түрлері.....	147
Жарылыстар мен жарылыстың қауіптілігі.....	148
Жарылыс қаупі үшін қойылатын талаптар	148
Жарылыс қауптерден қою	149
Террористік қауіптер	150
Жоғары ескерту	150
Қатал ескерту.....	150
Корпорацияларға арналған қауіпсіздік талаптары.....	151
Жүргізушілерге арналған қауіпсіздік талаптары.....	151
Жүк көліктерінің жүргізушілеріне арналған Тас жол күзеті бағдарламасы.....	152
Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар.....	153
Сілтемелер	154
А қосымшасы: жанғыш сұйықтықтар	155
В қосымшасы: қауіпті тауарлардың сипаттамасы §172.202	157
Негізгі сипаттамасы §172. 202	157
Жалпы саны §172. 202 (а) (5), §172. 202 (с).....	158
Әдебиеттер тізімі.....	159

АЛҒЫСӨЗ

Кітаптың негізгі мәселелері болып автопарктің сақталуын және көлікпен жүктерді тасымалдау мен қауіпсіздігі әдістеріне жайлы ақпараттармен қамтылған.

2001 жылғы 11 қыркүйекте Құрама Штаттарға шабуыл жасалғаннан кейін кәсіпорындар енді өзінің жеке қауіпсіздігі мен төтенше жағдайларда іс-қимылдарды жоспарлауда бастамашылық көрсетуі тиіс. Кітап бір семестрге қамтуға болатын шамамен контенттен 40 пайызға көп қамтиды. Жаңа қозғалыс тәсілдерінің арқасында саяхат әлдеқайда жылдам болды. Автопаркті пайдалану тиімді, себебі бұл өз кезегінде экономиканы нығайтатын тауарларды жеткізудің жылдам жолы. Бүгінгі таңда Үкімет, өнеркәсіп, сондай-ақ жеке және мемлекеттік секторлар ғылыми топтармен бірге жүктерді тасымалдауға барынша байыпты келуге тиіс.

Адамдардың өлімі - бұл оқиғаларға байланысты жалғыз жоғалту емес. Сондай-ақ, жарақаттың құнын, еңбекақының жоғалуын, жұмысқа қабылдау мен оқуға арналған шығыстарды, сақтандыру жарналарын және мүлікке келтірілген залалды ескеру қажет. Жоғалту қаупі аса жоғары болғандықтан, тасымалдауға оқытудың тиімді бағдарламасы автопарк қауіпсіздігінің барлық бағдарламаларында іске асырылуы тиіс. Сондықтан біз жұмыс берушілер Құрама Штаттардағы жұмыс орындары мен терминалдарда олардың жүргізушілерімен не болып жатқандығы үшін негізгі жауапкершілікте болады деп айта аламыз. Жұмыс берушілер өз қызметкерлеріне жұмыс үшін қауіпсіз орын, сондай-ақ жұмыстың қауіпсіз жүйесін, қауіпсіз көлік құралдарын және тиісті оқыту мен бақылауды қамтамасыз етуге міндетті. Жұмыс берушілер, сондай-ақ мекеме ішінде жасалатын кез келген тәуекел қалың жұртшылыққа залал келтіретіндей сыртқы әлемге таралмауын қамтамасыз етуі тиіс.

Автопарк менеджерлері қауіпсіздіктің барлық аспектілерінде жазатайым оқиғалардың алдын алуға өз күштерін шоғырландырады. Апаттық шығындар - бұл, егер оларды дұрыс өңдеу және мұқият бақылау болса, бақыланатын бизнес-шығыстар. Басшылық өзінің күш-жігерін жазатайым оқиғалардан және олармен байланысты жарақаттардан тікелей және жанама шығындарды бақылауға шоғырландырады. Әрбір автопаркті басқарушы өз компаниясының клиенттері мен қызметкерлерін жолаушыларды тасымалдау немесе қауіпті тауарларды тасымалдау болсын қауіпсіз тасымалдауды қамтамасыз етуге міндетті.

Бұл кітаптың мақсаты - оқырманға автопарктің қауіпсіздігі және оқыту бойынша толық қамти алатын бағдарламаға түсінік беру. Осы кітапта қарастырылатын тақырыптар мыналарды:

- парктің қауіпсіздік бағдарламасының элементтерін;
- жазатайым оқиғаларды алдын алу шараларды;
- шағын паркті;
- техникалық байқауды;
- апаттар туралы деректерді қалай ұйымдастыруды;
- коммерциялық жүргізушілер үшін еңбек қауіпсіздігін талдау (ЕҚТ) сәйкестігін;
- көлік жарнамасын;
- мектеп автобусының қауіпсіздігін қамтамасыздандыруды;
- қауіпті тауарларды тиеу және сақтауды;
- көліктегі қауіпсіздігін қамтиды.

15-тарау көлік саласындағы қауіпсіздік бағдарламасын іске асыруға көмек көрсетуге арналған және автокөлікпен тасымалдау бағдарламасының моделін қамтиды. Осы тақырыптардың әрқайсысы автопарк қауіпсіздігінде маңызды рөл атқарады.

Қазіргі қоғамда қоғамдық көлік пен автокөлік паркінің мәнін жақсы түсіну үшін, келесі жолы сіз басты магистральмен жүргенде, сізбен жол бойында қанша жүк көліктері баратынын ойлаңыз. Күн сайынғы тасымалданатын жүктердің көлемі астрономиялық болып табылатынына сіз келісесіз деп ойлаймын.

Тауарлар мен адамдарды қауіпсіз тасымалдау үшін көлік жүйесінің барлық қатысушылары тиісті түрде оқытылуы, бақылануы және бақылануы тиіс. Оқыс оқиғалар туралы тиісті деректер мен есептер үрдістер мен мәселелі салаларды анықтау үшін сақталуға тиіс. Мен бұл кітап сіздің автопарктің көлік жүйесін басқару үшін қажетті негіз береді деп үміттенемін.

АЛҒЫС

Мен осы мәтінді редакциялауда маған көмектескен М.А. Маликке (аспирант) осы мәтіннің мазмұнын қолдауға қажетті көмегі мен ресурстық ақпараты үшін ерекше ризамын. Мен осы мәтінді қолдауға қисапсыз ақпарат бергені үшін Батыс Вирджиния, Уилингтегі кампустан тыс біздің бағдарламаға қабылданған бес аспирантқа (Б. Каннингемге, К. Фотосқа, К. Айдқа, К. Прайдка және Стюартқа) өз ризашылығымды білдіргім келеді. Бұдан басқа, мен қазіргі уақытта Пенсильвания штаты, Питтсбургте орталық кеңседе ФЕДИКС корпорациясында автопарк жүргізушілерін даярлау мәселелері бойынша жұмыс істейтін қауіпсіздік жөніндегі менеджер, Рон Свантекке рақмет айтуға тиіспін.

Мектеп автобусының қауіпсіздігі туралы тарауды әзірлегені үшін мен өзінің кәсіби алғырлығымен бөліскені және маған ынта-жігерімен ақпарат бергені үшін Орталық өңірде, мектеп автобустары ұлттық компаниясының қауіпсіздік жөніндегі директор, Бірінші Студент Корпорациясы, Тереза Коулдың (ҰҚК) алдында қарыздармын. Мен сондай-ақ олар электрондық және баспа түрінде ұсынған ақпарат үшін үкіметтік агенттіктердің үлкен санының алдында қарыздар боламын.

Мен осы екінші басылымға өз үлесін қосқан басқа да көптеген адамдарға, соның ішінде көлік саласындағы мамандарға және осы мәтіннің мазмұнын қолдау үшін үлкен көлемде ақпарат берген жүк көліктерінің кәсіби жүргізушілеріне алғысымды білдіргім келеді. Мені шабыттандырған көптеген басқада адамдар бар, сондықтан мен бұл кітаптың рецензенттеріне алғысымды білдіремін, олардың кейбіреулері анонимді. болып табылады. Басқа негізгі қатысушы Роберт Кутон, АҚШ автокөлік жолдары жүйесінде автокөлік өнеркәсібі тасымалдаған өрт және жарылғыш заттар туралы өз ақпаратымен өте пайдалы болды.

Бұдан басқа, мен мәтінді дайындауға өзінің өзгеше компьютерлік дағдыларымен көмектескен Батыс Вирджиния университетінің қажымайтын әрі сабырлы қызметкері Х. Илькин Бильгеске ризашылығымды білдіргім келеді. Бұдан басқа, мен Ист-Лансингтегі Мичиган мемлекеттік университетінің жол қозғалысы қауіпсіздігі орталығының бұрынғы директоры, доктор Роберт Ноланның алдындағы мәңгілік қарыздармын. Доктор Нолан аспирантурада оқыған кезде менің докторлық комитетімнің төрағасы және адал досым әрі тәлімгерім болды.

Автор туралы

Даниэль Э. Делла-Джустина Массачусетс штаты, Спрингфилд қаласындағы американдық халықаралық колледжде білім және психологияны басқару саласында бакалавр және магистр дәрежесі бар. Ол денсаулық сақтау және жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы ғылым докторы дәрежесін, сондай-ақ Мичиган мемлекеттік университетінде жоғары білім және білім беру зерттеулері саласындағы философия докторы дәрежесін алды. Ол екі докторлықтан кейінгі лауазымдарды атқарды: бірі Англиядағы Ланкастер Университетінде экологиялық және төтенше жоспарлау саласында, ал екіншісі Колорадо университетінде жел энергетикасы және экологиялық зерттеулер саласында. Ол қауіпті бақылау бойынша сертификатталған менеджер болып табылады. Д-р Делла-Джустина Батыс Вирджиния университетінің инженерлік және минералдық ресурстар колледжінде қауіпсіздікті және қоршаған ортаны қорғауды басқару бағдарламасына кіретін өнеркәсіптік және басқару жүйелерін жобалау бөлімінде сабақ береді. Ол 35 жыл бойы аспирантурада басқарды және сабақ берді. Сонымен қатар ол мұнай және газ көліктерін жасау кафедрасында адъюнкт-профессор қызметін атқарды.

Делла-Джустин Батыс Вирджиния университетінде қауіпсіздік және қоршаған ортаны басқару бөлімінің төрағасы лауазымында болған кезде, ол әлемдегі өз алдына ең үздік бағдарлама құрды. Оның қауіпсіздік, денсаулық және экологиялық пәндер бойынша он жеті оқулығы американдық және халықаралық оқу орындарында стандартты оқу құралдары болып табылады. Корпоративтік секторда оның еңбектері жалпы корпоративтік қауіпсіздік бағдарламалары жасалатын негіз ретінде кеңінен қолданылады.

Д-р Делла-Джустина кеңінен қолданылатын қауіпсіздікті басқару тұжырымдамасын әзірледі. Ол қызметкерлерді материалдардың қауіпсіздік паспорттарын пайдалану, қызметкерлерді оқыту, өнімді таңбалау және басқа да шаралар арқылы қауіпті заттардың бар екендігі туралы ескертті. Ол өтемақы туралы қызметкерлердің талаптарын өңдеу үшін басшылық принциптерді қоса алғанда, жазатайым оқиғалар туралы тергеу, талдау және хабарлау үшін аспап жасады. Төтенше жағдайлар жөніндегі федералдық агенттікпен (ТЖФА) бірлесіп, ол төтенше жағдайларға ден қою аспабын және апатты қалпына келтіру жоспарларын құру талаптарын әзірледі.

Ол сондай-ақ өрттің алдын алу және қауіпті тауарлармен байланысты шығындарды азайту тетіктерін құрды. Барлық елу штаттағы үлкен және шағын мектеп округтерінің сыни бағасын қамтитын кешенді ұлттық зерттеу жобасын жүргізе отырып, д-р Делла-Джустина мүмкіндігі шектеулі оқушыларды тасымалдау қауіпсіздігі мен қажеттілігін қамтамасыз ету әдістерін анықтады. Оның қорытындысы АҚШ Көлік департаменті жасаған ұсынымдарға әкелді. Бүгінде д-р Делла-Джустина жұмысының нәтижесінде барлық Штаттар мүмкіндігі шектеулі студенттерге арналған өз тасымалдау бағдарламаларын (халықтың арнайы топтары) кеңейтіп, қауіпсіздіктің бірыңғай стандарттарын қабылдады.

1990 жылдардың басында Д-р Делла-Джустина жұмыс орнында зорлық-зомбылықтың арту белгілерін анықтады. Ол мәселені анықтап, өспелі ұлттық дилемма болуы тиіс шешу әдістерін іздеу үшін жұмыс істей бастады.

Қазіргі уақытта ол бизнеске әлеуетті зорлық-зомбылықтың алдын алу белгілерін тануға және қызметкерлерді қорғау жолдарын анықтауға көмектеседі. Оның жетістіктері мен үлесі айтып жеткізуге болмайтындай зор. Доктор Делла-Джустина Атлантадағы Ұлттық қауіпсіздік кеңесінің халықаралық конференциясында 2001 жылғы Даңқ залы сыйлығының лауреаты атанды, онда ол оның инновациялық үлесі мен қауіпсіздік, денсаулық сақтау және қоршаған орта саласындағы қызметтері үшін танылған көшбасшы және пионер болып танылған. Соңғы рет доктор Делла-Джустина 2005 жылдың маусымында Америка қауіпсіздік бойынша инженерлер қоғамының мүшесі болып сайланды. Бұл құрмет осы кәсіби қоғамдардың әрқайсысында ең жоғары құрмет болып табылады.

Доктор Делла-Джустиннің отбасы оның қауіпсіздік ұстанымдарын бөліседі. Оның әйелі, Джанеттің қауіпсіздік және қоршаған ортаны басқару саласындағы магистр дәрежесі бар және Батыс Вирджиния университетінде қауіпсіздік және денсаулық сақтау саласындағы қауіпсіздік жөніндегі маман болып табылады. Оның ұлы, Дэниел, қауіпсіздік бойынша (ҰКҚ) сертификатталған маман және Массачусетс штаты, Медфордтағы Консигли құрылыс корпорациясының шығындарды бақылау бойынша аймақтық менеджер болып табылады. Оның басқа ұлдары, Дэвид пен Джон, Вест-Пойнтте АҚШ әскери академиясын бітірді. Дэвид, полковник, Вашингтон штаты Форт-Льюистегі Мэдиган армиясының медициналық орталығында төтенше жағдайлар жөніндегі директор болып табылады. Джон, подполковник, Техас штаты, Форт Блиссегі қарсы барлау офицері. Оның өгей баласы Джейкоб Хайер Иллинойс штаты Уитон-колледжінің түлегі болып табылады.

1 Кіріспе



Технологиялық прогресстің дамуы, біз өмір сүріп жатқан әлемге көптеген өзгерістер әкелді. Осы өзгерістердің көпшілігі біздің қоғамымыз бен өмір сүру сапасын жақсартты. Алайда, олардың кейбіреулері адамға да, қоршаған ортаға да зиянды әсер етті. Көлік ерекше жағдай болып саналмайды. Жақын уақытқа дейін адамдар жаяу немесе жануарлармен саяхат жасады. Автомобильдер пайду болуы сапарды едәуір жылдамдатты. Үлкен тартқыштар-трейлерлер тасымалдауға жұмсалған аз уақыт ішінде үлкен тауар тасымалдай алады. Көлік саласы - атап айтқанда, автомобиль паркі бұрынғыдан да тиімді жұмыс жасайды және жүктерді бөлу құралдары мен қауіпсіздігін жетілдіруді жалғастырады.

Бұл жетістіктер тәуекелдерден айырылмаған. Көлік оқиғаларынан болатын шығындар маңызды болып табылады және өлімді, жарақаттарды, жалақыдан айырылуды, жалдау және оқыту шығындарын, аса жоғары сақтандыру жарналарын, мүліктік залалды және бизнесті жоғалтуды қамтиды, және бұл олардың кейбірі ғана. Сөзсіз, Құрама Штаттардағы жазатайым оқиғадан болатын өлімнің ең үлкен себебі автокөлік апаттарымен байланысты. 50 000-ға жуық адам өліп, жыл сайын 2 миллионнан астамы мүгедек қылатын жарақат алады. Өлім-жітімнің жалпы деңгейі шамамен 100 000 автокөлік құралына 22 оқиғаны құрайды. Дегенмен жұмыс кезінде жол-көлік оқиғаларынан болатын өлім-жітімге аз көңіл бөлінеді, кейбір зерттеулер жұмыспен байланысты барлық өлім-жітімнің 25-тен 35 пайызына дейін автокөліктермен байланысты екенін көрсетеді.

Үлкен жүк көліктері

Ұлттық қауіпсіздік кеңесінің (2011 жыл) жарақаттанушылық фактілеріне сәйкес, ірі жүк көліктерінің қатысуымен жол-көлік оқиғалары салдарынан қаза тапқандар 3380 адам. 2008 жылғы 4245 өлім оқиғаларымен салыстырғанда 2009 жылы 20 пайызға қысқарды. Бұл өлімнің 75 пайыздан астамы ірі жүк көліктерінің емес, басқа көлік құралдарының жолаушылары болған. Ірі жүк көліктері (10 000 фунт және одан да көп), жеңіл автокөліктерге қарағанда, соңы өлімге алып келген бірнеше көлік құралдарының жойылуына алып келуі мүмкін. 2008 жылы соңы өлімге алып келген ірі жүк көліктерімен болған апаттардың 82 пайызы жолаушылар көлік құралдарының 58 пайызымен салыстырғанда бірнеше көлік құралдарымен болған жол апаттарында болды.

2008 жылы екі автокөлік апатының нәтижесінде 30% ірі жүк көлігімен және көлік құралдарының басқа түрімен байланысты болды, сонымен бірге екі автокөлік алдыңғы бөлігінде болды. Жүк көлігі басқа автокөлікке қарағанда көбіне үш есе жиі (тиісінше 19 пайыз және 6 пайыз) арт жағынан соғылды.

Тек осы статистикалық деректер қауіпсіздікті автопарк индустриясын басқаруға интегралдаудың ақылға сыймайтын қажеттілігінің дәлелі болып табылады. Автопарк жұмысын басқаруға арналған бизнес-бағдарламаның болуы ғана емес, клиенттер мен жұртшылық үшін қауіпсіз тасымалдауды қамтамасыз етудің де мәні бар.

Автопарктер өздерінің қауіпсіздік бойынша директорлары арқылы өздерінің автокөлік операцияларымен байланысты тікелей және жанама шығыстарға баса назар аудар алады. Автопаркті пайдаланудан болған шығындар алдын алуға болатын оқыс оқиғалар болып танылуы тиіс. Автопарк қауіпсіздігі бағдарламасын автопарк операциялары үшін ұйымға арналған қауіпсіздік пен шығынды бақылаудың ұқсас бағдарламалары сияқты етеді: құзыретті, жақсы оқытылған жұмыс күшін жалдаңыз; бұрынғы шығындармен бірге қауіп-қатерді анықтаңыз; және мүмкін болатын шығындарды болдырмау үшін тиісті шаралар қолданыңыз.

Автомобиль өнеркәсібі

Соңғы төрт онжылдықта автопарктер мен автобус тасымалдарын пайдалану тез өсті. Жүк көліктері жүктердің көп бөлігін тасымалдайды, елдің бір бөлігінен екіншісіне тасымалданады. Автокөлік саласы ауыл шаруашылығының барлық аспектілеріне осы саланың қызмет аясын кеңейтуге мүмкіндік берді. Автобустардың және жүк автокөліктерінің қауіпсіздігі туралы соңғы мәліметтер осының алдындағы жылдарға қарағанда, коммерциялық жүргізуші құқығы (КЖК) және жүргізушілерге арналған оқыту мен оқытудың тиімді бағдарламалары сияқты бірқатар себептер бойынша едәуір жақсы болды.

Екінші дүниежүзілік соғыстан кейін коммерциялық көлік құралдарының өлім-жітім деңгейі де, көлік құралдарының 100 000 қашықтыққа апаттар саны да айтарлықтай төмендеді және негізгі себептердің бірі жүргізушілерді оқыту болып табылады. Бұл өте жақсы қауіпсіздік көрсеткіші қалай жақсарды?

Бұл сұраққа жауап беру үшін біз автокөлік паркінде және автобус көлігінде бірыңғай ережелер мен қауіпсіздік ережелерін қабылдануын қамтамасыз еткен Сауда жөніндегі мемлекетаралық комиссияға (СЖМК) және Автокөлік құралдарының қауіпсіздігі жөніндегі федералдық басқармаға (АҚКЖФ) назар салуымыз керек. Кәсіпорындар бүгінгі күні барлық жана жүргізушілерді оқытады және күнделікті бағдарлама шеңберінде келесі түзетуші шаралармен және көлік құралдарын қараумен апаттар туралы есептер әзірлейді. Механикалық және электр сигналдары, бүйірлік және артқы таңбалау шамдар жарығы мен рефлекторлар, сондай-ақ гидравликалық және пневматикалық тежегіштер сияқты қауіпсіздік құралдары мен құрылғылары іске асырылды. Қауіпсіз жүргізу бойынша жақсы ұйымдастырылған бағдарламалар талап етіледі, жүргізу сағаттары анықталады және шектеледі. Әр түрлі кәсіпорындар жалпы мәселелерді талқылау және оқыту жүргізу үшін жүргізушілермен кездесулер өткізеді. Жүргізушілер мен автопарктер арасындағы бәсекелестік жиі жеке жазбалардың тазалығын сақтау үшін тиімді уәждемелік бағдарлама жасауға алып келді. Ең үздік жүргізуші рекордтары үшін ынталандырулар кейде көтермелеулер, бонустар мен басқа да жүлделер түрін қабылдайды. Жазатайым оқиғалар мен автопаркке наразылықтар неғұрлым аз болса, сақтандыру жарналары соғұрлым төмен болады.

Автопарк индустриясы жол қозғалысы қауіпсіздігі бойынша білім беру бағдарламаларын әзірлеу мен іске асыруда пионер болып табылады. Бұл бағдарламалар автопарктер мен автобустардың жүргізушілерін оқытуға, жүргізушілерді бақылауға, терминалдардың қауіпсіздігін тиімді басқаруға алып келді және түпкі нәтижесінде жол қозғалысының қауіпсіздігін арттырды. Автопарк саласы қауіпсіздікке баса назар аударады.

Автопарк индустриясы қауіпсіз операцияларға қол жеткізу - бұл ұйымның барлық деңгейлерінде қолданылатын және күнбе-күнгі жұмыс талаптарында жалдау, өтемақы және төлемдер туралы шешімдерге толық интеграцияланған бірқатар түрлі іс-әрекеттерді қажет ететін үздіксіз процесс екенін мойындайды. АҚШ-та автопарктің іс жүзінде әрбір операциясында қауіпсіздікті басқару бағдарламасы жұмыс істейді. Қауіпсіздік жөніндегі менеджерлер осы бағдарламаларды әзірлеу және олардың қауіпсіздік көрсеткіштерін жақсарту тәсілдерін үнемі іздейді.

Штаттың тіркеуші штат ретінде қатысуға және егер 1991 жылғы 1 қаңтардан бастап ол көлік құралының сәйкестендіру мәртабаны және стандарттың осы бөлігінің алдындағыға сәйкес келетін нөмір үшін ақы алған немесе жинаған жағдайда ғана табыс алуға құқығы бар. Әрбір автокөлік тасымалдаушы тіркелуге және өтінім беру үшін баж салығын төлеуге міндетті және өзінің тіркеу жағдайы ретінде бір қатысушы штатты таңдауға тиіс. Тасымалдаушы өзінің негізгі қызмет орнын қолдайтын штатты, егер мұндай штат-қатысушы болып табылса, таңдап алуы тиіс. Қатысушы мемлекеттің шегінен тысқары өзінің негізгі коммерциялық кәсіпорнын сақтайтын тасымалдаушы келесі тіркеу жылы ішінде автокөліктердің ең көп санын пайдаланатын штатты таңдауға тиіс.

Қауіпті жүктерді тасымалдау

Қауіпті тауарлар мен қауіпті жүктерді тасымалдау кең таралған және бүкіл әлем бойынша аптасына 600 000 фунттан астам тасымалданады. Көлік саласымен байланысты ұйымдар Біріккен Ұлттар Ұйымын, Халықаралық теңіз ұйымын, Халықаралық азаматтық авиация ұйымын, Халықаралық әуе көлігі қауымдастығын, Атом энергиясы жөніндегі халықаралық агенттікті және АҚШ Көлік департаментін қамтиды. Бұл ұйымдар қауіпті жүктер мен қауіпті тауарларды тасымалдауды реттейді. Жіктеуді дұрыс анықтау, түсіну және растау үшін жауапкершілік жүк жөнелтушінің міндетіне кіреді.

Федералдық ережелер жинағының (ФЕЖ) 49-бөліміне сәйкес 100-185 (49 ФЕЖ 100-185) бөлімдер қауіпті тауарларды тасымалдауға қатысты қағидалар мен ережелер болып табылады. 14-тарауда біз АҚШ автокөлік жолдары жүйесі арқылы қауіпті тауарларды тасымалдау үшін оқытуды, сәйкестікті, таңбалауды, орауды, жіктеу құжаттамасын және жүкті сертификаттаудың маңыздылығын талқылаймыз.

АҚШ Көлік департаменті (КД) осы материалдарды тасымалдауға қатысты белгілеген қағидалар мен ережелерді КД зерттеулер мен арнайы бағдарламалар әкімшілігі реттейді. Тасымалдаушының барлық қауіпсіздік бағдарламалары КД қағидаларына сәйкес келуі тиіс. КД автокөлік тасымалының осы қағидаларын белгілейді және сақталуын қамтамасыз етеді, сондықтан негізгі көңіл көлік қызметі мен тас жолдағы қауіпсіздікке бөлінеді. (Қосымша ақпарат алу үшін «Қауіпті тауарларды тасымалдау және сақтау» 14-тарауды қараңыз.)

Тасымалдау қауіпсіздігі

Өзгермелі әлемде автомобиль тасымалдарының өсіп келе жатқан саны көліктегі жұмыс пен қауіпсіздікке байланысты проблемалармен қоса жүреді. Бұл мәселелер жұмыс орнында, автомагистральдарда және жүк терминалдарында болатын тәуекелдердің түрлері мен сипатына әсер етуі мүмкін.

Тауарлардың барлық түрлері, әсіресе Ньюпорт-Ньюс теңіз терминалы, Сан-Франциско және басқа орындар сияқты пункттерге тасымалданатын көлік құралдары автокөлік тасымалдаушыларға жүктелетін болады, содан кейін Құрама Штаттардың барлық аумағы бойынша жөнелтіледі. 2003 жылы Ньюпорт-Ньюс теңіз терминалы Нью-Йорк пен Флорида арасындағы әр түрлі жерлерге 43000-ға жуық автокөлік тасымалдауы тиіс болатын. Ұлттық қауіпсіздік мамандары осы мыңдаған автокөліктерді жиі қарайды, олардың әрқайсысы лаңкестікпен күрестің негізгі элементі ретінде өзімен бомбаны алып жүреді.

Кемеде Құрама Штаттарға лас бомба түсуінің алдын алуға ұмтыла отырып, ұлттық қауіпсіздік органдарының көшбасшылары мен порт шенеуніктері ең алдымен оларды автокөлік тасымалдаушыларға тиер алдында көлік құралдарын қарауға топтасуы тиіс. Бомба сандықтың ішінде жасырылуы және жеткізу терминалының ішінде немесе сыртында белсендірілуі мүмкін.

Көліктегі федералдық қауіпсіздік басқармасы басынан бастап негізгі көңіл орамдар мен контейнерлерге бөлінгенін мойындайды, енді ол қауіпсіздік мәселесі ретінде контейнерлік емес жүктерді қарастырады. Құрама Штаттарға бомбаның кіруін тоқтату - автокөліктер импортының көптеген орталықтарын басқаратын Автоқызметтерді бөлу үшін жаңа міндет болып табылады. Соңғы бірнеше жыл ішінде кейбір қызметкерлер автокөліктерді кемеде айналып өте отырып, оларды дуалды жарып өтіп құл-талқанын шығаруға ниеттене отырып, айдап әкетуге тырысты. Алайда бомбаның алдын алу 2001 жылдың 11 қыркүйегінен бастап осы топтың негізгі мақсаты болды. Оның терминалдарында жақын арада радиоактивті жарылғыш заттарды табу үшін он бес фут биіктікте орнатылған сканерлер орнатылатын болады (жер бетінен он бес фут сканердің тиімділігі үшін оңтайлы биіктік болып саналады).

Автопарктың барлық жүйелерін жанап өтетін болады және лаңкестікке қарсы күресте көлікте сапалы қауіпсіздік жүйелері орнатылуы тиіс. Бұл жүйелерге кепілдік беру үшін біз көліктің қауіпсіздік желілерінің барлық элементтерін түсінуіміз және білуіміз керек. Біз келетін қатерлерге талдау жасауға және ден қоюға тиіспіз.

Көлікте қауіпсіздіктің өмірге бейімді бағдарламаларын қамтамасыз ету үшін біз даярланған, хабары бар және қауіпсіздік аспабымен таныс болуға тиіспіз. Желілік құрылғылар мен сервистердің кең спектрін пайдалану қауіпсіздік құралдарының жиынтығындағы негізгі қорғаныс тактикаларының бірі болып табылады. Бұдан басқа, қауіпсіздік саясатын әзірлеу тәуекелді жою үшін маңызды. Өнеркәсіптік аренада кәсіпорындар қауіпсіздік қызметінің пайымдауы тікелей осалдылық факторларына негізделуі мүмкін. Мысалы, өнімі өте аз немесе бағаланатын зауыттарда (мысалы, зергерлік бұйымдар, сағаттар және калькуляторлар) ұрлық тәуекелінің жоғары факторы бар болады. Керісінше, үй пештерін / кондиционерлер шығаратын зауыт ұрлық туралы алаңдамауына болады, себебі олардың өнімдері соншалық маңызды. (Қауіпсіздік туралы ақпаратқа арналған 15 және 16 тарауларды қараңыз.)

Мәтіннің негізгі элементтері

Осы оқулық автокөлікпен тасымалдау қауіпсіздігін дамыту мәселелеріне арналған және салаға тән мәселелерді анықтайды. Кейбір мәселелер талқылануда: жазатайым оқиғалардың алдын алу шаралары, жүргізушіні таңдау, жүргізушілерді оқыту бойынша нұсқаулық, шағын паркке қатысты ерекше түсінік, мектеппен тасымалдау, қауіпті тауарларды тиеу және түсіру, автопаркпен болған оқиғалар және автокөліктеді тексеру туралы деректер. Мәтіннің басқа негізгі элементтері оқырмандар осы жалпы мәселелермен күресу үшін пайдалана алатын әдістерді ұсынады.

Дегенмен тасымалдауды және қауіпсіздікті басқарумен байланысты бұл мәселелерді азайту үшін көп нәрсе істеуге болады, бұл мәтіннің негізгі мақсаты оқырмандардың тасымалдау қауіпсіздігін түсінуін жақсартудан және олардың автопарктың өз бағдарламасының негізін қалайтын пайдалы ақпарат көздерін ұсынуынан тұрады.

Басқарушы персонал шығындар мен проблемалардың адами аспектісін ескереді, сондай-ақ автопарктың қауіпсіздік дәрежесін долларлық және центтік баламада бағалайды. Шығын себептерін тексеру ақшалай бағаға аударуға болатын көздерді анықтай алады. Бұл келесі тарауда неғұрлым толығырақ талқыланады.

Сілтемелер

Бейкер Дж.С., *Жол-көлік оқиғаларын тексеру жөніндегі нұсқаулық*, Солтүстік-Батыс университетінің жол қозғалысы институты, Эванстон, Иллинойс, 1986.

Ұлттық Қауіпсіздік Кеңесі, *Жарақат фактілері*, Итаска, Иллинойс, 2011.

2 *Парктің қауіпсіздік бағдарламасының элементтері*



Қауіпсіздік бағдарламасының мақсаты

Автопарктің қауіпсіздік бағдарламасы жұмыспен байланысты және жұмыстан тыс жарақат санын жүйелі түрде қысқартуға арналған. Ол басқару стандарттары мен саясатына; оқиғалар мен жарақаттарды есепке алуға; бағдарламалардың нәтижелеріне; қызметкерлерді іріктеуге, жалдауға және оқытуға; сондай-ақ сыйақы бағдарламаларына қатысты болуы тиіс.

Қауіпсіздік бағдарламасының негізгі элементтері

Қауіпсіздік бағдарламасы он бір негізгі элементтен тұрады: ¹

1. Басқару басшылығы
 2. Жазбаша қауіпсіздік саясаты
 3. Қауіпсіздік үшін жауапкершілік
 4. Оқиғалар туралы мәліметтер
 5. Жүргізушілерді іріктеу
 6. Автокөліктің қауіпсіздігі
 7. Қызметкерлердің қауіпсіздігі
 8. Жұмыстан тыс қауіпсіздік
 9. Қауіпсіздікті қадағалау
 10. Тұрақты даму саласындағы қызмет
 11. Жұмыс қауіпсіздігін интегралдау
- Біз әрбір элементті толық қарастырамыз

Басқару басшылығы

Кез келген қауіпсіздік бағдарламасының нәтижесі жоғары басшылықтың қолдауына байланысты. Жол қозғалысы, адам және көлік құралдары қауіпсіздігіне жауапты ұйымдар арасындағы коммуникация, үйлестіру және ынтымақтастық міндетті болып табылады. Басшылық қауіпсіздік мәселелерін анықтау және шешу үшін тас жолдағы қауіпсіздіктің қысқа мерзімді және ұзақ мерзімді мақсаттарын белгілеу керек. Жолдағы қауіпсіздік туралы деректерді жинау, талдау және алмасу ең жақсы ықтимал шешімдерді қабылдауды қамтамасыз етудің кілті болып табылады. Жоғары басшылықтың белсенді қолдауы ұйымның барлық деңгейлерінде қызметкерлердің бейілділігінен көрінеді.

Автопарк қауіпсіздігі бағдарламасын іске асыру кезінде басшылық айқындық пен мақсаттарды қамтамасыз ету үшін белгілі бір қадамдар жасауы тиіс. Бірінші қадам мәселелерді анықтау үшін компанияның оқиғалар туралы есептерді ұйымдастыруы болып табылады. Бұл тікелей шығыстарды, сондай-ақ қызметкерлерге өтемақыларды, сақтандыруды және медициналық шығыстарды қамтуы тиіс. Бұл ақпарат ұйымдастырылысымен, оны компания қауіпсіздігінің айқын және нақты саясатын әзірлеу үшін пайдалану керек. Саясатты жете зерттегеннен кейін қауіпсіздік бағдарламасын қауіпсіздік жөніндегі тағайындалған маман әзірлейді және басқарады. Қауіпсіздік бағдарламасы осы қызметкердің жалғыз жауапкершілігі болуы тиіс. Сондай-ақ, басқарудың барлық деңгейлері қауіпсіздік бағдарламасындағы өз рөлін түсінуі маңызды. Әрбір супервайзер көліктегі жазатайым оқиғаларды және қызметкерлердің жарақаттануын алынды алу шаралары үшін қауіпсіздік жөніндегі маманмен жұмыс істеуге міндетті.

"Қателер ағашының" талдауын бір қадамға жылжытатын аналитикалық рәсім басқарушылық бақылау ретінде белгілі. Ол оқиғаларды талдау үшін олардың себептерін анықтау мақсатында, сондай-ақ жүк тасымалы үшін маңызды қолданыстағы қауіпсіздік бағдарламаларын бағалау үшін пайдаланылады. Ақыр аяғында, апаттан кейінгі тексеру, әдетте оқыту мен бақылауда басшылық тарапынан барабар қолдау жеткіліксіз болғанын көрсетеді. Дегенмен, қауіпсіздік жөніндегі әрбір менеджер өз ұйымының әрбір бөліміне қажетті қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін барлық жабыққа қаражат бөлуі тиіс. Сонымен қатар басшыларды және сағаттап істейтін қызметкерлерді оқыту үшін, сондай-ақ қауіпсіздік техникасы бойынша кеңестерді тұрақты өткізу үшін қаражат бөлінуі тиіс. Сонымен қатар жазатайым оқиғаларды зерттеу, тексеру үшін ресурстар болуы маңызды. Бюджеттің ең маңызды түсінігі барлық оқыс оқиғалар бойынша нақты шығыстардың тиісті бөлімнің немесе бөлімшенің есебіне жатқызылуын қамтамасыз ету болып табылады.

Техника қауіпсіздігі саласындағы саясат

Компанияның қауіпсіздікке көзқарасы қызметкерлердің, басшылардың және жоғары басшылықтың назарына жазбаша қауіпсіздік саясаты арқылы жеткізілуі тиіс. Бұл саясат бүкіл компанияның қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін пайдалы. Жазбаша саясат форматтары өзгешеленетін болады, бірақ олар айқын және нақты болуы тиіс. Кейде компанияның қауіпсіздік саясаты ұранды қамтитын болады. Бұл ұран әдетте әртүрлі объектілерде басылады және барлық ұйымда көрсетіледі;

әрбір қызметкер онымен таныс болуы тиіс.

Ұлттық қауіпсіздік кеңесі автокөлік паркінің қауіпсіздігі жөніндегі нұсқауына сәйкес басшылықтың қауіпсіздікке қатынасы барлық қызметкерлердің, басшылардың және жоғары басшылықтың назарына жеткізілген жазбаша қауіпсіздік саясатында мұқият тұжырымдалуы тиіс. Бұдан басқа, жазбаша саясат қауіпсіздік қағидаларының мәселелерін шешу үшін анықтамалық ақпарат бола алады.

Жазбаша саясаттың нақты нысаны өзгереді, бірақ бұл басшылықтың ниетін анық және көңілге қонымды баяндауы керек.

Қауіпсіздік үшін жауапкершілік

Бұрын ескертілгендей, жоғары басшылық ақыр аяғында өз автопаркінің қауіпсіздігі үшін жауапты болады. Жоғары басшылық жүргізушілерге жауапкершілікті тізбек бойынша беретін менеджерлер мен басшыларға қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі өкілеттікті тағайындағаны үшін жауапты болады. Бұл өкілеттіктер қауіпсіздік жөніндегі директорға толық немесе толық емес жұмыс күніне берілуі тиіс.

Қауіпсіздік жөніндегі тағайындалған директор желілік басқарудың барлық кезеңдерінде жазатайым оқиғаларды алдын алу шаралары жөніндегі қызметке басшылық жауап береді. Оның немесе оның міндеттерінің кейбірі тиімді қауіпсіздік бағдарламасын ұйымдастыруды және басқаруды; бар қауіптерді анықтауды және оларды жою жөніндегі жоспарларды әзірлеуді; автопарк қауіпсіздігі көрсеткіштерінің есебін жүргізуді; және басшылықты бағдарламаның жетістігі туралы хабардар етуді қамтиды. Автопарк қауіпсіздігі бойынша өте онды директор сала туралы хабардар, қауіпсіздікті қолдаушы және жақсы әкімші. Үлкен автопаркте бұл штаттық лауазым болуы керек. Егер компанияда шағын автопарк болса, бұл лауазым толық емес жұмыс күні болуы мүмкін.

Басшылар мен супервайзерлер өз бөлімшелерінің қауіпсіздік көрсеткіштері үшін жауапты болуы тиіс. Есеп берушілікті қамтамасыз ету үшін қауіпсіздік көрсеткіштері жалақыны арттыру немесе барлық менеджерлер мен басшыларды қызмет бабында жоғарылату факторы болып табылатын өнімділік бойынша мақсат немесе міндет болуға тиіс.

Оқиғалар туралы есептер

Апаттардың алдын алу бағдарламасында апаттар туралы ақпаратты жинауға және қолдануға логикалық тәсіл болуы тиіс. Бұл ақпараттың дау-дамайды басқару үшін өмірлік маңызды мағынасы бар. Келесі ақпарат жазатайым оқиғаларды тергеп-тексерудің толық жазбасын жүргізу үшін қажет.

Апаттардың алдын алу шаралары бойынша жақсы әзірленген есеп апаттар туралы ақпаратты жинауға және болашақ апаттарды қысқарту жөніндегі жоспарды іске асыруға ақылға қонымды тәсілді қамтуы тиіс. Бұл талаптарды қарастыру кезінде автопарк жұмысын жақсарту үшін, әсіресе сақтандыру компаниялары үшін маңызды. Кем дегенде:

- Апат күнін
- Жүргізушінің атын
- Жүргізушінің жұмыс орны
- Автокөліктің нөмірін
- Апат түрін
- Апат орнын
- Тартылған объектілерді, тұлғаларды немесе көлік құралдарын
- Сметалық құны туралы ақпаратты
- Есепті немесе есепті емес
- Ұсынылатын есептерді қамтуы тиіс

Жүргізушілерді таңдау

Компаниялар өз автопарктеріне жүргізушілерді таңдаған кезде, олар мәлімдеушілердің жүргізуші куәліктерінің мәліметтерін мұқият тексеруі жөн. Бұл компанияға егер олар осы жүргізушілерді жалдаса, тәуекелдер немесе ықтимал жоғалтулар туралы түсінік береді. Жақсы жүргізушілерді таңдау бағдарламаның жетістік жолы болып табылады. Көбінесе жаңа жүргізушілердің тәжірибесі болады, бірақ оларда жаман және ықтимал қауіпсіз жүргізу әдеттері дами алады.

Коммерциялық жүргізуші куәлігін (КЖК) жасау 1986 жылғы Коммерциялық көлік құралдарының қауіпсіздігі туралы заңға сәйкес 1986 жылғы 26 қазанда Конгресспен қабылданды. Бұл заң Құрама Штаттардың барлық аумағында жолаушыларды тасымалдау және тауарларды тасымалдау кезіндегі қауіпсіздіктің барлық аспектілерін қамтиды. Жүргізушінің жүргізу дағдылары оны зерттеу немесе оның жүргізу тәжірибесі және КЖК мақұлдауын шолу негізінде анықталуы мүмкін.

Автокөліктің қауіпсіздігі

Компанияның әрбір көлік құралы қауіпсіз жағдайда болуы және құжаттар мен апаттық жабдықты тіркеу, қойылатын талаптар үшін тиісті жабдықпен жабдықталуы тиіс. Қауіпті емес жағдайлар туралы нақты ақпарат беру тәртібімен әдеттегі алдын ала және одан кейінгі инспекциялар жүргізілуі тиіс. Қойылатын талаптар барлық ықтимал төтенше жағдайлар үшін де белгіленуі тиіс.

Қызметкерлер қауіпсіздігі

Автопарк қауіпсіздігі бағдарламасында жазатайым оқиғалардың алдын алу шаралары және қызметкерлердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін нақты ережелер мен қойылатын талаптар болуы тиіс. Барлық қызметкерлердің қауіпсіздік бағдарламасында көрсетілген өзіндік рөлі болуы тиіс. Қайталауды болдырмау үшін апат туралы жүйелі хабар орнында болуы тиіс. Барлық қызметкерлер қауіпсіз жұмыс процедуралары мен тәжірибелерін сақтауға оқытылуы керек.

Ұйым өзінің мүлкіне жазатайым оқиғалардың алдын алу шаралары үшін әзірленуі тиіс. Ғимараттарда жеткілікті жарықтандыру, климат-бақылау және жақсы желдету жүйесі болуы тиіс. Тазалау бәрінен жоғары болуы керек. Бұл қадағалау жарақаттану мен сырқаттанушылықтың төмендеуіне ықпал етіп қана қоймай, сонымен қатар қызметкерлерге басшылық олардың қауіпсіздігіне қамқорлық жасайтынын түсінуге мүмкіндік беретін ұйымдастыру мәдениетін қалыптастырады.

Жұмыстан тыс қауіпсіздік

Басшылық жұмыстан қауіпсіз кетудің маңыздылығын атап өту үшін жауапты болады. Қауіпсіздік туралы қысқа әңгімелер үйде жұмыс істеу кезінде, мысалы, көгалды қырку немесе баспалдақты пайдалану кезінде қауіпсіздік техникасы мәселесін шеше алады. Ерекше сыйақылар немесе ынталандыру жұмыстан тыс қауіпсіз мінез-құлық үшін ұсынылуы мүмкін.

Қауіпсіздікті бақылау

Қызметкерлердің тікелей басшылары немесе менеджерлері - қауіпсіздік бағдарламасындағы ең маңызды адамдар. Олар қызметкерлерді ынталандыру және еліктеу үшін оларға жақсы үлгі бере алатын негізгі адамдар болып табылады. Қауіпсіздік жөніндегі жақсы менеджерлер табысты болуы үшін жоғары басшылықтың қолдауы болуы тиіс.

Супервайзерлер немесе менеджерлер қауіпті мінез-құлық пен тәжірибелігін анықтау және түзету үшін де жауапты болады. Қауіпсіздік стандарттары сақталуға тиіс және қауіпті емес әрекеттер немесе шарттар анықталуға және түзетілуге тиіс. Басшылықтың бұл мәселелерді шешуге қабілетсіздігі ақыр соңында компанияны шығынға әкелуі мүмкін.

Тұрақты даму саласындағы қызмет

Табысты қауіпсіздік бағдарламасы қызметкерлердің назарын тежеп отыр. Марапаттар мен тану бұған жол болып табылады. Көтермелеу мен танудың бірнеше түрі бар. Қауіпсіздік техникасы бойынша әңгімелер немесе кездесулер, плакаттар мен бюллетеньдер ақпарат береді және қызметкерлерге қауіпсіз жұмыстың маңыздылығы туралы үнемі ескертеді. Апатсыз жұмысты тану қызметкерлерге тырысуы керек мақсат бере алады. Банкеттер, арнайы іс-шаралар мен басшылықтың қатысуымен кездесулер қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі топтық және жеке күш-жігерге қызығушылық танытады.

Жұмыс қауіпсіздігін интеграциялау

Қауіпсіздік басқару жұмысына ғана емес, әрбір жұмысқа кіріктірілуі тиіс. Жұмысты орындаудың ең тиімді тәсілі қауіпсіз әдіс болып табылатынын атап өту керек. Бұл оқу процесі барысында анық мәлімделуі және ұйымдағы қызметкердің барлық мансабы бойы жүзеге асырылуы тиіс.

Автокөлік мекемелеріндегі қауіпсіздік қызметі басшыларының міндеттері

Зерттеу

Қауіпсіздік жөніндегі директорлар барлық апаттарды тексерулерге тікелей қатысады. Олар тұрақты негізде компанияның оқиғалары туралы есептерді, жұмыстың қолданыстағы әдістерін, мәселелі аймақтарды анықтау үшін құралдар мен жабдықтарды тексеруге жауапты болады. Автопарктің қауіпсіздігі бойынша директорлар үшін жиі туындайтын оқыс оқиғалар мен саланың негізгі мәселелерін анықтау үшін бұрынғы апаттар туралы ақпаратты талдау маңызды. Олар сонымен қатар тұрақты негізде барлық тағайындалған мекемелерге баруға тиіс. Бұл қызығушылық пен алаңдаушылық білдіріп қана қоймайды, сонымен қатар жұмыс процедураларын, тәжірибені және супервизордың қатысуын бақылау үшін пайдалы.

Жоспарлау

Жоспарлау іс-қимыл жоспарын әзірлеу үшін апаттар туралы деректерді түсіндіруді болжайды. Бұл іс-қимыл жоспары қауіпсіздік көрсеткіштерін жақсартуға арналған. Бұл ағымдағы жұмыс тәжірибесі мен процедураларын, сондай-ақ оқыту мен бақылауды өзгертуді талап етуі мүмкін. Бұл іс-қимыл жоспары нұсқаудың түсіндірмелері мен ұсыныстары үшін икемді және ашық болуы үшін маңызды. Өзгерістер шешілуі және тіпті күтілуі тиіс.

Бағдарламаны енгізу

Іс-қимыл жоспары пысықталғаннан кейін қауіпсіздік жөніндегі директор оны өзгерту міндеттемесін алу үшін басшылыққа сатуы тиіс. Бұл өзгерістер кәсіби түрде ұсынылуы тиіс. Шығындар мен өзгертулерден түскен пайда анықталуы тиіс. Автопарктің қауіпсіздік жөніндегі директоры өзгерістердің жазатайым оқиғаларға, қызметкерлерді сақтандыруға және дайындауға арналған шығыстарға тікелей және жанама шығыстарға әсерін атап көрсетуі тиіс.

Техника қауіпсіздігі бойынша оқыту

Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директор кәсіби даярлығын, талап етілетін біліктілік пен жұмыс рәсімдерін тексеруге жауапты болады. Оқытуды өткізу үшін жауапкершілік басшыда немесе қауіпсіздік техникасы жөніндегі басшыда болады. Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директор оқу процесін бекітеді және қолдайды. Кейбір жағдайларда олар іс жүзінде оқуға тартылуы мүмкін.

Жүргізуші үшін қауіпсіздік техникасы бойынша барабар дайындықты қамтамасыз ету қабілетсіздігі ақыр соңында кемелерде болуы мүмкін. Сот қызметкердің апатқа дейін оның қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі маңызды міндетті орындауы тиіс екенін білген-білмегенін шешуіне тура келуі мүмкін. Сол фактіні қолдай отырып, жүргізушінің білмеуіне әкеп соқтыратын компанияның әрекеттері немесе әрекетсіздігі апаттың себебі болды. Компания жүргізуші абайсыздықта болған-болмағанын және, егер болса, селкостық апаттың себебі болған-болмағанын анықтауға тиіс болады. Бірқатар сот істеріне сәйкес, егер жұмыс беруші ұқыпсыз деп танылуы мүмкін, өйткені ол өз жүргізушілерін оқыту кезінде жүк көлігін қауіпсіз пайдалану үшін тиісті қағидаларды, қойылатын талаптарды, саясаттарды және қағидаларды сақтауы, ұсыныс жасау, жариялау және / немесе

камтамасыз ету жағдайында емес.

10

Автопарктың қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

Зардап шеккендер тарапынан немқұрайды қарауды болдырмау үшін компания барлық қызметкерлердің тиісті дайындығын қамтамасыз етуі тиіс. Сіз ең жаңа ақпаратты ұсынуға және жаңа қызметкерлер үшін қауіпсіздік техникасы бойынша бейнероликтерді, сондай-ақ барлық жүргізушілер үшін біліктілікті арттыру курстарын пайдалануға тиіссіз. Сіздің барлық оқу курстарыңыз федералдық қағидалардағы немесе жүк тасымалдау саласындағы озық тәжірибедегі өзгерістерді көрсету үшін тұрақты түрде қайта қаралып, жаңартылуы тиіс.

Орындалуын тексеру

Тұрақты бақылау мыналарды қамтуы тиіс:

- Ай сайынғы есептер немесе жұмысқа шықпауы туралы жазбалар
- Сақтау мәселелері
- Қауіпсіздікті тексеру нәтижелері
- Оқыс оқиға туралы есептің деректері

Жазатайым оқиғаларды алдын алу жөніндегі бағдарламаның элементтері

Қайғылы оқиғалар туралы ақпарат не үшін жинақталады?

Жазатайым оқиғалар туралы ақпаратты жинау жазатайым оқиғалардың түпкілікті себептерін анықтау және жою үшін маңызды мәнге ие. Бұның мынадай себептер бойынша компанияға қатысы бар: сотта жақсы қорғау алу, өзіне жауапкершілік жүктеу және жақсы еңбек қатынастарына жәрдемдесу.

Ақиқат және сенімді есеп көздері

1975 жылдан бастап Жол қозғалысы қауіпсіздігінің ұлттық басқармасы өлімге әкеп соқтыратын апаттарды талдау үшін компьютерлендірілген деректер базасын пайдаланады. Өлімге әкеп соқтыратын жазатайым оқиғалар туралы хабарламалар жүйесі ретінде белгілі бұл бағдарлама полициядағы оқиғалар туралы есептерді, жүргізуші куәлігінің файлдарын және адамдардың өліміне әкелген элементтерді анықтау үшін медициналық сарапшылардың есептерін жетілдірді. Бұл автокөлік өнеркәсібіне апат тенденциялары туралы ақпарат алуға көмектесу үшін қауіпсіздікке байланысты мәселелердің кең ауқымы бойынша статистикалық деректерді алуға мүмкіндік берді.

Жол-көлік оқиғалары, жарақаттар және өндірістегі өлім жағдайлары туралы Ұлттық деректерді алуға мүмкіндік беретін басқа да ақпарат көздеріне:

- Ірі жүк көліктерімен жол апаты фактілері - Автокөлік құралдарының қауіпсіздігі жөніндегі федералдық басқармасы
- Өндірістік жарақаттанушылық пен ауруларды тексеру - Еңбек статистикасы бюросы
- Федералдық кәсіби жарақаттар санағы - Еңбек статистикасы бюросы

Жоғарыда аталғандардың барлығы өз деректерін тұрақты негізде жаңартады.

Апат туралы есеп үлгісі.

Бұл нысан жазатайым оқиғаларды тексерудің негізгі құралы болып табылады. Апат туралы хабарлама нысаны апатты талдау үшін қажетті өмірлік маңызды ақпаратты анықтайды. Апат туралы хабарлама нысандарының бірнеше түрі бар. Ең жақсы түрі-дәл ақпарат беретін және оңай толтырылады. Кез келген нысан кез келген ұйымның қажеттіліктеріне сәйкес өзгертілуі мүмкін. Есеп аяқталғаннан кейін, оны оқитын адам дәл

не болғанын елестете алауы керек.

Апат туралы ақпаратты қолдану

Апаттар туралы ақпарат ұқсас сипаттағы болашақ апаттардың алдын алу үшін пайдаланылуы мүмкін. Апаттар туралы есептер ай сайынғы негізде басқару үшін дайындалуы тиіс. Бұл есепке компанияның оқыс оқиғаларының көрсеткіштері, жиі апат орындары, қашықтық апаттардың құны және апатқа үздіксіз жүргізу сағаттарының саны енгізілуі тиіс.

Оқиғалар туралы деректер жүргізушілерді тандау кезінде де пайдалы болуы мүмкін. Барлық әлеуетті қызметкерлерді жүргізуге фондық тексеру жүргізу маңызды. Апат туралы деректер оқу барысында да пайдалы болуы мүмкін. Олар қызметкерлерге қайта даярлау қажет болуы мүмкін салаларды аша алады. Бұл да жүргізушілер ешқашан оқымаған салаларды анықтауға көмектесе алады.

Қауіпсіздік мәселелері бойынша сұхбаттар немесе кездесулер апаттар туралы деректерді ұсынудың жақсы тәсілі болып табылады. Осылайша, жазатайым оқиғалардың алдын алу шаралары бойынша күш-жігер ағымдағы және жиі кездесетін мәселелік салаларға бағытталуы мүмкін. Барлық осы себептерге қосымша оқиғалар туралы деректер қауіпсіз жұмысты көтермелеу және тану үшін өте маңызды.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1. Қауіпсіздік бағдарламасының мақсаты қандай?
2. Қауіпсіздік бағдарламасының он бір негізгі элементтері қандай ?
3. Апат туралы есепте қажетті ақпараттың бес бөлігін көрсетіңіз.
4. (Дұрыс немесе дұрыс емес) қызметкерлердің жүргізуші куәлігінің деректерін тексеруді жүргізудің қажеттілігі жоқ.
5. (Дұрыс немесе дұрыс емес) Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі Директор оқуға тікелей қатыса алады.
6. Жазатайым оқиғалар кезінде салғырттық мерзімі анықталғанда неге оқыту негізгі кезең болып табылады?
7. Жазбаша қауіпсіздік саясатының болу маңыздылығын талқылаңыз.
8. (Дұрыс немесе дұрыс емес) Жолдардағы қауіпсіздік туралы деректерді жинау, талдау және алмасу ең жақсы ықтимал шешімдерді қабылдауды қамтамасыз етудің жолы болып табылады.
9. Неге қауіпсіздік басшылық лауазымға ғана емес, әрбір жұмысқа кіріктірілуі керек екенін талқылаңыз.
10. (Дұрыс немесе дұрыс емес) Апаттар туралы деректер мен ақпарат осындай сипаттағы болашақ жол апаттарын алдын алу үшін пайдаланылуы мүмкін.

Сілтемелер

11. Бродбек, Дж.Е., *Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық*, 4-ші шығарылым, Қауіпсіздік жөніндегі ұлттық кеңес, Итаска, Иллинойс, 7–50, 1996.
12. Мозер, П., Автопарк және мәдениетті жасау үшін марапаттар, *Кәсіби қауіпсіздік*, Американдық қауіпсіздік инженерлер қоғамы, Десплэйнес, Иллинойс, 39–41, 2001.
13. <http://www.FMCSA.dot.gov> (қолжетімді Желтоқсан 31, 2011).
14. http://www.safety.fhwa.dot.gov/fourthlevel/pro_res_safetymgt_key.htm (қолжетімді Желтоқсан 31, 2011).
15. Бейкер Дж.С., Жол-көлік оқиғаларын тексеру жөніндегі нұсқаулық, Солтүстік-

Батыс университетінің жол қозғалысы институты, Эванстон, Иллинойс, 1986.

16. http://www.safety.fhwa.dot.gov/fourthlevel/pro_res_safetymgt_over.htm

17. *Автопарк қауіпсіздігін қадағалау: Принциптер мен тәжірибе*, 4ші шығарылым, Супервайзерлерді оқыту жөніндегі ұлттық комитет, Александрия, Вирджиния, 1987.

12

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

18. *Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық*, 4ші шығарылым, Қауіпсіздік жөніндегі ұлттық кеңес, Итаска, Иллинойс, 1996.

19. *Автокөлік жолдары мен көлік Мемлекеттік шенеуніктерінің американдық қауымдастығы. Жабдықтың қауіпсіздігін бағалау жөніндегі нұсқаулық (ЖҚБН)*. Вашингтон Д.С., 2009.

3 Жазатайым оқиғаларды алдын алу



Жол қозғалысы қауіпсіздігі ұлттық басқармасының (ЖҚҚҰБ) 2006 жылғы статистикалық деректері ірі жүк көліктерімен (10 001 фунт немесе одан да көп) соқтығысу нәтижесінде 106 000 адам зардап шеккенін көрсетті. Бұл 2,996 миллиард қашықтықтық жол жүрген жүргізушілерге негізделген. Дегенмен, 2006 жылы өлім-жітімнің жалпы коэффициенті тарихи минимум дейін өткен 100 млн. қашықтыққа шаққанда 1,45-ке дейін төмендеді: Жүрілген қашықтық: 42 462 адам қаза тауып, 2575 000 адам жол-көлік оқиғаларының салдарынан жарақат алды. Өндірістегі барлық жазатайым оқиғалардың 40 пайыздан астамы тасымалдаумен байланысты екендігін көрсететін деректермен ірі жүк көліктерінің қатысуымен болған жол-көлік оқиғалары автопарк қауіпсіздігі бойынша менеджерлерде қатты алаңдаушылық туғызады. Бұдан басқа, ірі жүк автокөліктердің қатысуымен болған жазатайым оқиғалар барлық жол-көлік оқиғаларының 11 пайызын немесе 4995 өлімді құрады. Жол-көлік оқиғалары Құрама Штаттарда өндірістегі жазатайым оқиғалардың негізгі себебі болды. (Азаматтық халық арасында жылына орта есеппен 1300 өлім, немесе қызметкерлердің барлық өлімінің 22 пайызы).

Жазатайым оқиғаларды болдырмау үшін негіздер

Моральдық міндеттеме

Жұмыс берушілер жазатайым оқиғалардың алдын алу шаралары үшін моральдық жауапкершілікте болады. Қызметкерлер кез келген ұйым үшін өмірлік маңызды болып табылады. Олардың қауіпсіздігі мен денсаулығы ұйымның өз клиенттері үшін өнімдер мен қызметтерді жасау қабілеттілігінде шешуші рөл атқарады. Қызметкерлердің қауіпсіздігі мен денсаулығы қауіпті болған немесе жазатайым оқиғалардың тиісті алдын алудың болмауына байланысты тәуекелге тап болған кезде ұйымның өзі осал болады.

Автопарк ұйымдары арасындағы бәсекелестік қатаң болуы мүмкін. Адамдарда болатын жазатайым оқиғалардың алдын алудың тиімді бағдарламасы ұйымға бәсекелестік артықшылық бере және оған нарықтағы өз үлесін сақтап қалуға немесе тіпті арттыруға көмектесе алады. Жазатайым оқиғаларды қысқарту қорытынды пайдаға немесе пайдаға айтарлықтай әсер етуі мүмкін. Сақтандыру жарналарын және қызметкерлерге өтемақы мөлшерлемелерін төмендету есебінен қаражатты үнемдеу, сондай-ақ өнімділікті арттыру ұйымға қайта инвестициялануы мүмкін.

Ұйымның қауіпсіздік мәдениеті неғұрлым білікті қызметкерлерді тартуға көмектесе алады. Жарыс кандидаттардың үздік біліктілігіне арналған жалақыға қойылатын бұрынғы талаптарды кеңейтеді және артықшылықтар мен ұйымдық мәдениетке әсер етеді. Қазіргі заманғы нарықта ізденушілер ықтимал жұмыс орындарының ақшалай емес сипаттамаларына көбірек көңіл бөле бастады. Мысалы, жеңілдіктер пакеті қызметкерлерді тарту және ұстап қалу үшін бағалы өтемақы құралдары болды. Ұйымның қауіпсіздік мәдениеті сол нәтижеге жетуі мүмкін. Күшті акцент пен қауіпсіздікті ұстану компания өз қызметкерлерін бағалайтынын көрсетеді.

Құқықтық міндеттеме

Жұмыс берушілер 1970 жылғы Еңбек қауіпсіздігі мен гигиенасы туралы заңға сәйкес 5 (a) (1) бөлім, «қызметкерлердің (өзінің) әрқайсысына өлімге, елеулі нақты залалға әкелуі мүмкін, танылған қауіптерден бос жұмыс орындарын және жұмыспен қамтуды береді». 2 Бұл «Жалпы міндет» деп жиі аталатын ереже қызметкерлерді қорғаудың заңды қолданылатын стандартын білдіреді. Жалпы міндеттің бұзылуы анықталған жағдайда, жұмыс берушілер үзінді келтіруі мүмкін және айтарлықтай ақшалай айыппұл алуы мүмкін.

Қаржылық міндеттеме.

Қаржылық міндеттемелер ұйымдар жазатайым оқиғаларды алдын алу шаралары тиімді бағдарламаларын енгізуі қажет тағы бір себеп болып табылады. Ұйым акционерлер алдында бизнесті табысты ету үшін барлық мүмкіндікті жасайды. Жазатайым оқиғаларды профилактикалық алдын алуға шоғырландырылған қауіпсіздікті қамтамасыз етудің тиімді бағдарламасы компанияның ақшасын үнемдеуі мүмкін. Пайда неғұрлым төмен сақтандыру жарналары, қызметкерлерге өтемақы төлеудің неғұрлым төмен мөлшерлемелері, жабдықты жөндеуді азайту және басқа да жанама шығыстар сияқты әр түрлі шығындардан үнемдеу ретінде танылады.

Тағы бір қаржылық міндеттеме ұйымды жазатайым оқиға салдарынан жарақаттармен және жазатайым оқиғалармен байланысты сот талқылауларынан қорғау болып табылады. Жауапкершілікті сақтандыру іс жүзінде бизнестің барлық нысандарында қажеттілік болып табылады, әсіресе автопарк бар компаниялар үшін маңызды. Жазатайым оқиғалардың құрбандары мен олардың отбасылары, сондай-ақ зардап шеккен қызметкерлер мен олардың отбасылары талап-арыз бере алады. Осылайша, жарақаттармен немесе өлімге алып келетін жазатайым оқиғалар ұйымның өміршендігіне қауіп төндіреді.

Апаттың түрлері

Жол көлік оқиғасы

Автокөлік Құрама Штаттардағы тұрғындар (немесе халық) мен тауар тасымалдауда ең негізгі көлік түрі болып табылады. Жыл сайын миллиондаған жүргізушілер бизнес пен демалыс үшін жолдың жүру бөлігіне шығады. 2009 жылы жол қозғалысы қауіпсіздігінің ұлттық басқармасы жүргізушілердің көлік құралдары 2,979 миллиард қашықтық жүріп өткенін хабарлады. Сондықтан, өлім - жітімді талдау бойынша есептілік жүйесіне сәйкес 2000 жылы жол-көлік оқиғалары туралы хабарлаған шамамен 6 394 000-ға жуық полицей бары таң қаларлық емес.

Миллиондап жүрілген қашықтықты ескере отырсақ, өлім мен жарақаттардың негізгі себебі көлік соқтығысуы арқасында болатындығы таңғалтатын жағдай емес. 2009 жылы өлім-жітімнің жалпы коэффициенті тарихи минимум дейін 100 млн-ға 1,21 дейін азайды. Жүрілген қашықтық, 35 900 адам қаза тауып, 3 500 000 адам жол-көлік оқиғасы салдарынан сол және өзге нысанда медициналық көмекті қажет ететін жарақаттар алды. Қабылдау танымалдылығына қарамастан, жазатайым оқиғалардың көпшілігі алысқа тасымалдауға емес, ұтқыр сату бөліміне немесе жергілікті қызмет көрсетуге немесе жеткізуге болжанатын өнеркәсіп салаларында болады. Дегенмен, автопарк ұйымдары өздерінің жүргізушілерінің шамамен 20 пайызы жыл сайынғы автокөлік апатына тартылатынын күтуі мүмкін. Әрбір үшіншісі өлімге әкеп соқтырумен байланысты болады.

Ірі жүк көліктерінің қатысуымен болатын жол-көлік оқиғасы автопарк қауіпсіздігі бойынша менеджерлерде қатты алаңдаушылық туғызады. Ірі жүк көліктері үлкен ықтималдықпен жолаушыға қарағанда бірнеше көлік құралдарынан өлімге апарып соғатын жол апатына тартылуы мүмкін. Сонымен қатар, ірі жүк автокөліктерінің қатысуымен болған апаттар барлық жол - көлік оқиғаларының 11 пайызына немесе 4719 өлімге себеп болды. Жол қозғалысы қауіпсіздігінің ұлттық басқармасы мәліметтері бойынша, 2000 жылы орташа жүк көтергіштігі (жалпы салмағы 10 000 фунттан кем болған) жүк көліктеріне 562 адам келді. Ірі және орташа автокөлік апаттары 140 000-нан астам жарақатқа әкеп соқты. 2001 жыл ішінде жалпы алғанда 5 082 адам қаза тауып, 131 000 адам ірі жүк көліктерінің қатысуымен болған апатта жарақат алды.

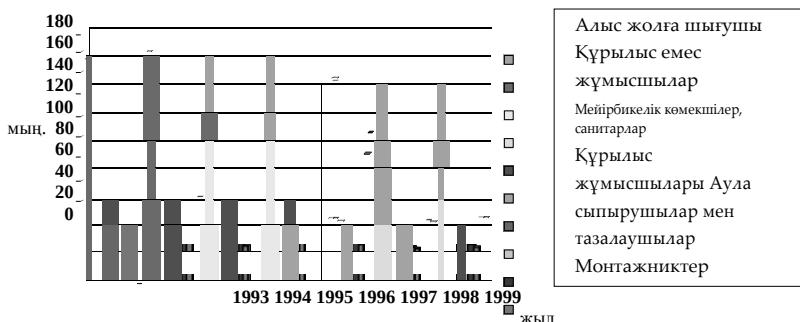
ААА жол қозғалысы қауіпсіздігі қоры үшін дайындалған 2002 жылғы зерттеу автокөлік жүргізушілері коммерциялық көлік құралдарының жүргізушілеріне қарағанда ірі жүк көліктерінің қатысуымен болған апаттарға көп дәрежеде ықпал ететінін көрсетті. Жүргізушілердің барлық қателіктерінің 75 пайызға жуығы, жүк көліктері жүргізушілерінің 25 пайызымен салыстырғанда автокөлік жүргізушілерімен болған.

Өндірістегі жазатайым оқиғалар

Барлық қызметкерлердің жарақаттары немесе аурулары туралы ақпаратты (мысалы, тіркелетін аурулар, алғашқы көмек көрсету жағдайлары және мүгедектігі бар жарақаттар туралы) журналда немесе деректерді ыңғайлы іздеу үшін компьютерде сақтау маңызды. Есеп жүргізудің мұндай түрінің себебі басшылар уақыт өте келе жекелеген қызметкерлердің тәжірибесін есте сақтауы тиіс емес деген алғышартқа негізделген. Қайта даярлау немесе кәсіпорында түрлі міндеттерді қайта белгілеу сияқты жүк көлігі жүргізушісінің түзетуші іс-әрекеттері қызметкердің өз амандығы немесе басқа қызметкерлердің қауіпсіздігі туралы үнемі қамқорлық көрсетуі мүмкін.

Еңбек статистикасы бюросының деректері бойынша, 2000 жылы 5,7 млн. - нан астам қызметкерлердің жарақаттануы мен аурулары тіркелді, бұл ретте 2,8 млн. адам оқиға болған күннен кейін жұмыстан кету үшін, Еңбек статистикасы бюросының деректері бойынша жұмыста міндеттерімен немесе сол немесе басқа да шектелген міндеттерді қажетсінді. Бұдан басқа, тек шектеулі жұмысты талап ететін жарақаттар мен аурулар бұдан бұрынғы жылдармен салыстырғанда өзгеріссіз қалды және шамамен 1 миллионды құрады. Еңбек статистикасы бюросының деректеріне негізделген 3.1 сурет, 1993 жылдан бастап 1999 жылға дейін демалысқа уақыт қажет ететін барлық жарақаттар мен аурулардың шамамен үштен бірі келетін он кәсіптен, жүк көліктерінің жүргізушілері 1993 жылдан бастап ең жоғары көрсеткіштер туралы хабарлағанын көрсетеді.

Еңбек статистикасы бюросының деректері жұмыстың болмауына немесе белсенділіктің шектелуінен болған жарақаттар мен аурулар әртүрлі себептерге байланысты болғанын көрсетті. Атап айтқанда, 1993 жылдан бастап 1999 жылға дейінгі кезеңде тіркелген барлық жағдайлардың 40 пайыздан астамы созылулармен, өзгерулермен немесе үзілулермен байланысты болды, көбінесе артқы жағынан.



3.1 СУРЕТ

Жұмыс уақытындағы өндірістік жарақаттар мен аурулардың салыстырмалы статистикасы және оны талдау. (Еңбек статистикасы бюросынан, 1999). Автопарк қауіпсіздігі бағдарламасы жұмысқа байланысты және жұмыстан тыс жарақаттар санын жүйелі түрде төмендететіндей етіп әзірленуі тиіс. Жазатайым оқиғаның құны – бұл бақыланатын бизнес-шығыс. Басшылық өзінің күш-жігерін жазатайым оқиғалардан және олармен байланысты жарақаттардан тікелей және жанама шығындарды бақылауға шоғырландыруы тиіс. Осы факторды негізге ала отырып, жазатайым оқиғалардың алдын алу бағдарламасы қауіп-қатердің себептері мен факторларын анықтау кезінде жазатайым оқиғалардың алдын алуға жүйелі көзқарасты қамтитын негізгі рәсім болып табылады. Автопарктың әрбір менеджері өз клиенттері мен қызметкерлерін қауіпсіз тасымалдауды қамтамасыз етуге міндетті.

Әрбір автопаркты басқарушы өз клиенттері мен қызметкерлерін қауіпсіз тасымалдауды қамтамасыз етуге міндетті. Заттар мен заттармен және жабдықпен Байланыс жалпы алғанда хабарланған 16-40% - ға ажыратуға немесе әсер етуге әкеп соққан факторлар болды. Жұмыс уақытын жоғалтудың басқа да таралған себептері көгерулер мен соғулар, ойықтар мен жыртылған жаралар, сондай-ақ сынықтар болды.

Жұмыстан тыс жазатайым оқиғалар

Ұйымдардың көпшілігі өндірістегі жазатайым оқиғалардың әсерін ескермейді, сондықтан олармен есептілікке қойылатын талаптар байланысты емес. Статистикалық мәліметтер, қызметкерлер тас жолда өз жүк көліктерінің рөлінде немесе тіпті үйде отырғанына қарағанда, жұмыста қауіпсіздікте болатынын көрсетті. Жұмысы жоқ қызметкерлердің жарақаттары автопарк жұмысына қосымша шығындар болып табылады және әдетте жылдық бюджетті жасау кезінде есепке алынбайды. Алайда, оқыс оқиғаның бұл түрі қызметкерлердің қауіпсіздігіне елеулі әсер етеді және айтарлықтай шығын көзі болып табылады. Джон С. Майр қызметкерлердің жұмыссыз қалуға мүмкіндік бермейтін жазатайым оқиғалардың 60 пайызы орын алатынын мақұлдайды. Ұлттық қауіпсіздік кеңесі 1995 жылы жұмыссыз қалған 88 000 - нан астам адам жарақаттан қайтыс болғанын, оған қоса жартысы дерлік жол көлік оқиға салдарынан қайтыс болғанын хабарлады. Ұлттық қауіпсіздік кеңесінің жарақаттанушылық фактілеріне сәйкес, он өлімнің тоғыз және қызметкерлердің 2007 жылы алған жарақаттарының үштен екісінен астамы жұмыстан тыс болды. Өмір бойы жазатайым оқиға салдарынан қайтыс болу ықтималдығы шамамен елуге бір жұмыс болжанады.

Жұмыстан тыс болған жазатайым оқиға салдарынан адам уақытша немесе мәңгі мүгедек болып қалу ықтималдығы жазатайым оқиға салдарынан қайтыс болу ықтималдығына қарағанда әлдеқайда жоғары. Бағалаулар бойынша, жыл сайын 15 миллионнан астам адам жұмыстан алыс жүріп, уақытша немесе тұрақты еңбекке

жарамсыздығы түрінде жарақат алады. Кейбір жағдайларда өндірістік жарақат алған қызметкерлер олардың кейінірек жұмыс істейтінін және қызметтік міндеттерін атқару кезінде қосымша жарақат алатыны туралы хабарлайды.

Мұндай жағдайлар қызметкерлерге өтемақы мөлшеріне және өндірістік жарақаттар мен ауруларға байланысты басқа да шығыстарға елеулі әсер етуі мүмкін.

Аурулар мен жарақаттарды емдеуге бөлінетін шығындар

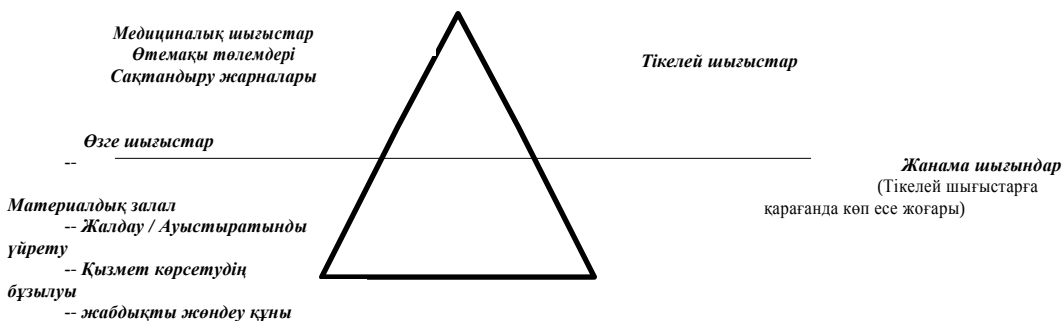
Жазатайым оқиғалар салдарынан пайда болған жарақаттар мен аурулар, өте қымбат және көптеген жұмыс берушілер олардың адам және қаржы шығындарының қандай екенін білмейді. Жазатайым оқиғалар жұмыс берушілердің көпшілігі тікелей де, жанама да компоненттерді түсінетінінен қымбатырақ, оларға сансыз жасырын шығындар тартылғанын ескере отырып, есептеу қиын жарақаттар мен ауруларға жалпы шығындарда ескерілуі тиіс. 1993 жылы тек жазатайым оқиғалар салдарынан болған жарақаттарға экономикалық шығындар 110 миллиард АҚШ долларынан астам бағаланды. «Қоршаған ортаның денсаулығы» журналына сәйкес, 1994 жылы өндірістік жарақаттарға шығындар медициналық қызмет көрсетуге, өнімділікті жоғалтуға және жалақыға 121 миллиард долларға дейін өсті.

Пирамида

Жазатайым оқиғалардың жалпы құны 3.2-суретте көрсетілгендей пирамида түрінде жиі көрінеді. Пирамида айқын шығындарды анықтауға арналған тікелей шығындарды, сондай-ақ қызметкерлерге өтемақы талаптарын, медициналық шығыстарды және өтемақы төлеуді көрсетеді. Жанама шығындар, алайда, егер олар әрдайым сатылса, айқын емес. Мұндай шығындар кестедегі кідірістерді, қосымша әкімшілік уақытты, төмен моральдық рухты, жұмысқа шықпау санының өсуін және келушілермен қарым-қатынастың нашарлауын қамтиды. Зерттеулер жанама және тікелей шығындардың арақатынасы 20: 1-ден 1: 1,8-ге дейін кеңінен өзгеретінін көрсетті. Деректерден жанама шығындар жалпы шығындардың негізгі бөлігін құрайтынын көруге болады.

Жұмыстан тыс жарақаттардың құны

Көптеген ұйымдарда жұмыстан тыс жазатайым оқиғаның құны жұмыстағы жазатайым оқиғаның құнынан жиі асады. Бұдан басқа, кейбір қызметкерлердің өтемақы туралы талаптары жұмысқа байланысты емес шамалы жарақаттар ретінде нақты басталуы мүмкін. Муге бойынша, жыл сайын америкалық компаниялар жарақаттардың осы түрлерімен байланысты денсаулық сақтау шығындары сияқты шығындарды жабу үшін бір қызметкерге 400 АҚШ долларынан астам төлейді. Осы шығындар сметасының негізінде жұмыс берушіге 2000 қызметкер мен 10 пайыздық пайда маржасы жұмыстан тыс жазатайым оқиғаларды төлеу үшін ғана 8 миллион АҚШ доллары кіріс қажет.



3.2 СУРЕТ Өндірістік жарақаттанушылық пен аурулардың құны уақыт өте келе жұмыстан алыс. (Еңбек статистикасы бюросынан, 1999 ж.)

Жұмыстан тыс жазатайым жағдайларға байланысты басқа шығыстар жұмысқа шықпауды, өнім шығарудың төмендеуі және қызметкерді ауыстыруға арналған шығындарды қамтиды. Тарихи акцент қауіпсіздіктің алдын алу шараларын қамтамасыз етуге емес, медициналық қызмет көрсетудің ең азы қымбат жоспарларын іздеуге жасалды.

Кешігіу

Жыл сайын Америкалық жұмысшылардың жұмыстан қалуы компанияларға мыңдаған долларға түсті. Жалпы шығындар қызметкерлерге төлемдер бойынша ұлттық кеңесшілер жүргізген зерттеулерге негізделі отырып, компанияның жалақысының 12-ден 18 пайызына дейін өзгеруі мүмкін. ЭчАр Магазин журналына сәйкес жұмысқа шықпау жағдайларының саны 1992 жылдан бастап 14,1 пайызға артып, жұмыс берушілерге бір қызметкерге 668 доллардан келеді.

Жұмысқа шықпаудың тағы бір қырын қауіпсіздік техникасы жөніндегі менеджерлер ескеруі тиіс - олар жарақаттардың немесе жұмысқа байланысты емес аурулардың салдары болып табылатынына қарамастан, жоғалған жұмыс күндері. 1993 жылдан бастап жүк көліктерінің жүргізушілерінде кез келген басқа қызметкерден артық, жұмысқа байланысты емес уақытты қажет ететін жарақаттар мен аурулардың ең көп саны байқалады. Бұрын айтылғандай, жұмыстан уақытты қажет етеін барлық жарақаттар мен аурулардың үштен бірі дерлік келетін алғашқы ондаған кәсіптен жүк көліктерінің жүргізушілері бірінші номер болды. Бұдан басқа, 1999 жылы барлық жағдайларда жоғалған жұмыс күндерінің орташа саны 6 күнді құрады, бұл ретте осы жағдайлардың төртінші бөлігі жұмыста болмаған 21 немесе одан да көп күнге әкеп соқты.

Өнім шығарудың төмендеуі

Жұмыссыз жазатайым жағдайларға байланысты тағы бір шығындар - білікті жұмыс күшін жоғалту есебінен өнімділіктің төмендеуі. Дегенмен жұмыспен байланысты емес жарақаттар мен ауруларға тікелей қарым-қатынасты тіркеу оңай емес, өндірістегі шығындар жоғалған еңбектің жанама өнімі болып табылады. Жоспарланбаған рұқсатнамалар алмастырушы жұмысшылар жалданбайынша ұзақ уақыт кезеңінде өндірісті кідіртуі немесе тоқтатуы мүмкін. Әрине, өндірістегі нақты шығындар зардап шеккен немесе науқас қызметкер орындайтын нақты жұмыс функцияларына байланысты.

Қызметкерді ауыстыру

Жұмыс берушілердің көпшілігі ұзақ уақыт кезеңі ішінде жарақат алатын немесе ауру қызметкерлерді жалдау кезінде қызметкерлерді ауыстыру өте қымбат тұруы мүмкін екенін түсінбейді. Көптеген шығындар жұмысқа ауыстырумен немесе уақытша қызметкерлермен байланысты. Нәтижелер мұндай жанама шығындар жалақыға жұмсалған шығындардың 7% - на жетуі мүмкін екенін көрсетеді.

Персонал немесе әкімшілік шығыстар қызметкерлерді ауыстырумен байланысты шығыстардың көп бөлігін құрайды. Бұл шығыстар өзіне уақытша жұмысқа орналастыру жөніндегі агенттік үшін лауазымы туралы хабарландыруды немесе байланыс шығыстарын, сондай-ақ тексеру, әңгімелесу және жалдау процесінде қажетті басқа да кадрлық функциялар үшін пайдаланылатын кадр ресурстарына арналған шығындарды қамтиды.

Кейбір жұмыс берушілер алмастыратын немесе уақытша қызметкерлерге шектеулі жеңілдіктер ұсынады. Заң бойынша талап етілетін жәрдемақылар әдетте жалақының жалпы сомасының 9-дан 12 пайызға дейін құрайды, бұл ретте тек қызметкерлердің еңбекақысын төлеу үшін 1,5-тен 2,5 пайызға дейін келеді. Жазатайым оқиғалардың алдын алу ұйымның жалақыдан 7 пайызға дейін үнемдеуі мүмкін.



3.3 СУРЕТ Жазатайым оқиғаларға жанама және тікелей шығындар.

Жол көлік оқиғаларының құны

Қызметкерлердің қаза табуының және ауыр жарақат келтірудің негізгі себебі ретінде автопарктегі автокөлік апаттары қымбат болып табылады. «Ұлттық тас жол 2000 жол қозғалысы қауіпсіздігі туралы фактілерге» сәйкес, жол-көлік оқиғалары 150,5 млрд. астам АҚШ доллары тұрады. Тікелей және жанама шығыстарды қоса алғанда, жол-көлік оқиғасының орташа құны 3.3 суретте көрсетілгендей 14 000 АҚШ долларын құрайды. Демек, экономикалық есептерге сәйкес, ұйымдар автокөлік апаттары мен жарақаттарға шығынның орнын толтыру үшін 530 миллиард доллар пайда әкелуі тиіс.

Авто көлік апаттары көптеген жарақаттар мен өлім жағдайларына әкеп соқтыратынын ескере отырып, компанияның олармен байланысты әртүрлі шығындарды зерделеуі маңызды. Өтемақыларды сақтандыру жөніндегі Ұлттық кеңес ұсынған 1999 жылғы жыл сайынғы статистикалық бюллетень (ӨСҰК), ел бойынша жұмыс орнындағы бір адамға шаққанда еңбекақы төлеуге жұмсалатын орташа шығыстар 167 847,13 АҚШ долларын құрағанын хабарлайды. Басқа зерттеулер өмір бойғы табыс пен өнімділікті жоғалтуды, сондай-ақ басқа да тікелей және жанама шығыстарды қоса алғанда, өліммен аяқталған жағдайларға арналған жалпы шығындар жұмыста қаза тапқан бір қызметкерге 2,8 млн. долларды құрағанын көрсетті.

Жол-көлік оқиғаларының салдарынан болған жарақаттар мен аурулар да өте қымбат. ӨСҰК қызметкерлерге өтемақы төлеу үшін еңбек қабілетін тұрақты жоғалтумен байланысты орташа шығындар 173 660 АҚШ долларын құрағанын хабарлады, сол екі арада тұрақты ішінара мүгедектікке орташа шығындар 21 093 АҚШ долларын құрады.

Қорытынды

2000 жылы Ұлттық статистика және талдау орталығы жол-көлік оқиғаларының салдарынан күн сайын орта есеппен 115 адам, 12 минутта бір рет опат болатынын хабарлады. Өлімнің жалпы саны 35 900-ден асты, ал жүк көліктерінің жүргізушілері үшін жұмыстан алыс уақыт қажет ететін жарақаттар мен аурулардың жалпы саны 141 000-нан астам адам тіркелді. Америкалық компаниялар өздерінің бәсекелестік артықшылықтарын, нарық үлестерін және олардың қызметкерлерінің өлуіне, жарақаттануына және ауруларына әкеп соқтыратын жазатайым оқиғалардың салдарын елемей болашақта өмірге бейімді болып қалу мүмкіндіктерімен тәуекел ететіні айқын.

Есептер жазатайым оқиғалардың алдын алуға бағдарланған еңбек қауіпсіздігі мен гигиенасының тиімді бағдарламасы жазатайым оқиғалардың санын азайтып қана қоймай, шығындарды да төмендетенін көрсетеді. Қазіргі заманғы қауіпсіздік менеджерлері бар жағдай шеңберінен шығып, жазатайым оқиғалардың алдын алу режиміне көшуі тиіс. Бұл жұмысқа байланысты емес жарақаттар мен ауруларға назар аудару мен оқытуды қамтиды, және барлық қызметкерлердің екінші болмысы болып табылатын қауіпсіздік мәдениетін қайта ойлау. Қауіпсіздік санасының бұл деңгейіне жеткенде ғана, ұйымдар онымен байланысты нәтижені көре алады.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

Келесі тұжырымдар дұрыс немесе дұрыс емес жауапты талап етеді:

1. Ұйымдардың жазатайым оқиғалардың алдын алу бойынша моральдық міндеттемелері жоқ.
2. ЖКО Құрама Штаттардағы өлім жағдайларының негізгі себебі болып табылады.
3. Жұмыстан тыс жазатайым оқиғалар кез келген ұйым үшін үлкен шығын көзі болып табылады.
4. Ірі жүк автокөліктерінің брутто салмағы 26 001 фунттан астам болады.
5. 1993 жылдан бастап жүк көліктерінің жүргізушілерінде америкалық қызметкерлердің кез келген басқа тобына қарағанда жоғалған жұмыс күндері көп болды.
6. Жол-көлік оқиғасының орташа құны шамамен 20 000 АҚШ долларын құрайды.
7. Жол-көлік оқиғаларының негізгі түрлері ЖКО, өндірістегі жазатайым оқиғалар және өндірістегі жазатайым оқиғалар болып табылады.
8. Өндіріске жұмысқа шықпау әсер етеді.
9. 2009 жылы автокөлік апатында 35 900-ден астам адам қаза тапты.
10. Жазатайым оқиғалардың алдын алу - бұл шығындарды азайту тәсілі.

Сілтемелер

1. 2000 ж. Жұмыс орнындағы жарақаттар мен аурулар, Еңбек статистикасы бюросы, Вашингтон, Д.С., 2001 ж.
2. Өлім-жітімді талдау туралы есеп беру жүйесі (ӨЖТУБЖ), веб-энциклопедия, <http://www-far.nhtsa.dot.gov>.
3. Шолу, Ұлттық автокөлік тасымалы қауіпсіздігі туралы мәліметтер, Ұлттық орталық Статистика және Анализ, Вашингтон, Д.С., 2000 ж.
4. Жұмыста жоғалған жарақаттар мен аурулар: сипаттамасы және нәтиже уақыты Жұмыс, 1999, Еңбек статистикасы бюросы, Вашингтон, Д.С., 2001 ж.
5. Мюр Дж.С., жұмыстағы қауіпсіздік, қауіпсіздік уақыты, <http://www.safetytimes.com>.
6. «Дені сау адамдар - 2000» еңбек қауіпсіздігі және еңбекті қорғау бойынша жетістіктері туралы есеп, Экологиялық денсаулық сақтау журналы, 59, 5, 1996 ж.
7. http://www.osha.gov/SLTC/safetyhealth_ecat/images/safpay1.gif.
8. Кэрролл, П., жұмысқа қайта оралу мәдениеті сабаққа қатыспау шығындарын азайта алады, Қызметкерлерге берілетін жаңалықтар 14, 12, 2000 ж.
9. Мартинекс, М.Н., Көтерілуге келмейтін шығындар, ЭчАр Магазин 40,11,1995 ж.
10. Тандамалы кәсіп және өнеркәсіп бөлімі, еңбек статистикасы бюросы, жарақаттанушылық және сауықтыру күндерінің саны, Вашингтон, Вашингтон, 1999 ж.
11. Митчелл, Р.В., жұмыс берушілер сырттай оқуға кететін шығынды азайтуға бағытталған шаралар, ұлттық Андеррайтер / Өмір және денсаулыққа қаржылық қызметтер 105, 15, 9 сәуір 2002 ж.
12. Хансен, Ф., Кім ренжіді және ол қанша тұрады? Өтемақы мен жеңілдіктерге шолу 1997 жылғы 29, 3, мамыр / маусым.
13. Көлік қауіпсіздігі институты, <http://www.tsi.dot.gov>.
14. Сеньюалд, Чарльз А., Қауіпсіздікті тиімді басқару, 3-ші басылым, Баттерворт-Хейнеман, Берлингтон, Массачусетс, 1998.
15. Автокөлік жолдарының қауіпсіздігі ұлттық басқармасы, 2007 ж.
16. Ұлттық қауіпсіздік кеңесі, жарақаттану фактілері. Итаска, ИЛ: Автор, 2011 ж.

4 Шағын автопарктің ерекшеліктері



Шағын парк ұйымында менеджер немесе иеленуші парктің қауіпсіздік бағдарламасын жоспарлау мен іске асыруға жауапты болуы мүмкін. Егер парк тек екі автокөліктен тұратын болса да, қызметкерлерді қауіпсіз жүргізу дағдылары мен техникасына үйрету үшін жауапкершілік қалады, бірақ менеджер немесе иесі парктің қауіпсіздік бағдарламасына не кіретінін білмеуі мүмкін. Жауапты тұлғаның бұл ақпаратты алуы және оны өз мүмкіндіктерінің шамасына қарай жүзеге асыруы өте маңызды, өйткені өмір осыған байланысты.

Шағын паркі бар ұйымда көлік құралының операторы да үлкен парктің менеджері сияқты апаттарды бақылау мен болдырмауға жауапты. Автокөлік апаттары әсіресе шағын автопарк үшін зиянды болуы мүмкін, өйткені олар қымбат болуы мүмкін. Жазатайым оқиғалардың алдын алу шаралары үшін шағын автопаркті басқарушылар автопарк қауіпсіздігінің табысты бағдарламасының әрбір бөлігін жүзеге асыруы тиіс.

Жолаушылар фургоньы

Қазіргі уақытта тоғыз-он бес жолаушыға арналған фургондарды білім беру және жеке ұйымдар жастарды спорттық іс-шараларға, лагерьлерге, шіркеу қызметтеріне және т. б. тасымалдау үшін жиі пайдаланады. Жолаушыларды тасымалдауда аударылған бірнеше жазатайым оқиғалар болды, бұл осы мәселелерді шешу үшін кейбір қорғаушылардың назарын аударды. 1990 жылдардың аяғында және 2000 жылдардың басында өзінің жаратылысы бойынша осы қауіпті көлік құралдары жайында олардың қауіптері Көлік және қауіпсіздік жөніндегі ұлттық кеңестен (КҚҰК) осы апаттарды зерделеуді және он бес жолаушысы бар фургондардың қатысуымен болған апаттарды зерделеуді талап етті. 2010 жылы Автокөлік құралдарының қауіпсіздігі жөніндегі федералдық басқарма фургондар операторлары үшін қауіпсіздікті арттыру жөніндегі ережелерге түзетулер енгізді. Қазіргі уақытта тоғыз-он бес жолаушыға арналған фургондарды пайдалануды федералды үкімет тікелей өтемақы үшін мемлекетаралық коммерциялық секторда жұмыс істейтін көлік құралдары үшін ғана реттейді.

Тоғыз-он бес жолаушыға арналған фургондармен байланысты мәселелердің көптігінен шағын ұйымдар мен шіркеу топтарына шағын автобусты жалға алу немесе сатып алу ұсынылды. 2005 жылы КҚҰК көптеген қорытындыларын негізге ала отырып, федералдық заң мектеп жүйелеріне мектепке дейінгі жастағы балаларды мектепке немесе мектептен немесе мектеп қызметімен байланысты іс-шараға беру үшін 15 жолаушысы бар жаңа шағын автобусты сатып алуға немесе жалға алуға тыйым салды.

Парктің қауіпсіздік бағдарламасының элементтері

Парктің қауіпсіздік бағдарламасының төрт элементі мыналардан тұрады:

1. Басқару стандарттары мен саясатын белгілеу
2. Жазатайым оқиғаларды, жарақаттарды және автопарк қауіпсіздігі бағдарламасының нәтижелерін тіркеу
3. Қызметкерлерді іріктеу, оқыту және бақылау
4. Марапаттар, мойындау және т. б. есебінен өнімділікті арттыру үшін көтермелеу және сыйақы.

Автопарктердің қызметкерлер мен қоғам алдында міндеттемесі бар. Жүргізушілердің қауіпсіз жұмысына ықпал ететін жаңа технологиялар мен әдістер шағын және ірі автопаркте қолданылуы тиіс. Бұл компанияның оң имиджін жасайды және жүргізушілерге кез келген қолайсыз жағдайды жақсы жеңіп шығуға көмектеседі.

Автопаркті иеленушілер мен басқарушылардың негізгі мүдделері

Парк иелері немесе басқарушылары өз паркінің қауіпсіздігін қамтамасыз етуі тиіс. Бұл, қауіпсіздік туралы хабарламаны қайта беру және қызметкерлерге иелері мен басшылары автопарк қауіпсіздігін қамтамасыз етуге тырысатынын көрсету қажет екенін білдіреді. Саясаттар мен рәсімдерді реттеу - бұл басы ғана; бұл тұрақты мониторингпен және өнімділікті қадағалаумен қабаттас болуы тиіс. Бұл маңызды қадам қауіпсіздікті қамтамасыз етудің қазіргі әдістері бұрынғылармен қалай салыстырылатынын айтады, бұл менеджерлерге парктің қауіпсіздік көрсеткіштерін бағалауға мүмкіндік береді. Мониторинг жүргізушілерді бағалау кезінде де маңызды. Егер айқын және нақты жазбалар сақталса, менеджерлер жүргізушілерге олардың жақсартылуы керек екені туралы нақты ақпарат бере алады, ал қызметкерлер ерекше жұмыс үшін ақы төленуі мүмкін.

Қызметкерлер парктің қауіпсіздігін толық ұстанудан кемшілікке жол берілмейтінін білуі тиіс. Бұл компанияда барлығы білетін позитивті ойлауды қалыптастыруға ықпал ететін болады.

Қызметкерді таңдау ерекшеліктері

Жүргізушіні таңдау рәсімі кезінде интервьюер өтініш беруші туралы фактілерді ашып, осы адамды жалдау керек пе деген шешім қабылдай алады. Ақпарат әр түрлі көздерден, әсіресе бұрынғы жұмыстан және жеке серіктестердің ұсынымдарынан, медициналық қараудан (есірткіге тестілер) және жеке тұлғаны тексерулерден келіп түсуі мүмкін. Қызметкерлер бұрын не істегенін жалғастыратынын күтуге болады. Міне неліктен қызметкерлерді таңдаудың компанияның болашақ табысы үшін өмірлік маңызды мәні бар. Компания олар құнды активтер болуы мүмкін екенін дәлелдеген адамдарды жалдауы керек.

Бұл компанияға көп пайда алуға және сондықтан нарықта жақсы орныққан орны болуға мүмкіндік береді.

Осы кітап бойынша, жақсы жүргізуші:

1. Жазатайым оқиғалардан қашуы
2. Жол қозғалысы қағидаларын сақтауы
3. Сапарға дейін және одан кейін қарауды орындауға
4. Кенет іске қосуға және тоқтауға жоламауға
5. Кестені тоқтатуға жоламауға
6. Қоғамның наразылығынан қашуға
7. Жұмыстың жарамсыз бөлігін орындауға
8. Жұмыстан қанағат табуға
9. Басқалармен тіл табысуға
10. Қолданыстағы жағдайларға бейімделуге тиіс.

Нені іздейтінін білу - бұл істің жартысы. Компанияның пайдасын арттыратын қызметкерлерді таңдау, әсіресе шағын парк үшін кеңейту немесе жай өмір сүру арасындағы айырмашылықты білдіруі мүмкін.

Іріктеу

Қызметкерлерді тексеру әңгімелесу алдында басталады. Жұмыс берушілер әңгімелесу үшін адамдарды таңдағанға дейін кандидаттарды іріктеуді қалауы мүмкін. Іріктеу авток пайдалана отырып, мансап жасауға ниет білдірген адам үшін не пайдалы не жағымсыз болып табылатын үрдістерді анықтау үшін жазбаша тесттен тұруы мүмкін. Ескеруі керек басқа фактор жасы болып табылады. Зерттеулер 25 жастан асқан және 65 жасқа дейінгі жүргізушілер де анағұрлым жас жүргізушілер сияқты тиімді, бірақ олар көбірек қауіпсіз, еңбекте көтерілуге бейім және кешігу мен жұмыстан қалу деңгейі анағұрлым төмен болатынын көрсетті. Жұмыс берушілер пайдаланылатын көлік құралы жүргізушісінің кабинасында физикалық шектеулер негізінде биіктігі мен салмағы бойынша ең аз шектеулерді белгілеуі тиіс. Сондай-ақ, стандартталған, жазбаша нәтижелер мен рөлдегі тест нәтижелері және жүргізудің қанағаттанарлық көрсеткіштері арасында өзара байланыстылық, сондай-ақ қанағаттанарлық көрсеткіштер мен әлеуетті қызметкердің өмір сүру салты арасында тікелей өзара байланыстылық бары көрінеді.

Анықтамалық ақпаратты тексеру

Әрбір әлеуетті қызметкер жұмысқа қабылдау туралы өтінішті толтыруы тиіс. 49 ФЕЖ 391.21, 3 сәйкес өтінім келесі ақпаратты қамтуы тиіс:

1. Жұмыс берушінің аты және мекенжайы
2. Өтініш берушінің аты, мекенжайы, туған күні және әлеуметтік сақтандыру нөмірі
3. Өтініш беруші алдыңғы 3 жыл ішінде тұрған мекен-жайлар
4. Өтінім берілген күн
5. Өтініш берушіге берілген, өтпеген коммерциялық жүргізуші куәлігіне қатысты

барлық ақпарат

6. Өтініш берушінің Көлік құралдарын пайдаланудағы тәжірибесінің сипаты мен дәрежесі

7. Өтінім берген күннің алдындағы 3 жыл ішінде өтініш берушінің қатысуымен болған барлық жол-көлік оқиғаларының тізімі

8. Өтініш беруші сол үшін сотталған өтініш берген күннің алдындағы 3 жыл ішіндегі көлік құралдары туралы заңдарды немесе қаулыларды (тұраққа қоядан басқа) барлық бұзушылықтардың тізімі

9. Кез келген лицензияны, көлік құралын басқаруға рұқсатты немесе артықшылықты кез келген бас тарту, қайтарып алу немесе қолданылуын тоқтата тұру фактілері мен мән-жайлары егжей-тегжейлі баяндалған өтініш немесе мұндай қызметтің жүзеге асырылмағаны туралы өтініш

10. Өтініш берген күннің алдындағы 3 жыл ішіндегі өтініш берушінің жұмыс берушілерінің аттары мен мекен-жайларының тізімі

11. (Коммерциялық автокөлікті пайдалануға өтінім беретін жүргізушілер үшін): өтініш берген күннің алдындағы 10 жыл ішінде өтініш берушінің жұмыс берушілерінің аттары мен мекенжайлары

12. Өтініш берушінің қолы және қол қойған күні

Физикалық тексеру

Дәрігер өтініш берушілердің жақсы физикалық және психикалық саулығына көз жеткізу үшін толық физикалық және психологиялық тексеру жүргізуі тиіс. Сау қызметкерлерді жалдау кәсіпорын үшін орасан зор медициналық жинақты білдіреді.

Тестілеу

Компания басқармасы жұмысқа қабілеттілігін анықтау үшін тестілеумен тексеру жүргізіледі. Мұнда бұлардан басқа жол қозғалысы мен жүргізуді білу тесттері, жүргізу дағдыларына арналған тесттер және қарым-қатынас тесттері кіре алады. Бұл тесттер әлеуетті қызметкерлердің нақты жұмысты қаншалықты жақсы атқаратынын көрсете алады.

Жүргізушіні таңдау процесі

Автопаркпен айналысатын шағын компания үшін жаңа жүргізушілерді таңдау кезінде басшылық іріктеу процедураларының барлық жаңа қызметкерлердің тарихын тиісті түрде бағалауын қамтамасыз етуі тиіс. Автопарк қауіпсіздігі бағдарламасы қызметкерлерді қорғау, жазатайым оқиғалардың алдын алу және бақылау үшін, сондай-ақ компания үшін шығындарды азайту мақсатында жүргізушілердің тиімділігін арттыру үшін әзірленуі тиіс. Таңдау барысында басшылық жүргізушілердің жалпы мүмкіндіктері мен қабілеттерін зерделеуі тиіс, өйткені олар жүргізушінің арнайы міндеттеріне қойылатын талаптардан (мысалы, мектеп автобустарының жүргізушілеріне) айырмашылығы болады. Шағын автопаркте жұмыс істеген кезде дұрыс жүргізушіні таңдаудың маңыздылығы қауіпсіз жүргізудің өте жоғары деңгейін ұстап тұруды жалғастыру болып табылады.

Автопаркпен айналысатын шағын компаниялар жүргізушіні таңдау процесіне толық өтінімдерді, деректерді тексеруді, физикалық қараулар мен тестілеуді қамтуы тиіс. Шағын паркте ірі қателіктерге қарағанда орын аз. Қауіпсіздікті нөмір бірінші артықшылық деп санайтын жақсы жүргізушілерді алу үшін барлық күш-жігерді салу қажет.

Қазір ғана айтылған қадамдар шағын автопарктердің басшыларына өз көлік құралдарын пайдалану үшін жоғары білікті мамандарды таңдауға көмектесуі тиіс.

Шағын паркті басқару философиясы

Шағын автопарктің менеджерлері көп қалпақ киеді. Олар кейбір жаттығулар бірде-бір жасалмаған жаттығудан қарағанда жақсы деген позицияда болуы керек. Тіпті шағын автопарктерде жүргізушілерді оқыту компания үшін орасан зор қаражат үнемдеуге әкелуі мүмкін. Парк менеджерлері жүргізушілерді компанияның талаптарына, қарауларға, қорғаныстық жүргізуге және қауіпсіздік белдігін пайдалануға үйретуі тиіс. Олардың әрқайсысы үздіксіз жұмыс үшін өмірлік маңызды. Егер жүргізушілер компанияның процедураларын білмесе, олар төтенше жағдайларда қалай дұрыс әрекет ету керектігін қалай біледі? Жүргізушілерді оқыту оқыс оқиғалардың алдын алуға көмектесіп қана қоймайды, шын мәнінде орын алатын оқыс оқиғалардың ауқымын шектейді.

Шағын автопарктердің менеджерлері автокөлік құралдарын басқаратын қызметкерлерді оқыту үшін сыртқы агенттіктерді пайдалану мүмкіндігін қарастырғысы келуі мүмкін. Қауіпсіздік техникасы бойынша менеджерлер осы операция үшін бірегей дағдыға ие бола алады, бірақ қызметкерлерді автокөліктерді дұрыс пайдалануға үйрету үшін қажетті дағдыларға ие бола алмауы мүмкін. Мұндай жағдайларда сыртқы агенттікпен келісімшарт жасасу компания үшін тиімді болуы мүмкін. Сыртқы агенттік бизнесті жүргізу процесіне ықпал етпей, барлық қызметкерлерді оқыту үшін дағдыларға, материалдар мен білімге ие бола алады. Мұндай тәсіл басқару үшін жиі қолайлы және көлік құралдары жүргізушілерінің білімін жақсарту алады.

Жаңа қызметкерлерге арналған бастапқы оқу жазбалары

Автокөлік құралдарын жүргізудің белгілі бір аспектілері компания осы көлік құралдарын басқаратын қызметкерлерді, әсіресе қызметкерлер жаңа болғанда, оқыту үшін міндетті болады. Қауіпсіздік жөніндегі менеджерлер ешқашан жаңа қызметкерлер көлік құралын басқару кезінде олардың қауіпсіздігін қамтамасыз ететін ақпаратты білетінін болжауға тиісті емес. Менеджердің жұмысы бұл қызметкерлерді олардың қауіпсіздігі мен басқалардың қауіпсіздігін қамтамасыз етуге үйретуден тұрады. Бұл бөлімде біз жаңа қызметкерлерді оқыту үшін кейбір тақырыптарды қарастырамыз.

Автокөлікті пайдалану

Жаңа және ауыстырылған қызметкерлер әрдайым өздері жүруі тиіс көлік құралдарын қауіпсіз және дұрыс басқаруға үйретілуі тиіс. Әрбір көлік құралы бірегей және қызметкерлер автокөліктерді ауыстырған сайын, олар жаңа автокөлікті қауіпсіз және дұрыс пайдалануға оқытылуы тиіс.

Әр сапар алдында автокөлікті қарау

Қызметкерлер сату алдындағы тексеруді қалай орындауға үйретілуі тиіс. Бұл қауіпсіздік мақсатында заң бойынша талап етіледі. Шиналар, доңғалақтар, құрсаулар, ұштықтар/гайкалар, рөлдік басқару, аспа, қақпақша жүйе және апаттық құтқару жабдығы тексерілуі тиіс. Бұл қарау көлік құралының учаскеден шығарылғанға дейін тиісті жұмыс жағдайында болуына кепілдік береді.

Автокөліктің ақаулары туралы хабарлама

Шағын немесе үлкен паркте жұмыс істей отырып, оператордың ол немесе өзі басқаратын көлік құралына қамқорлық жасауға мүмкіндігі болуы тиіс. Бір көлік құралын бір жүргізушіге күн сайын тағайындаған кейбір автопарктер осы жүргізушілердің кейбіреулері басқа жүргізушілерге қарағанда отын галлонына көп қашықтық алатынын анықтады. Кейбір көлік құралдарын жөндеу үшін аз жұмыс қажет болғандықтан, күнделікті тексерулер мен қажетті қызмет көрсету барлық тараптар арасында ынтымақтастық атмосферасын жасайды. Бұл жүргізушінің шағымдары тексерілетініне және қажет болған жағдайда көлік құралдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жөндеу жасалатынына кепілдік береді.

Көлік құралдарының ақаулары туралы хабарлау үшін пайдаланылатын тиісті процедураны оқыту парктің қауіпсіздік және техникалық қызмет көрсету бағдарламасының жетістігі үшін өмірлік маңызды мәні бар. Ақауы бар көлік құралын қызмет көрсетуші персонал мәселені жойып, көлік құралын тиісті жұмыс жағдайына дейін қалпына келтірмейінше уақытша пайдаланудан шығару қажет. Көлік құралдарының ақаулары туралы уақытылы хабарлай отырып, қызметкерлер көлік құралдарының жөнделіп, жолға айтарлықтай кідіріссіз оралатынына кепілдік беруге көмектеседі.

Апаттар туралы есептерді толтыру

Дұрыс пайдалануға және жол апаттар туралы есептерді толтырудың дұрыс әдісіне дұрыс үйретудің де шешуші мәні бар. Қызметкерлер осы нысандарды үйретусіз қалай толтыруды білуі тиісті емес. Нысанға енгізілген ақпарат барынша анық, қысқа және дұрыс болуы тиіс. Бөлшек өте маңызды және барлық тармақтар аяқталуы тиіс. Егер зардап шеккен тараптар талап берсе, жол апаты туралы есеп сотта ұсынылуы мүмкін; сондықтан ақпарат дұрыс және толық болуы тиіс. Бұдан басқа, апат туралы есеп талаптарды қарастыруда маңызды рөл атқара алады. Жазатайым оқиғалар туралы хабарлаудың тиімді және сенімді жүйесі компания үшін қайғылы оқиғаларды алдын алудың үздік бағдарламасын әзірлеу және қолдау үшін қажет.

Қауіпсіздік белдігі

Көлік құралдарының қауіпсіздігі жөніндегі федералдық басқармасының (АҚЖФ) соңғы есебіне сәйкес, қауіпсіздік белдігін пайдалану 2010 жылы жүк көліктері мен автобустардың коммерциялық жүргізушілері арасында таратылды. АҚЖФ зерттеуі қауіпсіздік белдігін пайдалану 2009 жылғы 74 пайыздан 2010 жылы 78 пайызға дейін артқанын көрсетті. Зерттеушілер жүк көліктерін және жүк көтергіштігі орташа және үлкен автобустарды пайдаланатын 26 830 коммерциялық автокөліктердің жүргізушілерін (КА) және бүкіл ел бойынша 989 жол бойындағы учаскелерде 1929 жолаушыны байқады.

Бұдан басқа, қауіпсіздік белдіктерін пайдалану КА жүргізушілері мен штаттардағы көлік құралдарының жолаушылары үшін 80 пайызды құрады, онда қауіпсіздік белдіктері туралы екінші реттік заңдармен штаттардағы 72 пайызмен салыстырғанда қауіпсіздік

белдіктері туралы заң бірінші кезекте қолданылады. Қауіпсіздік белдігін пайдалану жол-көлік оқиғаларында алған жарақаттардың саны мен ауырлығын едәуір төмендететіні дәлелденді. Бұл қарапайым факт негізгі жұмысы автокөліктерді пайдалану болып табылатын қызметкерлер үшін қауіпсіздік белдігін пайдалану үшін жеткілікті негіз болуы тиіс. Бұдан басқа, штаттардың көпшілігінде жүргізушілер мен жолаушыларды қауіпсіздік белдіктерімен тағуға міндеттейтін заңдар бар. Қауіпсіздік белдігін пайдалануға ықпал ете отырып, компания қоғамға өз қызметкерлерінің өмірін қорғай отырып, оң имидж ұсынады.

Ұқыпты жүргізу

Қорғаныс жүргізу жүргізушінің апаттық жағдайларды бақылау ниеті мен қабілеті болуы тиіс дегенді білдіреді. Әрине, жүк көліктерінің жүргізушілері басқа жүргізушілердің қимылдарына сақ болуы өте маңызды, бірақ тағы бір маңызды пікірді ескеру керек. Ірі жүк көліктерін жүргізудегі концентрация өз жүргізуін де, басқалардың жүргізуін де қамтуы тиіс. Олардың бірінде ғана шоғырлану қауіпті болуы мүмкін. Жүргізушінің өзін, сондай-ақ басқа жүргізушілерді қадағалайтын оң, қырағы жүргізу қорғаныш жүргізудің ең жақсы түрі болып табылады. Жүргізуші-қорғаушы әрдайым ең жақсы жүргізу ережелеріне сүйену керек. Ол немесе ол әрдайым кенеттен күтуі керек, сондықтан басқа жүргізушілер қауіпсіз емес тәжірибеде сирек таң қалады. Бұдан басқа, қорғайтын жүргізушілер жазатайым оқиғалардың алдын алу үшін жауапкершілікті өзіне алады және оларды болдырмау үшін оларға оң қарайды. Жақсы қарым-қатынаспен қатар, қорғаушы жүргізуші қырағылық, алды-артын байқағыштық, білім, пайымдау және іскерлік көрсетуі тиіс. Барлық осы қасиеттер оқыту бағдарламасында әзірленуі және тәжірибе арқылы жақсартылуы мүмкін.

Қорғаныс жүргізу курсынан өту және жазатайым оқиғалар жиілігінің төмендеуі арасында тікелей байланыс анықталды. Қорғаныстық жүргізу курсы әзірлеу және енгізу жазатайым оқиғалардың санын азайтуға әкеліп қана қоймайды, көпшілікке жақсы көрінеді және жүргізушілерге материалдың маңыздылығы мен пайдалылығын түсінуге көмектеседі.

Жүргізушіге арналған қауіпсіздік бағдарламасының компоненттері

Жүргізушіге арналған қауіпсіздік бағдарламасының компоненттері өзіне жүргізушілердің өз жұмысын жақсы орындауы тиістігін қамтуы керек. Оқытушылар бағдарламаның үйлестіруші орталықтарын саралау үшін келесі санаттарды қолдануы керек:

1. Өмірлік маңызды нәрсе жұмыста табысқа жету үшін өте қажет.

2. Маңызды нәрсе жұмысты түсіну үшін негізді қамтамасыз етеді.

3. Пайдалы материал жұмысқа жатады және өнімділікті арттыруға болатын нәрсеге неғұрлым мол түсінік береді.

4. Кездейсоқ материалды білу ғанибет, бірақ жұмысты орындау үшін міндетті емес.

Бастапқы дайындық

Оқытудың бастапқы уақыты жаңа жүргізушінің білімі мен дағдыларын жұмысты қауіпсіз және дұрыс орындау үшін қажетті деңгейге жеткізу үшін жеткілікті болуы тиіс. Оқуға төлеуге жұмсалған ақша, уақыт пен күш-жігер жазатайым оқиғалардың аз санымен, негізгі қызмет көрсетуге жұмсалатын аз шығындармен, жұмысқа шықпаудың аз санымен, кадрлардың неғұрлым төмен тұрақтамауымен, қадағалау ауыртпалығының азаюымен және жұртшылықпен байланысты жақсартумен өтелетін болады.

Өндірістен қол үзбей оқыту

Қайта даярлау жыл сайын немесе қажеттілігіне қарай жүргізілуі тиіс. Бұл сыныптағы нұсқамадан тұруы тиіс, онда не бастапқы оқу материалы қаралады не жаңартылған материал ұсынылады.

Түзетуші оқу

Жағдайды түзету бойынша оқыту белгілі бір апат саны болған жүргізушілерге арналған. Әрбір түзетуші курс ретрансляторлары болған жазатайым оқиғалардың түрлеріне шоғырлануы тиіс және содан кейін оқу бағдарламасына талқылауды қамтуы тиіс. Жазатайым оқиғалардан ретрансляторлар санының төмендеуі түзету дайындығының артықшылығы болды.

Үздіксіз оқыту

Жүргізушілерге қауіпсіздік бойынша ақпарат пен идеяларға рұқсат беретін білім беруді тұрақты негізде енгізу керек. Кейбір үлгілер - қауіпсіздік плакаттары, аспаптық карточкалар, хабарландыру тақталары, қауіпсіздік буклеттері және жүргізушінің хаттары болып табылады. Бұл заттар күн сайын әрекет ету қажеттілігі туралы тұрақты еске салу болады.

Көлік құралдарының шарттары

Қауіпсіздік және техникалық қызмет көрсету бөлімдері бір мақсатты көздейді: ақаулардың болмауын. Бөлімшелер бұзылған көлік құралдарын жөндеу үшін оларды шығарғанға дейін бірге жұмыс істеуі тиіс. Компанияның табысы үшін қауіпсіздік және техникалық қызмет көрсету бөлімдерінің автокөліктерді қауіпсіз ететін жөндеу жұмыстарын жүргізуге мүмкіндік беретін жағдайлар жасауы өмірлік маңызды. Бұл компанияның мүддесі үшін бірлескен жұмысты білдіреді.

Көлікті мерзімді қарау

Бұл білікті инспектор жүргізетін жыл сайынғы автокөлік тексерісі. Тексеру нысаны инспектордың, тасымалдаушының атын, қарау күнін, тексерілген автокөлікті, тексерілген компоненттерді және олардың жай-күйін қамтуы тиіс. Бұл жазбалар автокөлікте сақталуы керек.

Көлік құралдарының шарттары

Жүргізушілер учаскеден кетпес бұрын олар сату алдындағы тексеру жүргізуі тиіс. АҚШ Көлік департаменті (КД) компоненттердің автокөлік партиядан кеткен соң тексерілуін және тіркелуін талап етеді. Сапардың алдында тексеруге қосылған кейбір жабдықтар шиналар, доңғалақтар, құрсаулар, тесіктер / сомындар, рөлдік басқару, аспа жүйесі, қақпақша жүйесі және апаттық жабдықтар болып табылады. Бұл тексеру не бары 10 минут алуы мүмкін, бірақ ол жүргізушіге автокөлік жақсы жұмыс жағдайында болуын біле отырып, жан тыныштығын береді.

Сапардан кейін қарау

Жұмыс күнінің соңында әрбір жүргізуші сапардан кейін қарап-тексеру жүргізуге міндетті. Бұл қадам келесі жүргізушінің қауіпсіздігін қамтамасыз етеді. Екі тексеру сапардан бұрын және одан кейін ұқсас, бірақ сапардан кейін тексеру кемшіліктердің болмағаны туралы, не анықталған кемшілікті түсіндіру туралы мәлімдемені қамтуы тиіс. Жүргізуші хаттамаға қол қоюы тиіс.

Егер қандай да бір кемшіліктер анықталса, механик және жүргізуші жөндеумен қанағаттанғанын көрсету үшін қол қоюға тиіс.

Көлік құралдарын қарау – бұл қауіпті көлік құралдарын жолдан шығарып жіберу үшін пайдаланылатын құралдар. Қауіпті көлік құралына ешқашан партиядан шығуға рұқсат берілмеуі тиіс.

Бұл қауіпсіздік жөніндегі менеджердің басты міндеті: қызметкерлер үшін қауіпсіз еңбек жағдайларын қамтамасыз ету. Өнімділік пен пайда қаражатты үнемдеу үшін қауіпті көлік құралдарын пайдалануды ынталандыра алатын жағдайларда, қауіпсіздік

менеджерінің міндеті - араласу және оған жол бермеу. Заттарды қызметкерлерге немесе өндіріске зиян келтірмейтіндей етіп жасау үшін қауіпсіздікті ұстанатын барлық жұмыс күші талап етіледі.

Табысты қауіпсіздік бағдарламасындағы басшылықтың рөлі

Менеджмент ешқашан қанағаттану үшін жеткілікті білімге риза болмауы керек. Менеджерлер өздерін де, өз қызметкерлерін де одан әрі оқыту үшін қолда бар ресурстарды пайдалануы тиіс. Интернет Көлік құралдарының қауіпсіздігі жөніндегі федералдық басқармасы (АҚЖФ), Автокөлік жолдарының федералдық басқармасы (АКФБ) және Еңбек қауіпсіздігі мен гигиенасы бойынша әкімшілік (ЕҚҒӘ), сондай-ақ Америкалық жүк тасымалдау қауымдастығы (АЖТҚ) сияқты үкіметтік мекемелер үшін әсіресе веб-сайттар өте жақсы ақпарат көзі болып табылады. Бұл сайттардағы ақпарат өзекті және автопарк қауіпсіздігіне қатысты іс жүзінде кез келген тақырыпқа қатысты. Бұдан басқа, автопарктың қауіпсіздігіне арналған көптеген журналдар мен кітаптар қолжетімді. Олар көлік құралдарын зерттеуді қамтуы мүмкін және ықтимал мәселелер туралы құнды ақпарат бере алады.

Басшылық Ұлттық қауіпсіздік кеңесіне (ҰҚК), қауіпсіздік жөніндегі жергілікті кеңестерге және әртүрлі сауда қауымдастықтарына белсенді қатысуға уақыт бөлуі тиіс. Бұл топтар қауіпсіздіктің барлық аспектілері бойынша ақпарат береді және менеджерлер мен иелеріне қауіпсіздікке қатысты мәселелерде көмектеседі. Бұл топтар салаға немесе өндіріске қатысты ағымдағы ақпаратты ұсынады және кез келген проблемалар туралы қосымша түсінік бере алады. Шағын парктің менеджерлері әрқашан өз алдына биік мақсаттар қоюы тиіс. Шын мәнінде, шағын парк менеджерлері өз өнімділігін толық жұмыс күні жұмыс істейтін қауіпсіздік қызметінің қызметкерлерімен үлкен автопарктың ерекшеліктеріне сәйкес болатындай етіп белгілеуі тиіс. Басты мақсат - халықты және қызметкерлерді жол-көлік оқиғаларынан қорғау. Кемелдену - бұл әрқашан мақсат.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1. Парктің қауіпсіздік бағдарламасының төрт негізгі элементін атаңыз.
2. (Дұрыс немесе дұрыс емес) Зерттеулер 25-тен үлкен 65 жасқа дейінгі жүргізушілердің неғұрлым жас жүргізушілер сияқты соншалықты тиімді және неғұрлым қауіпсіз қызметкерлер болып табылатынын көрсетеді.
3. Жаңа қызметкерлерге арналған бастапқы оқу жазбаларына енгізілуі тиіс төрт пунктті атаңыз.
4. Нұсқаушылар жүргізушінің қауіпсіздік бағдарламасына баса назар аудару керек тақырыптарды тізген кезде қандай санаттарды ескеруі тиіс?
5. Көлік құралында қандай үш тексеруді жүргізу қажет?

Сілтемелер

1. Делла-Джустина, Д., Автопарк қауіпсіздігі бағдарламасының элементтері, *Автопарк қауіпсіздігі*, Батыс Вирджиния Университеті, Моргантаун, 10 сәуір 2010.
2. Бродбек, Дж.Е., *Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық*, 4ші шығарылым, Қауіпсіздік жөніндегі ұлттық кеңес, Итаска, Иллинойс, 7–50, 1996.
3. 15 жолаушыға хабарлау. *Шіркеу өзара әрекеті*, 8 ақпан, 2008, <http://www.churchmutual.com/index.php/choice/risk/page/rm-vanalert/id/35>.
4. Федералдық ережелер жинағы, 49 тарау, 391.21 бөлім, АҚШ Еңбек министрлігі, Вашингтон, Колумбия округі
5. Тони Делигианис ақпаратына негізделген.

6. Берд Ф.Е., кіші және Жермен, Г.Л., *Шығындарды басқару жөніндегі Тәжірибелік нұсқаулық*, 4ші шығарылым., Халықаралық шығындарды бақылау институты, Логанвилль, Грузия, 263, 1996.

7. *Өлім-жітімді талдау бойынша есептілік жүйесі*, web-based encyclopedia, <http://www-fars.nhtsa.dot.gov>, 2002.

Шағын автопарктің ерекшеліктері

29

8. Джабллон, Р., НАСА-ның қала маңындағы фургондағы апат салдарынан 3 адам қаза тапты, 7 адам жарақат алды, 9 желтоқсан, 2004, <http://www.dailylobo.com/media/storage/paper344/news/2004/12/09/News/Nasa-Commuter,Van.Crash.Kills.3.Injuries.7-825961.shtml>.

9. Шолу, *Ұлттық жол қозғалысы қауіпсіздігі фактілері 2001*, Ұлттық статистика және талдау орталығы, Вашингтон, Колумбия округі, 2ші басылым. Көлік департаменті, 2002, жарияланым нөмері DOT-HS-809-48.

10. *2000 жыл өлімге ұшыраған өндірістік жарақаттар санағы*, еңбек статистикасы Бюросы, 2001.

11. *15 жолаушының қауіпсіздігіне қатысты іс-қимыл жоспары*, Жол қозғалысы қауіпсіздігінің ұлттық басқармасы, Вашингтон, Колумбия округі, АҚШ Көлік министрлігі, Қараша 2004, http://www.nhtsa.dot.gov/problems/studies/15pass_vans.

12. Ньюсом, Т. және Мейерс, Д., *Теннесси Ванс итатында жүргізушілерді оқыту қажеттілігін бағалау*, Ноксвилл, Теннесси университеті, Көліктік зерттеулер орталығы, Желтоқсан 2008.

13. Педерсон, С., жеке қарым-қатынас, 17 желтоқсан, 2007.

14. Саттерфилд, Дж., *Өлім Ван-Апат: Алыстан қашықшы тым жақын болды*, деп мәлімдейді билік, *Ноксвилл Ньюс-Сентинел*, А1, А5, 1999.

5 Жүргізушіні таңдап алу



Жүргізушінің қауіпсіз қасиеттерін алдын ала болжау

Қауіпсіз жүргізуді болжау дәл ғылым емес. Өте оңды жүргізушіні анықтау үшін сиқырлы формула болмағанымен, бұл күрделі және маңызды процесс автопарк қауіпсіздігі бағдарламасына әйтсе де қосылуы тиіс. Болашақ қызметкерлердің тексерілуі және компанияға ең үздік, ең білікті жүргізушілерді, сондай-ақ ең қауіпсіз жүргізушілерді ғана жалдауына мүмкіндік беруі үшін нақты бағдарламаларды әзірлеу және бастамашылық ету қажет. Жұмыс міндеттерін қарастырыңыз және қызметкерге қандай қасиеттер керек екенін шешіңіз; содан кейін тапсырмаларды орындау үшін осы қасиеттердің әрқайсысының маңыздылығын бағалаңыз. Мысалы, міні әлеуетті қызметкерлерді қарау кезінде бағалануы мүмкін жұмыс сапасының тізімі:

- Білім беру
- Тәжірибе
- Техникалық оқыту
- Физикалық немесе визуалды қажеттілік
- Ақыл-ой сұранысы
- Көлік құралы үшін жауапкершілік
- Жүктің сақталуы немесе жолаушылардың қауіпсіздігіне жауапкершілік
- Жаяу жүргіншілер мен басқа да жүргізушілердің қауіпсіздігі үшін жауапкершілік
- Клиенттермен байланыс
- Компания қаражаты үшін жауапкершілік
- Жүргізу және еңбек жағдайлары
- Жеке қауіптер туралы хабардар болу
- Алынған нұсқама

Жүргізушіні таңдауда өзін ұстай білушілік

Жүргізушіні таңдауда өзін ұстай білушілік маңызды рөл атқарады. Көптеген адамдар олардың техникалық қабілеттері үшін жалданады, және олар жүргізуден алаң болмауы үшін өздерін тәртіпке үйретуі тиіс. Өйткені жүргізушілерді тексеру кезінде өзін ұстай білушілікті іздеу маңызды. Көлік құралы үшін жауапкершілік, жүктің немесе

жүргізушілердің қауіпсіздігі үшін жауапкершілік, компания құралдары үшін жауапкершілік және жеке қауіптер туралы хабардар болу сияқты жұмыс факторлары жоғары бағалануға тиіс. Бұл белгілер өткен оқиғаны көзден өткізу арқылы және бақылау тексерулерін орындай отырып сәйкестендірілуі мүмкін.

Жүргізушіні тандауын басқару

Қорғаныстық жүргізу апаттарды болдырмау бағдарламасының маңызды элементі болып табылады. Ұлттық қауіпсіздік конгресінде 1970 жылы доктор Рэй Мартинес жүргізушіні тандау үшін маңызды бірнеше фактілерді таңдады. Жүргізушіні тандау барысында қателікке жоламау және басқа адамдардың қателікке жоламауы үшін жүргізушілерді оқытуға ерекше көңіл бөлінеді. Жүргізушілерді рөлде оқыту кезеңінде оқытудың маңыздылығы ең маңызды болып табылады. Кандидатты таңдағаннан кейін оқу бағдарламасын жүргізетін нұсқаушыда жақсы ұйымдастырылған бағдарлама және оқу бағдарламасында нақты міндеттер болуы тиіс.

Жақсы жүргізушінің қабілеті

Әлеуетті жүргізушілерді сұраған кезде жақсы жүргізушімен байланысты белгілі бір қабілеттерге назар аударыңыз. Мысалдар мыналарды қамтиды:

- Жүргізу дағдылары
- Жүргізуге байланысты емес тапсырмаларды орындау
- Жұмыстан қанағаттану
- Адардармен ортақ тіл табысу
- Қолданыстағы жағдайларға бейімделу

Жүргізу дағдылары

Жүргізушілер өз кәсібінде қаншалықты жақсы оқытылғандығын анықтау кезінде, олардың қаншалықты жақсы жүргізе алатынын көру маңызды. Қойылған міндеттерді орындау үшін қажетті дағдыларды бағалай отырып, белгілі бір факторларды іздеңіз.

Алдымен жүргізушінің апаттан аулақ болу қабілетін анықтаңыз. Бұл жүргізушінің ең маңызды ерекшелігі болуы мүмкін. Басқа жұмыс салаларында жүргізуші қаншалықты білікті болғанына қарамастан, апат ретрансляторы әрдайым компания үшін нашар инвестиция болады.

Содан кейін жүргізушінің жол қозғалысы қағидасын сақтау қабілетіне қараңыз. Бұл да маңызды, сол себепті қайта реттеуді бұзушылар - бұл өзінің пайда болуын күткен жай ғана жазатайым оқиғалар. Егер мұндай адамдар компанияға ұмтылса, олар жұртшылықпен байланыс бойынша міндеттеме болуы мүмкін.

Жақсы жүргізуші - көлік құралы туралы қам жейтін жүргізуші. Бұл күту және қызмет көрсету арқылы жасалады. Таза көлік құралдарының паркі компанияның пиары болуы мүмкін.

Өзінің көлік құралы туралы қам жейтін және күн сайын бір көлік құралымен жүретін адам ең жақсы бензин шығынын көрсете және ақыр соңында компанияның ақшасын үнемдей алады.

Жұмысты мерзімде орындау қабылет тілігі, жақсы жүргізушінің тағы бір маңызды болып табылады. Компанияның графиктері жүргізушіні орынды күш-жігерді сақтай алатындай етіп орнатылуы тиіс. Жүргізуші қалып қойған кезде, ол барлық кестені тастайды және жүргізушілер жіберілген қателіктің есесін қайтаруға тырысқанда апатқа

әкелуі мүмкін.

Жүргізушіні таңдап алу

33

Жүргізуге байланысты емес тапсырмаларды орындау

Жүргізуші жұмысының жетекті емес бөліктеріндегі өнімділігі басқа фактор болып табылады. Бұл өзіне: жеткізу, журнал жүргізу, көлік құралдарына қызмет көрсету, көлік ішіндегі тауарларды күту және тіпті сату сияқты көптеген түрлі нәрселерді қамтуы мүмкін. Егер жүргізушілер өз жұмысының тартымсыз бөліктеріне нашар оқытылса және осы міндеттерді орындау кезінде өздерін жайлы сезінбесе, олар компания үшін жауапты бола алады.

Жұмыстан қанағаттану

Адамдарға өз ұстанымдарына риза болу маңызды. Егер олар қанағатсыз болса, олар компанияға қиын болуы мүмкін. Олар өз жұмысын нашар орындауы мүмкін, бұл компанияны шығынға әкелуі мүмкін. Қызметкерлер инвестиция ретінде қарастырылуы тиіс; егер олар өз жұмысына риза болмаса, олар кетуі мүмкін, сонда компания өз инвестицияларын жоғалтады. Сондықтан білікті мамандардың өз жағдайына риза болғаны маңызды. Егер қызметкерлер аса немесе жеткіліксіз білікті болса, олар өз жұмысынан қанағат таба алмайды.

Адамдармен ортақ тіл табысу

Басқалармен жақсы жұмыс істейтін қызметкерлерді жалдауға өмірлік маңызды. Кандидаттарды іріктеу кезінде олардың жеке қасиеттерін ескеріңіз, содан кейін олардың басқа қызметкерлермен жұмыс істеу үшін сай келетінін анықтаңыз. Әрқашан есіңізде болсын, компания үміткердің тек сапалы бөлігін ғана жалдай алмайсыз, ал бүкіл адамды жалдай аласыз.

Қолданыстағы жағдайларға бейімделу

Бейімделгіштіктің шешуші мәні болады, өйткені орта үнемі өзгереді. Осылайша, әлеуетті қызметкерлердің түрлі жағдайларға бейімделе алатындығын көру керек.

Кадрлық фактілер

Осы тараудың мақсаттары үшін ескерілуі қажет кадрлық фактілер келесі санаттарға бөлінген:

- Жасы
- Жынысы
- Қолдағы деректер
- Ой өресі
- Білім

Осы белгілерді қарау және оларды тексеру кезінде жалдау менеджері өз штаты немесе провинциясы үшін әділ жалдау қағидаттарын білгені маңызды. Жалдау менеджері ол немесе ол компанияның проблемаларына әкелуі мүмкін әңгімелесу кезінде сұрақтар қоймауы үшін, осы басшылық принциптерін жақсы зерттеуі керек

Жасы

Зерттеулер 25-тен үлкен 65 жасқа дейінгі жүргізушілер жас жүргізушілер сияқты

тиімді, неғұрлым қауіпсіз, еңбекте көтерілуге азырақ бейім және кешігу мен жұмыстан калудың төмен деңгейі барын көрсетті.

Жынысы

Екі жыныс арасындағы жазатайым оқиғалардың салыстырмалы деңгейін ескере отырып, автокөлік құралдарының рөлінде жұмыс орындарында әйелдерді кемсітуге ешқандай негіз жоқ.

Қолдағы деректер

Пайдаланылатын көлік құралының жүргізуші кабинасының физикалық шектеулеріне негізделген биіктігі мен салмағы бойынша ең аз шектеулер жалдау процесі басталғанға дейін көрсетілуге тиіс.

Ой өрісі

Межеліктің төменгі және жоғарғы деңгейлерін қоспағанда, ой өрісі тестінің нәтижелері мен жүргізудің қанағаттанарлық ерекшеліктері арасында ешқандай өзара байланыстылық жоқ екені көрінеді.

Білім

Қазіргі еңбек нарығында орта мектепте (немесе оның баламасы) білім беру, әсіресе желілік тасымалдауда жұмыс істеу үшін жеткілікті.

Жүргізушіні таңдау тәртібі

Жүргізушілер жалдау кезінде пайдалану үшін көптеген рәсімдер бар. Бұл бөлімде білікті жүргізушілерді іздеу кезінде ескеру керек он бір қадам қарастырылады. Қадамдар төмендегідей:

1. Кадрларды іріктеу
2. Алдын ала өтінім
3. Өтінім нысаны
4. Несие-тексеру агенттіктері
5. Оператордың немесе жүргізушінің лицензиясы
6. Жүргізушілердің ұлттық тізілімі
7. Әңгімелесу
8. Физикалық тексеру
9. Анықтамалық тексерулер
10. Қабылдауда әңгімелесу
11. Жүргізу дағдылары

Кадрларды іріктеу

Персоналды іріктеу жаңа жүргізушілерді іздеу кезінде үлкенорасан зор рөл атқара алады, себебі компания бос жұмыс орнын жариялаған кезде қалаған үміткерлерді әрдайым ала алмайды.

Ең білікті және қауіпсіз жүргізушілерді жалдау үшін компанияларға басқа өтініш берушілерді іздеуде көмек қажет болуы мүмкін. Ұсыныстар рефералдар, сала өкілдері арқылы, сондай-ақ автомектептерге және кәсіптік училищелерге түседі.

Алдын ала өтінім

Алдын ала өтінім - бұл өтініш берушіден базалық ақпарат алуға арналған жай ғана нысан. Жалпы, бұл қысқа және өтініш берушіден қысқа өмірбаянды талап етеді.

Өтінім нысаны

Өтінім нысаны арнайы компания және оның қажеттіліктері үшін әзірленуі тиіс.

Компания өзінің жеке мәлімдемесін жасаған кезде, компания бағынатын әділ жалдаудың барлық қағидаларын назарға алу маңызды. Бұдан басқа, кадр агенттігінен нысанды алу; кез келген автопарк саласында жалпы түрдің осы түрін ала алады және пайдалана алады. Өтінімдердің кейбір көздері Америкалық жүк тасымалдаушылар қауымдастығы және Дж. Киллер & Қауымдастық сияқты агенттіктер болып табылады

Жүргізушіні таңдап алу

35

Несие-тексеру агенттіктері

Бәрі адал болмағандықтан, өтінімде ұсынылған ақпаратты тексеру маңызды, және бұл несиені өтеу қабілеттілігін тексеру жөніндегі агенттікті пайдаланудың жақсы идеясы. Несие түбіртектерімен жалдау менеджері ізденушілердің бұрын қайда тұрғанын және кейде олар қандай өмір салтын жүргізгенін көре алады.

Оператордың немесе жүргізушінің лицензиясы

Бұл қосымшаның кез келген сатысында, немесе тапсырулар немесе сол және басқалар арасында кез келген кезеңде қойылуы мүмкін қарапайым элемент. Бұдан басқа, өтініш берушілердің, қандай мақұлдаулары өз лицензияларында болуы мүмкін екенін сұрау маңызды.

Жүргізушілердің ұлттық тізілімі

Жүргізушілердің ұлттық тізілімі (ЖҰТ) автокөлікті басқару құқығының күші жойылған, тоқтатыла тұрған, өзгертілген немесе жол қозғалысы ережелерін елеулі бұзғаны үшін бас тартылған немесе сотталған жеке тұлғалар туралы ақпараттың орталық қоймасы болып табылады. Жеткізбеу туралы есепте сақталатын жазбалар атын, туған күнін, жынысын, жүргізуші куәлігінің нөмірін және есептіліктің жай-күйін қоса алғанда, сәйкестендіру ақпаратынан тұрады. Барлық маңызды ақпарат, тоқтата тұру немесе соттау себебі және олармен байланысты күндер есептілік жағдайында болады.

Жүргізуші куәлігін беру жөніндегі мемлекеттік шенеуніктер тұлғаның лицензиясын немесе артықшылығын қандай да бір басқа мемлекет қайтарып алғандығын анықтау үшін жеткізбеу туралы есепті сұрайды. Басқа авторланған пайдаланушылар тасымалдау қауіпсіздігі мақсатында жеткізілмегені туралы есепке қол жеткізе алады. Барлық елу штат және Колумбия округі ЖҰТ қатысады. Жүйе мәселелік жүргізуші көрсеткіші (ЖМЖК) ретінде аталады.

Жеткізілмегені туралы есеппен салыстыра отырып, жалдау жөніндегі менеджер кандидаттар өз өтініштерінде ұсынған ақпаратты тексере алады. Бұдан басқа, Интернетте каталогқа кіргізілген көп ақпарат түрлі штаттардағы жүргізушілердің лицензия алуын іс жүзінде мүмкіндік бермейді. Бұл тексеру өтініш берушілер берген фактілерді тағы бір тексеру болады.

Әңгімелесу

Бұл қызметкерлерді іріктеу үдерісіндегі ең маңызды қадам, сондықтан интервьюер кандидат ретінде дайындалуы тиіс. Қосымшамен мұқият танысыңыз және қосымшадан көп ақпарат білу және оны тексеру үшін әңгімелесу уақытын пайдаланыңыз. Бұл да қандай адам өтінім беретінін көру үшін жақсы уақыт. Интервьюер адам басқа ағымдағы қызметкерлермен қаншалықты жақсы жұмыс істей алатындығы туралы түсінік алуы тиіс. Бұл кезеңде жалдау процесі аяқтаудан әлі алыс, сондықтан өтініш берушіні оның жұмысы бар деп ойлауға мәжбүр ете отырып жаңылыстырмау маңызды.

Физикалық тексеру

Бұл қызметкерлерді іріктеу үдерісіндегі ең маңызды қадамы, сондықтан интервьюер

сондай-ақ өтінім беруші сияқты дайын болуы тиіс. Компания жұмысқа қабылдау кезінде өтініш беруші орындайтын жұмыс түрімен таныс дәрігермен жақсы қарым-қатынаста болуы тиіс. Ішімдік мен есірткіге алғашқы скрининг жүргізілуі тиіс. Дәрігердің тексеруден кейін қол қоюы өте маңызды. Осылайша, егер интервьюер тексеру барысында бірдеңені жіберіп алса, компания емес дәрігер жауапты болады.

Анықтамалық тексерулер

Біз өмір сүріп жатқан әлем мінсіз емес, бұл жалдау бойынша менеджерлер ізденушілердің оларға өтірік айтпауы үшін тексеруге тиіс екенін білдіреді. Интервьюер мұны шынында ізденушілер өз өтінімдерінде көрсеткен жұмыс берушілерге жұмыс істеген істемегенін және олар өз жұмыс міндеттерін орындаған орындамағанын, олар қалай хабарлағанын көру үшін жасауы тиіс. Мұны жасаудың ең жақсы жолы - телефон арқылы. Бұл қадам туралы тез қамқорлық жасаңыз, өйткені әркімнің уақыты құнды. Өтініш берушінің бұрынғы басшысымен кез келген сөйлесу кезінде телефон қоңырауы тез орындалуы мүмкін болатындай сұрақтар дайындаңыз. Бұл ақпаратты алудың басқа тәсілі - аталған компанияларға хат-форманы жіберу, бірақ барлық компаниялар жауап бермейді; кейбіреулері хаттарды қайтара алмайды, ал басқалары хатқа өз атын жазуға шешім қабылдай алмайды (бұл олар айтқан нәрсе жақсы емес екенін білдіруші ретінде түсіндірілуі мүмкін). Басқа әдіс өтініш берушінің бұрынғы компаниясына жеке баруынан тұрады.

Мұны процеспен байланысты шығындарға бола жасау ең қиын әдіс болуы мүмкін.

Қабылдауға әңгімелесу

Бұл жалдау жөніндегі менеджер өтініш берушіні ертіп әкелетін және шынымен ол немесе ол жұмысқа әлі де мүдделі және оған ынта-ықыласпен қарайтынын тексеретін уақыт. Бұл қиын-қыстау уақыт, өйткені интервьюерде өтініш беруші туралы өз пікірін өзгертуге соңғы мүмкіндік болады. Осы уақытта интервьюер өтініш берушімен жалақыны, жеңілдіктер мен жұмыс уақытын талқылайтын болады. Осыдан кейін интервьюер жұмыс және хаттарды қабылдауды аяқтау туралы ресми ұсыныс бере алады.

Жүргізу дағдылары

Бұл кезеңде жүргізуші бастапқы немесе қайта даярлаудан өтеді. Бұл басқа компания арқылы немесе өзінің оқитын персоналының көмегімен кәсіпорынның шегінен тысқары жасалуы мүмкін. Басқа нұсқа - бүкіл ел бойынша өткізілетін көптеген жүк родеосынан біреуін пайдалану болып табылады. Родео жаттығу алаңдарында жүргізушілердің дағдыларын қолдауға және дамытуға көмектеседі.

Жүргізуге байланысты алдын ала іріктеу элементтері

Осы тарауда біз алдын ала іріктеудің төрт негізгі элементтеріне назар аударамыз:

- Жүргізу тәжірибесі
- Жүргізудің бұрынғы жазбасы
- Жүргізушінің куәлігін тексеру кезіндегі АҚҚЖФ жауапкершілігі
- Физикалық дайындық

Жүргізу тәжірибесі

Осы саланы қарастыра отырып, көлік құралының түрін, уақыт ұзақтығын, жүргізуші куәлігінің түрін және жүргізу түрін ескеріңіз. Барлық осы факторларды ескере отырып, жалдау менеджері оңай шешуге тиіс, бұл ашық позиция үшін ең маңызды болып табылады.

Жүргізудің бұрынғы нұсқамасы

Өтініш берушінің жол қозғалысы ережелерінің алдыңғы бұзушылықтарын және жазатайым оқиғалардың тарихын әрдайым тексеріңіз. Жалдау жөніндегі менеджер өтініш берушінің кәсіптік және жеке ақпаратын алғысы келеді.

Жүргізушіні таңдап алу

37

Оқиғаны қайталаушы - бұл бірдей немесе әр түрлі жағдайларда жазатайым оқиғаның бір түрімен бетпе-бет келуді жалғастыратын адам. Жазатайым оқиғалардың аз санымен немесе оларсыз өзін ұстай білушілікті көрсете алатын адам.

Жүргізуші куәлігін тексеру кезіндегі АҚКЖФ жауапкершілігі

Автокөлік құралдарының федералдық қауіпсіздік ережелерінің (АҚКЖФ-391.23) негізінде соңғы 3 жылда жүргізуші-тасымалдаушының жүргізуші куәлігін тіркеу үшін жауапкершілік жүргізушінің жүргізуші куәлігі немесе осы 3 жыл ішінде көлік құралы жүргізушісінің рұқсаты болған әрбір штатта жатыр. Әрбір жұмыс істейтін жүргізушінің жүргізуші өтілі жылына кемінде бір рет қайта қаралуы тиіс. Барлық алынған хат-хабардың көшірмесі жаңа жүргізушінің жұмысы басталған күннен бастап 30 күн ішінде жүргізушінің жеке файлына орналастырылуы тиіс. Бұдан басқа, Көлік министрлігі реттейтін жұмыс берушілермен бұдан бұрынғы 3 жыл ішінде жүргізушінің қауіпсіздік оқиғасына (егер ондай болса) тексеру жүргізу қажет. Тексеру егер бұл орынды деп есептелетін болса, жеке сұхбаттан, хаттардан, телефондық сұхбаттан немесе жүргізуші оқиғасын тексерудің басқа да әдістерінен тұруы мүмкін.

Жүргізушінің бұдан бұрынғы нұсқамасы

Жалдау менеджері ол немесе ол инвестицияның қандай түрі жаңа қызметкерді оқыту үшін жасау қажет екенін білу үшін жүргізушінің бұдан бұрынғы нұсқамалары туралы сұрауы тиіс. Барлық сыныптық және жүргізу нұсқаулықтары белгіленуі тиіс. Қанша нұсқаулық берілгенін, нұсқаулықты кім бергенін және нұсқаулықта көлік құралының қандай түрі қолданылғанын біліңіз

Физикалық дайындық

Қазіргі кезде процесте жұмыс істеу үшін физикалық дайындықтың ең төменгі стандарттарын белгілеңіз. Содан кейін физикалық тексеру қажет пе, шешіңіз және кез келген мерзімді емтихандар үшін жиілігін анықтаңыз.

Жүргізудегі мінез-құлықты және қабілеттерін анықтауға арналған тесттер

Бұл адам туралы білу үшін бірден көп тест қамту жақсы идея. Тесттердің үш әртүрлі түрін жүргізуге болады:

- Қозғалыс пен жүргізуді білуге арналған тесттер
- Жүргізу тесттері
- Мінез-құлыққа арналған тесттер

Бұл тесттер жүргізушінің жалпы қабілеттері туралы жақсы түсінік беруі керек. Жазбаша тесттер, жүргізу бойынша емтихандар және психологиялық тесттер компанияға

жүргізушінің дағдыларының жалпы жиынтығы туралы көбірек білуге мүмкіндік береді. Психологиялық тестілеу адамның іс-әрекетінің, сипаттарының, көзқарастарының және ой-пікірінің жиынтығын талдайды.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1. (Дұрыс немесе дұрыс емес) Жол қозғалысы ережелерін бұзуды қайталаған жүргізуші тәрізі қайтадан жол-көлік оқиғаларына тап болады.

2. Өз мәлімдемесі үшін қандай да бір сұрақтар әзірлемес бұрын, кіммен әрқашан кеңесу немесе әңгімелесу өткізу керек?

- а. Сұхбат бойынша нұсқау
- б. Әділ жалдау ережелері
- с. Өтінім беруші тұлға
- д. Сіздің анаңыз

38

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

(Дұрыс немесе дұрыс емес) Сұхбат тексеру барысындағы ең маңызды қадам болып табылады

3. Компания жүргізушінің автокөліктуралы қамқорлығынан қалай пайда ала алады?

- а. Жақсартылған бензин жүрісі
 - б. Компанияның жұртшылықпен байланысын жақсарту
 - с. Автокөлікті күтуге арналған шығынды азайту
 - д. Жоғарыда аталғандардың барлығы
4. Жұмысқа қабылдау кезінде қандай кадрлық фактіні ескеру керек?
- а. Отбасы жағдайы
 - б. Жынысы
 - с. Нәсілі
 - д. Жасы

Сілтемелер

1. Бродбек Дж.Э., *Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық*, 5ші шығарылым., Ұлттық қауіпсіздік кеңесі, Итаска, Иллинойс, 2010.

2. Della-Giustina, D., *Қауіпсіздік саясаты мен тәжірибесіне арналған қауіпсіздік және экологиялық менеджмент бойынша семинар*, Бападной Вирджинии Университеті, Моргантаун, 2002.

3. Федералдық ережелер кодексі, 49 тарау, 391 бөлім АҚШ Еңбек министрлігі.

4. *Көлік құралдарының қауіпсіздік ережелері бойынша федералдық басшылық*, Дж. Дж. Келлер & Қауымдастық, Нинах, Висконсин, 2009.

6 Жүргізушіні дайындау және оқыту



Жүргізушілерді оқытудың артықшылықтары

Жүргізуге оқыту компания мен оның қызметкерлеріне көптеген пайдалы артықшылықтар береді. Алынған артықшылықтардың біріне сақтандыру бағдарламасы кіреді. Компания тарапынан наразылық қаншалықты азырақ болса, соншалықты сақтандыру сыйақысы да төменірек¹. Сақтандыру сыйақысы төменірек болған кезде, компания қосымша ақшаны пайдалана алады, мысалы, жаңа жабдык сатып алу үшін. Тағы бір артықшылық нақты жабдыққа қатысты болады. Жабдыкты қаншалықты жақсырақ күтіп ұстаса, соншалықты оған қызмет көрсету шығындары азырақ болады, ал ол, өз кезегінде, жабдыктың қызмет ету мерзімін ұзартады. Көлік құралына көрсетілетін қызмет қаншалықты жақсы болса, осы нақты автокөлік үшін тұрып қалулар соншалықты аз болады, ал ол компанияны қолдарында бар автокөлікке ұқсас автокөлікті жалға алу қажеттілігінен құтқарады. Жүргізушілерді оқыту компания тиімділігін көтере алады, себебі қызметкерлер өздерінен не күтілетінін біледі, және компания ол маңызды екендігін көрсетеді де, қызметкерлер өз жұмыстарын барынша үлкен тиімділікпен атқаратыны ықтимал. Соңғы 40 жыл ішінде жүк көліктерінің жүргізушілерін дайындау қозғалыс қауіпсіздігі үшін үлкендерді оқыту саласына айналған. Жүргізушілер саны өте көп мегаполистерде жұмыс орындары көбірек болады, олар осы тәжірибені пайдалана алады. Ішінара жұмыспен қамтылған мектеп автобустарының операторлары жетіспейтін бірқатар мектеп округтері үшін ол өте табысты операция болып табылады. Автопарк пен мектеп автобустарының жүргізушілеріне арналған нұсқаулықты негізінен коммерциялық автопарктің білікті супервайзерлері жүргізді, оларда жүк автокөліктерімен айналысатын өнеркәсіп кәсіпорындары мен жекеменшік компанияларға арналған бағдарламаларды жүргізу үшін ауыр жабдығы бар.

Жүргізушілерді оқыту – барлығы үшін бірдей болатын үрдіс емес, өйткені кейбір жүргізушілерді көбірек оқыту керек, ал кейбіреулерін азырақ оқытуға болады.

Оқытуды төрт кезеңге бөлуге болады.² Бірінші кезең бастапқы деп аталады. Осы кезеңде жұмысты дұрыс орындау үшін жүргізушіге қажетті білім.

Осы кезең жаңалықтар, ережелер мен жаңа жабдық туралы жүргізушілерді жаңарту үшін пайдаланылатын сыныптағы бірнеше күн бойы өтілетін сабақтардан тұрады. Біліктілікті көтеру жылына бір рет немесе жүргізушілер өз жұмыстарын қауіпсіз орындау үшін білуі тиіс маңызды ережелер мен қағидаларды енгізуге байланысты, қажеттілігі бойынша өткізіледі. Жағдайды түзету бойынша оқытуды негізінен көлік жүргізіп келе жатқанда апатқа ұшыраған жүргізушілер үшін пайдаланады. Осы кезең жүргізушілердің нені дұрыс жасамайтындығы туралы ақпарат беру үшін, және жазатайым жағдайларды болдырмас үшін, оларда болуы тиіс білімнің кез келген жетіспеушілігін анықтау үшін өткізіледі. Ең маңызды болып табылатын соңғы кезең деп тұрақты оқытуды санайды, ол жүргізушілер жолдан тайып кетпес үшін және зиянды әдеттерге жол бермеу үшін керек. Үздіксіз оқытуға сыныпта оқу, қауіпсіздік техникасы бойынша плакаттар, бюллетеньдер, жүргізушілерге арналған нұсқаулықтар мен олардың тиімділігі туралы ақпарат беретін жүргізушілерге арналған хаттар кіреді.

Оқу бөлмесін пайдалану артықшылықтары

Оқу бөлмелерінде тақталар, проекторлар мен нұсқаушы оқушылар үшін пайдалы деп санайтын басқа қосалқы құралдар болу керек. Үй-жайды көптеген тәсілдермен пайдалануға болады: бұл жерде жиналыстар мен конференциялар өткізуге болады, және ол компаниялар жүргізушілер үшін қолжетімді жасағысы келетін маңызды материалдарды көрсететін алаң ретінде де қызмет ете алады (мысалы, жүк тасымалдау индустриясындағы соңғы жаңалықтарды оқи алады).

Көлік жүргізудің жүйелі визуалды дағдылары

Көлік жүргізіп келе жатқан адам үнемі оның не істеп жатқанына назар аудару керек, сондай-ақ қоршаған жағдай туралы барлығын біліп отыру керек. Флориданың Коммерциялық жүргізуші анықтамалығына сәйкес, 3 жүргізуші Смит жүйелері деп аталатын қорғаныс жүргізу техникасын орындау керек:

1. Көлік құралын басқарған кезде назар жоғары болу керек.
2. Жағдайды толық қолға алу керек.
3. Көз үнемі қозғалыста болу керек.
4. Өзінді үй жағдайынан тыс ұстауың керек.
5. Басқа жүргізушілердің сізді көре алатындығына көз жеткізу керек.

Көлікті ұқыпты жүргізуге апатты болдырмайтын барлық мүмкін әрекеттер кіреді. Көлікті ұқыпты жүргізуді үш кезеңге дейін қысқартуға болады: болуы мүмкін қауіпті табыңыз, апатты болдырмау үшін не істеуге болатынын шешіңіз де, тез әрекет етіңіз.

Көлік құралын басқару кезінде сондай-ақ АБШШ үрдісін де пайдалануға болады. АБШШ үрдісі Жедел жәрдем көліктерін оператор-студентіне арналған нұсқаулықта сипатталған. Осы үрдіс жүргізушінің апатты болдырмауына көмектесетін төрт кадамды тізбектейді:

1. Апатқа алып келуі мүмкін барлық қауіптерді *анықтаңыздар*.
2. Инцидент қай жерде болуы екендігін *болжау керек*.
3. Қауіпті қашып құтылу үшін, қандай әрекеттер жасауға болатынын *шешіңіз*.
4. Сіз қандай түзету шараларын қабылдайтындығыңыз туралы өз *шешіміңізді орындаңыз*.

Осы идеяларды жүргізушілерді оқытудың кез келген бағдарламасына міндетті түрде енгізіңіздер

Апат жағдайында қолдануға қажетті рәсімдер

Апат бола қалған кезде, жүргізуші басқаларды қорғау үшін белгілі бір рәсімдерді орындау керек. Бірінші қадам – сценаны қауіпсіздендіру. Сцена қауіпсіздігін қамтамасыз ету дегеніміз, көлік құралын дереу тоқтатып, өрт қаупі болмаса, басқа тартылған көлік құралдарының орнын ауыстырмау болып табылады. Содан кейін, жүргізуші бұрылыс көрсеткіштерін қосып, көлік құралын ең төмен беріліске қосып, кабинадан шықпас бұрын, көлікті тұрақ тежегішіне қою керек. Кабинадан шыққаннан кейін, жүргізуші байсалдылық сақтап, біреулердің бар-жоғын анықтау керек. Басқа жүргізушілерді оқиға туралы ескерту үшін, ескертпе құрылғыларын орнатқан маңызды. Ескертпе құрылғыларының кейбір мысалдары үшбұрыштар, қоңыр түске түсірілген ақ дақтар, сақтандырғыштар, шағылыстырғыштар мен басқа қолайлы көрсеткіштер немесе люминесцентті жабдық болып табылады.

Сәйкес органдарға хабар беру келесі қадам болып табылады. Оған полицияны, жүргізуші компаниясын және, қажет болған кезде, медициналық көмек шақыру кіреді. Қауіпті тауарларды тасымалдау барысында жүргізуші кез келген ағыстарды болдырмас үшін жүргізуші Химикаттарды тасымалдау барысындағы төтенше көмек орталығына хабар беру керек.³

Үшінші қадам – апатты құжаттандыру. Жүргізушіде көзбен көргендерден ақпарат жинау үшін сыпайы берілген ақпараттық карточкалары болу керек. Жүргізуші оқиғаны көрген адаммен кейіннен байланысу үшін, оның атын, мекенжайы мен телефон нөмірін беруді сұрау керек. Егер мүмкін болса, куәгер сондай-ақ өзінің көргенін жазып сипаттап беру керек.

Жүргізуші сондай-ақ, барлығы орнында болған кезде, оқиға туралы алдын ала есепті толтыру керек. Осы есеп, апатқа тартылғандардың барлығы туралы және көзімен көрген адамдар туралы бүкіл ақпаратты жинау үшін пайдаланылады. Жүргізуші апат болған уақытты, орынды, ауа-райының жағдайын жазып, оқиға туралы қысқаша сипаттама беру керек, оны кейіннен сот талаптары мен басқа әрекеттер жағдайында талқылауға болады. Егер камера қолжетімді болса, жүргізуші сақтандыру компаниясы оқиға деректерін кейіннен қараған кезде, не болғаны туралы түсінік беру үшін, сценаны фотоға түсіріп алу керек. Ол полицияға, оның компаниясына немесе сақтандыру компаниясына қатысты болған жағдайдан басқа кезде, жүргізуші ештеңеге қол қоймау керек немесе қандай да болмасын өтініштер жасамау керек.

Тағы да, міндетті түрде осы ақпаратты жүргізушілерді оқыту бағдарламасына кіргізіңіздер.

Жүргізушілерді оқыту әдістемесі

Көлік жүргізуге оқыту барысында нұсқаушы көлік жүргізудің барлық ережелері мен нормаларын сақтау керек. Бірінші қадам – жолда жүру ережелеріне үйреті. Тіпті егер жүргізуші көлік жүргізу барысында барлық ережелерді сақтаса да, оның ешқашан апатқа түсіп қалмайтындығына кепілдік жоқ; Жолда ережелерді үнемі сақтай бермейтін және апат себебі болуы мүмкін басқа жүргізушілер көп. Нұсқаушы көлік жүргізудің қауіпсіздік техникасын көрсететін бейнекассеталары немесе DVD-дискілерін пайдаланып, жолда пайда болатын жағдайларда және апат жағдайында не істеу керек екендігін түсіндіру керек. Нұсқаушы жүргізушілерге оқу үшін маңызды материалдар беру керек (немесе оқу үшін ондай материалдарды қайдан табуға болатындығын сыныпқа хабарлау керек). Жүргізушілер барлық нұсқаушы берген ақпаратты қарастырып болғаннан кейін, олар екі салада бағалану керек: жазбаша емтихан мен рөлде отырып нақты жол тестісін тапсыру керек. Жол сынағын тек жүргізуші жазбаша емтихан тапсырыс, нұсқаушы жол сынағы барысында не күтілетінін толық көрсеткеннен кейін ғана жүргізу керек.

Оқуға арналған қосымша тақырыптар

Осы бөлімде біз жүргізушілерді оқытатын жақсы бағдарламаға енгізілуі тиіс бірнеше

тақырыпты талқылаймыз.

Тоқтауға әсер ететін факторлар

Тоқтауға дайындалу барысында жүргізуші көзік құралын тоқтату үшін қажетті арақашықты ескеретін үш элементті ескеру керек. Бірінші – ол қабылдау арақашықтығы, яғни ол жүргізуші қауіпті көрген кезден бастап, жүргізуші миы оны түсінгенге дейінгі уақытта көліктің жүретін арақашықтығы.

42

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

Орта жүргізуші үшін қабылдау уақыты 3/4 секундты құрайды. 3/4 секунд ішінде автокөлік сағатына 55 қашықтық жылдамдықпен 60 фут жол жүре алады. Екінші элемент – ол реакция арақашықтығы, яғни, мидың жүргізуші аяғын тежегішке қою үшін кетіретін уақыты. Ол тағы да 3/4 секунд, ал ол сағатына 55 қашықтықтық жылдамдықпен келе жатқан көлік құралының көлік құралын тоқтату үшін қажетті арақашықтық мөлшеріне тағы да 60 футты қосады. Үшінші элемент – ол тежеу жолы, ол тежегішті басқаннан кейін тоқтау үшін көлік құралына қанда уақыт керек екендігін көрсетеді. Жақсылап тиелген көлік құралына 55 қашықтық жылдамдықпен келе жатқан кезде, тоқтау үшін 170 футқа жуық арақашықтық талап етіледі. Жалпы тежеу жолы 290 футты құрайды. Автокөліктің тоқтау қабілетіне көптеген факторлар әсер етуі мүмкін, соның ішінде, шиналардың жағдайы, тежеу қабілеті, тарту күші, автокөлікке түсетін жүктеме, автокөлік жылдамдығы, жол жабыны мен ауа-райы жағдайлары.

Тартым – ол шиналар мен жол жабыны арасындағы үйкеліс. Жеткілікті тартым автокөлікке жылдамдауға, баяулауға және кез келген маневрді қауіпсіз орындауға мүмкіндік береді. Үйкеліс шиналардың жол бетінде сырғанауына кедергі болады. Тартым шинаның жағдайы мен жол жабынының құрғақ немесе тайғанақ болуына байланысты. Жол жабыны қаншалықты тайғанақ болса, тіпті шиналар жақсы жағдайда болса да, автокөлікті тоқтату үшін соншалықты көбірек уақыт керек болады. Ауыр жүк автокөліктің тоқтау қабілетіне ықпал етеді, өйткені жүк қаншалықты ауыр болса, ол соншалықты жүк көлігін көбірек алдыға итереді. Ол инерция принципіне негізделеді, ол объектіні қозғалған кезде ұстап тұрады. Көлік құралының жылдамдығы да тедеу қабілетіне әсер етеді; автокөлік қаншалықты тез қозғалса, тежеу жолы да соншалықты үлкен болады.

Жақсы тежегіштерді бағалау әдістері.

Тежегіштердің әлсіз екендігін анықтаған жағдайда, инспекторлар пайдалану сипаттамалары негізінде тежегіштерді тестілеуді пайдаланады (ТТ). ТТ көлік құралының тежеу қабілетін жеке тежеуді де, сондай-ақ көлік құралының жалпы тиімділігін де сандық бақылау өлшемі арқылы бағалай алады. ТТ құқыққорғау органдары мен жүк қауымдастығы үшін пайдалы, өйткені олар көлік құралының тежеу тиімділігін стандартты бағалауды қамтамасыз етеді. Тежегіштер төменде сипатталғандай, күш пен салмақ терминдерімен өлшенеді:

1. Ұлттық жол қозғалысы қауіпсіздігі әкімшілігінің Көлік құралдарын зерттеу орталығы әзірлеген пневматикалық тежегіштері бар автокөліктер үшін осы ауа қысымы кезіндегі ең аз күш.

2. Көлік құралының немесе тежегіштің кез келген типі үшін тежегіш күшінің оске теңгерімінің ең аз қатынасы 0,65 немесе одан жоғары.

3. Ең аз тежеу күші дөңгелекке жүктеме функциясы ретінде. Рөл өсіне 0,25 қатынас ұсынылады; басқарылмайтын оське 0,35 қатынас ұсынылады. Осы қатынастарды тежегіш күші мен дөңгелекке жүктемені пайдалана отырып есептейді (тк /дж).

Келесі критерийлер автокөліктің не істен шығаратынын анықтайды (НІШ):

1. Егер көлік құралының тежегіштері, ТТ критерийлеріне сәйкес, 20 немесе одан

артық пайыз дұрыс болмаса, көлік құралы пайдаланудан шығарылады.

2. Егер көлік құралы берілген арақашықтықта тоқтай алмайтын болса да, НІШ-ке орналастырылады.

3. Көлік құралының, белгіленген қозғалыс жолағында қала отырып, тұрақты болатын қабілеті болу керек.

Жүргізушілерді алаңдату факторлары

Ұлттық қауіпсіздік кеңесінің «Жарақаттар фактілері» жариялымына сәйкес, 2009 жылы көлік жүргізуге байланысты жазатайым жағдайлар нәтижесінде 5500 адам қаза тапқан. Жарақаттарға байланысты апаттардың 25 пайызға жуығында дерлік миллионнан артық адам жүргізушінің бөтен нәрселерге алаңдауы нәтижесінде жарақаттанған.

Жүргізушіні дайындау және оқыту

43

Осы көрсеткіштер 2008 жылме салыстырғанда біраз төмендеген, бірақ алаңдатушы факторлар адамдарды қажет емес көлемде жарақаттау мен өлтіруді жалғастырып келеді. 5

Көлік жүргізу кезіндегі кейбір алаңдатушы факторларға ұялы телефонмен сөйлесу немесе мәтіндік хабарламалар жазу, тамақ ішу, су ішу, шашын күту мен жүріп келе жатқан кезде басқа жолаушылармен сөйлесу жатады. Тұрақты мониторинг, көптеген апаттар жүргізушінің алаңдауына, әсіресе, ұялы телефонды пайдалануға байланысты екендігін көрсетеді. 2012 жылғы 3 қаңтарда коммерциялық көлік құралдарының жүргізушілеріне штаттар арасындағы автомагистральдар бойынша қозғалыс барысында ұялы телефон пайдалануға тыйым салатын соңғы қағиданы қабылдады.

Бұдан басқа, жүргізуші әлеуетті қауіпті баяу түсінген кезде алаңдау пайда болады, өйткені көлік құралының ішіндегі немесе сыртындағы бір нәрсе жүргізуші назарын жолдан алаңдатады. Апаттардың шамамен 25 пайызы алаңдауларға байланысты болады.

Жүргізушілердің шоғырланушылық тесті

Жуырда Ұлттық телерадиокомпаниясы (ҰТ) өзінің ағымдағы Диталин оқиғалары бағдарламасы үшін викторина құрастырды. Осы бағдарламаны жүргізушіні алаңдататын факторларды талдауға мүдделі жетекші ғалымдар әзірлеген. Осы тест ғылыми негіздеуге арналмаған, бірақ ол күнделікті жүргізушілердің қатерін факторын анықтауға қызмет етеді. Ол жекелеген жүргізушілердің көптеген жылдар бойы жинаған кез келген қауіпті әдеттері туралы ақпарат беруге арналған. Осы викторина негізінде автокөлік құралдары паркінің қауіпсіздігі жніндегі бірқатар директорлар осы тәсілді өздерінің оқыту бағдарламасы аясында қабылдауға және енгізуге мүдделік танытты.

Автопарк компаниясы ұялы телефондарға қатысты саясат әзірлеп, енгізу керек, ол барлық жүргізушілерден көлік жүргізу кезінде ұялы телефондарды немесе басқа электрондық құрылғыларды пайдаланудан бас тартуды талап ету керек. Жүргізушілер өз қонырауларын дауыстық поштаға рұқсат бере алады, бірақ жүргізушіге, егер ұялы телефонды пайдалану керек болса, ол жолдан шығып, автокөлікті тоқтату керек. Ұзақ мерзімді перспективада жүргізушінің алаңдату факторларын азайту, компания өзін-өзі сақтандыратын компания болса да, немесе сақтандыру компаниясы бар болса да, қаржы міндеттемелерін азайтуға алып келеді.

Ол айтарлықтай жетістікпен апаттарды қысқарту мен көлік жүргізудің қатаң саясаты үшін күшті қаржы ынтасын қамтамасыз етер еді.

Барлық қызметкерлерге арналған көлікті алаңдап жүргізудің әккі саясаты қызметкерлерге, олардың жұмыс берушісі өзінің рөлдегі қауіпсіздігі үшін белсенді әрекет ететіндігін білдіреді.

Жүк көлігін жүргізу кезіндегі қауіпсіздік түсінігі

Пайдалану үшін жабдықтың әрбір типін тексеру керек. Тексеру жабдықтың қауіпсіздігі мен қызмет ету мерзімін ұзартуға арналған. Көлік құралын тексеру барысында жүргізуші, дөңгелектердің бұғатталғандығына және тұрақ тежегіші орнатылғанына көз жеткізіп алу керек. Келесі кезең автокөлік капотының астын тексеру болып табылады. Бұл

жерде жүргізуші май, суытқыш сұйықтық, жел шынысын жуатын сұйықтық, трансмиссиялық сұйықтық, рөлді басқару сұйықтығы мен гидравликалық сұйықтық деңгейін тексеру керек. Тексеру кезінде жүргізуші сондай-ақ шлангілер мен белдіктер жағдайын ескеріп, электр жабдығында жарықтардың жоқ екенін қадағалау керек. Жүргізуші тас жолға ештеңенің ақағанын тексеру үшін, автокөліктің астын да қарау керек. Жүргізуші автокөлікті тексеруді аяқтағаннан кейін, ол қозғалтқышты қосып, көлік құралын жылжитпас бұрын, қандай да болмасын қалыпты емес шудың жоқ екендігіне көз жеткізіп алу керек.

Профилактикалық қызмет көрсету кезіндегі қауіпсіздік ережелері

Өзінің көлік құралдарына профилактикалық қызмет көрсететін компания – ол өз көлік құралдарын қауіпсіз жұмыс қалпында ұстауға ниет ететін компания. Автокөлікке профилактикалық қызмет көрсетудің тағы бір мақсаты автокөлік ақауларынан туындайтын апаттар санын төмендету болып табылады. Профилактикалық қызмет көрсету барысында

44

Автопарктың қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

жүргізуші мен механик бірнеше затты тексеру керек. Мысалы, жүргізуші, көлік құралы қауіпсіз жұмыс жағдайында екендігіне көз жеткізу керек. Көлік құралын қажетсіз пайдалануға болмайды. Жүргізуші жол жүрер алдында және жол жүріп келгеннен кейін үнемі автокөлікті тексеріп, анықталған мәселелерді белгілеу керек. Егер қандай да болмасын маңызды ақау анықталған болса, кез келген уақытта жүргізуші көлік құралын қозғамау керек.

Профилактикалық қызмет көрсетуге сондай-ақ тежегіш жүйесін, оған қоса тежегіш қалыбы мен тежегіштерге баратын ауа өткізгішін тексеру кіреді. Шиналардың толтырылуының жеткілікті болуын, артық тозбауын және апатқа әкеп соғуы мүмкін кез келген басқа бүлінулердің болмауына тексеру керек. Рөлдік басқару жүйесін тексеру керек, себебі өте үлкен люфт жүргізушінің автокөлікті дұрыс бұра алмауына әкеліп соғуы мүмкін. Тексеру маңызды болып табылатын көлік құралының басқа бөлімі, бесінші дөңгелек пен реттелетін осьтерден тұратын тіркемені тіркесін жалғау болып табылады. Бесінші дөңгелек – ол тіркеме кабинаға қосылатын орын, және ол тіркеме ажырап кетпес үшін, сенімді болу керек. Реттелетін осьтер маңызды, себебі, егер олар сенімді бұғатталмаса, тіркеме олардан сырғанап кетіп, қауіпті апатқа әкеп соғуы мүмкін.

Қауіпсіздік мақсатында, барлық басқа жүргізушілер көлік құралын көре алуы үшін, автокөліктің барлық жарықтары жұмыс қалпында болу керек. Қатты тұман немесе жарық жүйесі ішінара жұмыс істемей қалу жағдайы үшін, көлік құралында шағылдырғыштар болу керек.

Профилактикалық қызмет көрсетуді автокөлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін де, сондай-ақ жолдағы барлық адамдардың қауіпсіздігі үшін де пайдаланады.

Жүргізу дағдысына арналған тест

Жүргізушінің біліктілікке тест орындау мақсаты, осы жүргізушінің көлік құралын қалай жүргізетіндігін бағалау болып табылады. Біліктілік тесті жол тестісі кезінде жаттығулар кешенін орындаудан тұрады. Тестті сондай-ақ, маневр орындайтын жүргізуші мүлікке қатты зиян келтірмес үшін нұсқаушы бақылай алатындай, жаттығу алаңында да өткізуге болады. Көлік жүргізу дағдыларын жүргізушінің көлік жүргізу бойынша өткен тәжірибесін және оның коммерциялық лицензияларын белгілі бір деңгейде (КЖК) бағалау арқылы да анықтауға болады. Ұлттық қауіпсіздік кеңесінің Автопарк қауіпсіздігі нұсқаулығына сәйкес, автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директорлардың көпшілігі көлік жүргізу бойынша емтихандардың екі типіне қолдау көрсетеді. Біріншісіне жаттығу алаңындағы жаттығулар кіреді, онда олардың әртүрлі дағдылары тексеріледі. Екінші дағды - ол жүргізушілердің нақты қозғалыс жағдайының сан-алуан түрімен жолығуы болып табылады. Осы шаралардың кейбіреуін, жүргізушілердің әртүрлі қозғалыс типтеріндегі әрекеттерін анықтау үшін, қарқынды қала қозғалысы жағдайында әлсіз қала қозғалысы, қосалқы жолдар мен шапшаң автомагистральдар жағдайында өткізеді. Осы тесттер, өтінімгердің көлік

құралдарының белгілі бір типтерімен, сондай-ақ оларды пайдаланатын жағдайлардағы жұмыс дағдыларының бар екендігін көрсетеді.

Жаттығулардың әдетте алты саласы болады, соларда жүргізушілер өз тапсырмаларын толық орындау керек. Келесі салалар Мәрилендтегі Жүргізуші куәлігін беру нұсқаулығында талқыланады:

1. Кері жыланды: жүргізуші үш конус жинағынан, ешқайсысына тиіп кетпей жүріп өту керек.

2. Тұйық көшеге жанастыру. Тұйық көшеге жанастыру, көлік құралының тұйық көше бойынша конустар орнатылған белгілі бір нүктесіне дейін қозғалысын талап етеді, жүргізуші оларға барынша жақын келе алу керек.

3. Алдыға тоқтау: осы жаттығуда жүргізуші автокөлікті конустардың екі жинағы арасынан жүргізіп, конустардың екі жинағы арасындағы елестетілетін жолақты қиып өтпестен, барынша олардың шетіне жақындау керек.

4. Тура артқы жүріс: жүргізуші, конустардың біреуін де қиып өтпестен, конустардың екі жинағы арқылы өту керек.

Жүргізушіні дайындау және оқыту

45

5. Параллельді тұрақ. Параллельді тұрақты қоюдың бірінші типі жүргізуші жағының бойынша орналасқан. Осы көлік қою типі көлік құралының сол жағындағы бос кеңістік бойында болады. Жүк көлігі сию үшін, кеңістік айтарлықтай ұзын, және оның соңында жүк көлігін қоятын орын кеңістігінің артындағы объектіні білдіретін конустар орнатылған. Параллельді тұрақ қоюдың екінші типі – ол кеңістік оң жақта болатын қалыпты тип. Орату жүргізу жағынан сияқты, және екеуінің де мақсаты, жүргізуші көлікті қоятын кеңістік артындағы конустарды ұрып алмау болып табылады.

6. Оңға бұру. Осы жаттығудың мақсаты – жүргізуші, бұрылысты өте тез кесіп өтпей және тұйық көше жанында болуы мүмкін бордюрді немесе объектіні қағып кетпей, дұрыс бұра алатындығына көз жеткізу.

Қызметкерлер өздерін қорғай отырып және білікті ұстай алған кезде, оларда апаттық жағдайды бақылау ниеті мен қабілеті пайда болады.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1. Жүргізушілерді оқыту артықшылықтары қандай?
2. Жүргізушілерді оқытудың төрт кезеңін атап беріңіздер.
3. АБШШ үрдісін не құрайды?
4. Көлік құралын тоқтатуға қандай үш элемент ықпал етеді?
5. ТТ деген не? ТТ анықтамасын беріңіздер.
6. Автокөлікті қандай үш критерий істен шығарады?
7. Автокөлікке профилактикалық қызмет көрсетудің мақсаты қандай?
8. Бесінші дөңгелек деген не?
9. Жүргізуші жол тестісінде орындауы тиіс алты жаттығуды атап беріңіздер.
10. (Дұрыс немесе дұрыс емес) Барлық жүк көліктеріне профилактикалық қызмет көрсету тұрақты бағдарлама болу керек.
11. Алаңдайтын жүргізушілер тестін қай компания қабылдады?
12. Қауіпті тауарларды тасымалдау кезінде жүргізуші, болуы мүмкін ағыстарды жою үшін шаралар қабылдау үшін қай агенттікке хабарлау керек?

Сілтемелер

1. Бродбек, Дж.Е., *Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық*, 4ші шығарылым, Қауіпсіздік жөніндегі ұлттық кеңес, Итаска, Иллинойс, 1996.
2. Петерсон Д., *Қауіпсіздікті басқару әдістері*, Американдық қауіпсіздік инженерлер қоғамы, Дес-Плейнс, Иллинойс, 1998.
3. Куят, Дж.Д., *Қауіпсіздігі оңай автопарк*, Мемлекеттік Институттар, АБС Групп, Роквилл, Мэриленд, 2001.
4. Мейер, М.Д. және Э.Дж. Миллер, *Қалалық көлікті жоспарлау: шешім қабылдауға бағытталған тәсіл*, Макгроу-Хилл, Нью-Йорк, 1984.
5. Ұлттық қауіпсіздік кеңесі. *Жарақат фактілері*. Итаска, Иллинойс, 2010.

7 Жүргізушіні қадағалау



Басшының міндеттері

Жүргізушінің негізгі жауапкершілігі, жазатайым жағдай болғаннан бұрын оның алдын алу болып табылады. Жүргізушінің басшысы қызметкерлер мен компания үшін қымбатқа түсуі мүмкін әлеуетті инциденттерді анықтау керек. Әлеуетті инциденттерді азайту үшін, супервизордың келесі үш сұраққа жауап беру мүмкіншілігі болу керек:

1. Ең жиі кездесетін қателіктер қандай?
2. Осы қателіктерді қалай анықтауға болады?
3. Қателіктерді қалай болдырмауға болады?

Парк иесінің, паркті басқарушы Рон Урийдің мақаласында: «Қауіпсіздік саласындағы біздің миссиямыз күшті. Ол жұмысқа орналасар кезде әңгімелесі кезінде басталады, және біз жұмыс әдебі күшті және қарым-қатынасы жақсы адамдарды іздейміз. Біз тек тәжірибелі жүргізушілерді жалдаймыз, және олардың алғашқы 90 күні сынақ мерзімі болып табылады», - делінген.¹ Кішігірім компанияларда автопарк менеджері немесе иесі көбіне бірінші кезекте жеткізу және алу маршруттарын тағайындау үшін жауап береді. Ірірек компанияларда қадағалау міндеттерін бірнеше адам бөлісуі мүмкін. Супервайзер мен басшылыққа қолдау көрсету автопарк қауіпсіздігінің тиімді бағдарламасына кілт болып табылады.

Автопарк қауіпсіздігі нұсқаулығына сәйкес, жүргізушілерді қадағалау үшін, кейбір басқа шараларды қабылдауға болады. 2. Мысалы, жол патрульдері, сақтандыру компаниялары немесе келісімшарттар бойынша қызметтер сол орында жүріс сапаларын бақылап, компанияның бас басқармасы алдында есеп бере алады. Кейде халық та бағалы кері байланыс бере алады. Көлік құралдарында айқын белгіленген белгілер немесе жапсырмаларды пайдалану да тиімділікті бағлауға көмектесе алады. «Бірінші жылы жазатайым жағдайлар санын кем дегенде 10%-ға төмендету немесе тегін қызметтер» кепілдігі сияқты Қалай менің жүргізуім? бағдарламалар.²

Жүргізушілер үшін ынталандыруларды пайдалану да автопарктағы инциденттер санын азайтуға көмектесе алады. «Оқиғаларсыз» немесе «оқиғаларсыз қашықтықтар» үшін марапаттар - ол қысқа мерзімді де, ұзақ мерзімді де перспективада көлікті қауіпсіз жүргізуге қолдау көрсететін жүргізушілерді кейде уәждейтін көтермелемелер бағдарламалары. Қалаулы өнімділік үшін маңызды марапаттың болуы қатерсіз ортаны қамтамасыз етуге көмектесе алады. Қолданбалы психология журналындағы мақалада, қадағалау органдары - олардың мақтау, жұмысты бағалау мен сыйлықақы беру есебінен нығайтуды қамтамасыз ету қабілетін ескере отырып, - жүргізушілер қауіпсіздіктің күшті климатын сезіне алатын орта құру үшін рөл атқара алатындығы көрсетілген. Сол мақалада, менеджерлер мен қадағалаушылардың қауіпсіздікке көзқарасы қауіпсіздіктің жағымды мәдениетін анықтайтын басты факторлардың бірі бола алатындығын, ал ол автокөлік апаттары санын төмендетуге алып келетіндігі де көрсетілген. «Жүргізушілердің парк супервайзерлеру мен менеджерлері сақтайтын қауіпсіздік құндылықтарын жүргізушілердің жеке деңгейде қабылдауы, олардың өз тиімділігі мен қауіпсіздігіне меншікті көзқарастарымен бірге, жүргізуші қауіпсіздігі уәжінің проксималды предикторлары ретінде анықталған».⁷

Көлік бөлімі

АҚШ Көлік департаменті (КД) 1966 жылғы 15 қазандағы Конгресс актісімен 1967 жылғы 1 сәуірде құрылған. Департамент миссиясы, «Құрама Штаттарға біздің өмірлік маңызды ұлттық мүдделерімізге төтеп беретін және америкалық халықтың өмір сапасын бүгін де, болашақта да көтеретін шапшаң, тиімді, қолжетімді және қолайлы көлік жүйесін қамтамасыз ету арқылы қызмет көрсету».¹⁰

Автокөлік көлігінің қауіпсіздігін федералдық басқару

Автокөлік тасымалдаушылары қауіпсіздігін федералдық басқару (АҚҚЖФ) 1999 жылғы Көлік құралдарының қауіпсіздігін жақсарту туралы заңға (1999 жылғы 9 желтоқсандағы (Бұқаралық заңның № 106-159, 113, 1748 баптары) сәйкес, Көлік министрлігінде 2000 жылғы 1 қаңтарда құрылған. Бұрын ол Федералдық автокөлік жолдары әкімшілігінің бөлігі болған. АҚҚЖФ негізгі міндеті, коммерциялық көлік құралдарына байланысты өлімдер мен жаракаттарды болдырмау болып табылады. Әкімшілік қызметі қауіпсіздік қағидаларын сақтауды қамтамасыз ету, қатер деңгейі жоғары тасымалдаушылар мен коммерциялық көлік құралдары жүргізушілерін бағыттау (КАК), коммерциялық көлік құралдарының ақпараттық қауіпсіздік жүйелері мен технологияларын жетілдіру, коммерциялық көлік құралдары жабдығы мен пайдалануын нығайту, стандарттар мен қауіпсіздік туралы хабардарлықты көтеру арқылы автокөлік құралдарымен операцияларда қауіпсіздікті қамтамасыз етуге ықпал етеді.

Осы әрекеттерді орындау үшін, әкімшілік федералдық, мемлекеттік және жергілікті құқыққорғау органдарымен, автокөлік өнеркәсібімен және басқалардың ішінде еңбек қорғау топтарымен жұмыс істейді.

Басқа ақпарат көзін Коммерциялық көлік құралдарының қауіпсіздігі альянсы арқылы алуға болады. Көлік құралдары санатында «қанағаттанарлық» баға алу үшін, тасымалдаушыларда сыни немесе дөрекі бұзушылықтар болмау керек, ал жұмысқа қабілетсіздік көрсеткіші 34 пайыздан кем болу керек.

АҚҚЖФ-мен сәйкестік

Біз сәйкестік үшін КД қағидалары туралы білуіміз керек. Коммерциялық көлік құралы дегеніміз, жолаушыларды немесе мүлікті тасымалдау үшін тас жолда пайдаланылатын, өздігінен жүретін немесе сүйретілетін кез келген көлік құралы болып табылады, ол көлік құралы:

1. Жалпы көлік құралының салмағы (ЖКҚС), көлік құралының жалпы салмағы немесе жалпы салмағы 4 536 кг (10 001 фунтқа) тең көлік құралы болу керек. Немесе қайсысының үлкендігіне байланысты артық болу керек; немесе

2. Өтеу үшін сегізден артық (жүргізушіні қоса) жолаушыны тасымалдау үшін; немесе

Жүргізушіні дайындау және оқыту

49

3. Жүргізушіні қоса, он бестен артық жолаушыларды тасымалдауға арналған немесе пайдаланылады және сыйақы үшін жолаушыларды тасымалдауға пайдаланылмайды; немесе көлік құралдарының жинақ жалпы салмағы (ЖКҚС) 10 001 фунттан артық көлік құралдарын мемлекет аралық саудалауға қатысу үшін.

Коммерциялық автокөліктер

Егер компанияның автопаркінде келесі салмақ санаттары болса, онда олар коммерциялық көлік құралдары болып саналады:

- Пикап ЖКҚС = 9500 фунт.
- ЖКҚС трейлер = 13 000 фунт.
- ЖКҚС = 22 500 фунт.

Жүргізушіге қойылатын талаптар / міндеттер

АҚҚЖФ 391.11 және 391.13 бөліктеріне сәйкес, жүргізуші келесі талаптар мен міндеттерге сәйкес болу керек:⁹

- 21 жастан кіші болмау керек
- Көпшілік халықпен қарым-қатынас жасау үшін, ағылшын тілінде айтарлықтай жақсы сөйлеу және оқу керек, жол қозғалысы белгілерін түсініп, ресми сұрақтарға жауап бере алу керек және есептер мен жазбаларға түсінікті жазбалар жасай алу керек.
- Көлік құралын қауіпсіз басқару жағдайында болу керек
- Денсаулығы дұрыс және дене жағдайы жүргізушінің барлық міндеттерін атқару жағдайында болу керек
- Қолданыстағы медициналық анықтамасы болу керек
- Коммерциялық автокөлік операторының тек бір қолданыстағы лицензиясы ғана болу керек
- Жұмыс істеп жатқан тасымалдаушыға автокөлік құралдарына байланысты барлық бұзушылықтар тізімін немесе жүргізуші соңғы 12 ай ішінде көлік құралдарына қатысты қандай да болмасын қағидаларды бұзғаны үшін сотталмағандығы туралы қол қойылған өтініш беру керек; біліктілігі алынып тасталған жүргізуші болмау керек; кез келген себеп бойынша коммерциялық автокөлікті жүргізуге рұқсат берілген
- КАК жүргізу үшін біліктілік берілген
- Жүргізушінің жол сынағынан немесе баламасынан өтіңіз
- Жүкті қалай қауіпсіз тиеу, дұрыс бұғаттау мен бекітуді білу керек

Жазбаларды файлда сақтау

- Сактандыру дәлелі
- Жүргізуші біліктілігінің файлдары
- Жүргізушінің жұмысқа қабылдау туралы өтініші
- Алдыңғы жұмыс берушімен – 3 жыл
- Жүргізуші рекордтарына жыл сайынғы шолу
- Бұзушылықтар туралы жыл сайынғы жүргізуші анықтамасы
- Жүргізуші құқықтарының көшірмелері
- Сотмедсараптама анықтамасы
- Федералдық көлік құралдары қауіпсіздігі бойынша нұсқаулық (АҚҚЖФ) растамасы
- Көлік құралдарына қатысты компания саясатының растамасы

- Қызмет көрсету жазбалары

Жұмыс берушінің жауапкершілігі

Бір де бір жұмыс беруші біліктілігі алынып тасталған жүргізушіге КАК басқаруға саналы түрде рұқсат бермеу, талап етпеу керек. Жүргізуші құқығынан айыру уақытының кезеңі құқық бұзушылық пен бұзушылық жасаған кезде жүргізуші жұмыс істеген көлік құралының типіне байланысты болу керек.

Қауіпсіздікке шолу және АҚЖФ рейтингі

Көлік құралдары қауіпсіздігін өлшеу жүйесі (КӨЖ) - ол АҚЖФ пайдаланатын және кейбір шаттарда тасымалдаушы қауіпсіздігі көрсеткіштерін бағалауға арналған құрал. Қауіпсіздіктің онлайн – жүйесіне қолжетімдікті мына мекенжай бойынша алуға болады:

<http://ai.fmcsa.dot.gov/SafeStat/CarrierOverview.asp?ais=&dot=1806793&WhichForm=>

Белгілеу нормаларымен қатар, АҚЖФ жуырда сәйкестік, қауіпсіздік және жауапкершілік (СКЖ) бағдарламасын бекітті, ол көлік құралдарының қауіпсіздік көрсеткіштерін қауіпсіздік тәртібі мен санатын талдау көздері көмегімен (ҚТСТК) бақылайды. СКЖ веб-сайты: «КӨЖ автокөлік тасымалдаушыларының жолдағы тесерулердегі деректерін, оған қоса мемлекет хабарлайтын ұшулар, апаттар қауіпсіздігіне байланысты барлық бұзушылықтар туралы деректерді және тәртіпті келесі талдау мен Қауіпсіздікті көтеру санатындағы тиімділікті сандық бағалау үшін автокөлік тасымалдаушыларының Федералдық хат алмасуын пайдаланады, ”- дейді.⁸ Атаулы санаттар: Көлікті қауіпсіз жүргізу, Көлікті шаршап жүргізу (жұмыс сағаттары), Жүргізуші үшін қолалылық, Бақыланатын заттар / Ішімдік,

Көлік құралдарына техникалық қызмет көрсету, жүк пен апат туралы ақпарат.

Жүргізушілердің жұмыс сағаттарына арналған ережелер

АҚЖФ сәйкес, қызмет көрсету сағаттары (ЖЖС) – ол КАК жүргізушісі (ЖКҚС 10 001 фунт немесе одан артық салмағы бар көлік құралын басқаратын) күнделікті немесе аптасына көлік жүргізу құқығы бар сағаттар саны. Қағидалар, жүргізуші жұмыс істей алатын уақытты шектемейді, бірақ олар жүргізуші көтере алатын сағат санына әсер етеді. ЖЖС нақты көлік жүргізу уақытына емес, жүргізушінің жұмыс уақытына байланысты. Кезекші уақыт көлік жүргізу үшін қолжетімді уақыттан бастап есептеледі.

Жұмыс сағаттары

Жолдағы уақыт: максимум 11 Тұрып қалу уақыты: 10 сағат

Жұмыс уақыты: КАК 14 сағат қатарынан жүрмейді. Жүргізуші 14 сағаттық кезекшіліктен кейін жұмыс істей алады, бірақ КАК басқара алмайды. Жұмыс уақыты: 7 күнге 60 сағат. Жүргізуші 7 күн ішіндегі 60 сағаттан кейін жұмыс істей алады, бірақ

КАК басқара алмайды.

Жұмыс орнында қайта іске қосу: 34 сағаттық үздіксіз жұмыстан кейін 60-сағаттық сағаттар нөлденеді, ал жүргізуші ЖЖС қайта қосады.

Жүргізуші күнделігі

КАК жүргізушілері өзінің қызметтік міндеттерін жүргізушінің апталық журналына бөлек жазу керек (7.1-суретті қараңыз).

- Айрықшаларға жол берілмейді.
- Жүргізуші айдың әр күні үшін жүргізуші журналын толтыру керек.

• Оған демалыс күндері мен кезекті демалыс, жүргізуші КАК жүргізбеген күндер де кіреді.

- Жүргізушілер алдыңғы 8 күннің журналын да жүргізеді.

Жүргізушіні дайындау және оқыту

51

Автокөлікке қызмет көрсетуге қойылатын талаптар

- Әрбір тасымалдаушы өзінің бақылауындағы барлық коммерциялық көлік құралдарын жүйелі түрде тексеру, жөндеу және қызмет көрсету керек.
- Автокөлік тасымалдаушылары өздері басқаратын әрбір көлік құралдары үшін келесі ақпаратты 30 күн бойы және одан артық күн сақтау керек:
 - Компания нөмірі, сериялық нөмірі, шина маркасы, сериялық нөмірі, жылы мен мөлшері бар сәйкестендіру ақпараты
 - Орындалуы тиіс тексеру графигі, оған қоса олардың орындау типі мен мерзімі көрсетілу керек
 - Тексеру, жөндеу мен қызмет көрсету туралы есептер

Жолдардағы тексерулер туралы есептер

- Жолдағы тексеру туралы есеп алған кез келген жүргізуші оны тасымалдаушыға жеткізу керек (АҚҚЖФ 396.9).
- Тексергеннен кейін 15 күн ішінде тексеруші барлық бұзушылықтардың түзетілгенін растайтын тексеру туралы толық есепке қол қою керек.

Сапардан кейінгі тексеру туралы есеп

Әрбір тасымалдаушы өз жүргізушілерінен әрбір жүріп келген күннің соңында жүріп келгеннен кейін тексеру туралы жазбаша есепті күнделікті талап ету керек (АҚҚЖФ 396.11).

Кезеңді тексеру

Әрбір коммерциялық көлік құралы, оған қоса құрамалы көлік құралының әрбір сегментін қоса, кезеңді тексеруді талап етеді, оны 12 айда кем дегенде бір рет жүргізу керек (АҚҚЖФ 296.17).



DRIVER'S DAILY LOG

(24 HOURS)

(Month) / (Day) / (Year)

Original - File at home terminal
Duplicate - Driver retains in his/her possession for eight days

Total Miles Driving Today

Total Mileage Today

Name of Carrier or Carriers

Main Office Address

Home Terminal Address

I certify these entries are true and correct:

Truck/Tractor and Trailer Numbers or License Plate(s) / State (show each unit)

Driver's Full Signature

Co-Driver's Name

1. OFF DUTY

2. SLEEPER BERTH

3. DRIVING

4. ON DUTY (NOT DRIVING)

REMARKS

SHIPPING DOCUMENTS:

B/L or Manifest No. or

Shipper & Commodity

From:

To:

USE TIME STANDARD AT HOME TERMINAL

Enter name of place you reported and where released from work and when and where each change of duty occurred.

NOTE: November 1997 Revisions To DOT Part 395

*Items are no longer required: Total Mileage Today, Home Terminal Address, From and To.

693-L



RECAP
Complete at end of workday.

On-duty hours today. (Total lines 3 & 4)

70 Hour/ 8 Day Drivers

A. Total hours on duty last 7 days, including today.

B. Total hours available tomorrow. 70 hr. minus A.*

C. Total hours on duty last 8 days, including today.

60 Hour/ 7 Day Drivers

A. Total hours on duty last 6 days, including today.

B. Total hours available tomorrow. 60 hr. minus A.*

C. Total hours on duty last 7 days, including today.

*If you took 34 consecutive hours off duty, you have 60/70 hours available again.

7.1 – сурет. Жүргізуші күнделігінің формасы.

Жазатайым оқиғаларды алдын алу шаралары

Адам өмірін жоғалту компания автопаркі автокөлігі апатының ең үлкен салдары болып табылады. Жарақаттар мен мүлікті жоғалту да қауіпсіздік бағдарламасының тиімділігін қамтамасыз ету үшін уәждеуші факторлар болып табылады. Автопарк қауіпсіздігі нұсқаулығына сәйкес, супервайзер келесі әрекеттерді орындай отырып, апаттарға әкеліп соғуы мүмкін сапасыз көрсеткіштерді анықтай алу керек:²

- Жүргізуші жұмысын өзі бақылау керек
- Оқыту туралы есептерді, жолды патрульдеу туралы есептерді, қызметкерлерді тұтқынға алу жазбалары мен түсіндірмелерін тексеру керек
- Басқа жүргізушілер мен жаяу жүргіншілердің шағымдарын дереу қарау керек.
- Жүргізуші тұлғасының өзгерістеріне мұқият назар аудару керек.

Жүргізушілердің қажетті нәтижелерді алуға уәжі

Көптеген компаниялар айтарлықтай деңгейде жұмыстың екі жалпы критерийіне сүйенеді: ауыстыру кезінде рұқсат етілген бұзушылықтардың ең көп саны мен алдыңғы екі жыл ішіндегі жазатайым жағдайлар саны.

Тексерудің ең жақсы әдісі дегеніміз, осы критерийлерді ертерек ашу және компания автокөлік туралы есеп алатындығын көрсету болып табылады (АТЕ). Осы есеп жекелеген жүргізушілердің нақты және жаңартылған тарихын береді. Соған қарамастан, компания тап болатын бір тор («Кәсіби қауіпсіздік») журналындағы мақалаға сәйкес), олар жұмысқа қабылдағаннан кейін есепті тағы бір реті тексермейтіндігі болып табылады. Осы мақалада сіздердің жазбаша бағдарламаның саясаты бөлігіне АТЕ тексеруін енгізу және көлік жүргізу жазбаларын кезеңді түрде, кем дегенде жыл сайын бір рет тексеріп отыру ұсынылады. Сондай-ақ сіз, қызметкерлер болатын барлық жол оқиғалары туралы хабарлауды талап ете аласыз. Іс жүзінде, Автокөлік құралдарының федералдық қауіпсіздік қағидалары, 381.23 бөлігі, «әрбір тасымалдаушы келесі тексерулер мен ол пайдаланатын әрбір жүргізушіге қатысты тексерулер жүргізу керек», - дейді.

1. Жүргізушінің жүргізуші куәлігі болған немесе бар немесе осы жүргізушінің жүргізуші куәлігін алу үшін алдыңғы үш жыл бойы көлік құралын басқаруға рұқсат алған әрбір мемлекетке сұраныс.

2. Алдыңғы үш жыл бойы Көлік министрлігінің реттелетін жұмыс берушілерінің қатысуымен жүргізушінің қауіпсіздік тарихын тексеру».

Пайдаланылуы тиіс басқа тәжірибе дегеніміз, жүргізушілерді олардың қатер деңгейі негізінде жіктеу болып табылады. Әрбір автопарк қатер деңгейлері әртүрлі жүргізушілердің әртүрлі топтарынан тұратындығы шарасыз фактор болып табылады. Сіздің ең үлкен қатеріңізді анықтау үшін, сіз әрбір жүргізуші үшін қатер бейінін әзірлеуіңіз керек. Орта есеппен, жүргізушілердің 20 пайызы жазатайым жағдайлардың 80 пайызы үшін жауап береді. Осы қауіпті жүргізушілермен айналыса отырып, компания апаттар туралы жазбаларын жақсартып, паркке салынатын инвестициялар ұтымдылығын барынша арттыра алады.

Басшы білуі тиіс жазатайым оқиғалардың белгілері

Мәселелер тарихы жоқ жүргізушілерге көп назар аудару ысырапшылдық болып көрінуі мүмкін; алайда статистика керіні дәлелдейді. Апат, көбіне, жүргізуші компанияда болған алғашқы 18 ай ішінде болады. Сондай-ақ, автопаркте жаңа қызметкерлер жазатайым жағдайлардың 30-40% үшін жауап беретіндігі де хабарланған. Жаңа қызметкерлер үшін инциденттердің осындай жоғары деңгейінің 3 себебіне келесілер кіреді:

- Жаңа қызметкерлер компания өнімін зерделеумен айналысады.

- Жаңа қызметкерлер компания талап ететін барлық қызметтер мен саясаттарды беруге тырысады.

54

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

- Жаңа қызметкерлер өздерінің жеке автокөліктерінен басқа автокөліктерді жүргізеді.
- Жаңа қызметкерлер қайта жоспарлау мен асығуға тырысады.

Көлік жүргізу тәжірибесі аз немесе автомектептерден келген жаңа қызметкерлерге ерекше назар аудару керек. Келесі тармақтар жүргізушілерді қосымша дайындау керек екендігін көрсетеді.

- Жаңа қызметкерлер тегіс дайындықтан өтпеуі мүмкін.
- Пайдаланудан шығарған кезде бұзушылықтарға әкеліп соғуы мүмкін тексеру заттарын анықтау үшін олардың тәжірибесі жеткіліксіз болуы мүмкін
- Оларға оқу үшін көбірек уақыт керек болуы мүмкін.
- Олар қымбат тұратын шығындарға әкеліп соғуы мүмкін қарапайым қателіктер жіберіп алуы мүмкін.

Тозуға әкелетін жүргізудің бұзылуы

Көлік құралының толық салмағы (ЖКҚС) 10 001 фунт және одан артық коммерциялық көлік құралын кезенді түрде тексеру, қызмет көрсету және жөндеу керек. Бұдан да толығырақ түсініктемені Көлік құралдары қауіпсіздігі жөніндегі Федералдық басқарманың нормативтік нұсқаулығының 396-бөлігінен – тексеру, жөндеу және техникалық қызмет көрсету бөлігінен табуға болады.

Автокөлік құралдары қауіпсіздігі жөніндегі Федералдық басқарма Көлік министрлігі жанында 1999 жылғы Автокөлік құралдарының қауіпсіздігін күшейту туралы заңға сәйкес (Бұқаралық заң № 106-159, 113, 1748-бап [1999 жылғы 9 желтоқсан.]) 2000 жылғы 1 қаңтарда құрылған. Бұрын ол автокөлік жолдарының Федералдық әкімшілігінің бөлігі болған. Автокөлік құралдары қауіпсіздігі жөніндегі Федералдық басқармасының негізгі міндеті – коммерциялық автокөлік құралдарына байланысты өлімдер мен жарақаттардың алдын алу 4. Әкімшілік қызметі қауіпсіздік қағидаларын сақтауды қамтамасыз ету, қатер деңгейі жоғары тасымалдаушылар мен коммерциялық көлік құралдары жүргізушілерін жоғары қатерге бағыттау, коммерциялық көлік құралдарының ақпараттық қауіпсіздік жүйелері мен технологиялары деңгейлерін көтеру, коммерциялық көлік құралдары жабдығы мен пайдалануын нығайту, коммерциялық автокөлікті пайдалану стандарттары мен қауіпсіздік туралы хабардарлықты көтеру арқылы автокөлік құралдарын пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз етуге ықпал етеді.

Осы әрекеттерді орындау үшін, әкімшілік федералдық, мемлекеттік және жергілікті құқыққорғау органдарымен, автокөлік өнеркәсібімен және басқалардың ішінде еңбек қауіпсіздігіне мүдделі топтармен жұмыс істейді.

Басқа ақпарат көзін Коммерциялық көлік құралдарының қауіпсіздігі альянсы арқылы алуға болады. Көлік құралдары санатында «қанағаттанарлық» баға алу үшін, тасымалдаушыларда сыни немесе дөрекі бұзушылықтар болмау керек, ал жұмысқа қабілетсіздік көрсеткіші 34 пайыздан кем болу керек.

Жүргізушіні тексеру

Компания автопарк қауіпсіздігі бағдарламасын енгізген кезде, күнделікті тексеру қажет болады. Жауапкершілік жүргізушіге, механиктер мен автопаркті басқарушыларға жүктеледі. Тексеруге жататын ерекше бөлшектерге тұрақ тежегіштері, рөл механизмдері, шамдар, шиналар, рупорлар, шыны тазалағыштар, айналар, тіркеу құрылғылары, дөңгелектер мен дисктер, сондай-ақ апараттық жабдық жатады. Күнделікті көлік жүргізудің тұрақты артық пайдалану, ауа-райының маусымдық өзгерістері қосымша тексерулер қажеттілігін арттыруы мүмкін.

Федералдық қағидалар жинағының 396 (b) бөлігі, «есепте автокөлік құралдары сәйкестендіріліп, кез келген ақаулар немесе жүргізуші анықтаған немесе оған хабарланған, автокөлік құралдарын пайдалануға қауіпсіздігіне әсер ететін немесе оның бұзылуына, механикалық сынуына әкеліп соғатын ақаулар тізбектеледі.

Егер жүргізуші ақауды немесе кемшілікті анықтамаса немесе ол туралы хабарламаса, есепте оған көрсетілуге тиіс. Барлық жағдайларда жүргізуші көлік құралының техникалық байқау хаттамасына қол қоюы тиіс. Екі жүргізушімен жұмыс істеген кезде, екі жүргізушіде ақаулар немесе кемшіліктер туралы есеппен келіскен жағдайда ғана тек бір жүргізуші қол қоя алады. Егер жүргізуші бір күн ішінде бірден артық көлік құралын басқарса, есеп әрбір пайдаланылатын көлік құралына дайындалу керек».⁴

Саясатты әзірлеу

Супервайзердің көлікті қауіпсіз жүргізуге көзқарасы ол үшін жауапты адамдардың көзқарасы мен жүріс сапасына әсер етеді⁵. Ол айқын қалыптастырылған саясатқа жазылу керек, онда компания мақсаттары:

- Компания қауіпсіздік туралы барлық заңдар мен қаулыларды қалай орындауға тиет ететіндігі
- Жұмыскерлер, халық пен жабдық жұмысының қауіпсіздігі.
- Дұрыстығынан қарағанда басымды болып табылатын қауіпсіздікке ұмтылу баяндалады және сипатталады.

Қадағалаушыларды, сондай-ақ жүргізушілерді жауапкершілікке тарту парк қауіпсіздігін қамтамасыз етудің тағы бір құралы болып табылады. Біреулерді жауапкершілікке тарту үшін, компания оның жақсы екендігін білу керек, сондықтан ол осы адамның тиімділігін өлшеу керек. Өлшемдерсіз есептілік бос және мағынасыз тұжырымдама болып табылады⁶. Есептілікке қолдауды қамтамасыз ету үшін, компания басшылық пен жүргізушілер арасында ашық байланыс желілеріне қолдау көрсету керек, ал қызметкерлер мен басшылық арасында кедергілер болмау керек.

Менеджерлер үшін қауіпсіздікті өлшеу

«Қауіпсіздікті басқару әдістеріне» сәйкес, «Өлшеу бақылау деңгейінде маңыздырақ болады, ал өлшем (осы жерде уәждеуші болып табылатын) қызметкер деңгейімен салыстырғанда көбірек заттарды жасау керек».⁶ Осы принципті көлік құралдары паркінің басшысына тікелей қолдануға болады. Кітапта парк өнімділігін жақсы өлшеу үшін бірнеше критерий тізбектелген:

- Ол тез және тұрақты кері байланыс беру керек.
- Ол басшы назарын аудару керек.
- Ол тек қауіпсіздікті қамтамасыз ету қызметінің жоқтығын ғана емес, оның бар екендігін өлшеу керек (жазатайым жағдайлар көрсеткендей).
- Ол, күштің қай уақытта баяулағанын көрсету үшін, айтарлықтай сезімтал болу керек.
- Ол жақсы немесе жаман жұмыс көрсеткіштерін қамтамасыз ету керек.
- Ол маңызды болу керек.

Өлшем жүйесі құрылғаннан кейін, қызметкерлерге, сондай-ақ жоғары басшылыққа бағдарлама тиімділігі туралы хабарлау айтарлықтай жеңіл. Жарақат көрсеткіштері, жазатайым жағдайлар мен мүліктік залал жиілігі туралы маңызды деректер беру қаржыландыру туралы шешім қабылдау барысында шешімді мәнге ие болады.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1. Компания жүргізушілерді жұмыс үшін таңдау барысында қандай екі жалпы критерийді пайдаланады?
2. Штаттық жүргізушілерге қарағанда, жаңа қызметкерлер қателігінің жиілігі

кандай төрт себеп бойынша болады?

3. Автопарк менеджері бағдарлама жетістігін өлшеу үрдісін жасау барысында ескеруі тиіс бес критерийді атап беріңіз?

56

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

4. Жұмысқа қабылдар алдындағы әңгіме жүргізу барысында жүргізушіні таңдаған кезде, көлік жүргізу бойынша оның бұрынғы нәтижелерін қай салалар көрсетеді?

5. (Дұрыс немесе дұрыс емес) Компания автопарк қауіпсіздігін қамтамасыз ету бағдарламасын жүзеге асырған кезде, көлік құралдарын күнделікті тексеру талап етілмейді.

6. СКЖ нені білдіреді және қандай жеті критерий ҚТСТК баллдарымен өлшенеді?

Сілтемелер

1. Каллен Д., Қауіпсіздік кездейсоқ емес, *Автопарк иесі* 93, нөмері. 4, 49–53, сәуір 1998.

2. Бродбек, Дж.Е., *Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық*, 4ші шығарылым, Қауіпсіздік жөніндегі ұлттық кеңес, Итаска, Иллинойс, 1996.

3. Мозер П., Автопарк қауіпсіздігі мәдениетін құру марапаттары, *Кәсіби қауіпсіздік* 4 6, нөмері 8, 39–41, Тамыз 2001.

4. Федералдық ережелер кодексі, 49 тарау, 391 бөлім, АҚШ Еңбек министрлігі.

5. Рикки Дж., младший., Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық, *Сусындар өндірісі* 88, номер. 8, 59–61, Тамыз 1997.

6. Петерсон Д., *Қауіпсіздікті басқару әдістері*, Американдық қауіпсіздік инженерлер қоғамы, Дес-Плейнс, Иллинойс, 1998.

7. Ньюнам С., Гриффин М.А., және Масон С., Жұмыс көлік құралдарындағы қауіпсіздік: қауіпсіздік мәндерін және жекелеген предикторларды жұмыспен байланысты жол-көлік оқиғаларымен байланыстыратын көп деңгейлі зерттеу, *Қолданбалы психология журналы* 93, номер. 3, 632–644, 2008.

8. Федералдық автотасымалдаушылар басқармасы, Қауіпсіздікті өлшеу жүйесі. *СКЖ — сәйкестік, қауіпсіздік, жауапкершілік*. <http://csa.fmcsa.dot.gov/about/basics.aspx>.

9. <http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/rules-regulations.htm>.

10. <http://www.dot.gov/>.

8 Автопаркті тексеру бағдарламасы



Жұмыс берушінің міндеттері

Еңбек қауіпсіздігі мен жеке гигиена туралы 1970 жылғы Заң, әрбір бизнес өз қызметкерлерін физикалық қауіптерден барынша қорғау керек екендігін белгілейді. Жұмыс ортасын қауіптерсіз сақтау еңсерілмейтін дерлік міндет болып табылады. Ол, ұйымдастыру, жоспарлау, басқару, бағалау мен бақылау сияқты басқару құралдарын мұқият пайдалануды талап етеді. Әрбір тапсырма, жұмыс бекеті, аспап, операция мен көлік қауіпсіздік мақсатында мұқият тексерілу керек. Осы бағыттағы жұмыс ұйымның әрбір қызметкерінің қатысуын талап етеді. Қырағы және барлық анықталған қауіптер туралы білу үшін әркім теңдей жауап береді. Автопарк қауіпсіздігі бағдарламасына қолдау көрсету үшін толық жауапкершіліктің де маңыздылығы кем емес, және ұйымдағылардың барлығы осыған көмектесу керек. Барлық қызметкерлер қатысатын бағдарлама ғана табысты болады.

Автопарк қауіпсіздігі бағдарламасына жұмыс істейтін табысты қызметкер - ол жағдай талап еткен кезде өзгеру үшін жеткілікті түрде икемді жұмыскер. Мониторингтің тиімді бағдарламасы бағдарлама тиімділігін қамтамасыз ету үшін ақпаратты басқарудың базалық қажеттіліктерін қамтамасыз етеді.

Егер басшылық мәселенің тікелей себебіне негізделген нәтижелерді көргісі келсе, онда тапсырыстағы өзгерістерді өте оңай сәйкестендіруге мүмкіндік болу керек. Егер басшылық нәтижелерді баспадан көргісі келсе, қызметкер осы міндетті барынша тез орындау керек. Егер осы міндет жазатайым жағдайға байланысты болса, осыған ұқсас жазатайым жағдай пайдаланған кезде, қандай бүлінулер, жарақаттар мен жоғалтулар болуы мүмкін екендігі туралы ақпаратты енгізу үшін, алынған деректерді қорытындылай келе, жазатайым жағдайды тексерудің толық формасын тәптіштеп ашу керек. Ол шапшаңдықты құрайды және болашақ жоғалтулардың алдын алу қажеттілігін талап етеді. Ол айқын нәрсені көрсету үшін жұмыс орнын білетін нақты адамдар сияқты білетін басшыға байланысты.

Менеджмент оны тура қазіргідей айту керек. Мәселе анықталған және өзгерту үшін ұсыныстар жасалған кезде, басқару командасының мүшелері, өзгерістер енгізілгенінен және олар жүргізушілер мен басқа қызметкерлердің назарына жеткізілгенінен көз жеткізіп алу керек.

Жазатайым жағдайлардың алдын алу шаралары

Автопарк жұмыскерлерінің қауіпсіздік бағдарламасы жазатайым жағдайлардың алдын алудан басталады. Әрбір қызметкер мен басшылықтың әрбір мүшесі келесілерді естен шығармау керек:¹

- Ұйымның әрбір қызметкері қауіпсіздік үшін жеке жауап береді.
- Жазатайым жағдайлар кез келген уақытта кез келген орында болуы мүмкін.
- Жазатайым жағдайлар қауіпсіз емес тәжірибе мен қауіпсіз емес жағдайларда пайда болады.
- Әркімді мұқият зерделеу жазатайым жағдайлардың алдын алудың тиімді тәсілі болып табылады.
- Егер қауіпсіз емес әрекеттер мен қауіпсіз емес жағдайлар жойылмаса, олар сәтсіз бағдарламаға өз үлесін қосуды жалғастыратын болады.

Қауіпсіздіктің тиімді бағдарламасын жасауға төрт кезең кіреді:¹

1. Қауіптің бар екендігін тексеру
2. Барлық қызметкерлерді оқыту
3. Қағидаларды сақтау мен орындауды қамтамасыз ету
4. Бүкіл компанияда қауіпсіздік мүдделері мен қазығушылыққа қолдау көрсету

Қауіпсіздікті бастапқы тексеру

Басшылық барлық қауіптерді анықтау үшін барлығын оқыту маңыздылығын түсіне сала, келесі қадам қызметкерлерді физикалық қауіптерді анықтаудың ең үздік әдістеріне үйрету болып табылады.

Парктің әрбір жұмыс аймағы үшін бір тиімді әдіс қауіпсіздікті тексеру үшін тәптіштелген бақылау тізімін жасау болып табылады. Бақылау тізімдері - ол адамдарды қауіпсіздік туралы ойлауға мәжбүрлеудің жақсы тәсілі. Қауіпсіздік туралы тұрақты хабардарлық табысты бағдарламаның өте маңызды элементі болып табылады.

Қауіпсіздіктің бастапқы тексерулерінде қолданылатын әдістер

Сіздер алғашқы тексеру жүргізген кезде, үрдісті кедергілер мен қарсылықтан бос ұтсау үшін, келесі қадамдарды орындау маңызды болып табылады:¹

- Механикалық және физикалық қауіптерді алдын ала көре білу.
- Тексеруге жұмыс үрдісін қадағалауға мүмкіндік беріңіз.
- Тексеру кезінде қызметкерлерді алаңдатпаңыз.
- Қажет болған кезде, қауіпсіз процедураларға үйретіңіз.
- Қауіпті нақты анықтау үшін, өз сезімдеріңізді пайдалануды ұмытпаңыз.

Егер осы тармақтар сақталса, онда қауіпсіздік бағдарламасының мықты негізі болады.

Қауіпсіздікті мерзімдік тексерулер

Жалпы жүйелік алғашқы тексеруден кейін қауіпсіздікті кезеңді тексеру жүргізілуі керек. Кезеңді тексерулер қауіпсіздік бағдарламасын өзекті жағдайда ұстауға қолдау көрсетеді және компания қауіпсіздігі философиясына сәйкес.

Дайындық

Персоналды оқыту автопарк қауіпсіздігі бағдарламасының сыни маңызды саласы болып табылады. Қауіпсіздік техникасына оқытудың кешенді бағдарламасын жасау өте маңызды болып табылады. Оқыту бағдарламасы назарды талап ететін қауіпсіздіктің

негізгі мәселелеріне шоғырлану керек. Қауіпсіздік көрсеткіштерін үнемі өлшеу керек және оқу сабақтарын қосымша дайындықты талап ететін салаларда өткізу керек.

Жүргізушіні дайындау

Жүргізушілердің жол көлік оқиғалары түсіп қалу ықтималдығын төмендету үшін, әртүрлі оқу, дербес және арнайы оқу бағдарламаларын ұсыну керек. Қауіпсіздік менеджері оны материалдарды құрамдау көмегімен жасай алады:

- Тәжірибелі нұсқаушылардың бейне және нақты презентациялары
- Аудитория үшін бейнелерді, жұмыс дәптерлері мен басқа материалдар кіретін формальдылықты жеңілдетуге арналған пакеттер
- Рөлде оқыту, ол сыныптағы сабақтарды толықтырады
- Ұлттық қауіпсіздік кеңесі мен автопарк бағдарламасын басқа таратушылар әзірлеген бейнематериалдар.

Кейінгі шаралар және сақтауды қамтамасыз ету

Тиімді бағдарламаның келесі маңызды аспектісі бағдарлама жетістігін сақтау болып табылады. Оны жасау тәсілінің бірі кейінгі шараларды қабылдау мен қауіпсіздік ережелерін сақтауды қамтамасыз ету болып табылады.

Кейінгі бақылауға қауіптерді жоюдың кез келген кедергілерін анықтау кіреді. Егер қауіп мұқият жойылмаса, ол, мәселелер тудыру үшін, міндетті түрде қайта пайда болады. Мазасыз салаларды кейінгі хаттаманы пайдалана отырып шешу керек.

Қолдану құқығы автопарк жұмыскерлерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету бағдарламасының тағы бір маңызды бағыты болып табылады. Ұйымдағы әрбір адам бағдарламаға байсалды, жауапкершілікпен қарау керек. Бағынбаудың маңызды емес бір мысалының өзі, бағдарламаны мақсаттарға жеткізу үшін қажетті бүкіл ауыр жұмысты бұзатын катализаторға айналуы мүмкін. Саясаттарды қолдану, қауіпсіздік те турал өндіріс сияқты маңызды екендігі туралы хабарлама жіберу үшін, әркімге қолжетімді болу керек.

Қауіпсіздік бағдарламасына қызығушылық қолдау

Қауіпсіздік бағдарламасына қызығушылыққа қолдау көрсету үшін, компания ұйымның барлық қатысушыларын оған тарту керек. Қауіпсіздік үшін жауапкершілік әркімге берілу керек, және барлық қызметкерлер оған өз үлесін қосу керек.

Егер кімде –кім қауіпсіздік бағдарламасына қатыспаса, онда ол адам қызығушылықты жоғалтады, ал қауіп туралы хабардарлық жол берілмейтін деңгейге дейін төмендейді. Қызығушылық инциденттерден құтылу мүмкін деңгейге дейін түседі.

Автопаркте жұмыс істеу қаупі

Осы бөлімде біз автопарк қауіпсіздігіне тән болып табылатын қауіптерді талқылаймыз. Қауіптің барлық осы тексерулерін компания тексерулерінің бақылау тізбесіне, сондай-ақ оқыту бағдарламасына енгізу керек. Оларды, әрбір жұмыскер қауіпті дереу танып, жоя алатындай деңгейге дейін күшейту керек:¹

- Көру
- Дәнекерлеу жабдығы
- Денсаулық
- Қол аспабы
- Көтеру: авто, автобус, жүк көлігі
- Жарылыс қаупі бар булар

- Күйіктер: химиялық, су, бу
- Автокөлік қозғалысы
- Ауыр бөлшектер: алу, ауыстыру
- Дүкен, вокзал, гараж
- Монтаждау: шиналар мен дискілер
- Терминалдар

- Білдектер
- Жүк және автобус операциялары
- Тайғанақ және тегіс емес едендер

Осылар типтік қауіптер бар салалар, және олар жемісті қауіпсіздік бағдарламасын әзірлеуді бастау үшін жақсы орындар болып табылады.

Металл өңдеуге арналған құралдар

Тегершік, белдіктер, тісті берілістер мен іліністер сияқты энергия беретін аспаптар қауіп төндіреді, өйткені оларда қысым бар. Егер қысым түсірілсе, объект ұшу, ұру немесе балғамен ұрудың әлеуетті қауіпті объектісіне айналады.

Тек тиісті дайындықтан өткен жұмыскерлер ғана әрекет аймағында болу керек. Әрекет аймағындағы заңсыз жұмыскерлер өздері үшін де, сондай-ақ осы аудандарда жұмыс істеп жатқандар үшін де қауіп төндіреді.

Тазартқыш сұйықтықтар

Тазалағыш сұйықтықтар айқын белгіленіп, қақпақпен жабылып, салқын, жақсы желдетілетін жерде, ұшқындар мен оттан алыс жерде сақталу керек. Типтік тазалағыш сұйықтықтар – керосин мен әртүрлі қауіпсіз еріткіштер.

Қауіпсіздік бағдарламасына қызығушылықты ынталандыру

Қызметкерлердің қауіпсіздік бағдарламасына қызығушылығын ынталандырудың міне бірнеше тәсілдері. Жұмыскерлер қауіпсіздікке бағдарлану үшін, шығармашылыққа қолдау көрсетіледі:¹

- Басқару мүддесі мен мысал
- Қауіпсіздік бойынша жиналыстар мен митингілер
- Қауіпсіздік үшін марапаттаулар
- Қауіпсіздік конкурстары
- Постерлер
- Алғашқы көмек курстары
- Қауіпсіздікті қамтамасыз ету жүйелері

Плакаттар тиімді болу үшін, оларды көрсетуді мұқият жоспарлау керек. Оларды көрсету орны шектелген, ал плакаттар тартымды және ақпаратты болу керек. Егер суреттер, бейнелер жіберілетін хабарламаны нақты, айқын түсіндіретін болса, онда олар тиімді болады. Плакаттар белгілі бір нақты қауіпсіздікке шоғырлану керек және оларды сәйкес жұмыс саласына орналастыру керек. Плакаттарға арналған тақырыптарға жаңсақтықтар мен құлаулар, жеке қорғаныс құралдары мен әртүрлі әлеуетті қауіптер кіру керек. Дұрыс орындалған жағдайда, плакаттарды көрсету қауіпсіздік туралы хабардарлыққа жоғары деңгейде қолдау көрсетудің тиімді тәсілі болып табылады.

Жалпы қауіпсіздік ережелері

Жалпы қауіпсіздің қағидалары автопарк жұмыскерлерін оқыту бағдарламасының қорытынды бөлігі болып табылады. Ол әрбір қызметкер мен менеджерге танымал болуы тиіс жалпы тақырыптар. Естен шығармаңыз:

- Қауіпсіздік – ол әр адамның жауапкершілігі.
- Әрбір адам алғашқы көмек көрсету материалдарының қайда екендігін білу керек, және оларды қоймада сақтау керек.
- Барлық қызметкерлер компанияның өрт жоспары бойынша үйретілген болу керек.

Автопаркті тексеру бағдарламасы

61

- Электр жабдығының таңбасы болу керек, және бұғаттау / белгілеу процедураларын сақтау керек.
- Жұмыс киіміне болат тұмсықты етік пен оттан қорғалған киім кіру керек.
- Жеке қорғаныс құралдары (ЖҚҚ) жақсы жағдайда және әркімде болу керек.
- Жұмыс ортасы таза және қоқыстардан бос болу керек.
- Артық жүктемеге ешқашан жол бермеу керек. Артық жүктеме, заң бойынша тасымалдауға рұқсат етілген жүктен артық жүкті жүк көлігіне тиеуге әкеліп соғады немесе егер ол тасымалдауға арналған болса.

Егер осы жалпы салалар қамтылса, онда назарды қауіпсіздік бағдарламасын табысты жүзеге асыруға шоғырландыру керек. Алайда, автопарк қызметкерлері қауіпсіздігінің толық бағдарламасы ұйым қызметкерлерінің барлығының қызығушылығы мен күш салуынан басталатынын естен шығармаңыздар.

Көлікті тексеру

Қарау, жөндеу және техникалық қызмет көрсету

Әрбір автотасымалдаушы, өзінің әрекеті таралатын барлық көлік құралдарын тексеру, жөндеу және қызмет көрсету керек.

Бөлшектер мен құрал-жабдықтар үнемі қауіпсіз және тиісті жұмыс қалпында болу керек. Оған қаңқа мен жинақтағы қаңқа, аспа жүйелері, өстер мен бекіткіш бөлшектер, дөңгелектер мен тоғындар, сондай-ақ рөлдік басқару жүйелері кіреді ¹.

Кем дегенде әрбір 90 күн сайын жылжымалы терезелерді, апаттық есіктер мен автобустардағы апаттық есіктердің дабыл оттарын тексеріп отыру керек. ^{1,3}

Жолаушыларға арналған жекеменшік автокөлік тасымалдаушысынан (коммерциялық емес) басқа, 30 күн және одан көп күн қатарынан пайдаланылатын барлық көлік құралдары үшін, автокөлік тасымалдаушысы келесі жазбаларды жүргізуі тиіс: ¹

- Автокөліктің сәйкестендіру нөмірі, егер бар болса, компания нөмірін, шинаның маркасын, сериялық нөмірін, жылы мен мөлшерін жазу керек. Егер автокөлік құралы автокөлік тасымалдаушының иелігінде болмаса, жазбада көлік құралын берген тұлғаның аты-жөнін көрсету керек.
- Өртүрлі тексерулер мен техникалық қызмет көрсету бойынша орындалатын операцияларды өткізу сипаты мен мерзімдерін көрсету құралдары.
- Тексеру, жөндеу және техникалық қызмет көрсетуді олардың мерзімі мен табиғатын көрсете отырып жазу.
- Жылжымалы терезелерге, қосалқы есіктер мен автобустардағы дабыл оттарына жүргізілген сынақ хаттамалары.

Техникалық қызмет көрсету

Автопарк саласындағы әрбір көлік құралының техқызмет көрсету мен орындау графигіне қойылатын өзінің ерекше талаптары болады. Техникалық қызмет көрсету автопарк жұмысының ажырамас бөлігі болып табылатындықтан, техникалық мамандар, техникалық қызмет көрсетудің қауіпсіз, сенімді және экономикалық тиімді бағдарламасына қолдау көрсету үшін, диагностикалық жабдықпен жұмысқа үйретілген

болу керек. Техникалық қызмет көрсету шеберханасының мақсаты шығындарды төмендету, көлік құралдарын пайдалануды жақсарту, сондай-ақ автопарк жұмысының өнімділігі мен ұтымдылығын арттыру болып табылады.

Жазбаны сақтау

Жазбалар, көлік құралы 1 жыл бойы орналастырылған немесе қызмет көрсетілетін орында сақталу керек. Жазбаларды, автокөлік құралын бақылаудан көлік құралы шыққаннан кейін 6 ай бойы сақталу керек.¹

62

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

Құжаттама жүргізуге қойылатын талаптар

Білікті инспекторлар есеп дайындайды, ол:

- Тексеруді орындайтын тұлғаны анықтайды
- Көлік құралын басқаратын тасымалдаушыны сәйкестендіреді
- Мерзім мен тексерілген автокөлікті анықтайды
- Автокөліктің тексерілген компоненттерін сәйкестендіреді және тексеру нәтижелерін сипаттайды.

- Минималды стандарттарға сәйкес компоненттерді сәйкестендіреді.
- Нақтылық пен тексеру толықтығын қанағаттандырады

Компания:

• Тексеру түпнұсқасын немесе көшірмесін автокөлік тұрған немесе қызмет көрсететін жерде сақтау керек.

- Тексеру туралы есепті 14 ай бойы сақтау керек
- Уәкілетті федералдық, штаттық немесе жергілікті лауазымды тұлғаның талабы бойынша тексеру туралы есептің түпнұсқасын немесе көшірмесін беру керек.¹

Майлайтын май

Әрбір тасымалдаушы, өзінің бақылауындағы әрбір көлік құралының тиісті түрде майланғанына және майдың ақпайтындығына көз жеткізу керек.¹

Пайдаланудағы автокөліктерді тексеру

Тексерулерді тек уәкілетті персонал ғана орындай алады. Автокөлік жолдарының федералдық агенттігінің (АКФБ) әрбір арнайы агенті автокөлік құралдарын пайдаланыста тексеруге уәкілетті.³

Жүргізуші жабдығының сәйкестігін тексеруді АКФБ уәкілетті персоналы жүргізген көлік құралдарын тексеру нәтижелерін тіркеу үшін пайдалануға болады. Жұмыс жағдайында емес деп жарияланған моторлы көлік құралдарын олар жөнделгенге дейін пайдалануға болмайды. Уәкілетті персонал кез келген автокөліктің механикалық жағдайы немесе артық жүктеме апатқа немесе сынуға алып келуі мүмкін болған жағдайда, ол туралы хабарлайды және «Жұмыс істемейді», - деген белгі салады. Осындай көлік құралдарын таңбалау үшін, сынған көлік құралының жапсырмасын пайдалану керек. Бір де бір автокөлік тасымалдаушысы сынған деп белгіленген және мәлімденген автокөлікке қажетті жөндеу жұмыстары толық қанағаттанарлық деңгейде орындалып болғанға дейін, қандай да болмасын тұлғаға ондай автокөлікті пайдалануға рұқсат бермейді және пайдалануды талап етпейді. Осы бөлімде пайдаланылатын «жұмыс істеу» терминіне көлік құралын сүйрету кіру керек; алайда, жұмыс істемейтін деп белгіленген автокөліктерді кран немесе көтергіш көмегімен сүйретуге болады. Сүйрегіш апаттық көлік құралы мен істен шыққан көлік құралынан тұратын көлік құралының құрамасын, осындай құрама жүргізуші жабдығының сәйкестігін тексерудің пайдалану талаптарына сәйкес болған кезден басқа жағдайда, пайдалануға болмайды.

Қызметкерлерге өз автокөліктерінің жұмыс орнынан жапсырманы алып тастауға

рұқсат берілмейді. Жапсырманы, барлық қажетті жөндеу жұмыстары жүргізілгеннен кейін, тек уәкілетті механик қана алып тастай алады.

Автокөлік құралдарын тексеру нәтижелері

Тексеру аяқталған кезде, келесі кадамдарды орындау керек:⁴

- Тексеру туралы есеп алған кез келген көлік құралының жүргізушісі, оны келесі терминалға немесе объектке келгеннен кейін көлік құралын пайдаланатын тасымалдаушыға жеткізу керек. Егер 24 сағат ішінде жүргізушінің терминалға көлік құралын пайдаланатын автокөлік құралының құралына келуі жоспарланбайтын болса, жүргізуші есепті дереу факс, электрондық пошта арқылы немесе автокөлік тасымалдаушысының терминалына пошта бойынша жіберу керек.

Автопаркті тексеру бағдарламасы

63

- Автотасымалдаушылар есепті зерделейді. Белгіленген бұзушылықтарды немесе ақауларды түзету керек. Қызыл белгілер болуы мүмкін – жөндеуді қажет ететін жүк көлігіне басымдық беру әдістері.

- Тексеру мерзімінен кейін 15 күн ішінде автокөлік тасымалдаушылары, «Тасымалдаушының ресми өкілінің қолы, қолы және қол қойған мерзімі» формасының бөлігін толтырып, барлық белгіленген бұзушылықтардың түзетілгенін растайды және жолда тексерудің толтырылған формасын формада көрсетілген мекенжай бойынша агенттікке-эмитетке қайтарады. Олар сондай-ақ көшірмелерін өздерінің жазбалары үшін сақтау керек.

Көлік құралдарын стандарттаудан алынған артықшылықтар

Автопаркті стандарттау жақсы жұмыс істейтін бағдарламаны қамтамасыз ету үшін маңызды. Автопарктің бағдарламалары, егер барлық көліктер ұқсас немесе тіпті бірдей болса, қауіпсіз болады. Жеке адам, мысалы механик - күн сайын бір көлік құралында жұмыс істеген кезде пайда табады. Бөлшектерді жаппай сатып алуға болады, ал қалған бөлшектерді кейін пайдалану үшін сақтауға болады. Көлік құралдарының бірдей түрлерін қолданудың басқа да артықшылықтары бар: жүргізушілер барлық көлік құралдарымен таныс болады және кез-келген уақытта кез-келген көлік құралын басқара алады. Егер көлік құралы дүкенде болса, жүргізуші басқа көлікке ауысу ыңғайлы болады.

Қауіпсіздікпен байланысты автокөліктің кіріктірілген компоненттері

Коммерциялық автокөліктер арнайы стандартты жабдықпен жасақталу керек. Қосымша жабдыққа немесе аксессуарларға автокөлікті пайдалану қауіпсіздігіне кері әсер етпесе ғана, рұқсат етіледі. Негізгі заттарға келесілер кіреді:

- Жарық
- Шамды монтаждау
- Токта дабылдары
- Тежегіштер
- Тежегіш құбырлары мен шлангілері
- Тежегіш дабылы
- Алдыңғы әйнек
- Жанармай жүйесі
- Ілініс құрылғысы
- Жүк қауіпсіздігі

Жарық

Федералдық ережелер жинағының (ФЕЖ) 393-бөлігі коммерциялық көлік құралдарының талап етілетін шамдар қалыбын, түсін, типі мен шағылыстырғыштарды анықтайды². Коммерциялық көлік құралдары үшін 1989 жылғы 7 наурыздан кейін жасалған барлық шамдары мен шағылыстырғыштары өндіру мерзімінде қолданыстағы Көлік құралдары қауіпсіздігінің федералдық стандарттары талаптарына (АҚФС) №. 108 (49 ФЕК 571.108) сәйкес болу керек. 1993 жылғы 1 желтоқсанның кейін жасалған кейбір тіркемелерде, оларды басқа жүргізушілер шектеулі көру жағдайында көре алуы үшін, жарық қайтарғыш пленкасы немесе қосымша шағылыстырғыштары болу керек. Тексеру кезінде және автокөлікті қалыпты пайдалану кезінде қажет болған жағдайда жану керек. Уақытша шамдарды пайдалану жағдайынан басқа кезде, тұрақты бекітілген шамдар үнемі талап етіледі. Шығу немесе сүйреу немесе проекциялық жүктерге орнату мысал бола алады (уақытша шамдар сенімді бекітілуі тиіс). Жұмыс тежегіштері пайдаланылған кезде, коммерциялық автокөліктердегі барлық токта дабылдары жану керек.

64

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

Тежегіштер

Коммерциялық көліктің барлық жүйелері келесі тежегіш жүйелерімен жабдықталуы тиіс:

- 49 ФЕК 393.41 жұмыс тежегіштері жүйесі талап етіледі, ол тежеу мен ұстап тұру тиімділігін анықтайды.
- 49 ФЕК 393.41 тұрақ тежегіші жүйесі талап етіледі, ол тұрақ тежегішін белсендіру талаптарына және басқан қалпында ұстап тұру әдісіне төтеп бере алады.
- 49 ФЕК 393.52 төтенше тежеу жүйесінің болуын талап етеді, ол (1) жұмыс тежегіші жүйесінің апаттық функциясынан немесе (2) жұмыс тежегіші жүйесінен бөлек жүйеден тұрады.
- Жылдамдық реттегіштері талап етіледі. Осы құрылғылар, қозғалтқыш сипаттамаларын реттей отырып, көлік құралының жүре алатын максималды жылдамдығын бақылайды.

Барлық дөңгелектерге әрекет ететін тежегіштерді барлық коммерциялық автокөліктерге орнату керек, бірақ келесілерді алып тастап: 2

- 1980 жылғы 25 шілдеге дейін өндірілген үш немесе одан көп осьтері бар кез келген жүк көлігінде рөлдік көпір тежегіштері болмау керек.
- автокөлік пен жүрген немесе сүйреткен кезде, сүйрелетін көлік құралдарының барлық дөңгелектерінде тежегіштердің болуы талап етілмейді.
- Тіркемесі,жартылай тіркемесі немесе салмағы 3000 фунт немесе одан аз, көлік құралын сүйреу салмағынан 40 пайыз артық емес тартқышы бар кез келген тіркеменің барлық дөңгелектерінде тежегіштердің болуы талап етілмейді.

Тежегіштермен жабдықталған тіркемені сүйреу барысында, көлік құралы, егер тіркеме сүйрейтін көлік құралынан ажырайтын болса, сүйрегіш көлік құралы тежегіштерінің жұмысына қолдау көрсету керек.

Тұрба құбырлары мен шлангілер сіздің автокөлігіңіздің қауіпсіздігі үшін шешуші мәнге ие болады. Қауіпсіз жұмысты қамтамасыз ету үшін, тұрба құбырлары мен шлангілерді дұрыс орнату керек.

Құбырлар газ шығаратын жүйелер жанында болған кезде, жоғары температура шлангілерді бүлдіруі мүмкін екендігін естеріңізден шығармаңыздар. Тұрба құбырлары мен шлангілерді орнату барысында газ шығаратын жүйеге жақындығын міндетті түрде ескеріңіздер.

Автокөліктерге, тежегіштер жұмыс істемей қалған кезде белсендірілетін ескертпе дабылдар орнатылады. Дабыл гидравликалық тежегіш жүйелерін, пневматикалық тежегіш жүйелері мен вакуумды тежегіш жүйелерін қамтиды.

Жел әйнегінің жағдайы

Автокөліктің алдыңғы әйнегінде жарықтар мен өңін жоғалтулар болмау керек.

Жанармай жүйелері

Жанармай жүйесінің кез келген бөлігі автокөліктің ең кең жағынан тыс шығып тұру керек.

Мемлекеттік және мемлекетаралық сауда комиссиясының ережелеріне сәйкес қажетті жабдық

Апаттық жабдық жүргізуші қауіпсіздігі үшін талап етіледі. Жүк көліктері штат заңдарымен және федералдық заңдармен реттелетін апаттық жабдықты тасымалдау керек. Өрт сөндіргіштер (бес фунттық құрғақ химиялық бірлік; мұнай жүк көліктері он бес фунттық тасымалдайды), жалаулар, шағылдырғыштар, порт оттары, тасымалы қызыл жылтылдағы бар электр дабыл құрылғылары, сақтандырғыштар, қосалқы шамдар мен апаттық шағылдырғыш үшбұрыштар – міне осылар қажетті апаттық жағдай жабдықтарының кейбіреулері. Қауіпті материалдары бар жүк көліктері үлкен типті өрт Автопаркті тексеру бағдарламасы

65

сөндіргіштермен жабдықталу керек. Қатері (мысалы, химиялық қауіп) жоғары жүк көлік жүргізушілері, әдетте, қорғаныс киімін, газқағар, тазалағыш материалдар мен тыныс аппаратын қолданады. Қалпақтар, резеңке қолғаптар, резеңке етік пен бетперде ұсынылады. Егер сіздің автопарк төмен температурада немесе алыс аудандарда жұмыс істейтін болса, онда, сіздің жүргізушілерде алғашқы көмек қобдишаларының, көрпенің, өмірді сақтап қалуға арналған костюмдердің, сондай-ақ апаттық тамақ пен судың болуы да ұсынылады.

Жүргізушінің тиімді техникалық қызмет көрсету бағдарламасына қосатын үлесі

Өрбір тасымалдаушы әрбір күннің соңында жол жүріп келгенді тексеру туралы есеп дайындағаны маңызды. Өрбір жүргізуші әрбір автокөлікті бойынша есеп жазу керек. Осы есепте келесі тармақтар болу керек:

- Жұмыс тежегіштері (оған қоса тіркеме тежегіштерінің қосылуы)
- Тұрақ (қол) тежегіші
- Рөл механизмі
- Жарық беретін құралдар мен шағылдырғыштар
- Шиналар
- Дабыл
- Терезе тазалағыштар
- Арт жақты көрсететін айналар
- Ілініс құрылғылары
- Дөңгелектер мен дискілер
- Апаттық жабдық

Есепте жүргізуші анықтаған, немесе оған хабарлаған және жұмыс қауіпсіздігіне әсер ететін немесе сынуға алып келетін кез келген жағдай көрсетілу керек. Егер ақау немесе кемшілік анықталмаса, есепте ол да көрсетілу керек. Барлық жағдайда жүргізуші хаттамаға қол қою керек. Жүргізуші автокөлікті жібермес бұрын, егер есепте ақаулар немесе кемшіліктер көрсетілген болса, оған жөндеу жүргізілгеніне көз жеткізіп алу керек. Кейбір кемшіліктер дереу назар аударуды талап етпеуі мүмкін; бірақ есепте ол жазбаша түрде көрсетілуі тиіс. Тасымалдаушылар жол жүріп келгеннен кейінгі тексеру туралы есептің түпнұсқасы мен жөндеу туралы куәлікті дайындау мерзімінен

кейін кем дегенде 3 ай бойы сақтау керек.

Жүргізуші жолға шықпас бұрын, автокөліктің қауіпсіз жұмыс қалпында екендігіне көз жеткізіп алу керек. Егер автокөлік туралы соңғы есепте қандай да болмасын кемшіліктер жазылған болса, жүргізуші оны тексеріп, барлық қажетті жөндеу жұмыстарының аяқталғанын растап қол қою керек.

Көлік құралын жеке тұлғаға тағайындау кезінде қол жеткізілген артықшылықтар

Қызметкерге белгілі бір көлік құралын беру көптеген артықшылықтар береді. Сіз автокөлікті жеке тұлғаға жалға берген кезде, осы адам нақты көлік құралы үшін жауап береді, ал ол оны автокөлікті таза және жақсы жағдайда ұстауға мәжбүрлейді. Сіз бір ғана көлік құралында күнде болуыңыз керектігін білуіңіз, сізді оны жақсы жағдайда ұстауға жетелейді және көлік құралық артық қолдану ықтималдығын төмендетеді. Есеп жүргізу тұрғысынан көлік құралдары мен апаттарды, сондай-ақ болуы мүмкін басқа оқиғаларды қадағалау қолайлы. Осы себептен көлік құралдарын қызметкерлерге тағайындау пайдалану шығындарын төмендетеді.

66

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

Автопаркті басқару бағдарламаларының сипаттамалары

Жұмыста болатын уақытша өзгерістер жұмыскердің салақсып кетуіне әкеліп соғуы мүмкін. Жүргізушілердің процедуралардың өзгеруінен, сондай-ақ ағымдағы бағдарламамен жұмыс тәжірибесінің болмауынан туындайтын наразылықтары салдарынан тұрақтамаушылығының жоғары көрсеткіштері, жабдықпен дұрыс жұмыс істемеуге байланысты пайдалану шығындарын арттырады. Қызметкерлер саясатындағы дәйекті өзгертулер, көрсетілгендей, осы қиындықтарды азайтады.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1. (Дұрыс немесе дұрыс емес) Бір ғана көлік құралында жұмыс істейтін механиктер, әдетте, сараптамалық білімге ие болады және ақша мен бағалы уақытты үнемдей алады.

2. Автокөліктің қауіпсіздікке тікелей қатысы бар төрт компонентін тізбектеп беріңіз.

3. Мұнай жүк көліктерінде салмағы неше фунттық өрт сөндіргіштер болу керек?

4. Артық жүктеме анықтамасы қандай?

5. (Дұрыс немесе дұрыс емес) Көлік құралын жеке тұлғаға тағайындаған кезде, сіз пайдалану шығындарын төмендетесіз, сондай-ақ көлік құралын артық пайдалануды азайтасыз.

6. Жылдамдық реттегішінің анықтамасы қандай?

7. Штат ережелері мен Мемлекетаралық автокөлік құралдарының сауда комиссиясының ережелеріне сәйкес реттелетін жабдықтың үш қажетті бірлігін тізбектеңіз.

8. Осы тарауда талқыланатын қандай жалпы қауіпсіздік қағидалары қауіпсіздікке оқыту бағдарламасына ықпал етеді?

9. Автопарк жұмыскерлері қауіпсіздігін қамтамасыз етудің бірыңғай бағдарламасын жасаудың төрт негізгі кезеңін атап беріңіз.

10. Әрбір қызметкер дереу анықтап, жоюы тиіс бес типтік қауіптер қандай?

11. Қауіпсіздікті алғашқы тексеру кезінде қандай негізгі мезеттерді естен шығармау

керек?

Сілтемелер

1. Бродбек, Дж.Е., *Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық*, 4ші шығарылым, Қауіпсіздік жөніндегі ұлттық кеңес, Итаска, Иллинойс, 1996.
2. http://www.cvsa.org/Inspections/inspection_Procedures/inspection_procedures.html.
3. Федералдық ережелер кодексі, 49 тарау, 391 бөлім, АҚШ Еңбек министрлігі, Вашингтон, Колумбия округі.
4. *Автокөлік құралдарының Федералдық қауіпсіздік ережелері*. АҚШ Көлік Департаменті, 40–399 бөлім. ДЖ.ДЖ. Келлер & Қауымдастық, 2004.

9 Автопарктегі апаттар туралы деректерді енгізу



Жазатайым жағдайды тергеп-тексеру

Көлік құралдары паркі мен көлік оқиғалары туралы деректерді ұйымдастыру неге сіздің көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету бағдарламасының ажырамас және қажетті бөлігі болу керек? Себебі қарапайым: жазатайым жағдайларды болдырмау. Жыл сайын мыңдаған жүргізушілер автопарктегі апаттардан қаза табады және жарақаттар алады, ал оларды қалай да болмасын болдырмауға немесе алдын алуға болар еді ғой. Осы апттар жүргізушілерге ғана емес, сондай-ақ басқаларға да қатысты. Адам қызметтік көлікпен іссапарға бара ма, автопарк бөлігі болып табылатын жүк көлігін жүргізе ме немесе мектеп автобусымен баланы мектепке жібере ме, барлығы автопарк қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысады.

Қауіпсіздік жөніндегі директордың міндеттері

Көпшілік жазатайым жағдайдың себебі бірден артық. Апаттың алдын алу саласындағы автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директордың міндеті, апаттарға әкеліп соғатын барлық факторларды анықтау және содан кейін, алдын ала жоспарлай отырып, осы факторларды бақылау немесе жою болып табылады¹. Апаттарды болдырмауды осылай жоспарлау, осы жоспарлау үрдісіне апаттар туралы деректерді қосуды дұрыс деп санайтын автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директордың көптеген міндеттерінің бірі болып табылады.

Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директордың автопарк қауіпсіздігіне қатысты екі негізгі міндеті бар. Бірінші – ол жазатайым жағдайлар себептерін анықтау. Егер қауіпсіздік жөніндегі директор жазатайым жағдайды тудыратын қандай факторлар екенін білетін болса, онда олар жарты жолда; осы факторларды жою келесі қадам болып табылады. Демек, типі осындай жазатайым жағдайдың қайталану ықтималдығы айтарлықтай төмендейді. Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директордың екінші басты міндеті, жазатайым жағдай тудыратын факторларды жою тәсілдерін ұсыну мен, қызметкерлерді жазатайым жағдайдан қорғай отырып, қорғану болып табылады. Жүргізушілерге: «Рөлде отырғанда сіз – жүргізушісіз», - деген қарапайым нәрсені естен шығармау керек екендігін айтуға болады.

Барлық назарды компания бизнесін жүргізу барысында өз жұмысыңыздың осы аспектісіне аудару керек. Ол толық назар қоя отырып көлік жүргізу уақыты».

Жазатайым оқиғалардың себептері туралы қалай білуге болады

Жол-көлік оқиғаларының жарияланған статистикасы

Жол-көлік оқиғаларының статистикасын әртүрлі ұйымдар жинайды және жариялайды, және автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директорға береді. Нарықта қолжетімді үздік дереккөздердің бірі «Жарақаттар фактілері» (бұрын «Жазатайым жағдайлар фактілері» деп аталған) болып табылады.² Ұлттық қауіпсіздік кеңесі осы кітапты жариялайды, және онда көптеген пайдалы статистика мен ақпарат бар. Ол сондай-ақ автокөліктер типі, жұмыс аймақтары, шаттар мен т.б. бойынша инциденттерді талдайды.

Парк қауіпсіздігі жөніндегі менеджер жұмыс істейтін кәсіпорын автокөлік тасымалдаушысы реттейтін кәсіпорын немесе қызметтік немесе жолаушы көлік құралдарының паркі бар компания болуы мүмкін. Осы ақпаратқа негізделе отырып, себеп-салдар байланысы туралы фактілер бар біркатар ресурстар бар. Төменде осындай ресурстар берілген:

Еңбек статистикасы бюросы

Автокөлігі қауіпсіздігінің федералдық басқармасы Ұлттық қауіпсіздік кеңесі

Жол қозғалысы қауіпсіздігінің Ұлттық басқармасы

Қауіпсіздік және еңбек қорғау басқармасы

Ұлттық және жергілікті сауда ассоциациялары Ұлттық мектеп автобустарының ассоциациясы Сақтандыру компаниялары

Жоғарыда көрсетілген ұйымдар, автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директор үшін автопарк жүргізушілерін оқыту бағдарламасын жүзеге асыруда көмек бере алатын бастапқы статистика мен деректер жинау үшін ерекше мүдделілік танытады.

Сақтандыру компаниялары шығарған арнайы зерттеулер

Сақтандыру компаниялары жариялайтын зерттеулер өте пайдалы және ақпаратты болуы мүмкін. Сақтандыру компаниялары қатерлер мен жазатайым жағдайларды тергеп-тексеру үшін қыруар ақша мен уақыт кетіреді. Олар, жазатайым жағдайларды жоюға көмектесу үшін оны жасайды және сол арқылы ашқа үнемдейді. Парк қауіпсіздігі жөніндегі директор, жазатайым жағдайлар санын азайтуға көмектесу және оның компаниясына ақша үнемдеуге және, мүмкін, өмірді сақтауға көмектесу үшін осы зерттеулерді пайдалана алады.

Ұлттық қауіпсіздік кеңесі

Ұлттық қауіпсіздік кеңес статистикасы жарақаттар мен аурулар туралы деректерді қадағалау мен жасау үшін жан-жақты қамтитын жүйе құрды, оған қоса жарақаттар туралы жоғарыда айтылған факттерді жыл сайын жариялау, қауіпсіздік пен еңбек гигиенасы туралы статистикалық деректердің беделді жинағы бар. Кеңес зерттеушілері де Халықаралық тоқсан сайынғы Қауіпсіздікті ғылыми-зерттеу журналын шығарады, онда барлық салаларда сарапшылар жазған ғылыми мақалалар жарияланады.²

Вашингтон, Колумбия округінде орналасқан Кеңес жанындағы Қоршаған орта гигиенасы орталығы қоршаған орта мен халық денсаулығының жағдайы мәселелері бойынша шынайы және уақыты ақпарат пен қауымдық бағдарламалардың жетекші жеткізушісі болып табылады.

Басқа дереккөздер

Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директор жазатайым жағдайлар себептері туралы фактілерді таба алатын басқа дереккөздер Автокөлік жолдарын федералдық басқару, АҚШ еңбек статистикасы бюросы, Мемлекетаралық сауда комиссиялары мен Ұлттық қауіпсіздік пен еңбек гигиенасы институтының хабарламалары мен есептері болып табылады.

Автокөлік құралдарының федералдық қауіпсіздік ережелері

49 ФЕК 390.15 сәйкес, Көлік құралдарының қауіпсіздігі бойынша Федералдық нұсқаулықта атап көрсетілгендей, автокөлік тасымалдаушылары барлық апаттарға қатысты ақпараттың барлық жазбаларын сақтау керек. Осы жазбалар жазатайым жағдайдан кейін 1 жыл бойы сақталып, кез келген уәкілетті өкілге немесе Автокөлік жолдарының федералдық әкімшілігінің арнайы агенттеріне қолжетімді болу керек.³

Қажетті ақпарат

Төменде берілген ақпарат Федералдық автокөлік жолдары қауіпсіздігі қағидалары бойынша нұсқаулықтан тікелей алынған,³ 49-бөлім, Көлік бөлігі 390.15 – Тергеп-тексерулер мен арнайы зерттеулер:

(b) Автокөлік тасымалдаушылары оқиға болғаннан кейін бір жыл бойы оқиғалар тізілімін жүргізу керек, онда кем дегенде келесі мәліметтер болу керек:

(b) (1) Оқиғалар тізімі, онда әрбір оқиға үшін келесілер болу керек:

(b) (1) (i) Апат мерзімі

(b) (1) (ii) оқиға болған қала немесе оқиға болған орынға жақын орналасқан қала және апат болған жағдай

(b) (1) (iii) жүргізушінің аты-жөні

(b) (1) (iv) жарақаттар саны

(b) (1) (v) қаза тапқандар саны

(b) (1) (vi) апатқа тартылған автокөліктердің жанармай бактарынан төгілген жанармайдан басқа қауіпті тауарлар шыққан ба

(b) (2) мемлекеттік немесе басқа мемлекеттік органдар немесе сақтандырушылар талап ететін апат туралы барлық есептердің көшірмелері

Жазатайым оқиғаларды тіркеу жүйесі

Жазатайым жағдайлардың барлық жақсы тіркеу жүйелері үш бөлек міндетпен ұйымдастырылған: деректерді жинау, деректерді талдау мен деректерді контршаралар жасау үшін қолдану.

Бірінші деректер жинау міндетіне барлық маңызды деректердің мұқият жоспарланған жинағы кіреді. Осы қадам бірнеше себептер бойынша қажет:

- Жазатайым жағдайлар себебін жою
- Сот талап-арыздарынан аулақ болу үшін
- Еңбек қатынастарын жақсарту
- Жауапкершілікті заң бойынша тиесілі орналастыру

Келесі міндет, деректерді талдау әрбір апатты құрамдас бөлімдерге бөлуді және ақпаратты объективті қарастыру үшін біріктіруді талап етеді.

Үшінші кезең контршараларды әзірлеу үшін деректерді қолданудан тұрады. Қандай себептер жауапты болғанын анықтағаннан кейін, біз апат қайталанбас үшін, осы факторларды жою немесе азайту керек.

Жазатайым оқиғаларды тергеушілер

Әрбір компанияда апаттық оқиғаларды тергеп-тексеретін қызметкер болу керек, ол оқиға орнына тез келу керек және бұл ретте компания мүдделерін ескеру керек. Тергеуші байсалдылық сақтап, жинақы және жауапты болу керек. Оған, мүмкін, тіпті басқа билік органдары оқиға орнына келгенге дейін қозғалысты бағыттауға да тура келуі мүмкін. Жазатайым жағдайдың тергеушісі тергеушінің негізгі міндеті болып табылатын тәптіштеп тергеп-тексеру ерекшеліктеріне тиісті түрде үйретілгені маңызды. Басқа міндеттер, оқиға орнында әрі қарай бүлінуді болдырмау, жараланғандарды медициналық көмек келгенше қорғау және артық шығындарды болдырмау болып табылады.

Жазатайым жағдайларды тергеушінің жұмысы, апаттың қалай болғанын, жазатайым жағдайларға әкеліп соққан факторларды, барлық ақпарат пен заттық дәлелдерді жинап, оқиғаны талдау жазбаларының барлығын аяқтағаннан кейін бітеді.

Апаттарды талдау жазбаларында жиналған ақпарат

Апатты толық талдау мен оқиғаны кезеңді тергеп-тексеруді қамтамасыз ету үшін, тергеуші келесі ақпаратты жинау керек:⁴

- Апат уақыты
- Оқиға орны
- Апатқа не қатысты болғанын сипаттау
- Жазатайым жағдайларды жіктеу
- Жүргізушілерге арналған ақпарат
- Көлік құралдарының типтері
- Зардап шеккен құрбандар тізімі
- Ақпарат куәгері
- Көлік құралдарының, жаяу жүргіншілердің немесе жолаушылардың қозғалысы
 - Жағдайлар
 - Ықпал етуші факторлар
 - Апаттар сұлбасы
 - Жүргізушілердің оқиғалар туралы есептері
 - Жүргізушілердің ұсыныстары
 - Суреттер

Жол-көлік оқиғаларын (ЖКО) топтау

АҰСИ-16, Америкалық ұлттық стандарттар институтының (АҰСИ) Жол-көлік оқиғаларын жіктеу нұсқаулығының мақсаты, жол-көлік оқиғалары туралы ақпарат жинайтындар үшін ортақ тіл беру болып табылады:

2.6 ЖКО типтері

2.6.1 Аударылу апаты. Аударылу апаты – ол жол көлік құралының аударылуы бірінші зиянды оқиға болып табылатын жол-көлік оқиғасы.

2.6.2 Соқтығысу кезіндегі авария: соқтығысумен ЖКО-бұл аударумен ЖКО болып табылмайтын жол-көлік оқиғасы, онда көлік құралының басқа жол

көлік құралымен, басқа мүлікпен немесе жаяу жүргіншілермен тасымалдау кезінде соқтығысуы бірінші зиянды оқиға болып табылады.

2.6.3 Жазатайым оқиға: соқтығысуы ЖКО-бұл соқтығысумен жол-көлік оқиғасынан басқа кез келген жол-көлік оқиғасы.

- Қосу;
- Айналым апаты
- Домкратпен жазатайым оқиға (2.6.4. қараңыз).
- Автомобиль көлігімен тасымалдау кезінде пайда болған улы газбен кездейсоқ улану
- Тасымалдау кезінде жол көлік құралының кез келген бөлігінің жарақаттануына немесе одан әрі мүлктік залалға әкеп соқтыруы.

2.6.4 Домкратпен болған жазатайым оқиға: домкратты қолданып болған апат-бұл соқтығысуы болған оқиға, онда бірінші қауіпті оқиға көп блокты жол көлік құралының кез келген екі бірлігі арасында, мысалы, жүк автомобилі мен автопоезд арасында Байқаусыз байланыс нәтижесінде болады.

2.6.5 Жаяу жүргіншінің қатысуымен соқтығысу: жаяу жүргіншімен соқтығысу-бұл жол-көлік оқиғасы, онда алғашқы қауіпті оқиға жолда жаяу жүргіншінің және көлік құралының соқтығысуы болып табылады.

2.6.6 Жолдағы автомобильмен соқтығысу: көлік құралымен соқтығысу-бұл жол-көлік оқиғасы, сондай-ақ көлік құралындағы екі немесе одан да көп көлік құралдарының соқтығысуы бірінші қауіпті оқиға болып табылатын жол-көлік оқиғасы.

2.6.7 Трассадағы басқа жол көлік құралымен соқтығысу: трассадағы басқа жол көлік құралымен соқтығысу-бұл басқа жол көлік құралымен ЖКО, сондай-ақ бірінші қауіпті оқиға трассадағы екі немесе одан да көп жол көлік құралдарының соқтығысуы болып табылатын ЖКО.

2.6.8 Тоқтап тұрған автокөлікпен соқтығысу: Тоқтап тұрған автокөліктің қатысуымен соқтығысу - бұл бірінші қауіпті оқиға көлік құралында тоқтап тұрған автокөлікпен соқтығысуы болып табылады.

2.6.9 Теміржол көлігімен соқтығысу: теміржол көлігімен соқтығысу - жол-көлік оқиғасы, онда бірінші қауіпті оқиға - теміржол көлігімен жолда соқтығысу.

2.6.10 Велосипедпен соқтығысу: велосипедтің қатысуымен болған ЖКО-бұл жол-көлік оқиғасы, ол жол-көлік оқиғасы, сондай-ақ алғашқы авариялық оқиға велосипедтің қозғалыстағы көлік құралымен соқтығысуы болып табылады.

2.6.11 Жануармен соқтығысу: Жануарлармен соқтығысу - бұл бірінші қауіпті оқиға - басқа көлік құралын басқаратын жануардан басқа жануар мен көліктегі жол көлігінің соқтығысуы.

2.6.12 Қозғалыспайтын затпен соқтығысу: Қозғалмайтын затпен соқтығысу - бұл бірінші қауіпті оқиға - көлік құралымен қозғалыссыз заттың соқтығысуы болатын жол-көлік оқиғасы. Бекітілген нысандарға қоршаулар, қоршаулар немесе көпір тіректері, құрылыс баррикадалары, дыбыс өшіргіштер, ағаштар, кіріктірілген тастар, инженерлік тіректер, арықтар, тік немесе жартасты

беткейлер, су өткізгіштер, қоршаулар мен ғимараттар жатады.

2.6.13 Басқа объектімен соқтығысу: 1) жаяу жүргіншімен соқтығысу, 2) көлік жағдайындағы көлік құралымен соқтығысу, 3) жол жүрісіндегі басқа көлік құралымен соқтығысу, 4) тоқтап тұрған көлік құралымен соқтығысу, 5) темір жол көлік құралымен соқтығысу, 6) велосипедпен соқтығысу, 7) жануарлармен соқтығысу немесе 8) қозғалмайтын объектпен соқтығысу.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1. Жазатайым оқиғалар туралы мәліметтерді жинаудың негізгі себебі неде?
2. Апатқа әкелетін факторларды анықтауда қандай қадам маңызды?
3. Барлық жазатайым оқиғаларды есепке алу жүйелері үш нақты тапсырмаға біріктірілген. Бұл үш тапсырма қандай?
4. Барлық маңызды деректерді жинау үшін мұқият жоспарланған жүйе төрт себепке байланысты қажет. Сол себептерді тізімдеңіз.
5. Жазатайым оқиғаларды талдау жазбаларында қандай ақпарат жиналуы керек?

Сілтемелер

1. Бродбек, Дж.Э., Мотор автопаркының қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық, 4-ші басылым, Ұлттық қауіпсіздік кеңесі, Итаска, Иллинойс, 1996 ж.
2. Мотор паркін апатқа ұшыратуды ұйымдастыру 81
3. Жарақаттану фактілері, Ұлттық қауіпсіздік кеңесі, Итаска, Иллинойс, 2011 ж.
4. Федералды автокөлік тасымалдаушыларының қауіпсіздігі ережелері жөніндегі анықтамалық, Дж.Дж. Келлер & Қауымдастық, Висконсин, 2001 ж.
5. <http://www.ansi.gov>.
6. Кобело, Д. және Мосе, Р., Жүк көліктерінің жолын шектеуінің апаттың пайда болуына әсері: Флоридадағы жағдайды зерттеу, Құрылыс факультеті, Инженерлік колледжі, Көліктік зерттеулер кеңесі 87-ші жылдық жиналыс құжаттар жиналысы. 2008, Вашингтон, Колумбия округі
7. Теміржол федералды әкімшілігі, 2008 ж., [Http://safetydata.fra.dot.gov/officeofsafety/](http://safetydata.fra.dot.gov/officeofsafety/).
8. Саккоманно, Ф.Ф., Парк, П.Я., Фу, Л., Автокөлік жолдары мен теміржол өткелдеріндегі соқтығысуларды азайту үшін қарсы әсерін бағалау, Оқиғаларды талдау және алдын алу 39, 406–416, 2008 ж.

10 Еңбек қауіпсіздігін талдау



Тәуекел мен жұмыс міндеттерін анықтау

Жұмыс орнында өндірістік жарақаттар мен өлім жағдайлары күнде болады. Осы жарақаттар, қызметкерлердің жұмыстың тиісті процедураларына үйретілмегендігінен пайда болады. Жұмыс орнында жарақаттарды болдырмаудың бір тәсілі тиісті жұмыс процедураларын белгілеу және барлық қызметкерлерді жұмыстың қауіпсіздік және тиімдірек әдістеріне үйрету болып табылады.¹

Еңбек қауіпсіздігін талдау (ЕҚТ) — ол жұмысқа байланысты қатерлерді анықтаудың қарапайым әдісі. Қауіптерді анықтай отырып, компания қатерлерді төмендетіп, сәйкес қауіпсіздік процедураларын әзірлей алады. Ол өндірісте жарақаттануды төмендетудің маңызды үрдісі.²

Анықтама

ЕҚТ — ол сәйкестендіру, талдау мен жазу үшін пайдалануға болатын әдіс:³

1. Нақты жұмыстарды орындау барысында орындалатын қадамдар
 2. Әрбір қадамға байланысты денсаулық пен қауіпсіздік үшін бар немесе әлеуетті қауіптер
 3. Осы қауіптер мен жұмыс орнында жарақаттар алу немесе ауру қатерлерін жою немесе азайту үшін ұсынылатын әрекет (әрекеттер) немесе процедура (-лар).
- ЕҚТ — ол нақты жұмысқа байланысты қызметтің маңызды түрлері қарастырылатын бағдарлама. Жұмысты тексерген кездегі мақсат, денсаулық немесе қауіпсіздік үшін нақты немесе әлеуетті қауіптерді анықтау үшін тәжірибелі жұмыскердің тәжірибесін пайдалану болып табылады. Осы жағдайларды анықтағаннан кейін, компания ұсыныстар әзірлеп, оларды құжаттандыра алады, олар жұмыскерді денсаулық пен қауіпсіздік қауіптері туралы ескертетін жедел құрал ретінде қызмет етеді.

ЕҚТ — ол кез келген секторға жеңіл бейімделе алатын бағдарлама. Кейбір секторлар:⁴

- Өнеркәсіп
- Денсаулық сақтау
- Мемлекеттік қызмет
- Бала күтімі
- Көлік

Еңбек қауіпсіздігін талдау жүргізу

Еңбек қауіпсіздігін талдаудағы негізгі қадамдар

Типтік ЕҚТ-ның сол жақ бағанында тапсырманың негізгі кезеңдері көрсетілген, олар өздерінің орындалу ретіне сәйкес тізбектелген. Ортаңғы баған жұмыстың әрбір қадамына байланысты қауіптерді немесе әлеуетті жазатайым жағдайларды сипаттайды. Оң жақ бағанда анықталған қауіптерден қорғану және болуы мүмкін апаттардың алдын алу үшін орындалуы тиіс қауіпсіз процедуралар тізбектелген.⁵

ЕҚТ төрт кезеңнен тұрады:

1. Талдау үшін жұмысты таңдап алыңыз.
2. Қауіптер мен болуы мүмкін жазатайым жағдайларды анықтаңыз.
3. Жұмысты дәйекті қадамдарға немесе әрекеттерге бөліңіз.
4. Қауіптер мен болуы мүмкін апаттарды жою және алдын алу тәсілдерін әзірлеңіз.

Жұмысты таңдау

Жазатайым жағдайлардың ең жаман жағдайларымен жұмыс басымдық танытады және бірінші кезекте талдану керек. Талдау үшін жұмыс орны мен талдау тәртібін талдау барысында, басшылар келесі факторларды басшылыққа алу керек:¹

1. Жазатайым жағдайлар жиілігі. Бірнеше рет жазатайым жағдайларды туындатқан жұмыс ЕҚТ-ға үміткер болып табылады. Жұмысқа байланысты жазатайым жағдайлар қаншалықты көп болса, оның ЕҚТ басымдығы соншалықты жоғары.
2. Жарақаттар мүгедектігінің коэффициенті. Жарақат мүгедектігі бар әрбір жұмыс ЕҚТ -ға берілу керек.
3. Қауіптілік әлеуеті. Кейбір жұмыстарда жазатайым жағдайлар тарихы болмауы мүмкін, бірақ олар қиын жарақаттарға әкеліп соғуы мүмкін.
4. Жаңа жұмыс орындары. Әрбір жаңа жұмыс ЕҚТ барынша тез жасау керек. Талдауды жазатайым оқиға немесе қателіктер болғанға дейінгі уақытқа қалдыруға болмайды.
5. Кемшіліктер. Сондай-ақ қысқа мерзімді қателіктер немесе қысқа қоныраулар орын алған жұмыстарға басымдық беру керек.

Өте кең жұмыстар (қауіпті қалдықтары бар учаскелерді қалпына келтіру) немесе өте тар жұмыстар (ауыстырғыштарды орнату) ЕҚТ үрдісіне жарамайды.

ЕҚТ үшін жарамды жұмыстар мысалдары атанақ сынамаларын алу немесе нақты жабдықпен жұмыс болып табылады. Жұмысқа ЕҚТ бөлігі ретінде енгізілуі тиіс көптеген нақты міндеттер кіруі мүмкін.⁶

Жұмыстарды бөлу

Жұмысты бөлу үшін, бақылайтын қолайлы қызметкерді таңдап алыңыз. Идеяларымен бөлісуге дайын тәжірибелі, қабілетті және коопреативтік жұмыскерді

таңдаңыз. Қызметкерге ЕҚТ мақсаты мен артықшылықтарын түсіндіріңіз.

Қызметкердің жұмысты қалай орындайтынын бақылап, негізгі қадамдарды жазып алыңыз. Сіз жұмыс орындап жатқан қызметкерді бейне таспаға түсіріп ала аласыз, сонда лентаны болашақта қарау үшін пайдалануға болады. Негізгі қадамдарды анықтау үшін: «Жұмыс қандай қадамнан басталады?, Содан кейін «Келесі базалық қадам қандай?» - деген және т.б. сұрақтарды қойыңыз.

Және әрі қарай. Әрбір қадамды толық жазып алыңыз. Қалыпты процедурадан кез келген ауытқуды тіркеу керек, себебі ол жазатайым жағдайға әкеліп соғатын тұрақты емес әрекет болуы мүмкін.

Жұмыс қадамдарын ЕҚТ бірінші бағанында нөмірлеңіз. Әрбір қадам оның қалай жасалғанын емес, не жасалғанын айту керек. Әрбір қадамның сөзі ендіру, ашу немесе дәнекерлеу сияқты әрекет сөзінен басталу керек. Әрекет қолданылатын элементке ат беру арқылы әрекет аяқталу керек; мысалы, плата ендіру немесе дәнекерлеп қосу. Жұмыстың әрбір қадамын басынан бастап соңына дейін қосуды ұмытпаңыз.¹

Ықтимал қауіптерді анықтау

ЕҚТ әзірлемесінің келесі қадамы әрбір қадаммен байланысты барлық қауіптерді анықтау болып табылады. Нақты жұмысты мұқият бақылау мен білу, ЕҚТ жұмыс қауіптілігін анықтауда тиімді болу үшін талап етіледі. Міндетке (жұмыс кезеңіне) байланысты барлық қауіптердің анықталғанына көз жеткізу үшін, бақылаушылар жұмыс ортасында да, сондай-ақ орындалатын нақты қызметте де пайда болатын қауіптерді зерделеу керек. Өзіңізге әрбір қадам туралы келесі сұрақтарды қойыңыз:⁶

- Ұрылыс қаупі немесе объектімен өзге зиянды байланыс бар ма?
- Қызметкер объектілер жанында немесе олардың арасында қысылып қалуы мүмкін бер?
- Тайғанап кету немесе жол жүру ықтималдығы бар ма? Қызметкер бір деңгейден келесі деңгейге немесе тіпті бір деңгейде құлап кетуі мүмкін бе?
- Итеру, созу, көтеру, майыстыру немесе бұрау кернеу тудыра ала ма?
- Қоршаған орта денсаулық немесе қауіпсіздік үшін қауіпті болып табыла ма? Уытты газдар, булар, тұман, түтін немесе шаң шоғырлануы бар ма? Жылудың, суықтың, шудың немесе иондаушы сәулеленудің әлеуетті әсерлері бар ма? Жарылыс қаупі немесе электр қаупі бар ма?

Барлық осы мәселелерді тексеру формасына қосуға болады, оны тұрақты уақыт аралығында толтыру керек. Тіпті бір қарағанда сұрақ жарамайтын болып көрінетіндігіне қарамастан, стандартты жұмыс процедуралары өзгерсе, ол өзекті мәселеге айналуы мүмкін. Бақылау тізімін пайдалану – ештеңе қалып қоймағанына көз жеткізу үшін жақсы тәсіл. Жұмыс берушілер әрбір операция үшін бақылау тізімін жасау керек.¹

ЕҚТ толтыру барысында келесі қауіптерді ескеру керек:²

- Құлап немесе ұшып келе жатқан заттан ұрылыс алу
- Үшкір заттардың кіріп кетуі
- Жлжымайтын немесе жылжитын объектілер арасында немесе ішінде қалып қою
- Автокөлікпен зақымдану қаупі
- Көтерілген жұмыс платформасынан, баспалдақтан құлау
- Өте қатты көтеру, бұрау, итеру, тарту немесе майыстыру
- Дірілейтін электр аспаптарының, артық шудың, суықтың немесе жылудың

немесе зиянды газдардың, булардың, сұйықтықтардың немесе шаңның әсері

- Қайта қозғалу
- Электр қауіптері
- Жарық (оптикалық)
- Сәулелену

76

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

- Жылу (мысалы, дәнекерлеу)
- Су (батып кету немесе ылғалдан пайда болған зең жұқпалары)
- Күш көрсету

Шешімдер әзірлеу

ЕҚТ -дағы соңғы қадам жазатайым жағдайлардың алдын алу үшін қауіпсіз жұмыстың ұсынылатын процедураларын дайындау болып табылады. Міне, ескеру керек бірқатар шешімдер:

1. Жұмыс орындаудың жаңа тәсілін табыңыз.
2. Қауіп төндіретін физикалық жағдайларды өзгертіңіз и.
3. Жұмыс ретін өзгертіңіз.
4. Жұмыс немесе міндет жиілігін азайтыңыз.

Егер жұмысты орындаудың жаңа тәсілі табылмаса, қауіпті жою үшін, жұмыстың физикалық жағдайларын (аспаптар, материалдар, жабдық, орналастыру немесе орналасқан орнын) өзгертіп көріңіз.

Жұмыс процедурасын өзгерту жақсы шешім болған кезде, қызметкер қауіпті жою немесе жазатайым жағдайды болдырмау үшін, не істей алатындығын анықтаңыз. Қызметкерлер өз жұмыс орнындағы қауіпсіздікті көтеру тәсілдерін ұсынуы мүмкін.

Жөндеуді немесе сервистік қызмет көрсетуді қайталауға тура келетін шығар, өйткені жағдай қайта-қайта түзетуді талап етеді. Қайталана беретін осындай жұмыстың қажеттілігін азайту үшін, артық жөндеуді қажет ететін жағдай себебін жою үшін не істеуге болатындығын анықтаңыз.

Жұмыс жиілігін төмендету тек экспозицияны шектеу мағынасында ғана қауіпсіздікке ықпал етеді. Физикалық жағдайларды өзгерту, жұмыс процедурасын қайта қарау немесе екеуін де орындау арқылы қауіптерді жою мен жазатайым жағдайларды болдырмау үшін барлық күшті салу керек.

Ұсынылатын қауіпсіз пайдалану процедураларын формада тізбектеніңіз, сондай-ақ әрбір жұмыс кезеңі үшін қажетті немесе ұсынылатын жеке қорғаныс құралдарын (ЖҚК) тізбектеніңіз. Нақты болу керек; қауіпті түзету үшін, не істеу керек екенін нақты айту керек. Егер қауіп қиын болса, оны дереу жою керек. Жаңа жағдайды көрсету үшін, ЕҚТ өзгерту керек.¹

ЕҚТ мониторингтеу және шолу

Іс жүзінде, жұмыс орнында қауіпсіздікті қамтамасыз ету әрбір қызметкердің адалдығы мен ынтымақтастығы талап етіледі. ЕҚТ әзірлеу мен енгізу кешенді күштер мен бірлескен жауапкершілікті талап етеді. Тағайындалған жұмысты қауіпсіз орындауды қамтамасыз ету үшін, желілік басшылар, еңбек қорғау мен қауіпсіздік техникасы персоналы, сондай-ақ жекелеген қызметкерлер осы бөлімде анықталғандай жауапкершілікті бөлісетін болса, үрдісті жемісті қолдануға болады.

Желілік супервайзерлер

Желілік басшылар келесілер үшін жауап береді:

- ЕҚТ анықталып, осы стандартқа сәйкес тиісті жұмыс орындары үшін жасалуын қамтамасыз ету.
- ЕҚТ сәйкес еңбек қорғау мен қауіпсіздік техникасы персоналымен бірге әзірлеу мен қолдау көрсетуді үйлестіру.
- Қауіпті бағалау туралы қолданыстағы ақпаратты, жағдайға байланысты, ЕҚТ үрдісіне қосу.

Еңбек қауіпсіздігін талдау

77

- ЕҚТ қамтитын жұмыс орындарында осындай жұмыстарды орындайтын барлық жұмыскерлер үшін оқытуды үйлестіру және олармен байланысты барлық оқу бойынша құжаттама жүргізуді қамтамасыз ету.
- Сәйкестікті қамтамасыз ету, процедуралаық өзгерістерді көрсету мен жұмыс тәжірибесінен алған сабақтарды, оған қоса жазатайым жағдайларды тергеп-тексеруді немесе сыни талдауларды қамтамасыз ету үшін, бар ЕҚТ -ға үйлестіруші шолу жүргізу мен қайта қарау.

Қызметкерлер

Қызметкерлер келесілер үшін жауап береді:⁶

- ЕҚТ әзірлеу мен растауға көмектесу
- ЕҚТ мен сәйкес оқу берген нұсқаулықтарды орындау
- ЕҚТ -ға ықпал ететін, жұмыс өнімділігіне ықпал етуі мүмкін жаңа

жағдайлар туралы желілік басшылыққа мәлімдеу

Толтырылған ЕҚТ -ны, жоспарланған жұмыс қызметі басталғанға дейін, супервайзер тағайындалған қызметкермен (-лермен) кеңескеннен кейін тексереді. Тапсырма берілген қызметкерлер жаңа еңбек қауіпсіздік жүйесіне оқытылады. Ол жұмыс көлемін, қызметкерлердің тәжірибесі мен қабілеттерінің деңгейін және қауіптерді бақылау бойынша жоспарланған шараларды түсінуді растайды. Ол сондай-ақ әрі қарай қызметкерлерді сәйкестендіруге және әлеуетті қауіптерді талдауға мүмкіндік береді, сондай-ақ бақылаудың қосымша шараларына батама жасау мүмкіндігін береді.

Басшылық қауіпсіз жүйенің дұрыстығы мен қолданылуын бақылау үшін, оны үнемі қадағалау керек. Жұмыс аяқталғаннан кейін басшылар ЕҚТ әрі қарай пайдалану үшін, оны тексеріп, жаңарту керек.⁷

ЕҚТ артықшылықтары

Тиісті жұмыс процедураларын белгілеу ЕҚТ жүргізу артықшылығының бірі болып табылады: жұмыстың әрбір қадамын мұқият зерделеу және жазу, бар немесе әлеуетті жұмыс қаупін (қауіпсіздікке де, денсаулыққа да) анықтау, сондай-ақ осы қауіптерді азайту немесе жоюдың үздік тәсілдерін анықтау 1. ЕҚТ үрдісі жеелеген қызметкерге командағы қатысу мен жұмыс істеуге мүмкіндік беретін ең тиімді тәсілдердің бірі болып табылатындығы анық. Іс жүзінде, қызметкерлер маңызды үлес қоса алады, және, жұмыс тәжірибесін тұрақты жақсарту арқасында озық бастамаларды енгізу алады⁷. ЕҚТ орындау артықшылықтары өте көп, оған келесілер қосылады:¹

- Қауіпсіз және тиімді жұмыс процедураларына жеке оқу мүмкіндігі.
- Қауіпсіздік қызметкерлерінің байланыстарын дамыту
- Қауіпсіздікті жоспарлы қадағалауға дайындық
- Жұмыста жаңа қызметкерлерге сенім білдіру мүмкіндігі
- Тұрақты емес жұмыстар үшін жұмыс алдында нұсқаулық беру
- Жазатайым жағдайлардан кейін жұмыс процедураларына шолу жасау
- Жұмыс әдістерін мүмкін жақсарту үшін жұмыс орындарын тексеру
- Болуы тиіс қауіпсіздік шараларын анықтау

- Басшылар үшін олар өздері бақылайтын жұмыс орындары туралы білу мүмкіндігі
 - Эргономикалық дұрыс жұмыс міндеттерін әзірлеу
- Қызметкерлердің жұмыс орнында қауіпсіздікті қамтамасыз етуге қатысу мүмкіндігі.
 - Жұмысқа келмей қалуды төмендету
 - Жұмыскерлер ебекақысына шығындарды төмендету
 - Жоғары өнімділік
 - Қауіпсіздікке жағымды көзқарас

78

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

Төменде жауабы қысқа сұрақтар келтірілген:

1. Еңбек қауіпсіздігін талдау анықтамасы қандай?
2. ЕҚТ -дағы негізгі төрт қадам қандай?
3. Талдау үшін жұмыс орындарын таңдау барысында басшылар қандай төрт факторды басшылыққа алу керек?
4. ЕҚТ толтыру барысында ескеру керек бес қауіпті тізбектеңіз.

5. ЕҚТ бес артықшылығын тізбектеңіз.

Келесі сұрақтар Дұрыс немесе Дұрыс емес жауабын талап етеді:

1. ЕҚТ кез келген секторға оңай бейімделеді, мысалы, балаларды күтіп қарау немесе тасымалдау.
2. Бөлу жұмысын орындау үшін тәжірибесіз қызметкерді таңдау керек.
3. Қызметкер міндеттерінің бірі сәйкес жұмыс орындары үшін ЕҚТ анықталып, жасалуын қамтамасыз ету болып табылады.
4. Желілік басшы міндетінің бірі, ЕҚТ мен сәйкес оқыту берген нұсқаулықтарды орындау болып табылады.
5. Жұмысқа келмей қалуды қысқарту мен жұмыскерлер ебекақысына шығындарды төмендету – ол ЕҚТ орындаудың екі артықшылығы.

Сілтемелер

1. Жұмыс қауіпсіздігінің қауіптілігін анықтау, Еңбек қауіпсіздігі және денсаулық сақтау бюросы, Монтанадағы еңбек және өнеркәсіп департаменті, Хелена, Монтана,
2. Жұмыс орнындағы қауіпсіздік: жұмыс қауіпсіздігін талдау, SafeSpaces Inc., [http://www.safespaces.com/ SS.Safety_ htm](http://www.safespaces.com/SS.Safety.htm) / [Safety_JobSafety Analysis.htm](http://www.safespaces.com/Safety.JobSafetyAnalysis.htm).
3. Жұмыс қауіпсіздігін талдау (ЖҚТ), Висконсин әкімшілік бөлімі, [http://www.doa. күй.wi.us/dsas/risk/risk/riskdocs/job safana.doc](http://www.doa.kyi.wi.us/dsas/risk/risk/riskdocs/job_safana.doc).
4. Жұмыс қауіпсіздігін талдау, профилактикалық іс-қимыл қауіпсіздігі бойынша қызметтер, [http://www.autobahn. mb.ca/~passltd/job%20safety%20талдау.htm](http://www.autobahn.mb.ca/~passltd/job%20safety%20талдау.htm).
5. Бродбек, Дж.Э., Мотор автопаркінің қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық, 4-ші басылым, Ұлттық қауіпсіздік кеңесі, Итаска, Иллинойс, 1996 ж.
6. Жұмыс қауіпсіздігін талдау, GJO денсаулық және қауіпсіздік стандарттары, [http://www.doegipo. com / pub- lic / нұсқаулықтар / gjo2 / gjo2-2-8.pdf](http://www.doegipo.com/pub-lic/нұсқаулықтар/gjo2/gjo2-2-8.pdf).
7. Жұмыс қауіпсіздігін талдау: кіріспе, қауіпсіз Австралия, [http://www.safetyline. wa.gov.au/institute/level1/course6/ дәріс17 / 117_01.asp](http://www.safetyline.wa.gov.au/institute/level1/course6/дәріс17/117_01.asp).

11 Жүргізушілерге арналған қауіпсіздігі кеңестері



Оқиғаларды қысқарту

Автокөлік жүргізушілерінің қауіпсіздігі бойынша жиналыстар жұмыс орнында орын алатын оқиғалардың санын азайтуға көмектесу үшін жасалынған, бірақ қауіпсіздік жиналыстары өте тиімді болып көрінбеуі мүмкін.1 Мұның себебі көптеген жұмысшыларға қатысты жағымсыз сезімдер бар. қауіпсіздік жиналыстарына қатыспаңыз. Автотасымалдар саласындағы қауіпсіздік менеджерінің мақсаты барлық операторларға жақсы жұмыс істеуге көмектесу.2 Бұған келесілер кіреді:

- Жазатайым оқиғалардың алдын алуға қызығушылықты ояту және қолдау.

- Автокөлік құралдарының қауіпсіздігі бағдарламасына жанашырлықпен қарауды дамыту.
- Автокөлік құралдарын қауіпсіз басқаруға ықпал ететін барлық факторларға жүргізушілер мен бақылаушы қызметкерлерді үйрету және үйрету.

Осы идеяларды енгізудің жолын таба отырып, қауіпсіздік менеджерлері қауіпсіздік бойынша жиналыстардың тиімділігін арттырып, топпен орындауға тырысатын мақсаттарына шоғырлана алады.

Мақсаттарды әзірлеу кездесулерді өткізудің маңызды аспектісі болып табылады. Жеке және / немесе топтық мақсаттарды белгілеген кезде, бұл мақсаттар қауіпсіздік менеджері орындауға тырысатын тиімділіктің өлшеу құралы болады. Әр топтың жиналысында қатысушылар қол жеткізуге тырысатын негізгі мақсаттар болуы керек. Бұл тізім тақырыпқа қарамастан әмбебап болып табылады:

79

80

Автопарктың қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

- Барлық операциялардың тиімділігін арттыру
- ортақ мүдделер байланысын құру
- Әр жүргізушіні топпен жақынырақ сезінуге баулу

Осы мақсаттарды енгізуге ұмтыла отырып, қауіпсіздік менеджері қызметкерлердің көңіл-күйін көтеруге тырысады. Бұл қауіпсіздік пен еңбек мәдениетін жақсартуға әкелуі мүмкін. Мұндағы мақсат - қызметкерлерді жұмыста жақсы өмірлік тәжірибе мен жақсартуға әкелетін бірлік сезімі.

Жиналыстардың түрлері

Осы мақсаттар әзірленіп, жиналыс материалдарына енгізілгеннен кейін, қауіпсіздік менеджері жиналыс түрін анықтап, жүргізушілерге хабарды жеткізу үшін қандай күшті тұстар қажет екенін шешуі керек. Қауіпсіздік жиналыстарын мыналардың бірі ретінде бөлуге болады:

1. Шабыт жиналысы: Әдетте сыпайылыққа, ізгілікке, топқа адалдыққа немесе гуманизмге баса назар аударылады. Бұл кездесулердің мақсаты - қызметкерлерді азаматтық және моральдық жауапкершілікті арттыруға шақыру арқылы қауіпсіздікке жағымды әсер ету.

2. Жазатайым оқиғалардың алдын-алу саласындағы жетістіктерді атап өту: жазатайым оқиғалардың алдын-алу бойынша жиналыстардағы жетістіктерді атап өту әдетте сол уақытта бонустар мен марапаттармен бірге өткізіледі. Тақырып шабыттандыратын кездесулермен өте ұқсас.

3. Топтық нұсқаулық және тренинг: Топтық нұсқаулар мен тренингтер жүргізушілерді компанияның саясатына және бизнесті қауіпсіз және тиімді басқаруға әсер ететін факторларға үйрету үшін өткізіледі. Жүргізушілерге қауіпсіз, сыпайы және тиімді жүргізудің негізгі элементтері туралы нұсқау берілген.

Қызметкерлердің қалаған жауабын алуға көмектесетін жиналыстың түрін анықтаумен қатар, қауіпсіздік жиналысын жоспарлау кезінде басқа факторларды ескеру қажет. Біріншіден, күнтізбені жоспарлау өте маңызды, өйткені егер сіз кездесуіңізді демалыс немесе кешке жоспарласаңыз, онда сіз аз қатысасыз. Сонымен қатар, қызметкерлер жиналысқа қатысу үшін үлкен қашықтыққа барғысы келмейді, сондықтан жиналыстарды жұмыс орнында немесе оған жақын жерде өткізіңіз. Егер сіз өз қызметкерлеріңізге мұқият болсаңыз, олар сіздің сұранысыңызды қанағаттандыруға дайын болады.

Отырыстардың тақырыптары

Жиналысты өткізу маңыздылығы - бұл қызықты немесе өте маңызды тақырыпты ұсыну, қызметкерлер оның назарын аудару олардың мүддесі үшін деп санайды. Егер тақырып шынымен ашық немесе құрғақ болса, бұл қызметкерлерді жиналысты өткізіп жіберуге әкелуі мүмкін, бұл бағдарламаның тиімсіздігіне ықпал етеді. Қарастыруға болатын кейбір тақырыптар:

- Кәсіпорынның қоғаммен байланыс элементтерін мұқият түсіндіру
- Жол қозғалысы ережелері мен ережелері: реттеудің мақсаты мен мақсатын түсіндіру, стандартты белгілер мен сигналдар мен олардың маңыздылығын талқылау
- Жүргізу ережелері, әдептілік және жалпы қауіпсіздік
- Көліктің механикасы: механиктердің немесе мамандардың күтімі мен қызмет көрсетуін көрсету
- Физикалық есептерді түсіндіру: реакция уақыты, тоқтаған қашықтық, сырғанау, өту қашықтығы, әсер ету күші және т.б.

Жүргізушілерге арналған қауіпсіздігі кеңестері

81

• Жазатайым оқиғалар: өткен апаттар, әдеттегі жағдайлар, ерекше жағдайлар, мезгілдік қауіптер, апаттар болған кезде не істеу керек, есеп нысандары, негізгі апаттардың түрлерінің жиілігі мен ауырлығы.

• Алғашқы медициналық көмек және жалпы денсаулық: маңыздылығы, тұрақты физикалық құндылықтар, шаршау, ауру, осы салаларға қатысты компания саясаты

• Жүк тиеу және түсіру: жүктерді қалай көтеру, дұрыс сақтау, жолаушыларға қызмет көрсету

• жалындар, жалаушалар, шынжырлар, тұманға қарсы шамдар, спот шамдар, брезент, ауа тежегіш жабдығы, жарық беру жабдықтары мен қосылыстар сияқты арнайы құралдарды дұрыс пайдалану қажеттілігі.

• Мемлекетаралық сауда комиссиясы: мемлекеттік, қалалық немесе арнайы ережелер

• Ашық форум: сұрақтар мен жауаптар

Бұл процедуралар және басқалары сіздің кездесуге өз жолын таба алады. Егер сізде бұл туралы білмеуіңізге байланысты рәсім болса, өзіңізді ыңғайсыз сезінетін болсаңыз, одан білімді адамнан тақырыпты мұқият және толық ұсынуды сұраңыз. Кәсіби спикерді жалдау - бір нұсқа. Спикерлердің түрлеріне мыналар кіреді:

• Мамандар мен нұсқаушылар: сенімділікті арттырыңыз және тыңдаушыларды қауіпсіздіктің артықшылықтарына сендіріңіз.

• Компанияның лауазымды тұлғалары: басшылықтың қызығушылықтары мен қолдауын, демонстрациялық мекен-жайларды, компанияның болашақ жоспарларын және қызметкерлердің әл-ауқатына көңіл бөлу.

• Сақтандыру операторының өкілі: жазатайым жағдайлар туралы сараптамалық кеңестер береді. Сақтандыру компаниялары бұл қызметті ұсынады.

Берушілердің бұл түрлері сіздің аудиторияның назарын аудару мүмкіндігін арттыруы мүмкін, бұл көптеген себептерге байланысты жақсы идея. Сіздің қызметкерлеріңіз тыңдап отырады, бұл сіздің ұстап қалу мүмкіндігін арттырады. Көрермендер бұл кездесу нені және қауіпсіздіктің маңыздылығын еске алады. Қауіпсіздік жиналыстарын сәтті өткізуде маңызды рөл атқаратын басқа факторлар:

- Тыныш орта
- орындықтардың саны көп
- Бөлмені ретке келтіру

- Бөлмеде ыңғайлы температура
- Жеткілікті жарықтандыру
- Шляпалар мен пальто киюге арналған жабдықтар
- Колонкалар мен басқаларға арналған ауыз су

Бұл бөлшектер елеусіз болып көрінсе де, олар аудиторияны ыңғайлы және маңызды сезінуге көмектеседі, сонымен қатар динамикті ыңғайлы етеді. Спикер мен аудитория өздерін еркін сезінген кезде, сәтті кездесу мүмкіндігі айтарлықтай артады. Тағы бір идея - жиналысқа қатысушыларды мадақтау. Адамдарды сынға алғаннан екі есе көп мақтау керек. Ешқашан қандай да бір игі іс-әрекеттің топта немесе ұйымда болуына жол бермеңіз. Сондай-ақ, сіз барлығыңызға процессте дауыс беруге тырысуыңыз керек. Сізге оларға қамқорлық жасағаныңызды ештеңе көрсетпейді, олар атап өтуге тырысқан нәрселерді тыңдап қана қоймайды. Осы маңызды және ақпараттық кездесулерде сіздің жұмысшыларыңыз не ұсына алатындығын тыңдап, ойлаңыз.

82

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

Қорытынды

Өндіріс немесе тасымалдау саласындағы кез-келген ұйым қауіпсіздік шараларын өткізуі керек. Қауіпсіздік бойынша жиналыстарды бастағанда, сіздің қызметкерлеріңіз сіздің алаңдаушылығыңыз үшін ризашылықтарын көрсетеді. Ұйымның толығымен апатсыз болуы мүмкін емес болғанымен, сіз өз қызметкерлеріңізді көбірек хабардар етудің жалғыз тәсілі - бұл білім беру және оқыту. Қауіпсіздік бойынша тиімді кездесулерді қалай өткізу керектігін білу сіз үшін автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директор ретінде маңызды.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1. Кездесудің үш түрін атаңыз және олардың әрқайсысына, оның ішінде мақсаттарына қысқаша сипаттама беріңіз.
2. Үш түрлі динамикалықтарды атаңыз.
3. Қысқа абзацта жиналыс бөлмесінде орындықтардың саны, бөлме температурасы және тағы басқалар сияқты ұсақ-түйектердің не үшін маңызды екенін түсіндіріңіз.

Қауіпсіздік кеңесін өткізу кезінде мақсаттардың маңызды болуының үш себебінің екеуін атаңыз.

5. Қауіпсіздік кеңестерін сәтті өткізуде маңызды рөл атқаратын екі факторды атаңыз.

Сілтемелер

1. Бродбек, Дж.Э., ред., Мотор автопаркының қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық, 4-ші басылым, Ұлттық қауіпсіздік кеңесі, Итаска, Иллинойс, 1996 ж.
2. Ұшу қауіпін басқару және жүргізушілерді оқытудың артықшылықтары, көлік қызметі, <http://www.drivingservices.com/benefits.htm>.
3. Делла-Джустина, Д.Е., қауіпсіздік және денсаулық сақтау бағдарламасын жасау, CRC пресс, Бока-Ратон, Флорида, 2000 ж.

12 Автопаркті тасымалдауды жариялау



Жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру

Жеке тұлға қозғалыс қауіпсіздігіне көптеген жағынан әсер ете алады. Америка Құрама Штаттарында әр адам дерлік жүргізуші немесе көлік құралында жолаушы болып табылады. Бұл дегеніміз, Америка Құрама Штаттарындағы әр адам күн сайын қозғалыс қауіпсіздігіне әсер етеді. Жол қозғалысы қауіпсіздігін жақсарту үшін тандау барлық жолда болады.

Кәсіпқойлар мен жеке тұлғалардың рөлі

Қозғалыс қауіпсіздігіне кәсіби автокөлік жүргізушілері де, жеке автокөлітер де кіреді. Кәсіби жүргізушілер мен көлік құралының қауіпсіздігі өкілдері жолдағы қауіпсіздіктің маңыздылығын түсінулері керек. Қауіпсіздікті ойлайтын жүргізуші бола

отырып, мамандар әрдайым осы түсінікті көрсететін түрде әрекет етуі керек. Автомагистральдарда қауіпсіз әрекет ету туралы бастама көтеру - бұл жолдағы әр адамның, әсіресе автокөлік жолдарындағы қауіпсіздіктің маңыздылығын үйренген жүргізушілердің міндеті.

Бұл барлық кәсіби автокөлік жүргізушілерінің, сондай-ақ жолдардағы қауіпсіздіктің маңыздылығын түсінетін кез-келген адамның қауіпсіздік саясаты, рәсімдері мен ережелерін сақтауына жауап береді. Қауіпті көлік жүргізушілері өздеріне ғана емес, жолдағы басқа жүргізушілерге де қауіп төндіреді.

Автопарктің күтуі

Кез-келген жүргізуші немесе парк менеджері өз саласына ғана тән нақты процесті білуі қажет. Мысалы, қауіпті заттарды тасымалдаумен айналысатын адам ұлттық стандарттарды сақтайды деп күтілуде. Басшылық қауіпті тауарлармен (hazmat) жұмыс жасайтын қызметкерлерді қосымша оқытуға жауап береді. Қызметкерлерге жұмыс орындарына ғана тән қауіптер туралы ескерту керек. Мысал ретінде ауада немесе суда зиянды әсер етуі мүмкін биохимиялық заттарды, жанғыш заттарды немесе материалдарды тасымалдауға болады. Ықтимал қауіптердің не екенін және оларды қалай жою керектігін білу кәсіби жүргізушіге бірдеңе дұрыс болмаса, аман қалуға мүмкіндік береді. (Осы тақырып бойынша қосымша ақпарат алу үшін 14-тарауды қараңыз.)

83

84

Автопарктің қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

Жақсы жүргізуші

Жолда келе жатқанда, жақсы жүргізушілер басқалардың әрекет етуін қалайтындай әрекет етеді. Осылайша жүру әріптестердің, сондай-ақ қоғамның құрметі мен сенімін алады. Жақсы жүргізуші келесі әрекеттерді орындайды:

- Жазатайым жағдайлардың алдын алады
- Кейінгі және кейінгі инспекциялар жүргізеді
- Бірден басталып, тоқтап қалуға жол бермеңіз
- Кестені кешіктіруге жол бермейді
- Көпшілікті ашудандырмайды
- жұмыстың қанықпайтын бөліктерін орындайды
- Жұмыстан қанағат сезімін табады
- Басқалармен бірге алады
- Жол қозғалысы ережелері мен жол белгілерін сақтайды
- Қолданыстағы жағдайларға бейімделеді

Егер сіз осы профильге сәйкес келетін қызметкерлерді таба алсаңыз, олар құнды активтерге айналады. Жақсы жүргізушіге құрметпен қарау керек және оны әдеттегідей қабылдамау керек. Басшылық жақсы жүргізушілерді ұстап, марапаттауға күш салуы керек. Бұл автопаркті ұйымдастырудың сәттілігін қамтамасыз етеді.

Барлық автокөлік жүргізушілері қозғалыс қауіпсіздігінің шаралары олардың қауіпсіздігіне де әсер ететінін білуі керек. Жүргізушілер автокөлік жолдарындағы қауіпсіздікке әсер етуі мүмкін өзгерістер туралы хабардар болуы керек. Бұл ақпаратты алғаннан кейін жүргізушілер қауіпсіздік шараларын белсенді түрде қолдауы керек.

Жүргізушілерді оқытудағы негізгі элементтер

Оқыту жүргізушіге өз жұмысын дұрыс орындау үшін білім мен дағды береді, сонымен қатар жұмыстың маңыздылығы мен жұмысты қауіпсіз орындау қабілеттілігін бағалайды. Жоғары жүргізу дағдыларын қамтамасыз етудің жалғыз тәсілі - әрбір жаңа қызметкерді оқыту. Басшылық алдыңғы дайындық жеткілікті деп санамауы керек.

Ұйымдар жүргізушілерді жақсы үйрету арқылы көптеген жақсы артықшылықтарға ие.

Тиімді жаттығулар дегеніміз, топтың тиімділігі артып, жазатайым оқиғалар жойылады немесе кем дегенде азаяды. Қызметкерлердің моральдық және топтық жұмысы жақсарады, ал қызметкерлердің қанағаттанушылығы артады. Жұмыс орнын бақылауды азырақ бақылау қажет болады, ал жұмыс күші неғұрлым икемді және заң талаптарын білетін болады. Сайып келгенде, басшылық жүргізушілердің жұмыс нәтижелері үшін жауап береді.

Автопаркті дайындау

Оқытудың жоғарыда аталған артықшылықтары жүргізушілерді оқытуды негіздеуге жеткілікті себептерді қамтамасыз етуі керек. Жүргізушілерге қауіпсіздіктің қаншалықты маңызды екендігі туралы ескерту және оларды қауіпсіздік нормалары мен ережелеріне сәйкес келтіру - автокөлік жолдарында көлік құралдарын жүргізген кезде жүргізушілерге қажетті білімге ие болудың бір әдісі.

Қауіпсіз қатынастар

Қатынастар адамдардың сенімдеріне негізделеді. Бұл нанымдарды өзгерту қиын, бірақ өмірінің көп бөлігінде адамдармен бірге болады. Жаттығу арқылы автопарк менеджерлері қауіпсіздікті ескеретін ақыл-ойды көрсету үшін осы сенімдерді өзгертуге тырысады. Бұл оңай емес, бірақ жаттығулар қызметкерлердің санасында қауіпсіздікке ықпал ететін көзқарасты дамыта алады.

Жүргізушінің қатынасына әсер ететін

Адамның көзқарасына әсер етудің көптеген жолдары бар. Қауіпсіздік саясаты мен процедураларын әр түрлі байланыс режимдері арқылы үнемі күшейту өте маңызды. Ұйым қызметкерлердің оқуға және қатысуға пайдаланатын қосымша ресурстармен қамтамасыз ете отырып, қауіпсіздік маңыздылығын көрсетуі керек.

Компанияның жарияланымдары

Қауіпсіз жүргізуші бюллетенін басып шығару және оны автокөлік құралдарында жұмыс істейтін немесе жұмыс істейтін барлық қызметкерлерге тарату қауіпсіздікті қамтамасыз етудің тамаша тәсілі болып табылады. Жарияланымда қауіпсіздік саласындағы барлық марапаттар мен қауіпсіздік мақсаттарына қол жеткізудегі жетістіктер көрсетілген. Бюллетеньде сондай-ақ автокөлік құралдарындағы басқа жазатайым оқиғалар бейнеленген және қауіпсіздік жиналыстарында талқыланатын сұрақтар қарастырылған.

Тану туралы хаттары

Қауіпсіздік талаптарын қанағаттандыратын жүргізушілерге алғыс хаттарын жіберу жүргізушілердің көзқарастарына әсер етеді. Бұл хаттарды жекелендіру керек, тіпті сіз жүргізушінің отбасына хабарласқыңыз келуі мүмкін. Қызметкерлерге қауіпсіздік туралы тану туралы хабарлама жіберуге жеткілікті қамқорлық көрсету қызметкерлерге қауіпсіздік үшін компанияның қаншалықты маңызды екенін және оны да бағалайтындығын түсінуі мүмкін.

Постерлер

Қызметкерлер жиналатын жерлерде әр түрлі қауіпсіздік ұрандары немесе хабарламалары бейнеленген плакаттар сіздің қауіпсіздігіңіздің негізгі бағытын жақсартады. Постерлер қызметкерлерге сізді қандай аспектілері немесе ең көп

проблемалары бар салалармен көрсетеді. Мүмкіндігінше постерлер компанияның нақты жұмыскерлерін, ең жақсы нәтижеге жету үшін, көрсетуі керек.

Буклеттер

Егер тақырыптың негізгі тармақтарын қамтитын буклеттер таратылса, қауіпсіздік тақырыптары жақсы есте сақталады. Бұл қатысушыларға талқылаудың негізгі тұстарын сақтауға көмектеседі. Кітапша сонымен қатар кез-келген қызметкер үшін сұраққа жауап алу үшін ресурстық материал болады.

Қауіпсіздік Кеңесі

Қауіпсіздік кеңестері немесе келіссөздер автопарк қауіпсіздігі бағдарламасының маңызды элементі болып табылады. Бұл кездесулер нақты бір оқиғаны немесе назар аударуды қажет ететін аймақты белгілеуге арналған. 5 Ps пайдалану - дайындау, белгілеу, жекелендіру, сурет салу және рецептура - қауіпсіздік менеджеріне тиімді сөйлесуге мүмкіндік береді. Бұл келіссөздер басшылыққа қызметкерлердің пікірлері мен көзқарастарын түсінуге мүмкіндік береді.

- Дайындық: тақырып туралы ойлаңыз, сөйлесулеріңізді ұйымдастырыңыз және жоспарлаңыз, тәжірибе жасаңыз.

- Нақты мақсат: тым көп жерді жаппаңыз; бір негізгі идеяға нөл.

- Жекешелендіріңіз: ортақ пікір қалыптастырыңыз, оны үйге жақындатыңыз және оны аудиторияңыз үшін жеке және мағыналы етіңіз.

86

Автопарктың қауіпсіздігі мен сақталуын басқару

- Сурет: тыңдаушыларыңызға сіздің не айтқаныңызды көруге көмектесу үшін нақты ақыл-ой суреттерін жасаңыз; көрнекі құралдарды қолдану - қауіпсіздікке назар аударудың жақсы тәсілі.

- Нұсқау беріңіз: қатысушыларға қауіпсіздік кездесулерінің сапасын жақсарту үшін не істеу керектігін айтыңыз

Фрэнк Бирдтің айтуынша, тәжірибелік шығындарды басқару бойынша көшбасшылықтың тең авторы, қауіпсіздіктің тиімді 2 кездесуі қатысуға ықпал етеді. Жиналыс жетекшілері адамдардан өз пікірлерін, пікірлерін немесе реакцияларын сұрау сияқты әртүрлі тәсілдерге қатысуды ынталандыруы керек; нақты тапсырмалар беру; еріктілерді сұрау; және жиналыстар кезінде адамдардың қосқан оң үлестерін нығайту.

Жүргізу қауіпсіздігін қамтамасыз ету

Әрбір сәтті қауіпсіздік бағдарламасы қызметкерлердің қауіпсіздікке деген қызығушылығын арттыруға бағытталған іс-шараларды қамтиды. Қызметтің негізгі үш түрі бар:

- ақпарат беретін, қызметкерлерді еске түсіретін және рухтандыратын ақпараттық қызмет

- Топтық және жеке қауіпсіздік көрсеткіштеріне негізделген әртүрлі сайыстар мен наградалардан тұратын бәсекелік қызмет

- Марапаттау рәсімдері, қауіпсіздік банкеттері және басшылық қауіпсіздік пен топтың жеке күш-жігеріне ризашылық білдіретін арнайы іс-шаралар сияқты шаралар.

Қауіпсіз жүргізуді тану қызметкерлерге қауіпсіз жүргізу техникасын бағалайтындығын қызметкерлерге көрсетудің тамаша құралы болып табылады. Ұйымның жақсы драйверлері болған кезде, жүргізушілер өздерінің әрекеттері үшін компанияның ғана емес, сонымен бірге қоғамның да ризашылығын сезінуі керек.

Төменде бұл хабарды драйверлеріңізге жеткізудің бірнеше тиімді әдістері бар.

Төс белгісі

Жүргізушілерге жеке лапелді түйреуіштер марапаттар ретінде немесе жетістікке жету ретінде берілуі мүмкін. Олар сонымен қатар көптеген адамдарға жетістігін еске түсіреді және салыстырмалы түрде арзан және сатып алуға арзан.

Ақшалай сыйақы

Бұл кез-келген қауіпсіздікті тану бағдарламасына белсенді қатысудың ең тиімді әдісі. Бұл тәсіл қызметкерлерге ақшалай сыйақы алуға таласатын бәсекелестік орта қалыптастырады. Адамдар ақша табу мүмкіндігіне байсалды қарайды және бәсекелестік қауіпсіздікке негізделген ақыл-ойды қалыптастыруы керек.

Кәдесый өнімдері

Киім, бас киім, сөмкелер және гольф жабдықтары сияқты тауарларды ұсыну, сондай-ақ қауіпсіз жүргізуді марапаттау үшін нұсқа болып табылады. Мұндай тәсіл қызметкерлер арасындағы бәсекелестікке оң әсер етеді және бұл қауіпсіздікке ерекше назар аударылатын ортаны құрады.

Жоғары баға

Кейде ең үлкен мотиватор - бұл артқы жағындағы қарапайым пат. Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директорлар адамдарға жақсы жұмыс жасағандары үшін алғыс білдіруі керек. Компания жақсы және өнімді адамдарды жалдаған кезде сәттілікке жетеді. Автопаркті тасымалдауды жариялау

87

Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директор жүргізушілердің күш-жігерін қолдайтынын еске салады.

Ынталандыру бағдарламасындағы элементтер

Ынталандыру бағдарламасы келесі кезеңдерді қамтиды:

1. Орындау стандартын белгілеңіз: Ынталандыру бағдарламасына қатысатын қызметкерлерге ойын ережелерін айтыңыз. Нашар мінез-құлықтың қандай мақсатқа бағытталғандығын және неге бұл әрекетті шектеу немесе тоқтату маңызды екенін түсіндіріңіз. Белгіленген өнімділік деңгейіне қол жеткізу керек. Ойынды жеңу үшін қызметкер күн сайын мақсатты білуі керек.

2. Оларды қалай көрсетіңіз: Қатысушыларға қажетті нәтижеге жету жолдарын түсіндіріңіз. Қатысушыларға күтілген негізгі мәселелерді шешудің әртүрлі тәсілдерінің тиімділігін көрсетіңіз.

3. Ұпайларды жинау: күн сайын ұпай жинайды және жиналған ұпайлардың толық есебін жүргізеді. Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директорлар ойын ережелерінің сақталуын қамтамасыз ету үшін нәтижелерді жазу дәлдігіне жауап береді.

Қауіпсіздік наградаларын ілгерілетілуге арналған БАҚ

Ұшу қауіпсіздігі жөніндегі директорлар қауіпсіздік марапаттарын көтермелеу үшін әртүрлі көздерді қолдана алады. Марапаттау рәсімінен бұрын бұқаралық ақпарат құралдарымен жақсы байланысу керек және іс-шара басталмас бұрын жаңалықтар релизі дайындалуы керек. Пресс-релизде марапаттар мен басқа да қызықты фактілер мен цифрлардың мазмұны түсіндірілуі керек.

Компанияның жарияланымдары

Марапаттар туралы ұйымның хабарламасын шығару үшін ұйым жіберген немесе шығарған жарияланымдар ұйымның барлық мүшелерін марапаттау рәсімдері туралы хабардар ету үшін пайдаланылуы мүмкін. Әдетте бұл басылымдарды компания төлейді.

Газеттер / теледидарлар

Жергілікті газеттер мен теледидарлар - қауіпсіздік марапаты туралы адамдарға хабарлаудың жақсы тәсілі. Редакторлар бұл туралы алдын-ала хабардар етілуі керек, сондықтан еркін жариялауға мүмкіндік бар. Газет немесе телевидение үшін ақпарат алып жатқан адамдарға жаңалықтар релизі аяқталып, оқуға дайын болуы керек.

Радио

Радио эфир уақыты - қауіпсіздік марапаттарын көтерудің тағы бір тәсілі. Автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директор көпшілікке шараның не екенін және қай жерде өтетінін көрсететін хабарламаны әзірлеу үшін радио қызметкерлерімен жұмыс жасауы керек.

Қауіпсіздік марапаттары бағдарламасын бұқаралық ақпарат құралдарында жақсы қамтамасыз ету үшін редакторға немесе станция менеджеріне алдын-ала хабарлау керек, ол марапаттау рәсімін алдын-ала жоспарлауы керек. Марапаттау рәсімдерін рәсім күні алдын-ала жоспарлаңыз, ол рәсім күні кез-келген түсінбеушіліктің алдын алуға көмектеседі.

Қауіпсіздік үшін марапатты тапсыру рәсімінің жарнамасы

Көптеген компаниялар өздерінің жарнамаларында қауіпсіздікке баса назар аударады. Есіңізде болсын, жарнама ақысыз, бірақ жарнаманы сатып алу керек. Марапаттау рәсімдерін жариялау үшін газет дисплейлерін сатып алуға болады, бірақ қанша орын қажет екенін (немесе қол жетімді болуы мүмкін) біліп, онымен жұмыс жасаңыз. Қауіпсіздік марапатын тапсыру үшін жарнамаларда әр түрлі адамдардың өтініштерін қолданыңыз. Мұнда бірнеше мысалдар келтірілген:

- Ұлттық Қауіпсіздік Кеңесі: Ұлттық Қауіпсіздік Кеңесі шығарған мәлімдеме сенімді және оны жарнамада қолдануға болады.³
- Полиция бөлімі: Билік қауіпсіздіктің қажеттілігін және марапаттау көлемін атап көрсете алады.
- Қонақ спикері: Сіздің ұйымыңызға ғана тән белгілі бір саладағы маман - дұрыс таңдау.
- Сақтандыру тасымалдаушылары: Сақтандыру компанияларында көбінесе автокөлік құралдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ететін арнайы тұлғалар бар.

Кілт - бөлінген бюджетті пайдаланып, мүмкіндігінше көп адамға қол жеткізуге тырысу. Бюджет іс-шараның негізгі тармақтарына сәйкес болуы керек, сондықтан мұқият жоспарлаумен және ұйымдастырумен марапаттар банкетін сәтті өткізуге болады.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1. (Шын немесе жалған) Жүргізушілерді оқыту шығындары жеңілдіктермен жабылады.

2. Адамның көзқарасына әсер етудің тиімді әдісі қайсы?
 - а. Қауіпсіз жүргізуші журналы
 - ә. Кітапша
 - б. Постер
 - д. Жоғарыда келтірілген барлығы
3. Тиімді қауіпсіздік презентациясының 5 парағын атаңыз.
4. (Шын немесе жалған) Қауіпсіз қарым-қатынас дегеніміз - адамдарда болатын сенім.
5. (Шын немесе жалған) Ақша наградасы - кез-келген қауіпсіздікті тану бағдарламасына белсенді қатысудың ең тиімді әдісі.

Сілтемелер

1. Делла-Джиустина, Д.Е., жақсы жүргізушінің профилі, Автопарк қауіпсіздігі, Батыс Вирджиния университеті, Моргантаун, 20 ақпан 2002 ж.
2. Құс Ф., кіші және Жермен, Г.Л., шығындарды бақылау бойынша көшбасшылық, 4-ші басылым, Халықаралық шығындарды бақылау институты, Логанвилл, Джорджия, 201, 205–249, 1996 ж.
3. Бродбек, Дж.Э., ред., Мотор автопаркінің қауіпсіздігі жөніндегі нұсқаулық, 4-ші басылым, Ұлттық қауіпсіздік кеңесі, Итаска, IL, 176, 178, 1996 ж.
4. Висконсин көлік департаменті. 2010. Нысандарды дамыту жөніндегі нұсқаулық (FDM). Алынған <http://roadwaystandards.dot.wi.gov/standards/fdm/>.

13 Мектеп автобусының қауіпсіздігі



Ең құнды жүкті тасымалдау

2008 жылы Америка Құрама Штаттарында 24 миллионнан астам бастауыш және орта мектеп оқушылары күнделікті мектепке баратын болды. Ұлттық көрсеткіштер студенттердің шамамен 68 пайызы күн сайын мектепке автобуспен баратынын көрсетеді. Оқу көліктеріндегі қайғылы оқиғалар мен жазатайым оқиғалар жаппай тасымалдау санатында ең төмен болғанымен, апатты одан әрі төмендету қажет.

Мектеп автобусындағыдан қауіпсіздіктен баланы тасымалдаудың қауіпсіз жолы жоқ. Мектептегі автобуспен айналысатын адамдардың қатысуымен болған апат - өте сирек кездесетін оқиға, бірақ мектеп автобустары әр қоғамда күнделікті қызмет етеді. Әр мектеп күнінде 450 000-ға жуық сары мектеп автобустары 24 миллионнан астам баланы мектепке және мектепке және мектепке байланысты іс-шараларға тасымалдайды. Флорида, Массачусетс және Орегон штатында оқушыларды тасымалдаудың үлкен көлемін болжаудың тағы бір әдісі - күн сайын екі рет мектеп автобусымен жүру.

2004–2005 жылдары статистикалық мәліметтер жинақталған ең соңғы жыл, К-12 мемлекеттік мектептерінде оқитын 45 миллионнан астам баланың 55,3 пайызы мемлекет есебінен қаржыландырылды. Сынған балалардың үлесі 1980 жж. Ортасынан бастап 60% -дан сәл асқаннан бері тұрақты түрде азая бастады. Ол кезде бір оқушыға шаққандағы орташа шығын 300,1 долларды құраған болатын. Қазіргі уақытта Америка Құрама Штаттары бір мектепке тасымалданған балаға орташа есеппен 692 доллардан мектеп автобусын тасымалдауға жылына 17,5 миллиард доллар жұмсайды.

Оқушыларды тасымалдау біздің көлік жүйесінің ажырамас бөлігі болды. 17 стандарттың басталуы (5 маусым 1972 ж.) Автокөлік жолдары қауіпсіздігі жөніндегі ұлттық басқарудың маңызды бағыттарының бірі ретінде студенттерді қауіпсіз тасымалдаудың мемлекеттік бағдарламаларын жетілдіруге арналған болатын. 2,3

Стандарттың мақсаты төмендеу, мектепке және мектепке жеткізіліп жатқанда оқушылардың өлімі немесе жарақат алу қаупі. 17-стандарт болашақта мемлекеттерге көлік департаментінің Автотасымалдар қауіпсіздігі бюросының қарамағына жатпайтын барлық жастарды тасымалдау үшін стандартты кеңейтуді ұсынды.

Қауіпсіздік саласындағы кейбір сарапшылардың айтуы бойынша, мектеп көліктерінің апатқа ұшырауының төмен деңгейі тек мұқият жоспарлаумен ғана емес, сонымен қатар басқа көлік құралдарының жолды бастауға дайын болуымен де байланысты. Қауіпсіздік мәселелері мектептің ауданынан мектеп ауданына дейін өзгеріп отырады, бірақ соңғы 20 жыл ішінде қауіпсіздік техникасы өте жақсы.

Бұл тарауда оқушыларды тасымалдауға қатысты бірқатар мәселелер қарастырылған. Мектеп автобустары ата-аналардың (занды қамқоршылардың), мектеп әкімшілігінің, мұғалімдердің, қалалық және мемлекеттік қызметкерлердің, құқық қорғау органдарының және студенттердің үнемі қолдауымен қауіпсіз және тиімді көлік құралы болып қала береді. Бағдарламаның сәтті өтуі үшін олардың барлығы ынтымақтастық рухында мектеп автобусының жүйесі туралы толық білуі керек.

Мектеп автобустарын қарау және қызмет көрсету

Егер мектеп автобусы қауіпті деп табылса, автобус операторы оны пайдалануды тоқтатуы керек. Мұндай мектеп автобусын инспектордың рұқсатымен жөндеу үшін жақын маңдағы мектеп автобусына қызмет көрсету орталығына апаруға болады.4 Автобусты кез келген уақытта мемлекеттік полиция қызметкері немесе білікті мемлекеттік инспектор тексере алады. Бұл барлық мемлекеттік көлік басқармалары өткізетін тәжірибе. Егер инспектор офиске автокөлікті өз күшімен тас жолда жүруге қауіпті деп жарияласа, онда оны қызмет көрсету орталығына немесе жөндеуге арналған басқа жерге апару керек.

Мемлекеттік инспекциялар оқушыларды мектепке немесе мектепке байланысты іс-шараларға дейін және одан қайту үшін қолданылатын барлық көлік құралдарына қатысты өзгереді. Көптеген мемлекеттер кем дегенде бір жылдық тексеруді талап етеді; дегенмен, тоқсан сайын тексеруді қажет ететін мемлекеттер бар. Бұл тексерулерді мемлекет жалданған білікті мамандар жүргізуі керек. Мұндай тексерулер мектеп автобустарының күнделікті тексерулерін мектеп автобусы операторларының, техникалық қызмет көрсететін персоналдың жоспарлы профилактикалық тексерулерінің немесе әр штаттағы автокөлік комиссарының талап ететін барлық автокөлік құралдарын жыл сайынғы тексерулердің орнын баспайды. Бұл тексерулер студенттерді тасымалдау қауіпсіздігі мен әл-ауқатын жақсы қорғайтын кез-келген жерде және автокөлік құралдарының мемлекеттік департаментінің бақылауымен жоспарлануы керек. Тексеру кезінде автобус операторлары инспекторға жарамды жүргізуші куәлігін (КЖК), ал кейбір мемлекеттерде алғашқы медициналық көмек туралы куәлікті және мемлекет пен білім департаменті берген куәлік картасын ұсынуы керек. Бұл саясат әр түрлі, әр түрлі.

Көлік құралы мақұлдану үшін барлық қолданылатын федералды және штаттық заңдарға, стандарттарға және талаптарға сай болуы керек. Осы талаптарға сәйкес келмейтін кез-келген көлік құралы қабылданбаған жапсырмамен қамтамасыз етілуі керек және оны жөндеуден, қайта жөндеуден өткізіп, қауіпсіздік техникасы жетекшісінің мақұлдауына дейін студенттерді тасымалдауға пайдалануға тыйым салынады.

Жаңа көлік құралдарын қарау

Көптеген штаттарда мектеп көлік директорының немесе мектеп әкімшілігінің тағайындаған тұлғасының өндірушіден жеткізілгеннен кейін бірден жаңа көлік құралын тексеріп отыруы міндет. Мұндай тексерулер барлық қолданылатын федералды және мемлекеттік талаптардың және сатып алу туралы келісімшартта көрсетілген кез келген нақты баптың орындалуын қамтамасыз етеді. Егер ерекше жағдайлар болса, оларды

мектепте тасымалдау бөлімінің бастығы бекітуі керек. Тексеруді аяқтап, автокөлік құралдарына жарамды бөлімге (АҚБ) инспекциялық жапсырманы көлікті қызметке орналастырмас бұрын мектеп автобусының білікті инспекторы бекітуі керек.

Күнделікті инспекциялар және сапар алдындағы тексерулер

Тексерулер, әдетте, таңертеңгі және түстен кейінгі сапарларға немесе арнайы мемлекет немесе жергілікті округ белгілеген басқа тағайындалған сапарларға (мысалы, сабақтан тыс жұмыстарға) дейін жүргізіледі. Бұл күнделікті тексеруді мектеп автобус операторы жасайды. Федералды автокөлік тасымалдаушыларының қауіпсіздігі туралы 396.11-бөлімге сәйкес тексеру мыналарды тексеруден тұрады:

- Қызмет тежегіші
- Тұрақ (қол тежегіші)
- Рөлдік механизм
- Жарық беретін құрылғылар және шағылыстырғыштар
- Дөңгелектер
- Мүйіз
- Шыны тазалағыштар
- Қарауға арналған айналар
- Тіркес құрылғылар
- Жиектер
- апаттық жабдықтар

Әрбір жүгіру аяқталған кезде жүргізуші автобустың қайтадан қолданар алдында сынған терезелерінің, сынған орындықтардың немесе басқа зақымдардың болуын тексеруі керек. Ұйықтап жатқан студенттердің, кітаптардың, киім-кешектердің немесе студенттер қалдырған басқа материалдардың үстінен және астынан қараңыз.

Шаруашылық жүргізу және сыртқы түрі

Студенттер автобустың таза болуына көмектесуі керек. Қызмет көрсетер алдында барлық автобустар қауіпсіз және таза күйде ұсталуы керек. Мектептегі ауданның немесе мердігердің міндеті - қажетті құрал-жабдықтармен, жабдықтармен және материалдармен қамтамасыз ету. Тазалау апта сайын немесе қажет болған кезде жүргізілуі керек және едендерді сүрту, ішкі жиһаздарды тазарту және сыртқы тазалауды қамтуы керек. Кейбір мектеп аудандарында автокөлік жууға арналған жабдықтар бар.

Мектеп автобустарына қызмет көрсету

Қазіргі автобустардың көпшілігінде GPS-бақылау жүйелері, бейнебақылау камералары және балалар бақылау жүйелері сияқты күрделі жабдықтар бар. Бұл жүйелер техникалық қызмет көрсету тобының көп күшін талап етеді.

Мектептің ауданы немесе жеке мердігер мектеп оқушыларын мектепке және одан тыс жерлерде және мектепке байланысты іс-шараларда тасымалдау кезінде пайдаланылатын барлық көлік құралдарының қауіпсіз жұмыс жағдайын қамтамасыз ететін мектеп автобусына қызмет көрсету бағдарламасын құруға жауапты. Бағдарламалар мектеп жүйесімен басқарылатын техникалық қызмет көрсету орталығы немесе жеке мердігермен келісім бойынша жүзеге асырылуы мүмкін. Автобустардың минималды техникалық қызмет көрсетуді қажет ететін, оның ішінде бөлшектер мен жабдықты ауыстыру мен реттеуді қажет ететіндігі бәріне тиімді.

Мектептегі автобустың қызмет ету мерзімін ұзартудың бір әдісі - оның қозғалтқышын ауыстыру, оны үнемдеу тиімді. Мектептегі жүйемен жұмыс жасайтын техникалық қызмет көрсету орталықтары алдын-алу және автокөлік құралдарын жөндеуді білетін механиктер мен қызмет көрсететін персоналмен қамтамасыз етілуі керек. Мектептегі жүйемен жұмыс жасайтын техникалық қызмет көрсету орталықтарының құрамына жүйенің барлық көлік құралдарына техникалық қызмет көрсету және қызмет көрсету үшін жеткілікті әкімшілік, механика және қызмет көрсету персоналы кіруі керек. Мектептегі көліктерде және оның айналасында қауіпсіздікті жақсарту үшін технологиялар жасақталуда.

Сервистік орталық автопарктағы әр көліктің техникалық қызмет көрсету және қызмет көрсету жазбаларын жүргізуі керек. Бөлшектерді физикалық түгендеу ай сайын аяқталуы керек. Бұл автокөліктерді күту кезінде өте маңызды, өйткені ол әрбір мүгедек көліктің мүмкіндігінше тезірек қайта қосылуын қамтамасыз ету үшін қажетті ақпаратты береді.

Персоналдың жауапкершілігі

Мектеп жолаушылары

Мектептегі автобус операторы автобуска, оқушыларға және басқа жолаушыларға жауап береді. Мектептің әкімшілік-оқытушылық құрамы автобустағы тәртіпті сақтау үшін автобус операторымен ынтымақтасады. Оператор тек мектепте оқитын оқушыларды, мектеп округінің қызметкерін немесе басқарма бекіткен адамды тасымалдайды. Тасымалданатын оқушыларды эвакуациялау жылына кемінде екі рет өткізілуі керек. Бұл нұсқаулыққа қауіпсіз жүру жаттығулары мен эвакуациялық жаттығулар кіреді. Көптеген штаттарда осы жаттығулардың біріншісі қыркүйекке дейін, ал екінші жаттығу ерте көктемде аяқталуы керек. Жануарларды, қаруды және жарылғыш заттарды мектеп автобусында тасымалдауға тыйым салынады.

Мектеп директорлары мен мұғалімдері оқушыларға ережелер мен ережелер туралы нұсқау беруге көмектеседі. Сабақтан тыс сапарлардағы оқушылардың тәртіптеріне баса назар аудару керек. Жолаушылар оператордың алдыңғы немесе бүйір жағына, айнаға немесе басқа қауіпті жағдайға кедергі келтіретін кез-келген жағдайға ие бола алмайды.

Мінгізу және түсіру

Автобусты тиеу және түсіру - мектеп автобус жүргізушісінің ең маңызды әрекеттерінің бірі. Мектептегі автобус операторы мектепке барғанда 100 пайыз назар аударуы керек

мектеп автобусының жұмысына тыйым салынады, сондықтан жолаушылардың жүріс-тұрысына кедергі болмауы керек. Автобуска кіру, кету және міну кезінде студенттерге өзін дұрыс ұстау керек. Жүргізушіге тәртіпті сақтауға көмектесуге әркімнің қатысы бар - сынып жетекшісі, ата-аналар, автобус патрульдері және ең бастысы, оқушылардың өздері. Барлық мектеп аялдамалары көлік ағынынан тыс жерде және жолдар әрдайым қол жетімді жерлерде болуы керек. Оқушы-жолаушылардың қауіпсіздігіне басты назар аудару керек. Көрудің минималды қашықтығы қозғалыс жылдамдығына байланысты болуы керек. Жақындау жылдамдығы - жарияланған жылдамдық шегі, кеңес беру жылдамдығы немесе кез келген жерде басым жылдамдықты дәл көрсететін мән. Жүргізушілер белгіленген аялдамаға абайлап жақындауы керек және кез-келген уақытта кенеттен күтпеген қозғалыстарды болжайды. Драйвер әрдайым тиеу / түсіру процесінде штат, провинция және жергілікті заңдар мен ережелерге сәйкес тиеу / түсіру жарық жүйесін қолданады. Автобусты күткен жолаушыларға жиналған топтың қозғалыс жолағынан қауіпсіз түрде шығуы үшін жеткілікті үлкен алаң болуы керек.

Автобус жүргізушісі, ата-ана немесе мектеп ауданында аялдама қауіпті болған кезде ата-аналардан, қауіпсіздік қызметкерлерінен, көлік директорынан, автобус операторынан немесе құқық қорғау органдарының мүшелерінен қол жетімді ең жақсы автобусты таңдау үшін көмек сұраған дұрыс. Токтату сайты. Жінішке, қатты жүретін жолдарда студенттердің жаяу жүруге болатын қашықтықты азайту үшін ақылға қонымды күш салу керек. Егер аялдама орнында немесе оқушылардың қауіпсіздігіне нұқсан келтіретін бағытта жағдайлар туындаса, автобус операторы бұл жағдайларды тез арада көлік директорының назарына жеткізуі керек. Жақсартудың ең жақсы тәжірибелік әдісі дереу енгізілуі керек.

Шұғыл көшіру

Белгілі бір апат және төтенше жағдайлар кезінде жүргізушіге студенттерді автобустан эвакуациялау қажет болуы мүмкін. Жүргізушіге автобусты қашан эвакуациялауды және оны жасау тәртібін білу маңызды. Автобус жүргізушісі көшбасшы және жауапты. Эвакуация кезінде студенттер не күтетінін білу үшін, мемлекеттік заң мектеп автобусында тасымалданған әрбір оқушыдан жедел эвакуациялық жаттығуларға қатысуды талап етеді. Жүргізушіге жаттығуды жүргізуге оқушыдан көмек сұрау ұсынылады. Апат, өрт немесе жүргізуші жұмыс істей алмау сияқты төтенше жағдайлар туындаған жағдайда, егер олар автобуста қалса, оқушылардың өміріне қауіп төнуі мүмкін. Апаттық жағдайдағы мектеп автобусын эвакуациялау жаттығуларына мыналар кіреді:

- Мектеп автобусының жүргізушісі жауапты болған кездегі ережелер мен рәсімдер.
- Жүргізуші жұмыс істей алмайтын кездегі процедуралар.

911 нөміріне қоңырау шалу үшін ұялы телефонды немесе жақын телефонды пайдалану жөніндегі нұсқаулық.

- Өрт туындаған немесе күдікті өрттің туындау жағдайлары.

Эвакуация процесі: студенттер жағдайға байланысты алдыңғы немесе артқы есіктерден эвакуацияланады. Шығу бұғатталған жағдайда, люктер немесе апаттық терезелер шығуы мүмкін.

Автобус эвакуацияланғаннан кейінгі процедуралар: эвакуацияланған студенттер төтенше жағдайлар органдарының әрекет етуіне мүмкіндік беру үшін автобус пен жолдан кемінде 75-100 фут қашықтықта тұруы керек.

- Мүмкіндігі шектеулі студенттерді эвакуациялау туралы ережелер. Үлкенірек, жетілген және физикалық тұрғыдан мықты студенттерге осы студенттерді қауіпсіз эвакуациялауға көмектесу ұсынылады.

Мектептегі автобусты апаттық эвакуациялау жоспары жасалып, іске асырылуы және автобустағы барлық оқушыға белгілі болуы маңызды. Егер жоспарланған жаттығулар үнемі өткізілмесе, жоспар салыстырмалы түрде тиімсіз. Осы процедуралар сонымен қатар сыныптан тыс жұмыстарға тасымалданатын студенттерге де белгілі болуы керек.

Апатты жабдық

Автобус кез-келген уақытта жол бойында тоқтап тұруды қажет етуі мүмкін төтенше жағдай туындаған кезде, оператор расталған шағылыстырғыш үшбұрыш сияқты ескерту құрылғыларын көрсетуі керек. Автобус жыпылықтайтын қауіпті (төрт жақты) шамдар сонымен қатар автокөлік жүргізушілеріне қосымша ескерту ретінде қолданылуы керек. Автобуста шиналар тізбегін қардың немесе мұздың болуы мүмкін жылдың барлық уақыттарында үнемі жүргізу керек. Автобус операторлары тізбектерді орнатуға және пайдалануға үйретілуі керек. Өрт сөндіргіш, апаттық үшбұрыштар, денеге арналған сұйықтық жиынтықтары және алғашқы медициналық көмек жинағын жақсы күтімде ұстау керек және операторларға оңай қол жетімді болуы керек.

Апаттар туралы есептілік

Барлық күнделікті, апта сайын, ай сайын және басқа да есептер толық, жинақталған және жедел түрде мемлекеттік көлік бөліміне тапсырылуы керек. Көлік директорлары барлық есептерді оқу айының соңғы күнінен кейінгі 10 жұмыс күнінен кешіктірмей мемлекеттік көлік директорына жіберуі керек. (Мемлекеттердің өз талаптары бар.) Оператор кез-келген жолдағы қауіптер туралы олармен немесе олармен кездескеннен кейін тасымалдау директорына хабарлауы керек. Одан әрі қауіптер түзетілгенін тексеру үшін есептер жасалуы керек.

Егер мектеп автобусы басқа көлікке тиіп, сырып немесе сындырса, бұл абайсызда апат болып саналады және бұл туралы хабарлану керек. Егер мектеп автобусы адаммен байланыс орнатса, бұл апат болып саналады және бұл туралы хабарлау керек. Ауызша есеп дереу жасалады, ал сіздің мемлекет талабы бойынша автобус немесе жолаушылар болған кез-келген және барлық апаттар туралы 24 сағат ішінде немесе ертерек жазбаша есеп беру керек.

Автобуста дене жарақаты, қайтыс болу, мүліктің үлкен зақымдануы немесе құрылымдық зақымданумен байланысты барлық ірі жазатайым оқиғалар туралы көлік директоры дереу мектеп директорының көлік директорына телефон арқылы, телефон арқылы жазбаша түрде есеп беруі керек. 1 апта ішінде немесе мемлекет талап еткендей. Барлық басқа жазатайым оқиғалар туралы ай сайын мектепте тасымалдау жөніндегі мемлекеттік директорға хабарлау керек. (Көптеген мемлекеттердің жеке ережелері бар.)

Тасымалданатын оқушыларға арналған ережелер

- Жолдың сол жағында, қозғалысқа қарсы жүріңіз.
- Белгіленген аялдамада автобустың келуі үшін белгіленген уақытта болыңыз. Ата-аналар оқушыларға автобусты олардың қауіпсіздігіне нұқсан келтіретін жағдайларды қоспағанда, жолдың тиісті жағында күтуге нұсқау беруі керек.
- Күту кезінде ешқашан жол бойында тұрмаңыз немесе ойнамаңыз
- Автобус толығымен тоқтағанға дейін, қозғалыс жолағынан қауіпсіз түрде реттелген түрде жүріңіз.
- Автобуска итерместен және қозғалмай қауіпсіз, тәртіппен отырыңыз.
- Автобустан түсіп, жолдан өтіп бара жатқанда қауіпсіз және сақ жүру арқылы автобус операторының нұсқауларын мұқият орындаңыз.
- Оқу күнінің соңында автобустан түсіп, үйге тез арада барыңыз.
- Жолды мүлдем таза ұстаңыз
- Жолды бөгемеңіз.
- Ешқашан төтенше жағдайларға жол бермеңіз немесе бұғаттамаңыз.
- Автобус теміржол өткелдерінде тоқтаған кезде үндемей отырыңыз. Автобуста бір рет оқушылар:
- Автобус операторы тағайындаған орынға дереу барыңыз және өзіңізді автобуста басқалармен бөлісіңіз. (Барлық мектеп аудандарында орындар бөлінбейді.)
- Олар отыратын орындарда болған вандализм үшін жауап беріңіз. (Көптеген мектеп аудандары автобустарға камера орнатады.)
- Орындарды тек автобус операторының рұқсатымен және автобус қозғалыссыз болған кезде ғана ауыстырыңыз.
- Автобус толық тоқтаған кезде ғана жүріңіз немесе шығыңыз.
- Автобус тазалығын сақтау үшін автобус операторымен ынтымақтастықта болыңыз. Автобуста ішуге және ішуге тыйым салынады, медициналық қажет болған жағдайларды қоспағанда.
- Автобус операторына қауіпсіз жүргізуге назар аудару үшін өздерін жақсы ұстай отырып, тыныш сөйлесіңіз.

- Автобус операторымен қажетсіз сөйлесуден аулақ болыңыз.
- Әрдайым автобус терезелерінен бас пен аяқ-қолыңызды шығармаңыз.
- Автобус жүргізушісіне кез келген ашық шығу немесе ашық ысырма туралы дереу хабарлаңыз.
- Автобус операторына сұраныс бойынша тіркеу туралы ақпаратты беріңіз.
- көмекшінің нұсқауларын орындаңыз (көмекші тағайындалған кезде).

Мемлекеттік агенттіктің жауапкершілігі

Мектеп ауданы немесе мемлекеттік орган мүмкіндігі шектеулі оқушыларды тасымалдау кезінде тиісті қауіпсіздік шараларын сақтауды қамтамасыз етеді. Мүгедектігі бар студенттерге транзит кезінде ұсынылатын уақыт дәл сол жерде орналасқан мүмкіндігі шектеулі студенттердің транзиттік уақытынан 30 минуттан аспауы керек. Осы параметрден тыс транзит уақыты жеке оқу жоспарында көрсетілуі керек. Мүгедектігі бар оқушыны тасымалдау кезінде оны тасымалдау қажет, ауыстыру кезінде тиісті бақылау мемлекеттік органның немесе мектептің ауданына жүктеледі.

Агенттік немесе мектеп ауданы мүгедектігі бар студенттерді тасымалдау үшін пайдаланылатын көлік түрін сол студенттердің еңбекке жарамсыз жағдайлары негізінде анықтайды. Мұндай құрылғыларды қажет ететін барлық студенттерге қауіпсіз тасымалдауды қамтамасыз ету үшін арнайы бейімделген орындықтар мен тірек немесе қорғаныс құралдары беріледі. Егер ата-аналар автобусты белгіленген аялдамада қарсы алу жауапкершілігін қабылдасамас, мемлекеттік орган көлік қызметін тоқтатады. Ата-аналарға процедуралардың тиісті процедуралары қол жетімді болуы керек.

Мектеп автобусы операторының жауапкершілігі

Мүмкіндігі шектеулі студенттерді тасымалдайтын автобус операторы автобустағы студенттердің үнемі бақылауында болуын қамтамасыз етеді. Көмекші немесе автобус операторы осындай студенттерге автобуста белгіленген аялдамада және одан тыс жерде көмектеседі. Автобус операторы қорғаныс құралдарының қолданылуын тексеруі керек. Автобус операторы мен көмекшісі мүмкіндігі шектеулі студенттердің қажеттіліктері бойынша оқытудан өтеді. Минималды жаттығуларға алғашқы медициналық көмек бойынша оқу бағдарламасын сәтті аяқтау кіреді.4 Автобус операторлары үшін минималды оқытуға алғашқы медициналық көмек және жүрек-өкпе реанимациясы (CPR) бағдарламасы бойынша сәтті аяқтау кіреді. Бұл жаттығуды Американдық Қызыл Крест немесе Американдық Жүрек Қауымдастығы жүргізе алады немесе Ұлттық Қауіпсіздік Кеңесінің аккредиттелген бағдарламаларының бөлігі бола алады.

Ата-аналардың міндеттері

Ата-аналар автобуста немесе мектепте оқитын кез-келген ерекше күтім туралы мектеп округіне немесе мемлекеттік органға жазбаша құжаттамамен қамтамасыз етуі керек. Ата-аналар оқушыны белгіленген аялдамада жоспарланған уақытта болуы үшін және автобус келгенге дейін қажетті бақылауды қамтамасыз ету үшін жауап береді. Ата-аналар автобусты белгіленген уақытта аялдамаға оралғаннан кейін қабылдауға жауап береді. Егер оқушы мектепке бара алмаса, ата-аналар таңертеңгі автобус кестесі басталғанға дейін автобус операторына хабарлау үшін ақылға қонымды және уақтылы күш салуы керек. Кейбір мемлекеттерде оқушыларды үйден мектепке жеткізіп, кейде «үйден-үйге» алып кету деп атайды.5.

Жұмыспен қамтуды саралау

Ешбір адам қандай да бір келісімшарт, жергілікті, штаттық және федералды талаптарды орындамайынша, білім беру кеңесінде немесе жеке байланыста бола алмайды. Бұл талаптар әр түрлі болады. Барлық рұқсаттар орындалғаннан кейін, көптеген штаттар мектептің ауданынан түпкілікті мақұлдауды талап етеді. Көптеген штаттарда мектеп автобусының операторын сертификаттау белгіленген жасқа, тәжірибеге, лицензияға, резиденттікке және оқыту критерийлеріне сәйкес келеді.

Мемлекеттің мектеп автобусына лицензия алу үшін талап етілетін алдыңғы жүргізуші тәжірибесінің мөлшерінде әр түрлі болады. Өтініш берушіде коммерциялық жүргізуші куәлігін алуға жарамды рұқсаты болған кезде дайындық және жазбаша және жүргізуші тесттері талап етілуі мүмкін. Алайда, мектеп автобусын мектепке немесе мектепке байланысты іс-шараларға барғысы келетін кез-келген адам үшін тиісті рұқсаттары бар жарамды коммерциялық жүргізуші куәлігі қажет.

Жұмыспен қамтуды саралау

жазбаша тест автокөлік құралдары бөлімі немесе басқа мемлекеттік орган басқаратыны туралы. Автокөлік жүргізу дағдыларын тестілеуді мемлекеттік немесе үшінші тарап емтихан алушы өткізе алады. Мектеп автобусының куәлігі барлық жазбаша және жүргізу дағдыларын тестілеуден сәтті өткенде ғана беріледі. Көптеген мемлекеттер белгілі бір уақыт өткеннен кейін қайта сертификаттауды талап етті. Жүргізудің кез-келген қосымша сынақтары қолданылатын федералдық ережелерге сәйкес келуі керек. Мектеп автобусының операторы ретінде жұмысқа орналасуға кез-келген үміткер мектеп автобусының операторының барлық міндеттері мен міндеттерін толық түсіну және орындау үшін тиісті дайындықтан өтуі керек.

Автобус операторының минималды нұсқаулығына мемлекет кіреді және өзгеруі мүмкін:

- Сыныпта оқыту
- «артта» уақыт жеткілікті
- алғашқы медициналық көмек бойынша тренинг, CPR
- Мүмкіндігі шектеулі балаларды тасымалдауға арналған арнайы жаттығулар

Әрбір автобус операторы үшін оқу жазбасын мемлекеттік немесе жергілікті көлік директоры немесе мектеп автобусының мердігері жүргізуі керек.

Сынаптан тыс сапарлар

Тасымалдаушы директор қауіпсіз және тиісті тасымалдауды ұйымдастыру үшін бекітілген кестенің көшірмесін алдын-ала алуы керек. Бекітілген сапарлар кестесі тұрақты тасымалдау кестесіне кедергі келтірмеуі керек. Мұндай сапарда автобустарды тек білікті және оқытылған автобус операторлары жүргізуі керек. Мұндай сапарларда мектеп автобусымен тасымалданатын оқушыларды мектеп автобус операторынан басқа, кем дегенде бір кәсіби қызметкер қадағалайды. Автобустағы барлық адамдардың тізімі автобус операторына берілуі керек. Әрбір қосымша автобусты кәсіби қызметкер немесе мектеп ауданы мақұлдаған адам басқаруы керек.

Оқудан тыс және мектептен тыс тасымалдауды қамтамасыз ететін мектеп аудандары әр айдың соңында осы сапарлар туралы жеке қаржылық және статистикалық есеп тапсыруы керек. Есептер мектепте тасымалдау жөніндегі мемлекеттік директор ұсынған нысандар бойынша ұсынылуы керек. (Мемлекеттердің бұл процедуралардың өзіндік формалары бар.)

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1. Автобус операторы жүргізетін бес инспекциялық тексеруді атаңыз.
2. (Шын немесе жалған) Студенттер (жаяу жүргіншілер) қозғалыс кезінде жолдың оң жағында жүруі керек.
3. (Шын немесе жалған) Автопарктегі барлық мектеп автобустарына техникалық қызмет көрсету және қызмет көрсету бойынша жазбалар сервистік орталықта жүргізілуі керек.
4. (Шын немесе жалған) Әкімшілер мен мұғалімдер студенттерді мектеп автобустарында тасымалдау ережелері мен ережелерін студенттерге үйретуге көмектесуі керек.
5. (Шын немесе жалған) Студенттер мысықтарды немесе иттерді автобуска ата-аналарының келісімімен тасымалдауы мүмкін.

Сілтемелер

1. Білім статистикасының дайындығы, 2007 ж., АҚШ білім департаменті, Ұлттық білім статистикасы орталығы, 2008 ж.
2. АҚШ-тың көлік департаменті, қоғамдық қатынастар басқармасы, Вашингтон, Д.С., 2002 ж.
3. Федералды автокөлік паркі ережелері, Автокөлік жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігі жөніндегі ұлттық басқарма, Оқушыларды тасымалдау бөлімі, 2000 Батыс Вирджиния көлік бөлімі, 2001 ж.
5. Делла-Джиустина, Д.Е. Мүгедек студенттерді тасымалдаудағы қазіргі және ұсынылған тәжірибелерді анықтау бойынша ұлттық зерттеу, PhD докторы, Мичиган мемлекеттік университеті, Ист-Лансинг, 1973 ж.

14 Қауіпті тауарларды тасымалдау және сақтау



Шығу тегі

Егер сіздің компанияңыз қауіпті тауарларды тасымалдайтын болса, оларды тасымалдау ережелері мен ережелерін білуіңіз керек. 2001 жылғы 11 қыркүйектегі лаңкестік әрекеттерден кейін әлем өзгерді, қауіпті тауарларды тасымалдауға қойылатын талаптар да өзгерді. Қауіпті тауарларды тасымалдауға көп көңіл бөлінеді, ал сәйкес келмеу жазалары қатал болуы мүмкін. Осы тарауда біз қауіпті тауарларды тасымалдауды қарастырамыз. Барлығын бір тарауда қамту мүмкін емес, бірақ біз көптеген маңызды сәттерді қарастырамыз және қосымша ақпарат алу үшін ресурстармен қамтамасыз етеміз.

Көлік саласындағы жұмысшылардың барлығы дерлік тасымалдауға жауап береді. Осы заттар мен материалдардың көпшілігі қауіпті тауарлар немесе қауіпті деп саналады. Бұл заттар экзотикалық химикаттардан бастап барбекю үшін қолданылатын сіріңкелер, жеңіл сұйықтық және көмір сияқты кез-келген заттар болуы мүмкін.

Қауіпті тауарларды тасымалдауды АҚШ көлік департаменті (КД) бақылайды. КД қауіпті не, қандай мөлшерде және тасымалдау кезінде оны қалай орау және өңдеу керектігін анықтайды. Жөнелтілетін кез-келген зат, жүкқұжаттар, көріністер, жеткізілім тапсырыстары немесе шот-фактуралар деп аталатын тиісті жүкқұжаттарының болуы қажет. Бұл тасымалдау құжаттарында жүктің құрамы көрсетілуі керек, себебі қауіпті тауарлар арнайы өңдеуді қажет етеді. Жүкті тасымалдау кезінде барлық қауіпті тауарлар алдын-ала тізімделуі керек. Зиянды материалдардың жалпы саны, сондай-ақ өлшем бірліктері де манифест тізімінде көрінуі керек.

Сақтық стандарты

1980 жылдардың аяғында өндіріс пен үкіметтегі бірқатар оқиғалар қоғамды қатты алаңдатып отырды. Метил изоцианатының (МИ) шығарылуымен Бхопалда (Үндістан) 2000-нан астам өлім туралы және 200 000–300 000 ұзақ мерзімді және теріс денсаулыққа қатысты мәселелер бүкіл әлемдегі адамдарға жетті, олардың көпшілігі «Бұдан кейін не болады? Бхопалдан бірнеше ай өткен соң, МИ шығарылған Батыс Вирджиниядағы Институтта шығарылды. Алайда бұл оқиғадан ешкім қайтыс болған жоқ.

Осы екі оқиғадан алған білімімен, бүкіл жердегі саяси күштер қауіпті тауарларды жоспарлау және оларға жауап беру талаптарын рәсімдеу үшін зерттеу және зерттеу жүргізу қажеттілігін анықтауға қосылды. Конгресс және басқа федералды агенттіктер мемлекеттік және жергілікті деңгейлерде химиялық апаттық бағдарламаларға дайындық деңгейін анықтауға арналған бірқатар зерттеулерге кірісті. Танымның бұл бірінші деңгейі қолдану түсінігін қамтиды

АҚШ Көлік департаменті төтенше жағдайларға ден қою бойынша нұсқаулық. Бұл нұсқаулықта сіз қауіпті тауарлар оқиғасына жауап берген кезде қол жетімді ақпараттың ең маңызды бөлігі бар. Жеткізу құжаттарында материалдарды сәйкестендіру үшін қажетті ақпарат бар. Барлық жүк құжаттары әрдайым автокөліктің кабинасында сақталуы керек. Америка Құрама Штаттарында қауіпті тауарларды тасымалдау ережелерін АҚШ Көлік департаменті (КД) жариялайды және Федералдық ережелер кодексінің (ФЕК) 49-тарауында бар. 49-бөлімнің жеті томы бар. 2-том, 100-185-бөліктер қауіпті тауарларды тасымалдауға қатысты қолданыстағы ережелер мен ережелерден тұрады.1.

КД-тің қауіпті тауарларды реттеуді басқаратын арнайы тобы бар: Ғылыми-зерттеу және арнайы бағдарламалар әкімшілігі (ҒЗАРӘ). ҒЗАРӘ стандарттарды әзірлейді және түсіндіреді, оқуларға көмек көрсетеді, оқыс оқиғалар мен оқиғалардың есебін бақылайды, тәртіп бұзушыларға айыппұл салады және жазалайды, тасымалдаушылар мен жүк жөнелтушілерді тексереді. Америка Құрама Штаттарында оның билігі әуе, жер және су сияқты көліктің барлық аспектілеріне қол жетімді.

Тіркеу

Жүкті тасымалдаушы немесе қауіпті тауарларды тасымалдаушы КД-мен қауіпті тауарларды жөнелтуші ретінде тіркелу үшін талап етілуі мүмкін. Компания, егер ол көлікті немесе тасымалдауды ұсынса, тіркелуге міндетті:

1. 7 сынып (радиоактивті) материалдың автокөлік жолдары арқылы басқарылатын мөлшері. Сізге қауіпті тауарлардың тас жолмен басқарылатындығын анықтау үшін 49 ФЕК 173.403 қараңыз.
2. Автокөлік, вагон немесе жүк контейнеріндегі 1.1, 1.2 немесе 1.3 (жарылғыш) материалдардың 25 кг-нан астам (55 фунт). (49 ФЕК 173.50 қараңыз.)
3. Ингаляция кезіндегі өте уытты материалдың орамына 1 л (1,06 кварт) артық. (Анықтама үшін 49 ФЕК 171.8 қараңыз.)
4. Сыйымдылығы 13,248 л (3500 гал.) Немесе одан жоғары сұйықтық немесе газ үшін немесе қатты денелер үшін 13,24 м3 (468 фут 3) артық көлемді қаптамада қауіпті тауар мөлшерін жіберу.
5. Салмағы 2,268 кг (5000 фунт) көлемді ораушынан басқа немесе осы класс үшін плацдарм қажет болатын қауіпті тауарлардың бір класынан көп.
6. Плакаттауды қажет ететін қауіпті тауар саны. (49 ФЕК 172.500 қараңыз.)

Тіркеу F 5800.2, және а КД нысанын қолдану арқылы жүзеге асырылады тасымалдаушы әр жылдың 30 маусымына дейін толық және нақты тіркеу туралы өтініш беруі керек.

Тасқын су туралы дереу хабарландыруға өйылатын талаптар

Барлық тасымалдаушылардан КД барлық қауіпті табиғи оқиғалар туралы жазбаша есеп беруді талап етеді. Жазбаша есепті КД қауіпті тауар төгілген күннен бастап 30 күн ішінде алуы керек. КД формасы КД болып табылады

Көшірмелерді КД электронды түрде @ <http://hazmat.dot.gov> алуға болады.

Егер қауіпті тауардың төгілуі төмендегілердің кез-келгеніне әкелсе, КД жедел хабарлауды талап етеді:

- Өлім
- ауруханаға жатқызуды қажет ететін жарақат
- Тасымалдаушының болжамды шығындары немесе 50 000 доллардан асатын басқа мүліктік шығындар
- Көпшілік қауымды бір сағат немесе одан көп уақытқа эвакуациялау
- Ірі жол немесе көлік нысаны бір сағат немесе одан көп уақытқа жабылуы (немесе қозғалыстың баяулауы)
- Өуе кемесінің ұшу кестесін немесе кестесін өзгерту
- Радиоактивті материал немесе этиологиялық агент қосылған өрт, сыну, төгілуі немесе ластануы мүмкін.
- 119 галлдан асатын теңіздегі ластаушы заттың шығарылуы. немесе 882 фунт.
- Тасымалдаушының пікірі бойынша бұл туралы хабарланатындай сипаттағы жағдай

Өрескел қате, жіктеу

Бұл бөлімде КД қауіпті тауарлардың жіктелуіне шолу жасалады. Он классификация келесідей:

- 1 классификация: жарылғыш заттар
- 2 сынып: Газдар
- 3 сынып: жанғыш сұйықтықтар
- 4 сынып: Қатты заттар
- 5 сынып: тотықтырғыштар және органикалық пероксидтер
- 6 сынып: Уытты және жұқпалы заттар
- 7 сынып: радиоактивті материалдар
- 8 сынып: коррозиялық заттар
- 9 сынып: әр түрлі
- БРМ-М:басқа реттелетін материалдар

Қауіпті тауарлар бір материяға байланысты бірнеше қауіпке ие болуы мүмкін. Мысалы, оттегі сияқты материал жанбайтын да, тотықтырғыш та бола алады. Төменде қауіптіліктің әр класына қысқаша шолу берілген.

1 сынап: экспозициялық шығындар

Жарылғыш зат дегеніміз - жарылыс нәтижесінде жұмыс істеуге арналған кез-келген зат немесе құрылғы, мысалы, газ мен жылудың тез шығарылуы. 1-сыныпты жарылғыш заттарды бөлу және үйлесімділік тобы тағайындайды. Сынып, бөлім және үйлесімділік тобы қауіпті белгілерде көрсетілуі керек. Оқ-дәрілерден басқа барлық жарылғыш заттар пакетте немесе тасымалдау қағазында EX нөмірін көрсетуі керек. EX нөмірі - қауіпті тауарлар үшін қауымдастырылған әкімші тағайындаған өнім коды. Бұл жарылғыш заттың дұрыс бөлінуі мен үйлесімділік тобында дұрыс жіктелгенін растайды.

Жарылғыш заттардың анықтамалары, жіктеулері және буып-түю талаптары 49 ФЕК 173.50.1-тен басталады

2 сынап: газдар

2-ші сынып, газдар контейнер белгілі бір қысымға ұшыраған кезде пайда болады. Бұған гелий шарлары, газдалған қысым немесе спорттық немесе шиналар үшін пайдаланылған шарлар, олардың инфляциялық қысымынан аспаған кезде кірмейді. Газ дегеніміз, будың қысымы 50 к (122 ° F) кезінде 300 кПа (43,5 фунт) жоғары немесе 20 ° C (68 ° F) температурада 101.3 кПа (14,7 фунт / с.с.) толығымен газ тәріздес материалды білдіреді.). 2 класс материалдарының анықтамаларын 49 ФЕК 173.115 табуға болады.

3 сынап: жанғыш сұйықтықтар

3-сынып, жанғыш сұйықтықтар, өнеркәсіпте жиі жіберілетін қауіпті тауар болып табылады. Жану температурасы және қайнау температурасы - бұл сұйықтықтың қауіпті тауар екенін анықтауда қолданылатын ғылыми өлшемдер. Жарқыл нүктесі - сұйықтық бетіне жақын тұтанатын сынақ ыдысында сұйықтық бу шығаратын ең төменгі температура.

Басқа қауіптілік класының анықтамасына сәйкес келмейтін, жану температурасы 38 ° C (100 ° F) немесе одан жоғары жанатын сұйықтық жанғыш сұйықтық ретінде қайта сыныпталуы мүмкін. Бұл ерекшелік тек автокөлік тасымалымен байланысты. «Жанғыш сұйық» термині көбінесе көлік саласында қолданылады және бұл материал жанғыш сұйықтық ретінде қайта сыныпталғандығын білдіреді.

Жанғыш сұйықтықтар ретінде қайта жіктелетін жанғыш сұйықтықтар қауіпті тауар ережелеріне бағынбайды. Қауіпті тауарларды тасымалдау қағазын толтырудың қажеті жоқ («Жанғыш сұйықтықтарға» А қосымшасын қараңыз).

3 сынып материалдарының анықтамаларын 49 ФЕК 173.120.1 табуға болады

4 сынап: қабақтар

4-сынып материалдары қатты заттар болып табылады және әртүрлі қауіп-қатерге ие. 4 сынып материалдары үш бөлімге бөлінеді:

- Бөлім 4.1 Жанғыш заттар
- 4.2 бөлімі өздігінен жанғыш
- Бөлім 4.3 Ылғал болған кезде қауіпті

4 сынып материалдарының анықтамаларын 49 ФЕК 173.124.1-тен бастап табуға болады

5 сынап: тотықтырғыштар және органикалық пероксидтер

5 сынып материалдары екі бөлімге бөлінеді. Бөлім 5.1 тотықтырғыштар деп аталады. Тотықтырғыш - бұл, әдетте, оттегі алу арқылы басқа материалдардың жануын тудыратын немесе күшейтетін материал.

5.2 бөлімі материалдарды органикалық пероксидтер деп атайды. Органикалық пероксид дегеніміз -О-О-құрылымында құрамында оттегі (О) бар кез келген органикалық қосылыс және сутегі асқын тотығының туындысы деп санауға болады, мұнда

сутегі атомдарының біреуі немесе бірнешеуі органикалық радикалдармен алмастырылды немесе басқа жағдайлар қолданылады.

5.1 және 5.2 кластарға арналған анықтамаларды 49 ФЕК 173.127, 173.128 және 173.129.1 нұсқаларында табуға болады.

6 сынап: улы және инфекциялық заттар

6 сынып материалдары екіге бөлінеді: 6.1 бөлімі (улы немесе улы) және 6.2 бөлімі (инфекциялық заттар). Газдан басқа улы зат дегеніміз - адамдарға соншалықты уытты екендігі белгілі болғандықтан, тасымалдау кезінде денсаулыққа қауіп төндіреді. Материалдың уыттылығы үш категорияға бөлінуі мүмкін: ауызша, термальды және ингаляциялық. 6.2 бөлімі - бұл патоген бар немесе белгілі болған материалдар.

7 сынап: радиоактивті материалдар

Радиоактивті материал - белгілі бір белсенділігі әр г үшін 70 Bq (бір г-ге 0,002 микроюри) бар кез-келген материал. 7-сыныптың материалдары туралы қосымша ақпарат алу үшін 49 ФЕК, 173-бөлімнің I бөлімше бөлімін қараңыз. I.

Радиоактивті материалдар үшке бөлінеді: ақ I, сары II және сары III. Радиоактивті материалдарға қойылатын талаптарды 49 ФЕК 173.401.1-тен бастап табуға болады

8 сынап: коррозиялық заттар

Коррозиялық материал - белгілі бір уақыт аралығында адам жанасқан жерде терінің толық қалыңдығын бұзатын сұйық немесе қатты зат. 49 ФЕК қараңыз

Қосымша ақпарат алу үшін 173.136 және 173.137

9 сынап: әр түрлі

Бұл материалдар кез-келген басқа қауіпті сыныптардың анықтамасына сәйкес келмейді. Әр түрлі қауіпті тауар (кл. 9) - бұл тасымалдау кезінде қауіпті, бірақ басқа қауіптілік класының анықтамасына сәйкес келмейтін материалдар. Бұл сыныпқа мыналар кіреді: 2

- Анестетикалық, зиянды немесе басқа ұқсас заты бар кез-келген материал көлік құралына қатты тітіркендіруі немесе ыңғайсыздық тудыруы мүмкін.

- Жоғары температуралық материал, қауіпті зат, қауіпті қалдықтар немесе теңіз ластағышының анықтамасына сәйкес келетін кез-келген материал

«Қауіпті зат» және «қауіпті қалдықтар» терминдері қоршаған ортаны қорғау агенттігі (ҚОҚА) реттейтін материалдарды анықтау үшін қолданылады.

Қауіпті зат болып табылатын қауіпті зат RQ әріптерімен анықталады (Есеп берілетін саны). Бұл материалдар тасымалдау кезіндегі қауіпті тауар болып саналады, өйткені олар қоршаған ортаға зиян келтіруі мүмкін, егер олар қоршаған ортаға зиян келтіретін болса, ҚОҚА реттейді.

БРМ-М: Басқа Реттелетін Материалдар

БРМ-М материалы (қауіпті тауар ретінде реттелгенімен), формасы, дизайны, саны немесе қаптамасына байланысты тасымалдау кезіндегі шектеулі қауіпті ұсынады. БРМ-М материалдарын магистраль (жер) арқылы әуе кемесімен (әуе) тасымалдау ережелері өте әртүрлі. БРМ-М материалдарын тас жолмен тасымалдау үшін тасымалдау құжаттары қажет емес. БРМ-М материалдарының көпшілігі тұтынушылық тауарлар болып табылады, бірақ олардың құрамына ок-дәрілер (патрондар, қару-жарақтар және картридждерді беру құрылғысы) кіреді. Бұл тауарды БРМ-М материалы ретінде жіктеуге жауапты. Қосымша ақпаратты БРМ-М классификация бөлімінен қараңыз.

Қауіпті тауарлармен жұмыс жасайтын жұмыс берушілер мен жұмысшылар

Қауіпті тауарларды тасымалдау процесіне қатысатын барлық қызметкерлер оқытылуы керек. Барлық жұмысшылардың дайындығына көз жеткізу жұмыс берушінің міндеті. ҚД қызметкер мен жұмыс берушіге келесі анықтамаларды ұсынады:

Химиялық заттар қызметкері - бұл жұмыс берушімен жұмыс істейтін және қауіпті тасымалдау қауіпсіздігіне тікелей әсер ететін адам. Бұған хауматты тасымалдайтын автокөлік құралының иесі / операторы кіреді. Оған сонымен қатар: (тіпті өзін-өзі жұмыспен қамтыған адам):

- Қауіпті тауарларды тиеу, түсіру немесе ұстау
- Сынактар, қалпына келтіру, жөндеу, модификациялау, таңбалау немесе басқаша түрдегі қоспаны тасымалдау кезінде қолдануға жарамды.
- Қауіпті тауарларды тасымалдауға дайындайды
- Қауіпті тасымалдау қауіпсіздігі үшін жауап береді
- Қауіпті тауарларды тасымалдау үшін пайдаланылатын көлікті басқарады

Жұмыс беруші - бұл бір немесе бірнеше қызметкерлерін пайдаланатын тұлға немесе компания:

Саудадағы қауіпті тауарларды тасымалдау

сауда-саттықта сатылатын немесе тасымалданатын химиялық заттардың себебі

Қауіпті тауарларды тасымалдау кезінде қолдануға жарамды орауыштарды ұсыну, таңбалау, сертификаттау, сату, ұсыну, қалпына келтіру, сынау, жөндеу немесе өзгерту

Қауіпті тауарларды жұмыс берушісі құрамына Құрама Штаттардың кез келген бөлімі, агенттігі немесе құралы, сауда, сатылымда сатуды ұсынумен немесе тасымалдаумен айналысатын Америка Құрама Штаттарының, штаттың, мемлекеттің саяси бөлімшесі немесе жергілікті американдық тайпа кіреді.

Қауіпті заттар бойынша дайындық

Қызметкерлерді даярлау жаттығулары жұмыс аймағында қауіпті химиялық заттың болуын немесе шығарылуын анықтау үшін қолданылуы мүмкін әдістер мен бақылауларды қамтуы керек. Бұл әдістерге жұмыс беруші жүргізетін мониторинг, үздіксіз бақылау жүйелері, зиянды химиялық заттардың көрінісі немесе иісі, сонымен қатар жұмыс аймағындағы кез-келген химикаттардың физикалық және денсаулығына қауіптер кіреді.

Оқыту керек

қызметкерлерді осы қауіп-қатерлерден қорғау үшін қолданатын шараларға, соның ішінде жұмыс берушілердің қызметкерлерді қауіпті химиялық заттардың әсерінен қорғау үшін қолданған нақты рәсімдері, мысалы, тиісті жұмыс әдістері, төтенше жағдайлар және жеке қорғаныс құралдары (ЖҚҚ) пайдаланылады. Қызметкер сонымен қатар жұмыс беруші жасаған қауіпті коммуникациялар бағдарламасының бөлшектерін, сонымен қатар таңбалау жүйесі мен материалдардың қауіпсіздігі туралы мәлімет парағын және қызметкерлер тиісті ақпаратты қайдан ала және пайдалана алатындығын білуі керек. Бастапқы оқыту барлық қызметкерлер үшін өткізілуі керек. Жаңа қызметкерлер алғашқы жұмысқа тағайындалғанға дейін оқытылуы керек. Қауіпті тауарлар қызметкерін оқыту қамтуы керек:

Жалпы ақпараттандыру және танысу бойынша тренинг: әр қызметкерге гамматикалық талаптарды ескере отырып оқыту керек. Бұл оқыту қызметкерге қауіпті тауарларды анықтауға және анықтауға мүмкіндік беруі керек.

- Функцияларға арналған оқыту: Әрбір қызметкерге қызметкер атқаратын функциялары туралы оқыту керек.

- Қауіпсіздік техникасы бойынша оқыту: Әр қызметкер қауіпсіздік техникасы бойынша тренингтерден өтуі керек, оның ішінде төтенше жағдайлар туралы ақпарат, қызметкерді материалмен байланысты қауіп-қатерлерден қорғау шаралары, сондай-ақ пакеттерді қауіпсіз пайдалану сияқты жазатайым оқиғалардың алдын алу әдістері мен процедуралары болуы керек.

Жаңа қызметкер (немесе жұмысты ауыстыратын қызметкер) осы функцияларды оқыту аяқталғанға дейін орындай алады, егер қызметкер бұл функцияларды тиісті деңгейде оқытылған және білімді маманның тікелей бақылауымен жүзеге асырса. Сонымен қатар, оқу 90 күн ішінде немесе жұмыс функциясының өзгеруімен аяқталуы керек.

Қауіпті тауарлар қызметкері кем дегенде 3 жылда бір рет оқудан өтуі керек. Қызметкерлер келесі жағдайларда қосымша оқудан өтуі керек:

- Жұмыс орындарына жаңа қауіпті заттар енгізіледі.
- Қауіпті химиялық өзгерістерге ұшырау.
- Қызметкерлердің жұмыс тәртібі, процестері немесе жабдықтарының өзгеруіне байланысты қызметкерлерге әсер етуі мүмкін.
- Жұмыс орнындағы зиянды зат туралы қосымша ақпарат қол жетімді болады.

Тиеу құжаттары

Компания қауіпті тауарлы тасымалдаған кезде ҚД жүк тасымалдау қағазын талап етеді. Жеткізу қағазы материалды сипаттау үшін, сондай-ақ буманы өңдеумен және тасымалдаумен айналысатын адамдарға оқиға болған кезде төтенше жағдайлар туралы тиісті ақпарат беру үшін қолданылады. Жеткізу қағазы нақты және толық болуы керек.

ҚД жөнелтілім қағазында негізгі сипаттаманы белгіленген ретпен қамтуды талап етеді. Жаңа нақты бірізділік 2013 жылы міндетті болады. ҚД негізгі сипаттамасы келесілерді құрайды:

- ҚД сәйкес жеткізу атауы
- қауіптілік класы немесе бөлім нөмірі
- сәйкестендіру нөмірі
- буып-түю тобы
- Салмақ

Негізгі сипаттамада өндірістік кодтар немесе нақты емес және толық емес ақпарат сияқты қажет емес ақпарат болмауы керек («Қауіпті тауарларды сипаттау» В қосымшасын қараңыз).

Төтенше жағдайларға ден қою

Төтенше жағдайлардың алдын алу жөніндегі нұсқаулық (ТЖА 2000) ҚД, Канада Көлігі және Мексика Байланыс және Көлік Хатшылығымен (БКХ) бірлесіп өрт сөндірушілер, полиция және басқа да төтенше жағдайлар персоналдары үшін пайдаланылды. қауіпті материямен байланысты көлік оқиғасы болған жерге келу1.2 Бұл бірінші кезекте алғашқы жауап берушілерге көмек көрсету үшін нұсқаулық болып табылады (1) оқиғаға қатысы бар материалдарды (материалдарды) нақты немесе жалпы жіктеуді тез анықтауға және (2) қорғайды

оқиғаның алғашқы бастапқы кезеңінде өздері және көпшілік қауым. ҚД белгілі бір материалдарға, мысалы, шектеулі шектеулермен жеткізілетін материалдарға ерекше жағдай жасауға мүмкіндік береді. ТЖА әр 3-4 жыл сайын жаңа өнімдер мен технологияларды енгізу үшін жаңартылады. Келесі нұсқа 2012 жылға жоспарланған.

Шұғыл әрекет ету қызметімен байланыс

Жедел байланыс телефон нөмірі көрсетілуі керек. Нөмір тегін немесе жергілікті нөмір болуы мүмкін. Жергілікті нөмірлерде олар орналасқан аймақтың коды болуы керек. Нөмір таулік бойы қол жетімді болуы керек және тасымалдау кезінде кез-келген уақытта жедел әрекет ету туралы ақпарат бере алады. Жедел байланыс нөмірі жедел әрекет ету туралы ақпарат алу үшін қолданылады. Ол қауіпті тауармен байланысты оқиға болған кезде қолданылады. Қосымша ақпарат алу үшін ТЖА 2000-ға жүгінініз.

Ақпараттық табло орналастыру

Қауіпті тауарларды тасымалдау кезінде көлік құралына плацдарм қажет болуы мүмкін. Көлік құралдарының, вагондардың, жаппай қаптамалардың және тағы басқалардың әрқайсысы мен бүйірлеріне плакаттар салынуы керек. Кейбір материалдар көліктің қандай мөлшерде тасымалданғанына қарамай плацкартта болуы қажет. Басқа материалдар талап етеді, егер 10000 фунттан асатын болса, онда көлік құралы орналастырылуы керек. Бұл 49 ФЕК 172.504 (е) .3-тегі екі тақтайша кестесін пайдалану арқылы анықталады

Күзет

2001 жылғы 11 қыркүйектегі лаңкестік оқиғалардан кейін және одан кейінгі қатерлер биологиялық және басқа қауіпті тауарларға байланысты ҚД барлық тасымалдаушылар мен жүк тасымалдаушыларға қауіпсіздік туралы хабардарлық бағдарламасын іске асыруды міндеттеді. Кейбір жағдайларда қауіпсіздік жоспары қажет (49 ФЕК 172.800 қараңыз). Қауіпсіздік жоспары келесілерді қарастыруы керек:

- Кадр қауіпсіздігі
- Рұқсат етілмеген қол жеткізу
- Бағыт қауіпсіздігін қамтамасыз ету

Қауіптілік туралы хабарлама

Қауіпсіздік туралы хабарлау бағдарламасының мақсаты - еңбек қауіпсіздігі және еңбекті қорғау жөніндегі басқарудың (ЕҚГӘ) 29 ФЕК 1910.1200 стандартының талаптарын сақтау және қызметкерлерге қауіпті химиялық заттар мен заттар туралы ескерту.

Стандарттың талаптарына сәйкес келу үшін жазбаша бағдарлама қажет. Осы жазбаша бағдарламада сипатталған нақты әдістер иллюстрациялық мақсаттарға арналған, ал басқа тиімді әдістер жергілікті қажеттіліктер мен тәжірибелерді қанағаттандыру үшін ауыстырылуы мүмкін. Қауіпті заттардың жұмыс берушілері қызметкерлерге алғашқы тапсырмаларды орындау кезінде жұмыс аймағындағы қауіпті химиялық заттар туралы ақпарат беріп, оқыту жүргізуі керек. Сондай-ақ барлық қызметкерлер жаңа қауіп-қатер енгізілген кезде қосымша оқудан өтуі керек жұмыс аймағына.

Қызметкерлерге қауіпті химиялық заттар бар жұмыс аймағындағы кез-келген операциялар туралы хабарлау керек және олар қауіпті байланыс туралы жазбаша бағдарламаның орналасқан жері мен қол жетімдігін білуі керек. Бұл бөлімге талап етілетін қауіпті химикаттар мен материалдардың қауіпсіздігі туралы парақтардың тізімін (дерін) қамтиды.

Химиялық мүкәммал

Химиялық заттар кәсіпорны қандай қауіпті тауарларды пайдаланатынын анықтап, олардың түрлері мен мөлшерінің қазіргі тізімін жүргізуі керек. 4 Төтенше жағдайда көмек көрсету үшін бұл материалдардың орналасқан жері де ескерілуі керек. Қауіпсіздік туралы материалдық парақтарды (МКДТ) алу керек және анықтама үшін, сондай-ақ қызметкерлерді оқыту үшін қолында ұстау керек.

Барлық қауіпті заттар тиісті түрде сақталуы және таңбалануы керек. Барлық контейнерлер саны қанша минут болмасын, кездейсоқ теріс пайдалануды болдырмау үшін олардағы материалға сәйкес болуы және тиісті түрде таңбалануы керек.

Өрттен қорғау жөніндегі ұлттық агенттік (ӨҚЖКА) және 29 ФЕК 1910 қауіпті тауарларды дұрыс сақтауды, жерге қосу мен таратуды талап етеді. Егер белгілі бір заттар араласып кетсе, қауіпті химиялық реакциялар пайда болуы мүмкін.3

Бояулар, сұйылтқыштар, еріткіштер және жанармай сияқты басқа химиялық заттардың сақтауға қатысты нақты талаптары бар, оларды мұқият сақтау керек. Температура, желдету, дірілдеу және басқа заттарға жақын орналасу кейбір қауіпті тауарларға жағымсыз әсер етуі мүмкін.

Химиялық заттарды тасымалдау өндірушілердің ережелеріне сәйкес, өрттің немесе жарылыстың статикалық электр зарядының алдын алу үшін жерге салынған контейнерлермен мұқият жасалуы керек. ӨҚЖКА -да заттың қасиеттері туралы пайдаланушыларға ақпарат беретін «704 бриллиант» деген белгі бар.

Жеке қорғану құралдары

Қауіпті тауарларды қызметкерлерге, мүлікке және қоршаған ортаға зиян келтірмеу үшін қауіпті компанияда пайдалануға рұқсат етілген барлық жеке қорғаныс құралдары (ЖҚҚ) пайдаланылуы керек. Шығару туралы жазбалар сақталуы керек және компания өз қызметкерлерін ЖҚҚ пайдалану және қызмет көрсетуге үйретуі керек.

Жаңа қызметкерлерді оқыту және қазіргі жұмыскерлерді оқытуды кезең-кезеңімен жаңарту бағдарламасы болуы керек. Кез-келген медициналық тексерулер мен жазбалар, мысалы, респиратор киетін адамдарға арналған функционалды тестілеу жүргізілуі керек және кемшіліктерді түзету керек.

Менеджер әр қызметкердің өзінің ЖҚҚ-ны ұқыпты пайдаланатындығына және жасалынған қауіпсіздік шараларын бұзып немесе айналып өтпейтініне көз жеткізуі керек. Қауіпті тауарларды өңдейтін кез-келген сыртқы мердігерлерден қауіпсіздік техникасы бойынша жазбаша түрдегі рәсімдерді ұсынып, олардың сақталуын қамтамасыз ету үшін мерзімді бақылап отыру қажет.

Жұмыс жоспары

Кез-келген қауіпті заттардың төгілуі дереу тазалануы керек. Қауіпті заттардың контейнерлеріне қандай да бір зақым келгені туралы хабарлау керек, ал контейнерлер дереу жөндеуі, ауыстырылуы немесе басқаша болуы керек.

Қызметкерлерді, мүліктерді және қоршаған ортаны қорғаудың өміршең төгілімдер жоспарын жасау керек. Су төгілу жағдайында пайдалануға арналған жабдық қолмен ұсталып, дұрыс ұсталуы керек. Қызметкерлер бұл жабдықты пайдалануға үйретілуі керек, ал оқытылған қызметкерлер әр ауысымда болуы керек.4

Мерзімді төгілуден сақтайтын жаттығулар ықтимал қауіпті және шығынды жағдайды тез түзетуге көмектеседі. Үйлестіру және жергілікті апаттық-құтқару қызметтері туралы хабарландыру процедураларын құру және қолдау керек. Процедураларға сонымен қатар штатты және федералды қоршаған ортаны қорғау органдарының қызметкерлерімен байланысу қажет. Жергілікті, штаттық және федералды шенеуніктер сіздің ұйымыңыз кез келген қауіпті заттың түрін, мөлшерін және орналасқан жерін білгісі келуі мүмкін, егер олар шақырылған жағдайда олардан тиімдірек болу үшін, олар сіздің сайтта сақталады.

Зерттеу сауалдары

1. Зиянды материалды реттеуді басқаратын ҚД құрамына қандай топ кіреді?
2. ҚД-мен тіркеуге қойылатын талаптарды атаңыз.
3. Қандай форма қауіпті тауарлардың инциденттері туралы есеп беру үшін қолданылады? Оны қандай мерзімде тапсыру керек?
4. Ауыр жағдай болған кезде ҚД туралы жедел түрде қандай жағдайда хабарлау қажет?

5. Қауіпті тауарлардың қауіптіліктің он кластарын атаңыз.
6. Барлық қауіпті тауарлармен жұмыс істейтін қызметкерлерге оқытудың үш түрі қандай?
7. Бастапқы гамматикалық жаттығуларға және қайталанатын жаттығуларға қандай талаптар қойылады?
8. Қауіпті тауарларды жіберу құжаттарында негізгі сипаттама қандай?
9. Қауіпті тауарлық инциденттерге алғашқы жауаптылардың қолдануы үшін төтенше жағдайлар туралы ақпарат бар кітапты атаңыз
10. Қауіпті байланыс стандартының мақсаты не?

Сілтемелер

1. Баттелле мемориалдық институты, қауіпті тауарлар мен қауіпті емес материалдардың салыстырмалы қауіптері / жүк көліктері тиеу апаттары / оқыс оқиғалар, (шығарылған 2008 жылғы 12 сәуір).
2. Тасымалдау статистикасы бюросы, ұлттық көлік атлас-мәліметтер базасы / 2007 /
3. Cova, T.J. Конгер, С., Көлік қауіптілігі, М.Кутц, ред., Көлік техникасы жөніндегі анықтамалық, МакГроу Хилл, Нью-Йорк, 2004, 2-3.
4. Автокөлік жолдарының федералды әкімшілігі, Теннессидегі жүктерді талдау негіздері, 2008 ж., www.ops.fhwa.dot.gov/freight-analysis/faf/state-info/faf2/tn.htm (30 сәуір 2008 ж. Алынған)
5. Фелпс, Р., барлық қауіп-қатерге қарсы ұлттық қауіпсіздікті жоспарлау, 2005 ж., <http://www.ems-solutionsinc.com/pdfs/MeettheExperts.pdf> (2008 жылғы 30 қазанда алынған).
6. Теннесси, қауіпсіздік техникасы, көлік құралдарын бақылау, жүк көліктерінің мөлшері мен салмағы, 2008 ж., [Http://www.state.tn.us/eed/pdf/highway](http://www.state.tn.us/eed/pdf/highway) (2008 жылғы 11 сәуірде алынған).
7. Федералды ережелер кодексі, 49-бап, 40, 100-185, 325, 355-399 бөлімдері, АҚШ еңбек департаменті.
8. АҚШ-тың көлік, ғылыми зерттеулер және арнайы бағдарламалар басқармасы, төтенше жағдайларға ден қою жөніндегі нұсқаулық, қауіпті тауарларды оқыту бюросы (DНМ-50), Вашингтон, Д.С., 2000 ж.
9. Федералдық ережелер кодексі, 29-бөлім, 1910-бөлім, АҚШ еңбек департаменті.
10. Делла-Джиустина, Д.Е., өрт қауіпсіздігін басқару жөніндегі анықтама, 2-ші басылым, Американдық қауіпсіздік инженерлер қоғамы, Дес Плейн, Иллинойс, 2003 ж.

Көлік саласындағы қауіпсіздік (транзиттік және автокөлік тасымалдары)



Федералдық Транзиттік жүйелер

2001 жылғы 11 қыркүйектегі лаңкестік әрекеттерден кейін АҚШ-тың көлік департаменті (КД) көптеген агенттіктері арқылы елдің қоғамдық көлік бағдарламаларының қауіпсіздігін арттыру үшін агрессивті бағдарламаны іске қосты. Бұл тарауда Автотранспортер және Федералды Транзиттік Басқару (ФТБ) жүйелері қарастырылған. Қазір он үш агенттік жұмыс істеуде. Бұрынғы екі КД мекемесі жаңа Ұлттық қауіпсіздік департаментіне (ҰҚД) ауыстырылды. Президент Джордж В. Буш жаңа департамент құру туралы заңға қол қойды, оның мақсаты үйде американдықтарға қарсы террористік қатерлерді жою болып табылады. Сондай-ақ, АҚШ-тың жағалау күзеті және көлік қауіпсіздігі басқармасы КД-ден ҰҚД-ке 2003 жылдың 1 наурызында көшті.

Транзиттік жүйелер ашық орта болып табылады және адамдарға жолаушыларға оңай қол жетімді қалалық аймақ арқылы өтуге арналған. Өткен жылы қорғаныс пен дайындықтың көптеген жетістіктері әртүрлі баламаларды, сонымен қатар басқарушылық ведомствоаралық үйлестіру мен қаржылық инвестицияларды қажет етті.

Жоспарлау

90-жылдардың басынан бастап, елдегі 100 ірі теміржол және автобус компаниялары қоғамдық тасымалды пайдаланатын барлық жолаушылардың 85 пайызын тасымалдады. Терроризмнен қорғау бұл тәртіп үшін жаңалық емес. Терроризм актісіне тиімді әрекет ету құбылмалы, жоғары қысымды ортада жедел және дұрыс шешім қабылдауды талап етеді. Бүгінгі таңда кейбір ірі жүйелерде жедел әрекет ету жоспарлары бар, бірақ ықтимал қатерлерге қарсы тұру үшін жоспарларын қайта қарау қажет. Жоспарлар шабуыл жағдайында әрекет етудің сызбасы бола алады. Оқиға туралы ресми органдарға хабарлау, жолаушыларды эвакуациялау, жеке құрам мен жабдықты қорғау, транзиттік полиция мен жедел өрт сөндіру және медициналық бөлімшелер арасында біріккен командалық-коммуникациялық жүйені іске қосу және жүйенің қалыпты жұмысын қалпына келтіру.

11 қыркүйектегі қайғылы оқиғалардың нәтижесінде қауіпсіздік қызметкерлері жедел әрекет ету жаттығуларын жүйелі түрде өткізудің қаншалықты маңызды екенін атап өтті. Әрбір транзиттік агенттік тек өртке қарсы жаттығулар өткізіп қана қоймай, дағдыларды шыңдап, әрекет жоспарларын жаңартып, полиция, өрт сөндіру және жедел медициналық көмек көрсету ұйымдарындағы әріптестерімен жеке қарым-қатынас орнатуы керек.

Транзиттік жұмыс күштерінің барлық мүшелері қауіпсіздік мәселелерін түсінуі және төтенше жағдай туындаған кезде жауап беруге дайын болуы өте маңызды. Қатысушылар әртүрлі агенттіктер атқаратын рөлдерді жақсырақ түсініп, төтенше жағдайда тиімді әрекет ету үшін қажетті жоспарлар мен қатынастарды құру процесін бастайды. Нью-Йорктегі, Вашингтондағы және Пенсильваниядағы 11 қыркүйектегі шабуылдардан бастап, ФТБ оқыту, зерттеу және әртүрлі ережелер арқылы қауіпсіздік пен дайындық бағдарламаларын қолдады және қоғамдық көлікпен тығыз жұмыс жасады. Террористік әрекеттің жаңа қатерлеріне жауап ретінде ФТБ ұлттық транзиттік қауіпсіздік бағдарламасын іске асырды, оған келесі элементтер кіреді:

- Қауіпсіздікті бағалау: ФТБ отыз алты транзиттік агенттіктерде қауіпсіздікті бағалау үшін антитеррорлық, транзиттік операциялар, қауіпсіздік және төтенше жағдайды жоспарлау саласындағы сарапшылардан құралған топтарды орналастырды. ФТБ алғашқы отыз алты бағалау аяқталғаннан кейін бағдарламаларды қосымша агенттіктерге таратуды жоспарлап отыр.

- Төтенше жағдайлардың алдын алуды жоспарлау: алпыс ірі транзиттік агенттіктерге қауіпсіздік пен шұғыл әрекет ету жоспарларын құру, сондай-ақ төтенше жағдайға қарсы жаттығулар жасау үшін техникалық көмек көрсету жоспары бар.

Төтенше жағдайға дайындық жаттығулары: Төтенше жағдайларға дайындық жаттығуларын ұйымдастыруға және өткізуге гранттар ұсынылды. Осы гранттар арқылы сексеннен астам транзиттік агенттіктерге шамамен 3,4 миллион доллар бөлінді.

- Қауіпсіздік бойынша тренинг: «Ортақ қоғамдастық» форумдары шағын және орта транзиттік агенттіктің қызметкерлерін және жергілікті қауіпсіздік органдарын, соның ішінде құқық қорғау, өрт және апаттық медициналық қызметтерді, қауіпті тауарлар мен арнайы бөлімшелерді біріктіруге арналған. жарылғыш заттарды жою. Бұл форумдар қатысушыларға көптеген мүмкіндіктер береді.

- Зерттеулер мен әзірлемелер: ФТБ шығарылымдарды анықтау және басқару проблемаларына жүйелік көзқарасты, оның ішінде модельдеуді және модельдеуді, сенсордың тиімді қолданылуын анықтау үшін қауіпсіздік пен қауіпсіздікке байланысты ғылыми зерттеулерді қаржыландыруды ұлғайтты. негізделген технологиялар, байланыс жүйелері, оқыту құралдары және жаттығулар мен жауаптарды жоспарлау.

Бүгінгі таңда АҚШ-та 7500-ден астам жергілікті қоғамдық көлік жүйесі бар. Федералды үкіметтің басты міндеттерінің бірі қауіпсіздік пен дайындық бағдарламаларын ынталандыру, олардың барлығын қорғайтын болады. Бұл елдегі әртүрлі жүйелерді салыстыру кезінде мүмкін емес міндет болып көрінуі мүмкін. Әр жүйеде қауіпсіздік шараларын жүргізудің ерекше әдісі бар, олар өзін жақсы шешеді

оның қажеттіліктері. Америка Құрама Штаттарында күн сайын мемлекет қаржыландыратын көлік жүйелері шамамен 32 миллион жолаушы сапарларын қамтамасыз етеді. Олар пойыздарға, автобустарға, фургондарға, паромдарға және басқа да қол жетімді автокөліктер мен құрал-жабдықтарға, ақырғы межеге жету үшін жұмыс жасайтын студенттерге, жолаушыларға, қарт адамдарға, туристерге, мүгедектерге және басқаларға көлікпен қамтамасыз етеді.

Қоғамдық көлік индустриясы көптеген қауіп-қатерлерге төтеп беруі керек, олардың барлығы жергілікті қоғамдастықтардың жұмысына кедергі келтіріп, адам шығынына, қоғамдық және жеке меншіктің бүлінуіне және бұзылуына әкелуі мүмкін. Ұлттық деңгейде салаға жыл сайын жер сілкінісі, су тасқыны, торнадо, қауіпті тауарлардың төгілуі, ірі апаттар, өрттер, зорлық-зомбылық және ықтимал террористік актілер сияқты бірнеше ірі апаттар әсер етуі мүмкін.

Терроризм салдары

ФТБ шығарған қауіп-қатерлерді бағалау әуежайлармен, атом электр станцияларымен, дамбалармен және ұлттық электр желілеріндегі ірі коммуналдық биржалармен бірге инфрақұрылымды қорғаудың маңызды күн тәртібінде қоғамдық көлікті тұрақты түрде орналастырды.

Террористік актілер апаттар немесе апаттар емес, бірақ олар адам шығынына бағытталған қасақана әрекеттер. Көлік жүйелері осы қатерлерге қарсы тұру үшін олар (а) ықтимал оқиғалар мен жағдайларды біліп, болдырмауға және (б) әрекет ету мүмкіндіктерін жақсартуға қабілетті болуы керек.

Дайындық түрлері

Қауіпсіздік менеджменті ұсына алатын оқу бағдарламаларының түрлері кәсіпорын үшін маңызды және маңызды болып табылады. Кәсіби мамандар ретінде біліктілік деңгейінің төмендігі жұмыстың нашар орындалуына негізгі ықпал ететінін білеміз. Оқыту функциясы әр түрлі адамдарға әртүрлі заттарды білдіреді және көбінесе дұрыс түсінілмейді. Басқару жоспары бойынша менеджмент жаңа жұмысшылардың бастапқы оқу бағдарламасы кезінде талқыланған кезде білетін элементтері бар: не істеу керек, тапсырма неліктен қамтылған және олар оны қалай жасағысы келеді. Оқытудың екі негізгі стратегиясы сыныпта формальды және жұмыстағы оқытуды қамтиды. Осы процесті жүзеге асыруда жаттықтырушының таңдауы мен тәжірибесі қауіпсіздік техникасын оқытуда маңызды орын алады. Бағдарламаны ұйымдастыруда, оқу кезеңіндегі кез-келген құпиялылық позициясының күрделілігі туралы пікірталас болуы керек. Осы белгілі бір кезеңде дәрістер мен жетекшілер оқу сабақтарында және сабақта қолдануға болатын әдіс болып табылады. Оқу жоспарындағы жұмыстағы оқу аспектісінен кейін, мұндай оқыту туралы құжаттаманы жүргізу үшін жүргізушінің кадрлар даярлау файлына орналастыру қажет. Бұл файл заңдық проблема туындаған жағдайда, әсіресе сот ісін қарау кезінде қауіпсіздік қызметкері өз міндеттерін дұрыс орындамағандығын талап етсе, тексеруге жатады.

Оқыту және жаттығу

Оқу және модельдеу жаттығуларына көлік жүйесінің қажеттілігін бағалау кезінде есте сақтау керек негізгі элементтер:

- Барлық жаттығулар қауіпсіздік пен төтенше жағдайлар жоспарлары мен процедураларын көрсетуі керек.

- Оқытылатын жаттығулар жаттығулар мен жоспарлардың сапасын бағалау үшін өткізіледі. Бұл жоспарлау процесінде құнды кері байланысты қамтамасыз етеді. Қауіпсіздік және төтенше жағдайларға дайындық бойынша компанияларды оқыту қажеттілігінің себебі көлік жүйесінің қызметкерлеріне жүйелік жоспарлар мен процедураларда қажетті функцияларды орындау үшін қажетті нақты білім беру болып табылады. Осыған байланысты оқыту жоғары техникалық болуы мүмкін, жеке қызметкердің төтенше жағдай кезінде жүйені қолдау міндеттеріне байланысты. Бүкіл ел бойынша барлық көлемдегі көлік жүйелері өз қызметкерлеріне, мердігерлерге және жергілікті қауіпсіздік органдарына кең көлемде оқытуды ұсынады.

- Төтенше жағдайларға дайындық - бұл үш ішкі функциялардан тұратын үздіксіз процесс: бағдарламаны жоспарлау, қызметкерлерді оқыту және қарапайым жаттығулар өткізу. Әрбір функция қалған екеуіне тәуелді және оларды оқшауланбаған жөн.

Автокөлікпен тасымалдаушы жүйелер

Жүргізушінің қауіпсіздігі

Автотасымалдаушы операторлар көбінесе жалғыз, түнде және айналада жұмыс істейді, олар таныс емес және құнды жүктерге жауап береді. Соңғы оқиғалар ұлттық инфрақұрылымның ірі оқиғаларға, оның ішінде терроризмге осалдығына көп көңіл бөлді. Қоғамдық көлікте төтенше жағдайларды басқару үнемі дамып отырады, негізгі оқиғалардан алынған сабақтар мен жаңа қауіптерге тап болады. Қауіпсіздік пен төтенше жағдайды басқарудың алдыңғы қатарындағы қоғамдық көлік жүйелері саланың күш-жігерін жақсартуға бағытталған бағыттарды ұсынады.

Жүргізуші транзитпен болғаннан кейін ол барлық тракторлар мен тіркемелердің есіктері құлыптаулы және терезелері домаланғанына көз жеткізуі керек. Қозғалыс кезінде тоқтаған кезде жүргізуші қиыншылыққа тап болса, кетіп қалуы үшін көлік құралының алдында жеткілікті орын қалдыру керек. Экспресс-пандустарда және қалалық жерлерде жүргізушілер айрықша қауіпті және сақ болу керек.

Жоспарланған жүк аялдамалары

Автокөлік саласы аударылған трактор тіркемелерін және басқа да тас жол оқиғаларын шешу қажет. Автотранспортерлер мен транзиттік операторлар көлік жүргізушісіне және жалпы жұртшылыққа назар аударып, автокөлік жолдарының қауіпсіздігіне көп уақыт жұмсауы керек.

Жүргізушілерден қауіпсіздік ережелерін сақтауды сұраныңыз:

- Өзіңіздің тұрақты маршруттарыңызды жоспарлағанда, ұрлаушылар сіздің тоқтайтын жеріңізді болжай алмайтындай етіп күнделікті жоспарыңызды өзгертіңіз. Сіздің аялдамаларыңызды алдын ала жоспарлаңыз және жоспарланбаған аялдамалардан аулақ болыңыз.

Тұрған кезде барлық есіктерді жауып қойыңыз және барлық құндылықтарды бейтаныс адамдар мен адамдарға көрінбейтін етіп қойып, көлік құралын қауіпсіз қалдырыңыз.

- Қараңғы және бос тұрақтарға жол бермеңіз. Мүмкіндігінше жақсы жарықтандырылған жерге салыңыз.

- Жеке қауіпсіздік жоспарын жасаңыз. Бұл жоспарды әрдайым қадағалаңыз.

- Көлікті қайта кіргізген кезде, ішінде ешкім жоқ екенін тексеріңіз. Ішке кіргеннен кейін есіктеріңізді бекітіңіз.

- Тасымалдаушылар бортта күтуге арналған терминалдар негізінде транзиттік операцияларды жүргізудің стандартты тәртібін сақтау керек. Әдетте транзиттік операторларда барлық жолаушылардың тізімі алдын-ала болады.

- Кез келген ерекше жағдайлар туралы диспетчерге хабарлаңыз.

Ұры сіздің радио сөйлесулеріңізді қадағалап отыруы мүмкін болғандықтан, сіз тасымалданатын жүк туралы ешқашан талқыламаңыз.

Чешиер мұнай мен газ корпорацияларының (модельдік жоспар)

Осы тарауда келтірілген автопарктердің қауіпсіздігінің үлгі жоспары төрт штаттың: Батыс Вирджиния, Пенсильвания, Огайо және Мэриленд штатының белгілі бір санына негізделген. Жалпы қамту 800 қашықтықтық радиустан асады, бұл үлкен аумақты жабу үшін үлкен автопарк қажет деп санайды. Есептеуіштерді оқу, оларға қызмет көрсету және қызметтерін жеткізу тапсырмаларын орындау үшін шамамен 500 жүк көлігі бар. Чешиер Петролиум мен Газ (жалған компания) компаниясының негізгі міндеті саясатты, процедураларды және жоспарларды әзірлеу және жүзеге асыру болып табылады, сондықтан парк қауіпсіздігі жөніндегі құзырлы директордың жетекшілігімен автокөлікқауіпсіздігі бағдарламасы ең жақсы бағдарламаны қамтамасыз етеді.

Тиімді болу үшін бағдарлама тиісті жаттығулар бағдарламасын, жүктерді тиеу және түсіру процедураларын, автокөлік жолдарындағы қауіпсіздік ережелерін (жүргізушіге және көпшілік қауымға көп көңіл бөлу) және тергеу жүргізудің тиісті әдістерін қамтитын бірнеше түрлі міндеттерді қамтуы керек. Жоғарғы басшылық назарын осы аудандарға бағыттай отырып, жұмыс әлдеқайда қауіпсіз және нәтижелі болады.

Автокөлік тасымалдаушының саясаты

Чешиер Мұнай мен Газ компаниясының автокөліктік саясатына мыналар кіреді:

- Саясат қабылданған күн.
- Корпорацияның қызметіне, қоршаған ортаға әсерге және басқа үкіметтің мақсаттары мен нұсқаулықтарына барынша қолдау көрсету үшін сатып алынған көлік құралдарын бейнелейтін саясаттың мақсаттары.
- Автокөлік құралдарының компания қызметін жүргізу үшін қажет болған кезде ғана пайдаланылатындығын көрсететін ереже.
- Парктік техниканы үнемділік қағидаттарын қоса алғанда және материалды басқарудың өмірлік цикліне сәйкес және қоршаған ортаға теріс әсерді азайту керек.

Қауіпсіздік жөніндегі менеджер көптеген міндеттерді атқарады және КД ережелері мен еңбекті қорғау және денсаулық сақтау басқармасы (ЕКГӨ) енгізетін қауіпсіздік пен денсаулық сақтау стандарттары арасында ықтимал қайшылық туындаған кезде көп уақыт пен ресурстарды жұмсауды талап етеді. Басқа міндеттерге тергеу кіреді; бағдарламаны жоспарлау, ұйымдастыру және бүкіл кәсіпорынға сату; және кейінгі есеп беру жүйесі.

Апаттарды зерттеу бағдарламасы Зерттеу

Барлық оқиғаларға қатысты зерттеу жүргізілуі керек және корпорация қауіпсіздік пен денсаулықты сақтау бойынша күш-жігерін қайда шоғырландыратындығын қамтуы керек. Автопарктің қауіпсіздігі жөніндегі директор полицияның және сақтандырудың есебін қоса, бұрынғы деректер мен жазбаларды тексеруі керек. Мәліметтерді талдаған кезде директор немесе зерттеуші қауіпсіздік техникасын оқыту кезінде шешуге болатын жоғары жиілікті инциденттер түрлерін анықтай алуы керек. Сонымен қатар, директор немесе зерттеуші ақпарат алу үшін жұмыс процедураларын, лауазымдық міндеттерін және әртүрлі ЕКГӨ нысандарын тексеруі керек.

Жазатайым оқиғаларды тексеру кезіндегі хаттама

Автокөлік құралдарын тексеру кезінде жетекшінің ұстанатын хаттамалары бар. Бұл Чешиер Петролиум мен Газ компаниясының саясаты болып табылады және басқа да жүргізілетін іс-шараларға қатысы бар. Барлық тергеулер стандартты тергеу протоколдарын қолдана отырып, білікті, тәжірибелі адаммен аяқталады. Сонымен қатар, барлық автопарктердің апатқа ұшырауы механикалық зақымданудың (басқа апатқа әкелуі мүмкін) пайда болмауын қамтамасыз ету үшін алдын-ала жөндеу жұмыстары жүргізілгенге дейін жергілікті жерде тергеуді жүргізуді және көлік құралын қызметтен шығаруды талап етеді.

Апаттарды тексеру мақсаты:

- Жазатайым оқиға болған жерде қауіпсіздікті қамтамасыз етіңіз.
- өмірлік маңызды ақпаратты сақтау.
- Зардап шеккен қызметкерге (лерге) ұйымдық қолдау көрсету.
- Талдау үшін пайдалы жазатайым оқиғалардың алдын-алу ақпаратын жинаңыз.

Апаттан кейінгі сұхбат

Чешир Петролеум үшін апат тергеушісінің рөлі бірінші кезекте маңызды

& Газ қызметкерлері және компанияның өзі үшін, өйткені тергеуші ұйымның сайттағы бірінші өкілі болуы керек. Ол құқық қорғау органдарымен, жедел медициналық қызметтермен, ақпарат құралдарымен, зардап шеккен қызметкерлермен және басқа да зардап шеккен тараптармен кездесуі керек. Тергеуші ұйымға келтірілген залалды бақылау және ықтимал жауапкершіліктен қорғаудың тәсілдеріне үнемі мұқият болу керек. Бірінші және ең басты міндет - барлық фактілерді іздеу және апатты толық қалпына келтіру. Деректердің бұл түрі өте маңызды.

Апат тергеушісі келесі элементтерді қамтитын дайын жиынтықты пайдаланады:

- жазатайым оқиғаларды тергеу туралы есептер
- Камера
- Өлшеу таспасы немесе басқа қолайлы өлшеу құралы мен бор
- Шам
- Аралық сақтағыш пен қалам
- Ұялы телефон

Автопарк тасымалдаушысы келесі рәсімдерді орындауы керек:

1. Автокөлік апаты туралы басшылыққа хабарланған кезде, қоңырау шалған қызметкер тергеуді бастау үшін ең жоғары дәрежелі басшыға хабарласуы керек.
2. Тергеуші тергеу жиынтығын алып, оқиға орнына баруы керек.
3. Жазатайым оқиға туралы алғашқы шолуды алғаннан кейін тергеуші оқиға орнын суретке түсірудің бірнеше нүктесінен бастауы керек.
4. Тергеуші жергілікті құқық қорғау органына хабарласуы керек.
5. Тергеуші көмек көрсету үшін кез-келген басқа тараптармен және шұғыл медициналық қызметтермен кездесуі керек.
6. Тергеуші апатқа кез келген куәгерден жауап алуы керек. Қарастырулар апат болған жерде немесе оның жанында болуы керек. Тергеуші куәгерлердің байланыс мәліметтерін алуы керек.
7. Қажет болған жағдайда тергеуші қызметкерді медициналық мекемеге ертіп жүруі керек.
8. Тергеуші барлық қажетті есептерді толтыруы керек. Жүргізуші қайғылы жағдайға ие болады және апатқа байланысты тергеу нәтижелері аяқталғанға дейін жүргізуші құқығынан айырылады.

Жүргізушімен жазатайым оқиғадан кейінгі сұхбат

Тергеуші апаттан кейінгі жүргізушімен әңгімелесуді, ең алдымен, жазатайым оқиғалар туралы есепте кез-келген сәйкессіздіктерді жою үшін жүргізеді. Жүргізуші апатқа байланысты барлық қажетті түсініктеме береді.

Автокөлік апаты бойынша қоңырау шалу

Тергеушілер өз компанияларының үй кеңселерін ақпаратты хабарлауға шақырған кезде, олар келесі сұрақтарға жауап беруге дайын болуы керек:

1. Сіздің атыңыз кім?
2. Апат қай жерде болды?
3. Полициямен байланыс болды ма?
4. Біреу жарақат алды ма? Олай болса, кім?
5. Қауіпті тауарлар қатысады ма?
6. Не болды? (Қысқаша мазмұны, куәгерлердің аты-жөні көрсетілген)

Ақпаратты қабылдаған адам қоңыраудың қабылданған уақыты мен күнін жазып, содан кейін тексеру парағының төменгі жағына оның атына қол қоюы керек.

Бағдарламаны әзірлеу

Жоспарлау

Жоспарлау іс-әрекет жоспарын құрудан тұрады. Бұл тапсырмаға Чешииер Мұнай мен Газ компаниясының белгілі бір процедураларды өзгертуді немесе қосымша жаттығулар ұсынууды талап етуі мүмкін. Жоспарлардың икемді болуы және «үнемі жетілдірілу» деген сөзге сену маңызды.

Чешииер Мұнай мен Газ компаниясының паркінің қауіпсіздігі жөніндегі директордың міндеті - бүкіл қауіпсіздік бағдарламасы бойынша бүкіл бағдарламаны алға жылжыту. Бағдарлама сәттілікке жетудің бірден-бір жолы - егер директор жүйені компанияның барлық деңгейінде біріктіре алса. Директор қосымша ақпараттар беру және шығындар мен кірістерді талдауға көмектесу үшін компанияның сақтандыру операторынан кеңес ала алады. Бұл ақпаратты жоғары басшылықтың болашақ қауіпсіздік шығындарына қолдау алу үшін пайдалануға болады. Қауіпсіздік жөніндегі менеджер барлық ақпаратты нақты және іскерлік түрде ұсына алуы керек.

Даярлау

Оқыту - бұл автопарк қауіпсіздігі бағдарламасының маңызды бөлігі. Директор к өліктер паркі қауіпсіздігі жөніндегі өндірістік оқытуды, лауазымдық нұсқаулықтар мен жұмыс процедураларын әзірлеу мен іске асыруды бақылауы керек. Бұл барлық заңды және міндетті ережелердің қамтылуын қамтамасыз етеді. Бүкіл бағдарлама орындалып, нақтылануы керек, ал оқыту процедуралары анық және нақты болуы керек.

Кейінгі қызмет

Келесі бағдарламалар мен процедуралар бес түрлі аспектілерден тұруы керек:

- Жазатайым оқиғаларға байланысты жұмыстан шығу туралы ай сайынғы есеп
- Чешииер Мұнай мен Газ компаниясының персоналының комитеті жүйелі түрде жоспарлы тексерістер жүргізеді
- Толық ақпаратты алу үшін жазатайым оқиғалар туралы есептерді қайтару
- Түзету әрекеті көрсетілген кезде жүргізуші файлына нәтижелерді жазу
- Жазатайым оқиғалар мен жаракаттану жазбаларын үнемі талдау

Жоғарыда аталған процедураларды орындай отырып, автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директор Чешииер Мұнай мен Газ компаниясына болашақта қауіпсіздік техникасын жақсартуға көмектеседі.

Есептілік

Қауіпсіздік нәтижелері туралы есеп беру сонымен бірге автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директордың міндеті болып табылады. Бұл ай сайын немесе басқа айларда болсын, әдеттегі уақытта болып тұрады. Бұл кезде директор барлық жетістіктер мен проблемалар туралы басшылыққада, қызметкерлергеде хабарлайды. Қауіпсіздік бойынша директор әділ және нақты болуы керек. Барлық есептер кез-келген проблеманы басқа оқу тәжірибесі ретінде көрсетуі керек.

Жеке тұлғаларды таңдау, оқыту және бақылау

Жүргізушіні таңдау автопарк қауіпсіздік бағдарламасының маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Компания білікті және қауіпсіздікті қамтамасыз ететін жүргізушілерді алатындығына көз жеткізгісі келеді. Жақсы жүргізуші апаттардан аулақ болуға, жол қозғалысы ережелерін сақтауға, жолға дейінгі және кейінгі тексерістерді жүргізуге, кенеттен тоқтап қалуды болдырмауға, кесте бойынша кідірістерді болдырмауға, көпшілікті тітіркендірмеуге, жұмыстың жағымсыз бөліктерін жасай білуге, басқалармен тіл табысуға және т.б. бар жағдайларға бейімделу.

Алдыңғы тәжірибесі бар кәсіби жүргізуші немесе жеке автокөлік жүргізушісі қауіпсіз көлік жүргізу қабілетінің ең жақсы көрсеткіші болып табылады. Сондықтан кадрлар жөніндегі менеджер өтініш берушінің алдыңғы жұмыс берушілерімен және мемлекеттік лицензия құжаттарымен кеңесіп, өтініш берушінің жүргізушілік жазбасын көруі керек. Жүргізушіде қазіргі мемлекеттік куәлігі болуы керек.

Өтініш берушінің көлік жүргізу қабілетінің дәрежесін өтініш берушінің көлігіне отырғызып және оның белгіленген бағыт бойынша жүргізушілік қабілетін байқау арқылы анықтауға болады. Курс екі түрлі болуы мүмкін. Біреуі жүргізуші аралық тест деп аталады; бұл жүргізушінің көлік құралының физикалық өлшемдері мен шектеулері туралы білетіндігін анықтайды. Екінші түрі - жүргізушіні белгілі бір көлік жағдайларына тап болатын жол-көлік оқиғасынан өткізу.

Барлық жүргізушілер жұмысқа қабылдаудың алғашқы күнінен бастап жұмыстан кетуге дейін жаттығудан өтеді. Оқыту жазатайым оқиғаларды азайтуға, техникалық қызмет көрсету шығындарын азайтуға, жұмыста болмау мен еңбек айналымын азайтуға, жетекшінің жүктемесін азайтуға және қоғамдық қатынастарды жақсартуға маңызды. Барлық жүргізушілер бейнелер мен дәрістер, сондай-ақ артта жаттығулар арқылы білім алады. Тренингте қауіпсіздік техникасы, инспекцияны жүргізу, апат кезінде қалай әрекет ету және басқа тақырыптар бойынша жазбаларды қалай жүргізу туралы болады.

Есірткіге және ішімдікке сынау бағдарламасы

Ішімдікке тексеру

Ішімдікті сынау бағдарламасы мына факторларға назар аударуы керек:

- Тестілеу негізінен қауіпсіздікті сезінетін лауазымдардағы қызметкерлерге (жүргізушілер, техникалық қызмет көрсету қызметкерлері және т.б.) жүргізілуі керек.

- Барлық жүргізушілерде және болашақ жүргізушілерде Федералды Автокөлік жолдары әкімшілігіне сәйкес тексеруден өткенге дейін коммерциялық жүргізуші куәлігі (КЖК) болуы керек.

- Жүргізушілер келесі жағдайларда қауіпсіздікке қатысты кез-келген жұмысқа қатыспайды:

- Тыныс алғанда ішімдік деңгейі 0,02 пайыз және одан жоғары
- Ішімдікті пайдалану кезінде
- Ішімдікті ішкеннен кейін 4 сағат ішінде

- Жүргізушілер ішімдіктік тестке қатысудан бас тарта алмайды.

- Жүргізушілерге ішімдіктіі акцептордан кейін 8 сағат ішінде немесе сыналғанға дейін пайдалануға тыйым салынады.

- Есірткі мен ішімдікке тест келесі жағдайлар үшін қажет:

- Жұмысқа орналастыру: Қауіпсіздікке сезімтал функцияларды бірінші рет орындау алдында өткізіледі.

- Пост-апат: Жазатайым оқиғалардан кейін жүргізушілердің жұмыстары жүргізілуі апатқа ықпал еткен болуы мүмкін.

- Ақылға қонымды күдік: көліктер паркі қауіпсіздігі жөніндегі директор алкогольді тексерістен теріс шешім шығып, жағымсыз мінез-құлықты байқаған кезде өткізіледі.

- Кездейсоқ: кездейсоқ және хабарланбаған негізде өткізіледі. Бұл сынақ қауіпсіздікке қатысты тапсырмаларды орындағанға дейін, орындау кезінде және орындағаннан кейін болуы мүмкін.
 - Кезекшілікке оралу және бақылау: бұрын ішімдікке тыйым салынған стандарттарды бұзған жүргізушіге қатысты. Бұл тестілеу рәсімі жүргізуші жұмысқа оралғаннан кейін 12 ай ішінде алты сынақты қамтиды.
 - Компания өткізетін ішімдікті сынау кезінде Автокөлік жолдарының қауіпсіздігі жөніндегі ұлттық басқаруға қолдануға рұқсат етілген дем алудың арнайы тестері (ДАТ) қолданылады.
 - Компанияның саясатына сәйкес, егер ДАТ сынағы тыныс алу ішімдігінің деңгейін 0,02 пайыздан жоғары көрсетсе, растама сынағы ДАТ -де екінші рет өткізілуі керек. Екінші тест нәтижелерді, күнді, уақытты, реттік тест нөмірін, құрылғының атауы мен сериялық нөмірін басып шығарады және екінші сынақтың нәтижелері бойынша қандай іс-әрекеттер жасау керектігін анықтайды.
 - Компанияның саясатына сәйкес, ішімдік деңгейі 0,02 пайыздан жоғары болса, жүргізушіден компанияға жүк көліктерін жүргізуге тыйым салынады
- 24 сағаттық кезең. Сонымен қатар, егер жүргізушінің сыртқы келбеті мен мінез-құлқы аішімдікті дұрыс пайдаланбауды ұсынса, бірақ ДАТ тестін жүргізу мүмкін болмаса, автопарк қауіпсіздігі менеджеріне жүргізушіні 24 сағат бойы жүргізуге тыйым салу міндеті жүктеледі.

Егер парктің қауіпсіздігі жөніндегі менеджері жүргізушіге жұмысқа оралуға рұқсат беру туралы шешім қабылдаса, практик қауіпсіздігі жөніндегі басқарушы жүргізушінің:

- Нашакорлыққа байланысты кәсіби маман бағалады
 - Норманы теріс пайдалану бойынша кәсіпқой ұсынған кез-келген емге сәйкес келеді
 - ДАТ демалысы 0,02 пайыздан төмен демалу спектрін көрсетіп, жұмысқа қайта келді
 - Оның алдын-ала жоспарланбаған бақылау сынақтарына ұшырайтындығын түсінеді
 - Компанияның бағаларын бұзу ережелер драйвердің КЖК жазбасына әсер етпейді.
 - Автопарк қауіпсіздігі директорының міндеті - жүргізушілерге алкогольді асыра пайдалану туралы, компанияның саясаты, тестілеуге қойылатын талаптар, алкогольді асыра пайдаланған кезде жүргізушілер қайдан және қай жерде көмек ала алатындығы туралы ақпарат беру.
- Парк қауіпсіздігі жөніндегі директорларды алкогольді асыра пайдалануды білуге үйрету керек; жаттығу негізгі элемент болып табылады.

Есірткіге тексеру

Есірткіні тестілеу ішімдікті сынау сияқты оқиғалар үшін қажет; дегенмен, бөлінген тест қажет. Бөлінетін сынақ - бұл жүргізуші ұсынған үлгіні екі бірдей үлгіні бөлетін сынақ:

Бастапқы үлгі алдын-ала денсаулық сақтау және халыққа қызмет көрсету департаментімен (ДСХҚД) бекітілген зертханамен тексеріледі.

- Егер бастапқы сынаманың талдауы заңсыз, бақыланбайтын заттардың болуын растайтын болса, жүргізушіде бөлінген үлгіні басқа мақұлданған ДСХҚД зертханасына жіберуді талап етуге 72 сағат қажет.

Бұл үлгілер тек келесі заттарды анықтау үшін талданады:

- Марихуана
- Кокаин
- Амфетаминдер
- Опиаттар (оның ішінде героин)
- Фенциклидин

Растау сынағын егер алғашқы скринингтік сынақ оң болса, газды хроматография / масс-спектрометрия (ГХ / МС) қолдана отырып, бекітілген зертхана жүргізеді.

Оң сынақты автокөлік жолдарының қауіпсіздігі ұлттық басқармасы (ЖҚҚҰБ) медициналық тексеріс офицері қарастырады, содан кейін жүргізушіге қызметкердің есірткіні қабылдауының заңды себептері бар-жоғын анықтау үшін хабарласады. Егер заңды мақсат болмаса, медициналық сарапшы автопарктың қауіпсіздігі жөніндегі директороммен әрі қарайғы әрекеттерді орындау үшін хабарласады. Тесттің оң нәтижесі жүргізушінің жұмысына алкогольді бұзу сияқты әсер етеді.

Жүргізушілердің денсаулығын саралау

Чешииер Мұнай мен Газ компаниясының ЖҚҚҰБ стандарттарына негізделген жүргізушілерге келесі физикалық біліктілік талап етеді:

- Егер адам физикалық білігі болмаса немесе медициналық тексеруден өткен дәрігердің оны жасауға физикалық біліктілігі бар екендігі туралы куәліктің түпнұсқасы немесе фотосуреті болмаса, компания коммерциялық жүк көліктерінің жүргізушісі бола алмайды.

- Егер адам коммерциялық жүк көлігінің жүргізушісі болса, ол жеке тұлға болып саналады, егер ол:

- Аяқ, аяқ, қол немесе қол жоғалмайды
- Қолдың немесе саусақтың доңғалақты ұстауына және жұмыс істеуіне кедергі келтіретін немесе адамның жүк көліктерін басқарумен байланысты қалыпты тапсырмаларды орындауға кедергі келтіретін қолдың немесе аяғының зақымдануы немесе кез-келген басқа маңызды аяқ-қол кемістігі немесе шектеулер жоқ. бұл жүк көліктерінің қалыпты міндеттерін орындауға кедергі келтіреді

Медициналық тарихы немесе қант диабетінің клиникалық диагнозы жоқ, бақылау үшін инсулин қажет

- Миокард инфарктісі, стенокардия, коронарлық жеткіліксіздік немесе басқа да жүрек-тамыр аурулары кезіндегі клиникалық диагнозы жоқ;

- Жүргізушінің қауіпсіз жұмыс істеуіне кедергі келтіретін медициналық тарихы немесе тыныс алу функциясының бұзылуының клиникалық диагнозы жоқ.

- Жоғары қан қысымының клиникалық диагнозы жоқ
- Артритті, ортопедиялық, бұлшықет, нейромаскулярылық немесе тамырлы аурулардың медициналық тарихы немесе клиникалық диагнозы жоқ.

- Эпилепсияның медициналық тарихы немесе клиникалық диагнозы жоқ
- Психикалық, жүйке немесе функционалдық бұзылулар немесе психиатриялық аурулары жоқ

- Кемінде 20/40 көру қабілеті бар
- Алғашында сыбырлаған дауысты есту аппаратын пайдаланбай-ақ кемінде бес фут естиді

І кестедегі есірткілерді пайдаланбайды, мысалы:

- Амфетаминдер

- Есірткі

- дәрігер-практик тағайындамаса, әдетке айналдыратын дәрілер

- Маскүнемдіктің клиникалық диагнозы жоқ

Жүргізушілер сәйкестікке тексерілуі тиіс

Жүргізушілердің бақылауын парктың қауіпсіздігі жөніндегі директор жүзеге асырады.

Бұл міндеттер:

- Жүргізушінің жұмысын жеке бақылау
- Жүргізуші-жаттықтырушының есептерін, жол-патрульдік есептерді, қамауға алу туралы жазбаларды және басқа жүргізушілер мен қызметкерлердің түсініктемелерін тексеру

- Жүргізушілердің немесе жаяу жүргіншілердің шағымдарын жүргізу мүмкіндігінің барометрі ретінде қарау

• Жүргізушілермен жиі жеке байланыс жасай отырып, оқиға болғанға дейін жеке басына және жұмысының өзгеруіне мұқият болыңыз

Парктің қауіпсіздігі жөніндегі директор өндіріс кезінде жазатайым оқиғалардың келесідей белгілерін байқауы керек: жұмыстағы қателіктер, күнделікті мінез-құлық пен мінез-құлықтың өзгеруі, қарапайым өмір салтының өзгеруі, сондай-ақ жазатайым оқиғалар. Осы ескерту белгілерін алу инспекторға жазатайым оқиға болғанға дейін өзгерістер енгізуге мүмкіндік береді.

Сапар алдында/сапардай кейін тексеру

Техникалық қызмет көрсету және қауіпсіздік бөлімдері тексеру жоспарын құру үшін бірлесіп жұмыс жасауы керек. Жүргізуші осы тексерулерді жүргізуі керек екенін және оларды қалай жүргізу керектігін және нені іздеу керектігін білуі керек, сонымен қатар оның нәтижелері мен күнделікті мәліметтерін нақты жазып отыруы керек. Механик іс көліктің дұрыс емес екенін анықтау үшін жүргізушінің жазбаларын қолдана алады және жүргізуші көлік құралында не істелгенін тексере алады.

Сапар алдындағы тексеріс

Жүргізуші көліктің жүруге қауіпсіз екендігіне сенімді болуы керек. ҚД тексеруге жеткілікті он бес минут уақыт берілуі тиіс, себебі керекті компоненттер қауіпсіздікке байланысты проблемалар туғызуы мүмкін.

Сапардан кейінгі тексеріс

Көлік құралының келесі жүргізушісінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін әр жүргізуші посттравматтық тексеру жүргізуі керек. Бұл тексеру сотқа дейінгі инспекция сияқты көптеген элементтерді қамтиды; дегенмен, ол неғұрлым кең болуы мүмкін. Кемшіліктер анықталған кезде, механик пен көліктің келесі жүргізушісі жөндеу жұмыстарына қанағаттанғандықтарын көрсету үшін қол қоюы керек. Бұл жазбалар көлік құралында барлық тексеру жазбаларымен сақталуы керек.

Мінез-құлықты байқау бағдарламасы

Мақсаты

Мінез-құлықты бақылау бағдарламасының мақсаты - қызметкерлер үшін қауіпсіз жұмыс ортасын құру. Бұл бағдарлама әр қызметкердің жұмыс күшінде жиі кездесетін қауіпті жағдайларды тану қабілетін жақсартуға арналған.

Басшылық нұсқаулар

Әр қызметкерден бақылау нысандарын күнделікті толтыруды сұрайды. Қызметкерлер жасаған бақылаулар мыналарды қамтуы керек:

- Қызметкердің әрекеті
- Бақылау күні
- Мүмкін болатын шешім

Нысанда аты немесе сәйкестендіретін ақпарат болмауы керек. Басшылық жасаған барлық бақылаулар мыналарды қамтуы керек:

- Қызметкердің әрекеті
- Бақылау күні
- Мүмкін болатын шешім

Нысанда аты немесе сәйкестендіретін ақпарат көрсетілмеуі керек. Қауіпті әрекеттер туындаған жағдайда басшылық апаттың алдын-алу үшін дереу араласады. Бақылау қауіпсіздіктің оң нәтижелеріне, сонымен қатар қауіпсіздіктің нашар көрсеткіштеріне қатысты болуы керек.

Ақпарат

Оқиғалардың себебін талдау және анықтау үшін барлық ақпарат ай сайын барлық тараптармен бірдей түрде таратылуы керек. Бұл ақпарат сол күнгі қызметтік сапарлардың санына, сол уақытта аяқталатын жұмыс түріне, ауа-райының жағдайына және жол жағдайына сәйкес болуы керек және жұмыстың күнделікті міндеттерден өзгеше екендігін ескеру керек.

Тәртіп

Мінез-құлықты бақылау бағдарламасынан алынған ақпарат кез-келген күтілетін немесе болашақтағы тәртіптік жағдайда қолданылмайды немесе пайдаланылмайды. Нысан дұрыс қолданылса, жүргізушілердің нашар жүріс-тұрысын болдырмауға көмектеседі. Жүргізуді жақсартуды қажет ететін барлық жүргізу ережелері жүргізушіге байқау жүргізілгеннен кейін мүмкіндігінше тезірек талқылануы керек. Бұл бақылауларды жүргізудің басты мақсаты көлік оқиғасын апатқа ұшыратпай тұрып жақсарту болып табылады, сондықтан жүргізушілермен пікірталастар позитивті болуы керек және жүргізуді жақсарту арқылы алынатын пайданы қамтуы керек. Кәсіби жүргізудің жоғары стандартын сақтау үшін компания барлық драйверлерді жылына кемінде екі рет, ал басқа уақытта, қажет болған кезде бақылап отыруы керек. Пробация жүргізушілері үшін пробация кезеңінде мінез-құлықты бақылау нысаны бірнеше рет толтырылуы керек. Жүргізушіні басқаратын менеджер оны қанша рет аяқтау керектігін анықтай алады.

Қауіптерді анықтау

Түсіндіру

Көрнекі іздеу үлгісі - жол сценарийлерін анықтауда жүргізушілерге көмектесу үшін әзірленген Смит жүйесінің бөлігі. Жүргізуші визуалды іздеу әдісін қолданған кезде, көздер үлкен көлемді және әр түрлі ақпаратты сіңіреді. Кейбір ақпарат жүргізуші үшін өте маңызды, бірақ ақпараттың көп бөлігі беймәлім болады. Жүргізуші не істеу керектігін шешу үшін өзі көрген ақпаратты түсіндіре білуі керек.

Қауіптілікті сәйкестендіру

Жүргізуші ықтимал қауіп-қатерді жеткілікті уақыт ішінде жалпы мағынасы, тәжірибесі мен пайымдауымен және визуалды іздеу патентін үнемі қолдана отырып біледі.

Ақпаратты өңдеу

Қауіпті ақпарат туралы ойлау және алдын-ала жоспарлау процесі алдын ала күту ретінде белгілі. Жүргізуші болашақта не болатынын күтуге, алдын-ала білуге немесе қабылдауға тырысады.

Мысалы, жасыл бағдарламдар жиынтығына жақындаған кезде, жүргізуші олардың сары түске өзгеруін күтуі керек. Мұны «ескірген жасыл» деп атайды. Содан кейін жүргізуші тоқтауға немесе қажет болған жағдайда жалғастыруға дайын болуы керек.

Қауіпті әрекеттер

Қауіпсіз әрекеттердің бірі - бұл:

- Ескерту белгілерін, сигналдарды, белгілерді және т.с.с. орналастырмау
- Көлік құралдарын немесе жабдықты тиісті ескертусіз іске қосу немесе тоқтату
- Жеткілікті ескертусіз жүктемелерді босату немесе жылжыту
- Көлік құралдарын, ажыратқыштарды, клапандарды немесе басқа жабдықтарды құлыптаудан, блоктаудан немесе қорғаудан бас тарту

Жабдықты дұрыс пайдалану

Жабдықты мақсатсыз пайдалану мыналарды қамтиды:

- Материалды немесе жабдықты мақсатсыз түрде пайдалану
- Артық жүктеме

Апаттық тоқтаулар

Жүргізушілерді апаттық тоқтауларды жасауға үйрету керек:

1. Тез тоқтау үшін тежегіш педаліне тығыз басыңыз, бірақ қатты емес доңғалақтар құлыпталып және көліктің сырғанауына әкеледі (сырғанау).
2. Рөл дөңгелегіне қысыңыз және жүк көлігі тоқтағанша ұстаңыз.
3. Жүк көлігі тоқтағанға дейін ілмекті басып, ұстап тұрыңыз.
4. Көлік тоқтаған кезде қол тежегішін қолданыңыз, редукторды бейтарап күйге келтіріп, жағдайды бағалаңыз.

Жақсы жүргізуші көлікте бірнеше секунд сайын айналарды қарап, оның артында не тұрғанын білуі керек.

Шектеу (терминалдар және жүк тиегіштер)

Жүк көлігінің жылдамдығы

Жүргізушілер кері бағытта жүру кезінде осы нұсқауларды орындау керек:

- Газ педальындағы қысымды жұмсақ және біркелкі өзгертуге дайын болыңыз.
- Газды өте аз пайдаланыңыз - егер сіз тегіс жерде болсаңыз, шамамен 1000-нан 1500 айн / мин жеткілікті болуы керек.
- Егер сіз биіктікке немесе дөрекі беткейге бет алсаңыз, 2000 айн / мин жылдамдықты қажет етсеңіз, аздап қолданыңыз.
- Жылдамдықты арттырғыңыз келсе, іліністі сәл жоғары көтеріңіз.
- Жылдамдықты азайтуды қаласаңыз, іліністі аздап төмен түсіріңіз.
- Төмен түсу жылдамдығын дәл басқару үшін аяқтың тежегішін қолданыңыз.

Рөлдік басқару

Доңғалақты айналдыру және бұру кезінде жүргізуші рөлдің күшіне енуіне қажетті уақытты қарастыруы керек. Осыған байланысты жүргізуші қажет болғанға дейін рөл дөңгелегін сәл бұрап немесе түзете бастауы керек. Жүргізушіге рөлдің әсерін ерте көруге мүмкіндік беру үшін ол рөлді тез және оңға бұруы керек. Бұл ретте жүргізуші рөл дөңгелегінің қозғалысын анықтай алады, ол ең үлкен әсерге ие болады.

Бақылау

Жүргізушілер келесі бақылаулар жасауы керек:

- Кері қозғалыс алдында басқа трафикті тексеріңіз.
- Жаяу жүргіншілер мен көліктің артында ойнауы мүмкін балаларды тексеріңіз.
- Айналырудан бұрын және айналасында барлығын тексеріңіз.
- Басқа жол пайдаланушыларымен байланыс орнатуға тырысыңыз.

Жүргізушілер басқа жолды пайдаланушыларға жол беруге әрқашан дайын болуы керек.

Жаңа қызметкерлерге арналған талап

Чешьер Мұнай мен Газ компаниясының жаңа қызметкерлер үшін келесі рәсімдерді жүзеге асырады:

1. Алдын ала ойластырылған жүргізушілер: автокөлік құралдарын басқару құзыреттілігін анықтау үшін жаңа жалдаушылардың жүргізуші жазбаларын қарап шығыңыз.

2. Жүргізушілерге бағдар: Жүргізушілерге компанияның көлік құралын пайдалану саясаты ұсынылады.

3. Көлік құралдарымен танысу: жаңа қызметкер өзі басқаратын көлік түріндегі компанияның жүргізушісін тексереді. Бұл қызметкерге көлікпен танысуға және компанияның қызметкердің құзыреттілігін анықтауға мүмкіндік береді.

Ағымдағы қызметкерлерге арналған талаптар

Компания қазіргі жұмысшылар үшін келесі талаптарды енгізеді:

1. Жалғастырушы бағалау: Жүргізушілер олардың құзыреттіліктеріне көз жеткізу үшін жыл сайын бағалануы керек. Бұл бағалау қызметкердің өзі кінәлі болған оқиға болған кезде де жасалуы керек.

2. Автокөліктің жаңа түрі: Қызметкерлерге олар таныс емес көлік құралын басқарған кез келген уақытта бағаланады.

Жүргізуші құқықтарын тоқтата тұру және кері қайтарып алу

Физикалы жағдайы

Егер қызметкер жүргізу міндетін қауіпсіз түрде орындай алмайтындығы анықталса, онда білікті медицина қызметкері оны жұмысқа қайтып оралмайынша, жүргізуші оның артықшылығын алады. Емтихан қызметкерде физикалық өзгеріс болған кез келген уақытта жүргізіледі.

Қызметкер жүргізуші куәлігін өзі берген мемлекетте ұстап тұрудың минималды стандартына сай болуы керек. Егер қызметкер бұл талаптарды орындамаса, компания оның жеке басының артықшылықтарын қайтарып алуды қарастырады.

Қауіпсіз жүргізу

Қауіпсіз жүргізудің белгілі тарихы болса, қызметкердің көлік жүргізу құқығынан айырылуы мүмкін. Бұған мысал, егер қызметкер бір жылда бірнеше рет болған болса, онда оның кінәсі болды. Сондай-ақ, жол ережелерін бұзу және физикалық нормаларды сақтамау кіреді.

Компания сонымен қатар лицензия берген мемлекет оператор лицензиясының қолданылуын тоқтата тұру үшін жауап береді. Егер мемлекет жүргізуші куәлігін қайтарып алса, онда ол автоматты түрде компания үшін көлік құралын тоқтата тұрады.

Апаттар

Компания апат болған кезде осы процедураларды орындайды:

1. Көлік жүргізу құқығын қайта қарау: Қызметкердің көлік жүргізу құқығын оның жетекшісі қызметкер қайғылы оқиғаға кез келген уақытта қарайды. Қызметкер тергеу барысында (қадағалаушының қалауы бойынша) өзінің лауазымын уақытша алып тастауы мүмкін немесе болмауы да мүмкін.

2. Жағдайларды бағалау: жазатайым оқиғаға байланысты жағдайлар қызметкердің жағдайын ескере отырып бағаланады, бірақ олармен шектелмейді; қауіпті жүргізу ережелерінің ауырлығы, егер ол болса, ол апатқа әкелді; қызметкердің көлік құралын жалғастыруына мүмкіндік беру арқылы қоғамның немесе қызметкердің қауіпсіздігіне қауіп төндіретіні туралы басшының анықтамасы.

3. Уақытша тоқтата тұру: егер дереу анықтау ақылға сыймайтын болса е алдыңғы қадамдарды қайта қарау нәтижелері бойынша қызметкер жүргізушісінің жеке тұлғалары жүргізілген тергеу аяқталғанға дейін уақытша тоқтатылуы мүмкін. Тергеу аяқталғаннан кейін жүргізушінің артықшылықтарын біржола тоқтату немесе қалпына келтіру туралы шешім қабылдануы мүмкін. Бұл тергеудің минималды кестесі жоқ, бірақ 14 күн ішінде аяқталуы керек. Тұрақты жойылмай тоқтата тұрудың ең ұзақ уақыты - 60 күн.

Автотұрақ қауіпсіздігі бағдарламасының бұл моделі компания бағдарламасының негізі ретінде пайдаланылуы мүмкін. Компанияға қатысты ақпарат қажет болған жағдайда қосылуы керек.

ЗЕРТТЕУ САУАЛДАРЫ

1. (Шын немесе жалған) АҚШ жағалау күзеті 2003 жылы ішкі қауіпсіздік департаментіне берілген екі КД бөлімдерінің бірі болды.

2. (Шын немесе жалған) Америка Құрама Штаттарында күн сайын мемлекет қаржыландыратын көлік жүйелері шамамен 32 миллион жолаушы сапарларын қамтамасыз етеді.

3. (Шын немесе жалған) Барлық жаттығулар қауіпсіздік пен төтенше жағдайлар жоспарлары мен процедураларын көрсетуі керек.

4. (Шын немесе жалған) апатты тергеудің бір мақсаты өмірлік маңызды ақпарат беру және қызмет көрсету болып табылады.

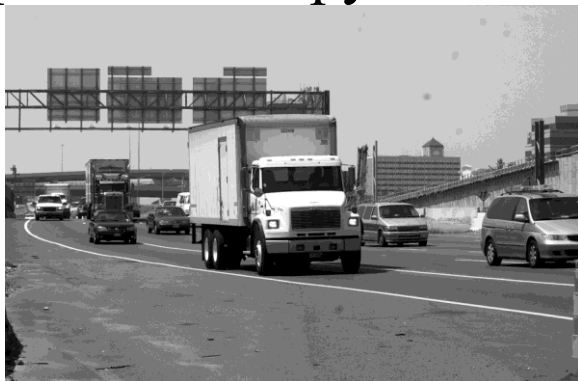
5. Компанияның саясатына сәйкес, алкоголь деңгейі 0,02 пайыздан жоғары болса, жүргізушіден компанияның жүк көлігін қанша сағат бойы жүргізуге тыйым салынады?

6. (Шын немесе жалған) Оқу сабағының кезеңіне мамандық бойынша мамандардың лекциясы кіруі мүмкін.

7. (Шын немесе жалған) Транзиттік жұмыс күштерінің барлық мүшелері қауіпсіздік мәселелерін түсінуі және төтенше жағдай туындаған кезде жауап беруге дайын болуы өте маңызды.

8. (Шынайы немесе жалған) Террористік актілер апаттар немесе апаттар емес, бірақ олар адам шығынына бағытталған қасақана әрекеттер болып табылады.

16 Автопарктің қауіпсіздігі мен күзетін басқару



Қауіпсіздік бойынша операциялар

2001 жылғы 11 қыркүйектегі оқиғалардың нәтижесінде күзет қызметі автопарктердің қауіпсіздігі мен қауіпсіздігінің барлық аспектілері бойынша жұмыстарды кеңейтті.¹ Көптеген жылдар бойы автокөлік өнеркәсібі автокөлік операцияларының қауіпсіздігін жақсарту үшін жұмыс жасады. Лаңкестік әрекеттердің салдарынан көлік индустриясы террористік шабуылда өз көліктері мен жүктерін (жарылғыш немесе жанғыш материалдардың контейнерлері) қару ретінде пайдаланудың алдын алуды қоса отырып, өзінің қауіпсіздігін кеңейтуде. 2001 жылдың маусымында Нью-Джерсидің солтүстігінде Мемлекетаралық 80-дегі көпірді қиратқан жоғары температуралық қауіпті жағдайға айналған бензин құлады. Тағы бір мысал, 1997 жылғы оқиғадан кейін Нью-Йорк штатының Трювейінде асып кететін жол ерітілді.¹

Боенг 757 ұшағы шамамен 11,500 галлон отынға ие, ал бензинге арналған тіркемеде шамамен 9000 галлон жүреді.² Темір жолдар жылына 6 миллион галлоннан, жүк көліктері 10 миллионнан асады. Орташа алғанда, АҚШ порттарына 17 000-нан астам контейнерлер кіреді, ал 100 контейнердің тек 2-уі іс жүзінде тиісті қызметкерлермен тексеріледі немесе тексеріледі. АҚШ Кеден Қызметінің мәліметтері бойынша 2001 жылы Америка Құрама Штаттарына 11,2 миллионнан астам жүк көлігі кірді.³ 7.5 миллионнан астам автокөлік және шамамен 10.5 миллион коммерциялық жүргізуші куәлігі (КЖК) иелері бүкіл елде кеңінен таралған. Бұл жүргізушілердің шамамен 2,5 миллионында қауіпті тауарларды тасымалдауға мүмкіндік беретін растама бар.⁴

Террорлық шабуылдардан қорғану бұл сала үшін жаңалық емес; дегенмен, соңғы кездегі көзқарастар мен жеке құндылықтардағы өзгерістер автопарк қауіпсіздігі жөніндегі директорлар үшін көптеген жаңа мәселелер туғызды. Агенттіктер өздерінің жұмыс жүйелерінде не жұмыс істейтінін және ең бастысы не істемейтінін білді. Компаниялар үнемі жетілдіруді жүзеге асыруы керек және нысандар мен қоймаларға кімнің қолы жететінін, сондай-ақ қорғалудың жеткіліктілігін анықтау үшін қауіпсіздік шараларына қайта қарау керек. Тасымалдаушылар өздерінің серіктестерін, жеткізушілерін, қызмет көрсетушілерін және жүк жөнелтушілерін білуі керек. Қауіпсіздік туралы хабарламалар мен тренингтер барлық қызметкерлерге үнемі беріліп отыруы керек. Оқыту компанияның жалпы қауіпсіздігін, нақты процедураларын және қызметкердің қауіпсіздіктегі жеке рөлін қамтитын жан-жақты болуы керек.

Автопарк қауіпсіздігінің функцияларында үш негізгі бағыт өте маңызды. Біріншісі - ұрлықтың жіктелуіне кіретін жүк көліктері мен жүктерді ұрлау. Көліктерді ұрлау - Америка Құрама Штаттарындағы ең қорқынышты қылмыстардың бірі, және өзін нысана ретінде санайтын қоғам мүшелерінің қауіпсіздігі жоғары. Бұл үшін кездейсоқтық, күтпегендік, болжау мүмкін еместігі және көлік құралдарын ұрлаудың нақты қылмысымен байланысты зорлық-зомбылық деңгейі жатады. «Ұрлау» термині көлік құралын (автокөлік немесе жүк көлігін) заңсыз басып алуды және басқаруды білдіреді, ал «көлік құралын ұрлау» тек бақылауды ғана емес, іс жүзінде көлік құралының иесі мен жүргізушісін тонауды білдіреді. Әдеттегідей, ұрлау террористердің әрекеттерімен байланысты болды, олар көлік құралын жиі басқарып, содан кейін көлікте сақталған, көбінесе жанғыш болып табылатын жүкті қару ретінде пайдаланады.

Екінші негізгі бағыт - тыңшылық пен диверсия арқылы басқа да проблемаларды тудыратын бомба қауіпі. Бомбалық қауіптер әдетте телефон арқылы қабылданады және көбінесе алаңдаушылық, дүрбелең немесе жойылу атмосферасын құрғысы келетін адамдар жасайды. Бомбаның барлық қауіптері кәсіпорынға заңды түрде қауіп төндіреді деп болжануы керек және үш себепке байланысты маңызды болып саналуы керек:

- Қауіп-қатер адамдарға үрей тудыруы мүмкін; бұл жағдай жарақаттану және мүліктің зақымдану қауіпін арттыруы мүмкін.
- Автокөлік құралдарын эвакуациялау немесе жабу жұмыс берушілер мен қызметкерлерге кері әсерін тигізеді және ұйымға қаржылық және операциялық қысым жасайды.
- Осы оқиғаларға байланысты қорқынышты атмосфера мен күйзеліс өнімділік пен сенімділікке әсер етуі мүмкін.

Үшінші бағыт - жүк тасымалымен айналысатын компаниялардың терроризм қауіпінің жоғары деңгейіне жауап беру үшін қолданатын шаралары. Ұйымдар жүк көлігі саласының террористік актілерге ұшырауы туралы білім базасын жинақтап, ұйымдастыруы керек. Сондай-ақ, олар мұндай әрекеттің алдын алатын мінез-құлық пен оқиғалардың түрлерін біліп, қызметкерлерін сергек және байқампаз болуға үйретуі керек. Жоғары (сары қызғылт сары) және қатал (қызыл түсті) терроризмге төнген қауіп-қатер жарияланған кезде, автокөлік компаниялары өз әрекеттерін мемлекеттік органдар жүзеге асыратын шаралармен қатар қарастыруы керек. Олар жоғары деңгейге (Сары күй) қауіп-қатерге негізделген процедураларға негізделеді, ол 2003 жылдан бері негіз болып келеді.

Төтенше жағдайлардағы іс-қимыл жоспары

Төтенше жағдайлар автопарк бағдарламасындағы қауіпсіздікке хаосты тудыруы мүмкін, ал хаос қауіпті. Төтенше жағдайлардың жоспары қызметкерлердің өрт немесе басқа төтенше жағдайлар туындаған кезде олардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жасайтын шараларын сипаттайды. Адамдар - бұл ең маңызды бөлігі төтенше жағдайлардың жоспары. Төтенше жағдай жоспарын орындау және қызметкерлерді тиісті түрде оқыту (қызметкерлер жоспардағы өз рөлі мен міндеттерін түсінуі үшін) қызметкерлердің аз және ауыр дәрежеде жарақат алуына және құрылымының аз бөлуіне әкеледі.

Осындай төтенше жағдайлар кезінде объектілерге зақым келтіру. Бұл жүк терминалы немесе автобус гаражы болуы мүмкін. Нашар дайындалған жоспар ұйымдасқан эвакуацияға немесе төтенше жағдайға әкеліп соқтыруы мүмкін, нәтижесінде шатастыруға, жарақат алуға және мүліктің бүлінуіне әкелуі мүмкін.

Төтенше жағдайлардың ең жақсы жоспарлары жоспарлау процесінде жұмысшыларды қамтиды, төтенше жағдай кезінде қызметкерлердің не істеу керектігін анықтайды және жұмысшылардың төтенше жағдайларға тиісті дайындықтарын қамтамасыз етеді. Қызметкерлерді жоспарлауға қосқан кезде оларды ықтимал қауіптер, ең нашар жағдайлар және төтенше жағдайлардың алдын-алу шаралары туралы ұсыныстар беруге шақырыңыз. Жоспарды жасағаннан кейін, төтенше жағдайдың алдында, кезінде және одан кейін не істеу керектігін білетініне көз жеткізу үшін оны жұмысшылармен бірге қарап шығыңыз. Төтенше жағдайлар жоспарының көшірмесін қызметкерлер қолы жететін жерде сақтаңыз немесе көшірмесін барлық қызметкерлерге беріңіз.

Эвакуациялау саясаты, процедуралары және бағытты ауыстыру эвакуацияға тапсырыс беруге уәкілеттік берілген қызметкерлерге эвакуация қандай жағдайда қажет болатындығын, қалай эвакуацияланатынын және қандай жолдармен жүру керектігін хабарлайды. Эвакуация процедуралары көбінесе қызметкерлер эвакуация алдында және эвакуация кезінде жасалуы керек әрекеттерді сипаттайды, мысалы, терезелерді жабу, жабдықты өшіру және артындағы есіктерді жабу. Шығу сызбалары, әдетте, объектінің әр нақты орналасқан жерінде жұмыс істейтін қызметкерлер қашатын жолдарды анықтау үшін қолданылады.

Эвакуацияға шолу

Барлық қызметкерлер мүмкіндігінше тез және тыныш эвакуациялануы керек:

- Олар жұмыс істейтін бөлімде немесе терминалда еденнің жоспарымен және орналасуымен таныс болыңыз.

- әр жерден бастапқы және екінші реттік шығу (маршрут) туралы білу.

- Жинау орны төтенше жағдайға байланысты өзгеруі мүмкін.

- Құрылғыны эвакуациялаудан кейін барлық қызметкерлер қайда кездесетінін біліңіз.

Төтенше эвакуациялық жаттығулар мен процедураларды басқа бөлімдермен бірге жүргізіңіз.

Эвакуациялық дабыл естілгеннен кейін келесі процедураларды орындау қажет:

- Барлық қызметкерлер жиналған жер туралы есеп беруі керек.

- Тіркеу процедуралары туралы топ жетекшілерінің нұсқаулары орындалуы керек.

- Осы жерде арнайы қызметкерлер барлық қызметкерлерге хабарлануы керек.

- Барлық қызметкерлер жиналған жерде босатылғанға дейін болуы керек.

Жүкті ұрлап кету

90-жылдары көліктерді ұрлау атакты қылмысқа айналды. Бұл қылмыс, соңғы жылдары күрт өсіп қана қоймай, сонымен бірге зорлық-зомбылықтың жоғары деңгейіне байланысты болды.³ Бұған қоса, бұқаралық ақпарат құралдарында және оған қызығушылық кең таралды. «Қылмыстардың бұл түрлерінің өсуі [жүк ұрлығы және ұрлау] қылмыс қорқынышының жоғарылауына айтарлықтай ықпал етті және ... қозғалыс еркіндігі мен экономикалық белсенділікті тежейді және мүліктің жоғалуы мен психоэлеметтік шығын тұрғысынан өте қымбатқа түседі. Жарақат пен қорқыныштан туындаған»⁵. Компанияның көлік құралдарымен және жарылғыш заттармен жұмыс жасауы кезінде оқуға даярлық үздіксіз алаңдаушылық туғызады, сондықтан компания бұл мәселелерді мерзімді түрде шешуге міндетті. Кейбір елдерде лаңкестер нысана көзін жою үшін жарылғыш заттарды таситын көліктерді жиі қолданады. Алайда террористер жарылғыш жанармайға толы танкерлер ыңғайлы балама қару немесе суррогат бомбасы екенін түсінді. Бұл жүк көліктерін белгілі бір нысанаға қарсы қолдануға болады, тіпті қауіпті өндірістік нысандарды химиялық қаруға айналдыруға болады. 1996 жылы 23 маусымда Сауд Арабиясында АҚШ әскери-әуе күштері қондырғысының жанында жанармай көліктерінің жарылуы 19 әскери қызметкердің өмірін қиды және 515 адам, соның ішінде 240 американдық жараланды. Еуропада террористер толық жүк тиелген цистерналарды тартып алып, нысанаға соғып, және / немесе нысанаға жақын жерде тұрғанда жарылғыш заттармен жарылды деген күдікке ие. 2002 жылдың 11 сәуірінде жүк тиелген бензин таситын жүк көлігі синагога қабырғасына соқтығысқан. Тунис. Жүк көлігі жарылып, 15 адам қаза тапты, олардың кейбірі неміс. Исламдық террористік топ жауапкершілікті өз мойнына алды. 2002 жылғы мамырда толық тиелген танкер жүк көлігі Израильдегі ең ірі жанармай қоймасына түсіп, ұялы телефонға қосылған жарылыстың салдарынан кенеттен өрт шықты. Өрт сөндірілді, бірақ жүк көлігі жарылса, айтарлықтай жойылу мен өлімге әкелуі мүмкін. Террористік мінез-құлықтың бұл өзгерісі қауіпсіздік туралы хабардарлықты арттырды

Мамандарды шақырып, автокөлік өнеркәсібі үшін қауіпті әлеуетті арттырды.

Транзит кезінде жүк көліктері зорлық-зомбылықтың оңай нысаны бола алады, ал компаниялар жүргізушілерді жеке қауіпсіздіктері туралы білуге және ең бастысы күтпеген жағдайларға дайын болуға үйретуі керек. Жүк көліктері тоқтаған кезде ең осал болады.

Америка Құрама Штаттарында бірнеше жүк көліктері қауіпсіздік техникасымен жабдықталған. Технология қазіргі уақытта тұтануды және глобаны жоюға арналған I автопарк операторларының позициялау жүйесін (ОПЖ) қадағалау. Бұл әдістер мен дамып келе жатқан технологиялар уақыт өте келе жүк көлігінде маңызды рөл атқара алады. Автокөлік индустриясы бұл тәсілдерге әдеттегі және қол жетімді болғандықтан ауысуды қолдау үшін стандарттар әзірлеуі керек. Дискіні, жоспарлы және қауіптілігі жоғары жүк көлігі инспекциясы сирек кездеседі. Жүк көліктері аялдамаларында жиі қозғалтқыштары жұмыс істемейтін көліктер қараусыз қалады, ал бұл жерлер әдетте күзетілмейді. Бұл аялдамалар қауіпсіздік қызметкерлерінің болуын және осы аудандарда және оның айналасында құқық қорғау органдарының қадағалауының күшейтілуін талап етеді. Американың автокөлік жолдарының бойында қауіпсіз тұрақтардың ең аз саны ғана бар, сондықтан жүргізушілер демалу үшін бос орындар ретінде жиі пайдаланылады.

2001 жылдың 11 қыркүйегінен бастап жүк көлігінің жүргізушісі маңызды бола бастады. Қазір Америкада жүк көліктерінің жүргізушілеріне, әсіресе қауіпті тауарларды тасымалдау кезінде, қауіпсіз және сенімді түрде қозғалуға байланысты болады. 6 Жоғары бағаланатын тауарлар әрқашан нысандарды басып алса да, жаппай жоюға немесе қоршаған ортаға зиян келтіруге қабілетті жүктерді қазір қорғалуы керек. барынша күтім.

Мұнда қауіпсіздік ережелері мен жүргізушілер жолда тек жүк, жарылғыш немесе қауіпті тауарлармен сапар шегу кезінде басшылыққа алуы керек. Оларды сіздің драйверлеріңізге бергіңіз келуі мүмкін:

- Шығар кезде сақ болыңыз. Қылмыстық қадағалау көбінесе бір қашықтықтан басталады немесе басталады.

- Ашық радиода жүкті, баратын жерді немесе сапардың басқа ерекшеліктерін талқыламаңыз

- бейтаныс адамдар немесе жақын адамдар.

- Егер сізге біреу қол жеткізсе, 911 нөміріне қоңырау шалып, дереу хабарласыңыз.

- Саяхатқа немесе тұраққа қойылған басқа көліктермен қорап болуға жол бермеңіз. Мүмкін болған жерде көліктің артында және артында бөлме қалдырыңыз.

- Көлікте үш немесе одан көп адам болса, өзіңізден кейін келе жатқан көліктерді іздeңіз.

- Егер сізді ұрлап жатыр деп ойласаңыз, құқық қорғау органдарының қызметкерлеріне назар аудармай, жүк көлігіңізді қозғалтпауға тырысыңыз.

Жүк тиелген көлік құралын тоқтату үшін:

- Мүмкіндігінше жүк көлігін қауіпсіз тұраққа немесе көлік тұрағына қалдырыңыз; егер бұл мүмкін болмаса, сенің болмағаныңда біреу көлікті бақылай алатынына сенімді бол.

- Егер топтық көлік жүргізу болса, көлік құралын кез-келген күдікті әрекеттерден және ұрлық жасаудан қорғау үшін әрқашан бір адамды жүк көлігімен қалдырыңыз.

- Кілтпен жұмыс жасайтын көлік құралын оттың ішінде қалдырмаңыз; қауіпсіздік және қауіпсіздік мақсатында есіктерді әр тоқтаған сайын жауып қойыңыз.

- Егер мүмкін болса, қауіпті немесе қылмыс деңгейі жоғары жерлерде тоқтамаңыз.

- Әрқашан жүк есігін (терін) құлыптармен бекітіңіз.

- Тығыздықты болдырмау және анықтау үшін пломбаларды қолданыңыз.

Кем дегенде, автопарк тасымалдаушылары қауіпсіздіктің төмен технологиялық нұсқаларын зерделеу және пайдалану қажет, мысалы:

- Жүргізушілерге пломбалар, құлыптар, құлыптар, құлыптар, құлыптар және басқа заттарды пайдалануға нұсқау беріңіз.

- қауіпсіздік саясаты мен стандартты процедураларды (ішкі және сыртқы қауіпсіздік) әзірлеу және енгізу.

- Қауіпсіздікке байланысты оқытуды дамытыңыз және барлық қызметкерлердің компанияның саясаты мен рәсімдеріне үйретілуін қамтамасыз етіңіз.

- Қауіпті тауарлардың қауіпін бағалау.

- Қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін жүк жіберуші / тасымалдаушыға қауіпті тауарлармен жұмыс жасаудың басымдылығын белгілеңіз.

Төтенше жағдайлар мен зілзалалардың түрлері

Автотұрақ қауіпсіздігі саласындағы ынтымақтастық төтенше жағдайлар туындаған кезде жеке және ұйымдасқан түрде әрекет етеді. Қауіпсіздік саласының мамандары жергілікті деңгейден ұлттық конференцияларға дейінгі апаттарға қарсы білім беру бағдарламаларына қатыса алады. Жоспарлау және жаттығу апат кезінде шығындарды азайтуға көмектесетін екі бағыт болып табылады. Барлық қызметкерлер, жүргізушілерден бастап техникалық қызмет көрсетуге дейін, кәсіпорынның өмірін, мүлкі мен активтерін қорғау үшін не істеу керектігін білу керек. Бұл апаттардың кейбірі - диверсия, көптеген көлік апаттары, жарылыстар, дауыл және су тасқыны; басқа табиғи жағдайлар жүргізушілерді жолда немесе компанияның штаб-пәтерінде ғимараттың құлауына соқтыруы мүмкін. Басқару және қауіпсіздік қызметкерлерінің көбінесе ешқандай ескертусіз пайда болатын өте күшті және жойқын күштермен танысуы өте маңызды.

Төтенше жағдайды жоспарлау адамдардың немесе ұйымның табиғи немесе техногендік сипаттағы апаттардан аман қалу мүмкіндігін арттырады. Автотұрақтардың барлық жұмыстарына қолдануға болатын бірде-бір апат жоспары жоқ, олар оларға апатты қалай дайындау және қалпына келтіру туралы нұсқау бере алады. Әр түрлі қажеттіліктер мен стратегияларды қанағаттандыру қажет. Төтенше жағдайларды қалпына келтірудің негізгі мәні кәсіпорынның апатқа дейін болған жағдайында орналасуына бағытталған.

Жарылыстар мен жарылыстың қауіптілігі

Төтенше жағдай жоспарлары дағдарысты шешуге және жарылыс қаупі туындаған жағдайда өкілеттікті беруге кім жауапты болатындығын көрсетуі керек. Бомбалар кез-келген түрде көрінетін етіп салынуы мүмкін және оларды кез-келген түрде орналастыруға немесе жеткізуге болады. Стереотиптік бомба сияқты бомбаны табу ықтималдығы мүлдем жоқ. Бомбалардың арасында болатын ұқсастық олар барлығыда жарылуға арналған немесе жасалған. Көптеген бомбалар үйде жасалынған және тек қана бомбалаушының қиялымен және ресурстарымен ғана шектелген. Бомба іздегенде, ерекше болып көрінетін нәрсеге күдіктеніңіз.

Бомбалық қауіп түрлі жолдармен жеткізіледі. Көптеген қауіптер нысанаға шақырылады. Кейде бұл қоңыраулар үшінші тарап арқылы болады. Кейде қауіп туралы жазбаша немесе жазбаша түрде хабарланады. Бомбаға қауіп төндірудің екі логикалық түсіндірмесі:

- Қоңырау шалушы адам белгілі бір білімге ие немесе жарылғыш зат орналастырылған немесе орналастырылған деп санайды және ол адам жарақаттануын немесе мүліктің шығынын барынша арттырғысы келеді. Қоңырау шалушы құрылғыны орналастырған адам немесе осындай ақпаратпен танысқан адам болуы мүмкін.

- Қоңырау шалушы абыржу мен дүрбелең жағдайын құрғысы келеді, бұл өз кезегінде құрылғы орналастырылған мекемедегі қалыпты жұмыстардың бұзылуына әкеледі.

Жарылыс қаупінің себебі неде болса да, оған әрине реакция болады. Тиісті жоспарлау арқылы әртүрлі басқарылуы мүмкін реакциялар айтарлықтай азаяды. Бомба қаупіне жауап беру үшін адам тәулік бойы қол жетімді адам болуы керек. Сонымен қатар, бомба қауіпін жоюға қатысатын барлық қызметкерлер осы жағдайларды қалай басқаруға болатындығын білуі керек.

Жарылыс қаупі үшін қойылатын талаптар

Терроризм - бұл жасырын және қылмыстық әрекет, бұл басқару және жедел қызмет қызметкерлеріне қиындық тудырады. Осы лаңкестік актілердің көпшілігі бомбаның жарылуымен, бомбамен қорқыту және барымтаға алу мәселелерімен байланысты. Дайын болу үшін компаниялар жергілікті құқық қорғау органдарымен, федералмен байланыс жасап, кездесулер өткізуі керек.

Федералдық тергеу бюросы (ФТБ) және бомбаны жою бөлімшелері. Бұл компанияға тәжірибелі қызметкерлерден көмек алуға мүмкіндік береді.

Тәжірибе көрсеткендей, бомба қауіптерінің 95 пайызы жалған. Бұл бомба қауіпі шынайы болса да, елемеге болатын мәселеге әкеледі. Ғимараттар мен көлік құралдарының қауіпсіздігін арттыру шараларын қарастыру үшін жергілікті полиция бөліміне хабарласу керек. Барлық жағдайларға бейімделген бірыңғай қауіпсіздік жоспары жоқ. Төмендегі ұсыныстар ұсынылады, өйткені олар бомбалық шабуылға осалдығын азайтуға ықпал етуі мүмкін. Барлық жоспарлар жазбаша түрде жасалуы және қажет болған жағдайда қайта қарастырылуы керек.

Тасымалдаушылар жеткізетін немесе көлік құралында қалдырылған бомбалар - бұл катал шындық. Мүмкіндігінше, тұрақ ғимараттан немесе кешенді кез-келген ғимараттан 300 футқа дейін шектелуі керек. Егер шектеулі тұрақ мүмкін болмаса, сәйкесінше сәйкестендірілген қызметкерлердің көліктері сіздің ғимаратыңызға жақын жерде және келушілердің көліктері қашықтықта тұруы керек.

Сындарлы аудандарға кіруге рұқсаты бар персоналды оң сәйкестендіру және рұқсат етілмеген персоналға кіруден бас тарту үшін басқару элементтерін құру керек. Бұл басқару элементтері сыни аймақтарға қабылданатын барлық қаптамалар мен материалдарды тексеруге дейін қолданылуы керек.

Қауіпсіздік және техникалық қызмет көрсету қызметкерлері күдікті түрде әрекет ететін адамдарға, сондай-ақ орыннан тыс немесе күдікті заттарға, заттарға немесе сәлемдемелерге назар аударуы керек. Қажет емес адамдар үшін ықтимал жасырынатын орындарды (кокпит алаңы, демалыс бөлмелері, жүк қораптарындағы немесе тіркемелердегі кез-келген бос орын) қамту үшін қадағалау орнатылуы керек.

Жарылыс қауіптеріне ден қою

Мүмкіндігінше, бірнеше адам бомба қауіпі бар қоңырауға құлақ асуы керек. Ол үшін компанияға жасырын сигнал беру жүйесін енгізу қажет, мүмкін, екінші сигнал қабылдау пунктіне кодталған сигнал арқылы. Бомбаға қауіп төндіретін қоңырауға жауап беру қосымша ақпарат алуға әкелуі мүмкін. Бомба қауіпі туралы қоңырау шалушы - бомба туралы ең жақсы ақпарат көзі. Бомба қауіпі шақырылған кезде:

- Қоңырау шалушыны желіде мүмкіндігінше ұзақ ұстаңыз. Оның хабарды қайталауын сұраңыз. Адам айтқан әр сөзді жазып алыңыз.
- Егер қоңырау шалушы адам бомбаның орналасқан жерін немесе ықтимал жарылыс уақытын көрсетпесе, одан осы ақпаратты сұраңыз.
- Фондық шуларға, мысалы, қозғалтқыштар, музыка ойнау және қоңырау шалушының орналасқан жері туралы анықтама бере алатын кез келген басқа шуылдарға ерекше назар аударыңыз.
- Дауысты (ер / әйел), дауыс сапасын (тыныш, қозған), екпіндер мен сөйлеу кедергілерін мұқият тыңдаңыз. Қоңырау шалушы ілулі тұрғаннан кейін, басшылық тағайындаған адамға мұндай ақпаратты алу қауіпі туралы хабарлаңыз.
- дереу полиция бөліміне хабарлау; Өрт сөндіру бөлімі; ішімдік, темекі және атыс қаруы (АТФ); ФТБ; және басқа да тиісті органдар. Хабарландырудың кезектілігі бомба оқиғасының жоспарында белгіленуі керек.
- қол жетімді; құқық қорғау қызметкерлері сізден сұхбат алғысы келеді.

Жазбаша қауіп туындаған кезде барлық материалдарды, соның ішінде кез-келген конвертті немесе контейнерді сақтаңыз. Қосұлы хабарлама бомба қауіпі ретінде танылады, сондықтан оны қажетсіз өңдеуден аулақ болыңыз. Саусақ іздері, қолжазба немесе жазу машинкасы, қағаз және пошта белгілері сияқты дәлелдерді сақтау үшін барлық мүмкін күш-жігер жұмсалуды керек. Бұл қауіпті іздеуде және жазушыны анықтауда маңызды болады.

Террористік қауіптер

Жоғарыда айтылғандай, жоғары (қызғылт сары) және қатал (қызыл түсті) террористік қауіп-қатерлер жарияланған кезде, автокөлік компаниялары өз әрекеттерін мемлекеттік органдар жүзеге асыратын әрекеттермен қатар қарастыруы керек. Олар жоғары деңгейге көтерілген (Сары күй) қауіп-қатерінің аясында 2003 жылы жасалған. Автотасымалдаушылармен айналысатын ұйымдар Американдық жүк ассоциациясын (АЖА) және мемлекеттік автокөлік ассоциациясының байланыстары мен веб-сайттарын мұқият қадағалап отыруы керек, сонымен қатар ақпаратпен қамтамасыз етуі керек. ол өнеркәсіпке қол жетімді болғанымен тезірек жетуі мүмкін. Оқиғалар тез және болжанбайтын уақытта орын алуы мүмкін, қауіптің жоғары немесе ауыр жағдайлары жарияланған жағдайда төменде келтірілген кейбір жағдайлар бар.

Жоғары ескерту (қызғылт сары қауіп-қатер)

Қызғылт сарықауіп кезінде мына әрекеттерді орындаңыз:

- Дағдарыстық менеджмент тобынан топ мүшелерінің тәулік бойы байланыс ақпаратын тексеріп, жоғары дабыл уақытында оларды «дайын ескертуге» қоюын сұраңыз.
- Кешіктірілген немесе жетіспейтін көлік құралдары, өсімдіктердің физикалық енуінің периметрі, тексерілмеген келушілер, бұзушылықтың дәлелі және т.б. сияқты қауіпсіздік ауытқуларына ішкі төзімділікті азайтыңыз. Күдікті іс-әрекеттер туралы, әсіресе қауіп туралы ескерту кеңесінде ұсынылған кез-келген профильді дереу құқық қорғау органдарына және / немесе ФБР-нің жақын жердегі кеңсесіне хабарлаңыз.
- Жүргізушілермен, диспетчерлермен және желінің басқарушы персоналымен төтенше жағдайлар / төтенше жағдайлардың алдын-алу шараларын өткізу. Ескертуді туындатқан қауіптер және осы қауіптердің өріске қалай түсуі мүмкін екендігі туралы қысқаша қызметкерлер.
- апаттық байланыс жүйелерін сынақтан өткізу.
- Төтенше жағдайларды жоспарлау жөніндегі мемлекеттік және / немесе жергілікті агенттіктерді, өнеркәсіптік ресурстарды және т.с.с. оқиғаларды жою және қалпына келтіру туралы ақпарат алуға болатын ұқсас нысандарды анықтау
- Компания персоналының жаңалықтарды және басқа ақпарат көздерін оқиғалар мен жағдайлардың өзгеруіне және тиісті жағдайда жауап беруіне көз жеткізіңіз.

Қатал ескерту (қызыл қауіп-қатер)

Қызыл шартты қолданудың қазіргі түсіндірмесі - бұл күтілетін шабуылдар туралы нақты ақпаратқа негізделген немесе нақты шабуыл болған жағдайда қолданылады. Кодексте көрсетілген тым шектеулер тек белгілі бір орындарға, нысандарға немесе жұмыс түрлеріне қатысты болуы мүмкін. Нақты оқиғалар басқаша болуы мүмкін.

Егер сіздің компания дабылды қамтыған аудандарда болмаса немесе ескерту қамтылған аймақта қызмет көрсететін клиенттер болмаса, «Қызғылт сары» режиміндегі ескерту күйін сақтаңыз, бірақ ақпарат көздерін үнемі қадағалап отырыңыз, басшыларыңыз бен қызметкерлеріңізді ең жаңа нұсқалармен таныстырыңыз ақпарат.

Егер сіздің компания ескерту аймағында немесе қызмет көрсету аймағында болса, келесілерді қарастырыңыз:

- Дағдарысты басқару тобын кезекшілікке шақырыңыз.
- Қатаң ескертуді туындатқан оқиғаға немесе қауіп-қатерге сәйкес, компанияның жоспарына және мемлекеттік билік органдары берген кез-келген нақты нұсқаулар мен мандаттарға сәйкес операцияларды өзгертіңіз.
- Нысанды «жабудың» орындылығын тек ағымдағы операциялар мен іскери операцияларға негізделетін нәрселер үшін қарастырыңыз.
- Егер компания, жүк көліктері, тасымалдаушылар немесе операциялар тікелей қауіп немесе шабуылға ұшырайтындығы туралы дәлелдер болса, қауіпті адамдарды жедел қауіптен алыстатуға тырысыңыз және тез арада құқық қорғау органдарына хабарлаңыз.

• Егер компания сыни жүктерді тасымалдайтын болса немесе оқиғаға ден қою үшін қажет болуы мүмкін техникалық немесе материалдық көмек көрсете алатын болса, онда жергілікті төтенше жағдайларды жою үйлестірушілеріне хабарласыңыз.

Корпорацияларға арналған қауіпсіздік талаптары

Компаниялар үшін қауіпсіздік туралы бірнеше сөздер:

- хабардар болу: көлік индустриясының лаңкестік актілерге ұшырауы, оқиғаны көрсететін және жұмысшыларды сергек және байқағыш болуға үйрететін мінез-құлықтар мен оқиғалар түрлері туралы білімдер жинақтаңыз және ұйымдастырыңыз.
- Мойындау: қызметкерлер мен менеджерлерді бақыланатын индикаторлар мен компанияның нақты іс-әрекеттері арасында жақында болатын актіні немесе компанияның зардаптарға ұшырауын жоғарылатын әрекеттері арасындағы логикалық байланысты орнатуға үйрету.
- Байланыс: Террористік әрекеттердің алдын алу немесе оларға жауап қайтару үшін маңызды ақпаратты қажет ететін, ішкі және сыртқы шешім қабылдаушыларға жіберілетін, уақытты ескеретін жүйелер желісін құру.
- Әрекет: қауіптің сипатына, ішкі қауіпсіздік мәселелеріне жалпы кеңес беру жүйесінің (КБЖ) қауіп-қатер деңгейіне және жүк операциясының ықтимал әсеріне қатысты дұрыс шараларды белсенді түрде орналастырыңыз.

Жүргізушілер үшін қауіпсіздік талаптарын қараңыз

Жүргізушілер үшін қауіпсіздік күзет сөздері келесідей анықталған терминдерді қамтиды: Хабардар болу: террористердің қалай әрекет ететінін және шабуылға дейін болатын мінез-құлық пен оқиғалардың түрлерін біліңіз. Сізге қатысты болған кезде компанияның қауіпсіздік шаралары мен төтенше жағдайларды жою жоспарларын біліңіз. Террористік операцияның басталуы мүмкін әрекеттер мен оқиғаларды іздеңіз.

- Мойындау: Сіз оқыған бағдарламаларға сәйкес келетін мінез-құлық өзгерістері мен оқиғаларын көргенде, көргендеріңіз бен сіз үшін террористік әрекет болса, сіз үшін нені білдіретінін ақылмен байланыстырыңыз.
- Байланыс Төтенше жағдайлар кезінде 911 қолданыңыз, және сіздің төтенше жағдайыңыз болмаса, сіздің диспетчеріңіз бен жергілікті ФБР немесе құқық қорғау органдарының нөмірлерін қолданыңыз.
- Әрекет: ақпаратты өзіңзде қалдырмаңыз, бірақ ақпаратқа немесе төтенше жағдайларға әрекет ету үшін тәжірибесі мен дайындығы бар адамдар мен агенттіктерге жіберіңіз. Егер сізге шабуыл жасалса, өзіңізді, жүктеріңізді және жабдықтарыңызды қорғау үшін дереу шаралар қабылдаңыз.

Жүргізушілерге арналған қауіпсіздік талаптары

Жүк көлігінің жүргізушісінің жалпы қабілеттері мен қабілеттері жеке тапсырмаға байланысты әр түрлі болады. Автокөліктің әр операторында апат кезінде жүк көлігін зақымдауы немесе бұзуы мүмкін. Әрбір штаттың мемлекеттік жүк көлігі қауымдастығы (ЖКК) басқаратын Тас жолы күзет - бұл Американың кәсіби жүк көлігі жүргізушілерінің дағдылары, тәжірибесі мен жол сызықтарын қолдана алатын және автокөлік индустриясына, құқық қорғау органдарына және басқа да қауіпсіздікке қосылатын қауіпсіздік бастамасы. кәсіпқойлар ретінде одақтас ретінде елдің автокөлік жолдарын әлдеқайда қауіпсіз ету үшін жұмыс істейді.8

Тас жолы күзет бағдарламасы автокөлік жолдарының кәсіби жүргізушілеріне трассада не іздеу керектігін үйретеді. Тренингте төтенше жағдайлар туралы хабарлау, қоңырау шалу үшін тиісті телефон нөмірлері, қауіпсіз және жауапты сымсыз телефонды пайдалану, қауіпсіздік пен қауіпсіздік саласындағы басқа бастамалармен үйлесу үшін бағдарламаның қалай дамитыны туралы мәселелер қарастырылған.

Тас жолы күзет кәсіпқой жүк көлігінің жүргізушілері жазатайым оқиғалар туралы, көлік қозғалтқыштары, қылмыстық және террористік әрекеттер, медициналық төтенше жағдайлар, ауа-райының қолайсыздығы, толып кету, жолдың кептелісі, мас күйінде көлік жүргізу, сондай-ақ тасталған көліктер мен жол қоқыстары сияқты ықтимал қауіптер туралы кең көлемді тренингтерден өтеді. Жүргізушілер тас жолда болған оқиғаны көргенде озық технологияларды қолдануға үйретіледі. Олар өмірге қауіп төндіретін төтенше жағдайлар туралы 911-ге қалай хабарлауды және барлық басқа оқиғалар үшін арнайы нөмірді қолдануды үйренеді. (Қоңырау тиісті мемлекеттік органға жіберіледі.)

Әрбір ЖКҚ өз штатында автокөлік жолын қарау бағдарламасын іске асырады, мемлекеттік құқық қорғау және үкіметтік органдармен бағдарламаны қолдау және жақсарту үшін жұмыс істейді. ЖКҚ жүргізушілерді жалдау, сабақтарды жоспарлау және күнделікті бағдарламаны басқаруға жауап береді. Тас жолы күзет бағдарламалары мемлекет тарапынан кеңеюін жалғастыра отырып, сонымен бірге мемлекеттік серіктестіктер мен көшбасшылар мемлекеттік бағдарламалардың сәттілігінің орталығы болып табылатын ұлттық ұйымдармен сенім орнатуға және қарым-қатынас орнатуға назар аударады.

Көлік қауіпсіздігі басқармасы (КҚБ) және АҚШ-тың көлік департаменті қауіпті жүктерді (химиялық заттар, қауіпті тауарлар және жарылғыш заттар) тасымалдауға қауіпті заттарды тасымалдауға сертификатталған коммерциялық драйверлерді тексеруді талап ететін аралық қорытынды ережені шығару арқылы келді. Бұл жер үсті ережесі, өйткені ұлттық көлік желілерін мүмкін терроризм актілерінен қорғаудың маңызды кепілдіктері бар. Ережелер одан әрі Америка Құрама Штаттарының экономикалық тұрақтылығы үшін маңызды болып табылатын хлордан бензинге дейін бірқатар өнімдердің қауіпсіз әрі қауіпсіз жеткізілуін қамтамасыз етеді.

КҚБ ережелеріне сәйкес, қауіпті тауарлы қолдауы бар шамамен 3,5 миллион коммерциялық драйверлерге күнделікті тәжірибеден өту қажет және олар қылмыстық, иммиграциялық және ФБР жазбаларын қарастырады. Сотталғандығы бар кез келген үміткер (әскери немесе азаматтық). соңғы 7 жылдағы белгілі бір зорлық-зомбылық қылмыстары немесе ақыл-ойы немесе физикалық қабілеті жоқ деп танылған адамдарға қауіпті тауарлы растауға рұқсат етілмейді. Сондай-ақ, тексерулер жүргізушінің АҚШ азаматы және АҚШ-тың Патриоттық заңына сәйкес заңды тұрақты тұрғын екеніне көз жеткізеді.

АҚШ Патриоттық заңы көлік хатшысына қауіпті тауарлармен сауда жүргізушілерінен қылмыстық тарихты тексеруді талап ететін стандарттарды әзірлеуге рұқсат берді. Хатшы өкілеттікті КҚБ, Автотасымалдаушылардың қауіпсіздігі бойынша федералды басқармаға және басқа федералды агенттіктермен және салалық қауымдастықтармен тығыз байланыста жұмыс істейтін ғылыми-зерттеу және арнайы бағдарламалар әкімшілігіне автокөлік паркі арқылы қауіпті тауарларды тасымалдауға қатысты қосымша ережелер әзірледі.

Өзін өзі тексеруге арналған сұрақтар

1–10 мәлімдемелер үшін дұрыс немесе жалған жауап қажет:

1. Көлік құралын ұрлау - Америка Құрама Штаттарындағы ең қауіпті қылмыстардың бірі.
2. «Тас жолы күзет» бағдарламасы кәсіби жүк көлігі жүргізушілерін В-да дайындайды тас жолдан іздеңіз
3. «Жүргізушілерге арналған күзет сөздері» бөлімінде басты мәселе - жүргізушілерге террористердің қалай әрекет ететінін және шабуылдың алдын алатын мінез-құлық оқиғаларын үйрету.
4. Бомбалық қауіп-қатерге жауап берген кезде, қоңырауды тыңдау үшін тек бір адамды тағайындау керек.
5. Бомба қауіптерінің көпшілігі нысанаға электрондық пошта арқылы шақырылады.
6. 90-жылдары көліктерді ұрлау атақты қылмысқа айналды.
7. Эвакуация кезінде барлық қызметкерлер тек негізгі маршрутпен таныс болуы керек.
8. Барлық персонал дабыл берілген кезде жиналған жер туралы есеп беруі керек.
9. Төтенше жағдайлардың ең жақсы жоспарларына жоспарлау процесіне қызметкерлер кіреді.

10. Автокөлік құралдарын эвакуациялау немесе жабу жұмыс берушілер мен қызметкерлерге жағымсыз әсер етеді және компанияға ауыртпалық әкеледі.

11. Іске қатысты мәселе: Егер сіз компанияның автопаркының қауіпсіздігі жөніндегі директоры болсаңыз, сіздің қауіпсіздік техникасы және денсаулықты қорғау басқармасы (ДҚБ) сіздің жүк терминалыңызды тексеруге қалай қарайсыз? Сіздің компанияңыздағы қандай жағдайлар сіздің реакцияңызға әсер етеді деп ойлайсыз?

Сілтемелер

1. Ревкин, А., Қарсылық білдірген ел: қауіпті тауарлар - мемлекеттерден қауіпті жүктерді тасымалдауға рұқсат етілген кез-келген жүк көлігін тартып алуды сұрайды, Нью-Йорк Таймс, 27 қыркүйек 2001 ж.

2. Neil тіркемесі, мұнай құятын тіркемелерге арналған өнім сипаттамалары, <http://www.gilthead.com>.

3. Бигелоу, Б.В., компьютерлер террористерді қуып жетуге тырысады, Сан-Диегода Union-Tribune, 13 қаңтар 2002 ж.

4. Джозеф М. Клаптың, Федералды Автотасымалдаушылар Әкімшілігінің Сенаттың жер үсті көлігі және сауда, ғылым және көлік жөніндегі сауда комитеті алдындағы кіші комитет алдындағы сөзі, 10 қазан 2001 ж.

5. Ведомствоаралық стратегия тобы (түзету қызметі, қорғаныс, барлау, әділет, қауіпсіздік және қауіпсіздік пен әл-ауқат департаменттері), қылмыстың алдын алудың ұлттық стратегиясы, 41, үкімет баспалары, Претория, Оңтүстік Африка, 1996 ж.

6. Флатоу, С., автокөлік саласындағы қауіпсіздік: Жол-көлік оқиғалары, кәсіби қауіпсіздік, Американдық қауіпсіздік инженерлер қоғамы, Дес Плейн, Иллинойс, 2002 ж. Қараша.

7. Американдық жүк көлігі ассоциациясы, жұмысшылардың өтемақысын азайту және шығындарды бақылау: жүк тасымалы саласындағы стратегия, Александрия, Вирджиния, 1996 ж.

8. Жеке меншік жүк көліктерінің ұлттық кеңесі, жүргізуші-жаттықтырушыларға арналған нұсқаулық, Вашингтон, Д.С., 1981 ж.

9. Ұлттық қауіпсіздік кеңесі, жарақаттану фактілері, Итаска, Иллинойс, 2001 ж.

А қосымша : жанғыш сұйықтықтар

Материалды жанғыш сұйықтық ретінде жіктеу Америка Құрама Штаттарында тасымалдау үшін қатаң және халықаралық деңгейде мойындалмайды. Бұл термин §173.120 (b) (1) Федералды ережелер кодексінің 49-тарауында «осы қосалқыда (қауіпті тауарлар туралы ережелерде) көрсетілген кез-келген басқа қауіптілік класының анықтамасына сәйкес келмейтін кез келген сұйықтық» ретінде анықталған және жарылыс нүктесі 60,5°C (141°F) және 93°C (200°F) градустан төмен.

Алайда, §173.120 (b) (2) температурасы 38°C (100°F) немесе 60.5°C (141°F) немесе 60,5°C (141°F) -тен жоғары болатын 3-сыныпты (жанғыш) материалдарды қарастырады, олар басқа қауіптілік класының анықтамасына сәйкес келмейді. Автокөлік және теміржол көлігімен тасымалдау үшін «жанғыш сұйықтық» ретінде сыныпталған. Кез-келген ауа, су немесе халықаралық тасымалдар үшін жеткізілім үшін бұл материалдар 3-класс (жанғыш материалдар) болып табылады.

Қауіпті зат, қауіпті қалдықтар немесе теңіздегі ластаушы болып табылмайтын бөтелкедегі орамдағы жанғыш сұйықтықтар §173.150 (f) (2) ережелеріне сәйкес емес.

Одан басқа, қауіпті зат, қауіпті қалдықтар немесе теңіз ластаушы болып табылмайтын қаптамадағы жанғыш сұйықтықтар тек § 173.150 (f) (3) -те көрсетілген зиянды реттеуге жатады. Бұл таңбалау немесе қауіпсіздік жоспарларын қамтымайды.

(f) жанғыш сұйықтықтар. (1) жанғыш сұйықтық 38°C (100°F) немесе одан жоғары температурада, кез-келген басқа қауіптілік класының анықтамасына сәйкес келмейді, жанғыш сұйықтық ретінде қайта сыныпталуы мүмкін. Бұл ереже басқа тасымалдау құралдарын қолдану мүмкін болмаған жағдайларды қоспағанда, кеме немесе әуе көлігімен тасымалдауға қолданылмайды.

(f) (2) Осы қосалқы бөлшектегі талаптар жанбайтын сұйықтық қауіпті зат, қауіпті қалдықтар немесе теңіз ластағыштары болып табылмайтын жағдайларды қоспағанда, бактериясыз орамдағы жанғыш сұйықтық ретінде жіктелген материалдарға қолданылмайды.

(f) (3) Жаппай қаптамадағы жанғыш сұйықтық немесе қауіпті зат, қауіпті қалдық немесе теңіздегі ластаушы зат болып табылатын жанғыш сұйықтық, осы қосалқы бөлшектерге қатысты қоспағанда, осы қосымшаның талаптарына сәйкес болмайды.

(f) (3) (i) тиеу қағаздары, коносаменттер, ауыстыру туралы бұйрықтар және қауіпті қалдықтар көріністері;

(f) (3) (ii) қаптамаларды таңбалау;

(f) (3) (iii) жаппай қаптамаларда сәйкестендіру нөмірлерін көрсету; (f) (3) (iv) қосымша бөліктің плацкартқа қойылатын талаптары ғана

Осы қосалқы құралдың 173 бөлігінің F;

(f) (3) (v) Әуе кемелерімен және кемелермен тасымалдау (кемемен тасымалдау үшін буып-түю қажеттіліктері үшін, осы қосымшаның § 176.340 қараңыз);

(f) (3) (vi) осы қосымша бөлімнің §171.15 және §171.16 тармақтарына сәйкес оқиғалар туралы хабарлау;

(f) (3) (vii) осы бөліктің В қосалқы бөлігінің орауышына қойылатын талаптар, сонымен қатар, бөлшектемейтін қаптаманың талаптарына сәйкес келуі керек.

§173.203c

В қосымша: Қауіпті тауарларды сипаттау §172.202

Тасымалдау үшін қауіпті тауарларды жөнелтуді ұсынған кез-келген адам қауіпті тауарларды белгіленген тәртіпте сипаттауы керек.

Тасымалдау қағаздарындағы қауіпті тауарлардың сипаттамасы ережелермен белгіленуі керек. Сипаттама қауіпті тауарлар жалғыз немесе қауіпті және қауіпті емес материалдар енгізілгеніне қарамастан бірдей болуы керек.

Тасымалдауға ұсынылатын әрбір қауіпті тауар Федералды Регламенттер Кодексінің 49-бабындағы «Қауіпті тауарлар кестесіндегі» (НМТ) құжаттарда нақты сипатталуы керек. Бұл жеткізілім сипаттамасында мыналар болуы керек:

1. БҰҰ / НА сәйкестендіру нөмірі (НМТ 4-бағаны қараңыз).
2. Жеткізілімнің дұрыс атауы (НМТ-нің 2-бағанын қараңыз).
3. Қауіптілік класы немесе бөлім нөмірі (НМТ-нің 3-бағанын қараңыз).
4. Жақшаға енгізілген қауіптілік класының (лар) немесе бөлім нөмірі (дері).
5. Қажет болса, орау тобы (НМТ 5-бағанын қараңыз).
6. 7-сынып үшін массасы, көлемі немесе белсенділігі бойынша жалпы саны немесе

1-класс үшін жарылғыш заттың массасы.

7. Пакеттердің саны және түрі (міндетті түрде 2007 жылғы 1 қазан).

НЕГІЗГІ СИПАТТАМА §172. 202

Алғашқы бес зат, көбінесе материалдың негізгі сипаттамасы деп аталады, егер ережелермен рұқсат етілмеген болса, рет-ретімен көрсетілуі керек. Сәйкестендіру нөмірі «БҰҰ» әріптерін қамтуы керек және орау тобы рим цифрларымен көрсетілуі керек және олардың алдында «PG» әріптерімен болуы керек.

Мысалдар:

UN1203, бензин, 3, PG II UN2359, Диаламин, 3, (6.2, 8), II

Негізгі сипаттама балама дәйектілікпен көрсетілуі мүмкін, сәйкесінше жүктің атауы 2013 жылдың 1 қаңтарына дейін бірінші рет көрсетілген.

Мысалдар:

Бензин, 3, UN1203, PG II Диаламин, 3, (6.1, 8), UN2359, II

Ережелер «техникалық атау» қажет болған жағдайда, оны негізгі сипаттамадан кейін тиісті жеткізілім арасында енгізуге рұқсат береді.

Мысалдар:

БҰҰ 1760, коррозиялық сұйықтық, п.о.с. (каприл хлориді), 8, PG II немесе UN 1760, коррозиялық сұйықтық, п. Өзгергіш (мысалы, «бар» немесе «бар») және / немесе қауіпті компоненттің пайыздық мөлшерін енгізуге болады.

Мысалдар:

UN1993, жанғыш сұйықтықтар, т.с.с. (құрамында ксилол, бензол бар) 3, II

БАРЛЫҚ САПА §172. 202 (А) (5), §172. 202 (С)

Қауіпті тауардың жалпы саны көрсетілуі керек. Бұл 1-ші компоненттің массасы, көлемі немесе белсенділігі бойынша болуы мүмкін, тиісті өлшем бірлігі енгізілуі керек. Қауіпті тауарлардың қаптамасын тек қалдық ғана сақтауға арналған жалпы мөлшер қажет емес; цилиндрлер мен көлемді буып-түю үшін жалпы санның кейбір белгілері көрсетілуі керек.

Мысал:

10 баллон немесе 1 жүк цистернасы

Материалдың жалпы саны негізгі сипаттамадан бұрын немесе кейін орналастырылуы мүмкін.

Мысалдар:

1 қорап, 25 фунт., UN1133, желімдер, 3, II

UN1133, желімдер, 3, II, 25 фунт 1 қорап 1 қорап, UN1133, желімдер, 3, II, 2516.

Индекс

А

ААА қозғалыс қауіпсіздігі қоры, 17 сырттай оқу, 20
Жазатайым оқиғаларды тергеу себептері, 75–76
ақпарат жинау, 78
шолу, 75
жазба жүйелері, 77–78
77-ге қатысты ережелер
Жазатайым оқиғалардың алдын алу бағдарламалары. Драйвер қауіпсіздігі бағдарламаларын да қараңыз; Қауіпсіздік, автопарк индустриясы
апат туралы ақпарат, 13
драйвер қателері, 17
қызметкердің жаракаттануы, 17-18 қаржылық міндеттемелер, 16
ақпарат жинау, 12
алдын-алу бойынша заңды міндеттемелер, алдын-алу бойынша 16 моральдық міндеттемелер, 15-16 жаңа жалдау, жазатайым оқиғалар деңгейі, 59, 60 есеп нысандары; ЖКО туралы есептер, ақпарат көздері, 13 қараңыз
қызығушылықты ынталандыру, 67
стандартты емес өнімділік, сәйкестендіру, 58 апаттар туралы есептер, 9, 13, 30
Апаттар, көлік құралы.
Жазатайым жағдайлардың алдын-алу бағдарламаларын да қараңыз жіктелуі, 79, 80
алдын-алу бойынша 1, 15, 17, 21 материалдық міндеттемелерден, 16, 1, 15, 17, 21 салдарынан болған өлім
жұмысқа байланысты, 1
алдын-алу бойынша заңды міндеттемелер, 16
алдын-алуға моральдық

міндеттемелер, 15-16; сондай-ақ жазатайым оқиғалардың алдын алу бағдарламаларын қараңыз саны, 16, 17
алдын-алу, 17
алдын-алу; 47 жағдайда апаттарды болдырмау бағдарламаларының процедураларын қараңыз пайда және төменгі жол, әсері, 15, 19, 20, 21
есептер; апаттар туралы есептердің статистикасын қараңыз, 76-77

Алкогольді сынау, 134–135
Алкоголь, темекі және атыс қаруы (ATF), 149 Аллеяны қондыру, 51

Американдық ұлттық стандарттар институты (ANSI), 79
Американдық жүк тасымалдау қауымдастығы (ATA), 33

Ә

Фондық тексеру, 27–28, 39
Мінез-құлықты талдау және қауіпсіздікті жақсарту категориялары 56 (BASIC)
Бхопал, Үндістан, апат, 114
бомба / бомба қауіпі, 148-150
Тежегіш сынақтар, 48
Тежегіштер, 71–72
Тежеу қашықтығы, 48
Хабарландыру, компания, 97
Еңбек статистикасы бюросы, 13, 17, 76 Буш, Джордж В., 125

С

Жүк ұрлығы, 145–147
Тазартатын сұйықтық, 66
Федералды ережелер кодексі (CFR), 3, 60, 114, 116
Коммерциялық жүргізуші

куәлігі (CDL), 10, 51, 104,
143

Коммерциялық автокөлік
қауіпсіздігі жөніндегі альянс, 60
сәйкестік, қауіпсіздік және
жауапкершілік (CSA)
бағдарлама, 56
Күнделікті журнал, 57
Қорғаныс жүргізу, 31, 46, 51,
139 Денсаулық сақтау және халыққа
қызмет көрсету бөлімі
(DHHS), 135

Ішкі қауіпсіздік департаменті
(DHS), 125 көлік департаменті
(DOT), 3, 54, 55,
113, 114, 118, 120, 152

Директорлардың,
автопарктардың қауіпсіздігі.
автопарқтың қауіпсіздік жөніндегі
директорына лас бомбалар, 4
қараңыз

Алаңдатылған жүргізушілерді
тестілеу, 49-50 алаңдаушылық,
жүргізуші, 49

Жүргізуші алаңдаушылық, 49
Драйвер қауіпсіздігі
бағдарламалары. Жазатайым
оқиғалардың алдын алу
бағдарламаларын қараңыз;
Қауіпсіздік кеңестері

65-66 менеджменттің рөліне
қызығушылықты сақтау, 33, 53
ынталандырушы қызығушылық, 67
оқыту, қызметтік, 31

жаттығу, бастапқы, 31, 45

жаттығу, жалғасы, 32, 46

жаттығу, түзету, 32, 46

Жүргізушілер. Қызметкерлерді,
дәрі-дәрмектер паркін, 135, 136
қараңыз

Е

Төтенше жағдайлар бойынша
іс-шаралар жоспары, 144-145 жедел
техника, 72

Апаттық аялдамалар, 139-140
Қызметкерлердің жарақаттануы, 17-
18 Қызметкерлер, автопарк

сырттай қатысу; абсцентизмді
60-тан қараңыз

бейімделу, 37

жасы 38-де

қосымшалар, 39

фонды тексеру; 136-137 қара,
сәйкестікті фондық тексеру
шығындар, 21
күнделікті журнал, 57
тәртіп, 138
жүргізу куәлігі, 41
жүргізу дағдылары, 36-37, 41,

51

білім, 38

емтихандар, физикалық, 28, 40

фитнес стандарттары, 42

FMCSA талаптары, 55

жынысы, 38

бойы мен салмағы бойынша
шектеулер, қызмет көрсетудің 38
сағаты, 56, 57

жазатайым оқиғалар;

қызметкердің жарақаттануы туралы
жазатайым оқиғаны қараңыз

нұсқаулық, 42

ақыл, 38

сұхбат, 40, 41

жұмысқа қанағаттану, 37

лицензиялау, 10, 39

жаңа жалдау, апаттың

коэффициенттері, 59, 60 жаңа

жалдау, процедуралар, 141

жұмыссыз жұмыс элементтері, 37

байқау дағдылары, 140

физикалық қасиеттер, NHTSA,

136, 35, 36

жалдау, 38, 39

анықтамалық тексерулер, 40-41

ауыстыру / уақытша, 21-22

скрининг, 27, 38

таңдау, 10, 26-27, 28-29, 36,

38-39

өзін-өзі тәрбиелеу, 36

дағдыларды тексеру, 49-50, 51

жүргізу құқығын тоқтата тұру / алып
тастау,

141, 142

тестілеу, 42

жаңа қызметкерлерді оқыту;
оқу, қызметкер
Экологиялық денсаулық
орталығы, 77
F
Оқыс оқиғалар туралы есеп
беру жүйесі (ӨЖТУБЖ), 13, 16
автокөлік жолдарының федералды
әкімшілігі (FHWA), 33,
60, 69
Федералды автокөлік
тасымалдаушыларының қауіпсіздігі
басқармасы (FMCSA), 2, 13, 25, 30,
33, 54, 55, 56,
58, 59, 60, 76, 105, 154
Федералды автокөлік
тасымалдаушыларының қауіпсіздігі
ережелері (FMCSR), 42, 77
Федералды Транзиттік
Басқарма (FTA), 125, 126 автопарк
индустриясы
өсуі, 2
қауіпсіздігі, маңыздылығы;
қауіпсіздік, автопарк индустриясы
бөлімін қараңыз
шағын автопарктық ұйымдар,
25, 29
стандарттау, автопарк
қауіпсіздігі бойынша 70 директор
талдау рөлі, 11
жүргізушілердің сәйкестігін
тексеру, қадағалау, 136–137
бақылау, 12
орындау рөлі, 12
тергеу рөлі, 11
жоспарлау рөлі, 11
жауапкершілік, 75–76
жаттығу рөлі, автопарк
бойынша 12 тест, 51 жанармай
жүйесі, 72

F
GPS жүйелері, 105
Көлік құралының жалпы
салмақ коэффициенті (GVWR), 60

N

Қауіпті тауарларды тасымалдау

және сақтау есебі, 3
коммерциялық драйверлерді
тексеру, 152–153
Бхопаль апаты, 114 жыл
химиялық түгендеу, 122
жанғыш сұйықтықтар, 155–156
байланыс, 121–122
төтенше жағдайға қарсы
әрекет, 120–121
алғашқы жауап берушілер, 121
қауіптілік сыныптары, 115, 116,
117, 118
қауіпті кластар, 157–158
химиялық заттар қызметкерлері,
118, 119, 122
жұмыс берушілер, 119
қатысты 115 хабарлама
шолу, 3, 113
жеке қорғаныс құралдары
(ЖҚҚ), 122 дана