

**Управление
безопасностью и охраной
автопарка**

Второе издание

Дэниэль Э. Делла-Джустина

CRC Press

Taylor & Francis Group

Брокен Сунд-Парквей Норт-Вест, 6000, съют 300 Бока-Ратон, Флорида 33487-2742

© 2012 Taylor & Francis Group, LLC

CRC Press – отгиск Taylor & Francis Group, бизнеса Informa

Впервые выпущен в мягкой обложке 2017

Никакое требование оригинального американского правительства не работает Дата исполнения: 20120314

ISBN 13: 978-1-138-07249-7 (pbk)

ISBN 13: 978-1-4398-9507-8 (hbk)

Эта книга содержит информацию, полученную из достоверных и проверенных источников.

Разумные усилия были приложены, чтобы опубликовать надежные данные и информацию, но автор и издатель не могут принять на себя ответственность за законность всех материалов или последствия их использования. Авторы и издатели попытались устоновить владельцев авторских прав всего материала, воспроизведенного в этой публикации и принести извинения владельцам авторских прав, если разрешение опубликовать в этой форме не было получено. Если какой-либо материал авторского права не был признан, пожалуйста, напишите и сообщите нам, таким образом, мы можем исправить в любой будущей перепечатке.

За исключением случаев, разрешенных законодательством США об авторских правах, никакая часть этой книги не может быть перепечатана, воспроизведена, передана или использована в любой форме любыми электронными, механическими или другими средствами, известными в настоящее время или изобретенными в будущем, включая фотокопирование, микрофильмирование и запись, или в любой системе хранения или поиска информации, без письменного разрешения издателей.

Для получения разрешения на фотокопирование или использование материалов в электронном виде из этой работы, перейдите по адресу www.copyright.com (<http://www.copyright.com/>) или свяжитесь с Центром по оформлению авторских прав, Inc. (CCC), 222 Rosewood Drive, Danvers, MA 01923, 978-750-8400. CCC - некоммерческая организация, которая предоставляет лицензии и регистрацию для множества пользователей. Для организаций, которым предоставил лицензию фотокопии CCC, была устроена отдельная система оплаты.

Товарный знак: Названия продукта или названия компании могут быть торговыми марками или зарегистрированными торговыми марками, и используются только для идентификации и объяснения без намерения посягнуть.

Данные Библиотеки Конгресса
Каталогизация в публикации

Делла-Джустина, Дэниел.

Безопасность и управление автотранспортным парком / Дэниэль Э. Делла-Джустина. - 2-й редактор.

р. см.

Включает библиографические ссылки и индекс. ISBN 978-1-4398-9507-8 (книга в твердом переплете)

1. Парки автомобилей - Меры по обеспечению безопасности. 2. Парки автомобилей - Меры по безопасности. 3. Безопасность дорожного движения. Я. Название.

HE5614. D375 2012

388.3'40684 - dc23

2012008936

Посетите веб-сайт Taylor & Francis по <http://www.taylorandfrancis.com>
и веб-сайт CRC Press по <http://www.crcpress.com>

Посвящение

*Эта книга посвящена любимым внукам Делла-
Джустины:
Дане, Дэниелу, Даниэлле, Джеймсу, Кети, Мариссе,
Робину, Стивену и Элизе.*

Содержание

Предисловие	xiii
Благодарность	xv
Об авторе.....	xvi
Глава 1 Введение	1
Большие грузовые автомобили	1
Автомобильная отрасль	2
Транспортировка опасных грузов.....	3
Безопасность транспортировки.....	4
Основные элементы этого учебника	5
Ссылки.....	6
Глава 2 Элементы программы безопасности в автомобильном транспорте.....	7
Цель программы безопасности	7
Главные элементы безопасности в автомобильном транспорте	7
Руководство управления.....	8
Письменная политика в области техники безопасности.....	8
Распределение ответственности за безопасность.....	9
Отчеты о происшествиях.....	9
Подбор водителя.....	10
Безопасность транспортных средств.....	10
Безопасность сотрудника.....	10
Безопасность в нерабочее время	11
Контроль безопасности.....	11
Устойчивая деятельность	11
Интеграция безопасности с работой.....	11
Обязанности руководителей по безопасности автопарка.....	11
Расследование	12
Планирование	12
Реализация программы	12
Обучение технике безопасности.....	12
Программа последующей деятельности.....	13
Элементы программы предотвращения дорожно-транспортных происшествий	13
Почему собирают информацию несчастного случая?.....	13
Действительные и надежные источники отчетов	13
Форма отчетности несчастного случая	14
Заявка информации о несчастном случае.....	14
Изучите вопросы	14
Ссылки.....	15

Глава 3	<i>Техника безопасности</i>	16
Причины нарушения правил техники безопасности		16
Моральное обязательство		16
Правовое обязательство		17
Финансовое обязательство		17
Основные направления дорожно-транспортных происшествий		18
Дорожно-транспортные происшествия		18
Дорожно-транспортные происшествия с травмами сотрудников		19
Несчастные случаи на производстве		20
Расходы на травмы и болезни		20
Пирамида		21
Стоимость травм на рабочем месте		21
Абсентеизм		22
Снижение производства		22
Сменные сотрудники		22
Затраты на дорожно-транспортные происшествия		23
Заключение		24
Изучите вопросы		24
Ссылки		25
Глава 4	Особые требования малого автопарка	26
Пассажирские фургоны		26
Элементы программы безопасности автопарка		27
Основные интересы владельцев или руководителей автопарков		27
Особенности отбора сотрудников		28
Отбор		28
Проверка справочной информации		29
Медицинское обследование		29
Тестирование		30
Процесс выбора водителя		30
Принципы работы руководителя небольшого автопарка		30
Инструкции по подготовке новых сотрудников		31
Управление транспортным средством		31
Проверка транспортного средства перед каждой поездкой		31
Уведомление о дефектах транспортного средства		31
Заполнение отчетов о происшествиях		32
Использование ремней безопасности		32
Контраварийное вождение		32
Комплекующие программы безопасности водителя		33
Начальная подготовка		33
Обучение на производстве		34
Вспомогательное обучение		34
Непрерывное обучение		34
Состояние транспортного средства		34
Периодические техосмотры		34
Проверка перед поездкой		34
Проверка после поездки		35
Роль управления в успешной программе безопасности		35

Изучите вопросы.....	36
Ссылки	36
Глава 5 Выбор водителя.....	38
Прогнозирование безопасных качеств водителя.....	38
Самодисциплина в выборе водителя.....	39
Управление выбором водителя.....	39
Способности хорошего водителя	39
Навыки вождения	39
Выполнение обязанностей, не связанных с вождением автомобиля.	40
Удовлетворенность работой	40
Взаимодействие с другими	40
Адаптация к существующим условиям	40
Факты персонала.....	41
Возраст.....	41
Пол	41
Физические черты.....	41
Интеллект	41
Образование	41
Процедуры отбора водителя	41
Привлечение	42
Предварительная заявка	42
Форма заявки.....	42
Кредитно-контрольные агентства	42
Водительские права оператора или водителя.....	43
Национальный реестр водителей	43
Собеседование.....	43
Медицинский осмотр.....	43
Проверка рекомендаций	44
Приемное собеседование	44
Навыки вождения.....	44
Элементы предварительного отбора, связанные с вождением автомобиля	44
Водительский стаж	45
Прошлая история вождения.....	45
Ответственность Федерального агентства по регулированию в области безопасности движения автотранспорта при проверке документов о вождении.....	45
Предыдущая инструкция водителя	45
Физическая подготовка	45
Тесты для определения положения и способностей заднеприводного автомобиля	46
Изучите вопросы.....	46
Ссылки	46
Глава 6 Обучение водителя и инструкция.....	48
Преимущества обучения водителей.....	48
Преимущества использования учебного помещения	49
Систематические визуальные привычки в вождении	49
Соблюдение процедур в случае несчастного случая.....	47
Методы обучения водителя	47

Дополнительные темы для обсуждения в ходе обучения	48
Факторы, влияющие на процесс остановки	48
Методы оценки хороших тормозов	48
Отвлекающие факторы водителей автопарка.....	49
Тест с отвлекающим методом для проверки водителей	49
Правила техники безопасности при запуске грузовика	50
Важные правила техники безопасности при профилактическом обслуживании.....	50
Проверка навыков персонала автопарка	51
Изучите вопросы.....	52
Ссылки	52
Глава 7 Контроль водителя	53
Обязанности руководителей водителей.....	53
Министерство транспорта.....	54
Федеральная администрация по пассажирским перевозкам.....	54
Соответствие ФАПП.....	55
Коммерческие автомобили	55
Требования/Ответственность водителя	55
Необходимые записи, которые будут приобщены к делу	56
Ответственность работодателя	56
Анализ безопасности ФАПП и рейтинг	56
Порядок работы водителей	56
Часы сервиса	57
Ежедневная регистрация водителя	57
Требования для технического обслуживания транспортного средства.....	57
Придорожные акты осмотра	57
Акт осмотра после поездки	57
Периодическая проверка	57
Предотвращение несчастных случаев до того, как они произойдут	59
Мотивация водителей для получения желаемого результата	59
Признаки происшествий, о которых должен знать руководитель	60
Нарушения, приводящие к чрезмерной нагрузке на транспортные средства... ..	60
Контроль водителя.....	61
Стратегическое развитие.....	61
Оценка безопасности для руководителей автопарков	61
Изучите вопросы.....	62
Ссылки	62
Глава 8 Инспекционная программа автотранспортного парка	63
Ответственность работодателя	63
Техника безопасности	64
Начальная проверка безопасности	64
Методы, используемые в начальных проверках безопасности	64
Периодические проверки безопасности.....	65
Обучение.....	65
Обучение водителя	65
Контроль и обеспечение исполнения.....	65
Поддержание интереса к программе безопасности	65

Профессиональные риски для автопарка.....	66
Инструменты обработки металлов.....	66
Очищающие жидкости.....	66
Стимулирование интереса к программе безопасности.....	67
Общие правила безопасности.....	67
Техосмотр.....	68
Проверка, ремонт и обслуживание.....	68
Обслуживание.....	68
Хранение документации.....	68
Требования ведения записей.....	68
Смазывание.....	69
Осмотр автотранспортных средств в процессе эксплуатации.....	69
Результаты проверки автомобиля.....	69
Преимущества, полученные в результате стандартизации автопарка.....	70
Встроенные автомобильные компоненты, непосредственно связанные с безопасностью.....	70
Фары.....	71
Тормоза.....	71
Состояние лобового стекла.....	72
Топливные системы.....	72
Оборудование, необходимое в соответствии с правилами государственной и межгосударственной торговой комиссии.....	72
Взносы, которые водитель может внести в эффективную программу технического обслуживания.....	72
Преимущества, полученные при передаче автомобиля физическому лицу.....	73
Характеристики программ управления автопарком.....	73
Изучите вопросы.....	73
Ссылки.....	74
Глава 9 Организация данных о несчастном случае автопарка.....	75
Расследование несчастного случая.....	75
Обязанности директора по безопасности автопарка.....	75
Где узнать о причинах несчастных случаев.....	76
Опубликованная статистика автомобильной аварии.....	76
Специальные исследования, выпущенные страховыми компаниями.....	76
Национальный совет по безопасности.....	76
Другие источники.....	77
Федеральные правила безопасности автомобильных перевозчиков.....	77
Необходимая информация.....	77
Системы записи несчастного случая.....	77
Специалисты по расследованию происшествий.....	78
Информация, собранная в аналитических записях несчастного случая.....	78
Классификация дорожно-транспортных происшествий автомобиля.....	79
Типы крушения дорожного транспортного средства.....	79
Изучите вопросы.....	80
Ссылки.....	80
Глава 10 Анализ безопасности работы.....	83
Идентификация задачи риска и работы.....	83
Определение.....	83

Проведение анализа безопасности работы	84
Основные шаги в анализе безопасности работы	84
Выбор работы	84
Разрушение работы	85
Идентификация потенциальных угроз	85
Развитие решений	86
Контроль и рассмотрение АОТs	87
Линейные руководители	87
Сотрудники	87
Преимущества АОТ	88
Изучите вопросы	88
Ссылки	89
Глава 11 Встречи по вопросам безопасности для водителей автотранспортных средств	91
Сокращение инцидента	91
Типы встреч	92
Предметы встреч	92
Резюме	94
Изучите вопросы	94
Ссылки	94
Глава 12 Реклама транспортировки автотранспортного парка	95
Улучшение безопасности дорожного движения	95
Роли профессионалов и частных лиц	95
Требования автопарка	95
Умение хорошо водить	96
Основные элементы в обучении водителя	96
Обучение автотранспортного парка	97
Безопасные отношения	97
Влияние на водительское отношение	97
Бюллетени компании	97
Благодарственные письма	97
Плакаты	97
Буклеты	98
Встречи безопасности	98
Признание для безопасного вождения	98
Значок	99
Денежные премии	99
Товары	99
Оценка	99
Элементы стимулирующей программы	100
Награды за безопасность в СМИ	100
Публикации компании	100
Газеты/Телевидение	100
Радио	100
Реклама церемонии награждения безопасности	101
Изучите вопросы	101
Ссылки	101
Глава 13 Безопасность школьного автобуса	103

Перевозка нашего самого дорогого груза	103
Проверки и обслуживание школьных автобусов.....	104
Проверка новых транспортных средств.....	104
Ежедневная и предварительная проверка.....	105
Уход и внешний вид.....	105
Обслуживание школьных автобусов.....	105
Ответственность персонала.....	106
Студенты-пассажиры.....	106
Загрузка и разгрузка.....	106
Аварийная эвакуация.....	107
Аварийное оборудование.....	108
Отчетность о несчастных случаях.....	108
Правила перевозки учеников.....	108
Транспортировка студентов с ограниченными возможностями.....	109
Ответственность государственного учреждения.....	109
Ответственность оператора школьного автобуса.....	110
Обязанности родителей.....	110
Квалификации занятости.....	110
Внеучебные поездки.....	111
Изучите вопросы.....	111
Ссылки.....	112
Глава 14 Перевозка и хранение опасных материалов.....	113
Информация.....	113
Мера заботливости.....	114
Регистрация.....	114
Требования к оперативному оповещению и отчетности об ущербе.....	115
Классы опасности.....	115
Класс 1: Взрывчатые материалы.....	116
Класс 2: газы.....	116
Класс 3: огнеопасные жидкости.....	116
Класс 4: твердые частицы.....	117
Класс 5: окислители и органические пероксиды.....	117
Класс 6: токсичные и заразные вещества.....	117
Класс 7: радиоактивные материалы.....	117
Класс 8: разъедающие вещества.....	117
Класс 9: разное.....	118
ORM-D: другие регулируемые материалы.....	118
Сотрудники и работодатели опасных веществ.....	118
Обучение обращению с опасными веществами.....	119
Документы транспортировки.....	120
Экстренное реагирование.....	120
Контакт с первыми респондентами.....	121
Информационный плакат.....	121
Безопасность.....	121
Связь об опасностях.....	121
Химические материально-технические ресурсы.....	122
Средства индивидуальной защиты.....	122
План распространения.....	123

Изучите вопросы	123
Ссылки	123
Глава 15 Безопасность в транспортной отрасли (транзит и автоперевозчик)	125
Федеральные системы транзита.....	125
Планирование	125
Последствия для терроризма.....	127
Типы обучения	127
Обучение и упражнения	128
Автотранспортные системы.....	128
Безопасность водителя	128
Запланированные стоянки для грузовиков	128
Чеширская нефтегазовая корпорация (модельный план).....	129
Политика автомобильного перевозчика	129
Программа расследования катастрофы.....	130
Расследования	130
Протокол супервайзера при расследовании аварии	130
Цели расследований аварии	130
Опрос после аварии	131
Процедуры	131
Опрос водителя после аварии	132
Телефонный контрольный список ДТП с участием автотранспорта	132
Разработка программ	132
Планирование	132
Обучение.....	132
Последующие процедуры	133
Отчетность	133
Отбор, обучение, и наблюдение персонала	133
Препарат и программа тестирования алкоголя	134
Тестирование алкоголя	134
Допинг-контроль.....	135
Здоровье и фитнес квалификация для водителей	136
Водители должны быть проверены на соответствие.....	136
Предварительные/последующие осмотры.....	137
Проверка перед поездкой	137
Проверка после поездки	137
Программа наблюдения поведения	137
Цель	137
Рекомендации	138
Информация	138
Дисциплина	138
Обнаружение опасностей.....	139
Интерпретация	139
Идентификация источников опасности	139
Обработка информации.....	139
Небезопасные действия	139
Неправильное использование оборудования	139
Аварийные остановки.....	139
Восстановление (Терминалы или погрузочная платформа)	140

Скорость грузовика.....	140
Регулирование	140
Наблюдения.....	140
Процедуры для новых работников.....	141
Процедуры для нынешних сотрудников.....	141
Приостановление и отмена привилегий вождения	141
Физическое состояние	141
Небезопасное вождение	141
Несчастные случаи	142
Изучите вопросы.....	142
Глава 16 Безопасность и управление автотранспортным парком.....	143
Операции по обеспечению безопасности	143
План чрезвычайной меры.....	144
Обзор эвакуации	145
Угон и грузовое хищение	145
Типы чрезвычайных ситуаций и бедствия.....	147
Бомбы и угрозы взрыва	148
Процедуры угроз взрыва	148
Ответ на угрозы взрыва	149
Террористические угрозы	150
Повышенная боевая готовность (оранжевое условие угрозы).....	150
Серьезное оповещение (Красное условие угрозы)	150
Защитные пароли для корпораций	151
Защитные пароли для водителей.....	151
Программа дорожного наблюдения для водителей грузовиков	152
Изучите вопросы.....	153
Ссылки	154
Приложение А: Горючие жидкости	155
Приложение В: Описание опасных материалов §172.202	157
Основное описание §172. 202	157
Общее количество §172. 202 (a) (5), §172. 202 (c).....	158
Индекс	159

Предисловие

В учебнике рассмотрены основные методы и принципы управления безопасностью автотранспортных средств.

В связи с нападениями 11 сентября 2001 на Соединенные Штаты компании должны теперь стать превентивными в своей собственной безопасности и планирующий чрезвычайные ситуации. Книга содержит приблизительно на 40 процентов больше объема информации, чем можно изучить в один семестр. С новыми методами транспортировки перевозки стали намного быстрее. Использование автотранспортного парка выгодно, потому что это - быстрый метод поставяющих товаров, который в свою очередь усиливает экономику. Сегодня, правительство, отрасль, и частные и государственные секторы, наряду с академией, должны проявить намного более серьезный подход к транспортировке товаров. Сегодня правительство, промышленность и частные государственные сектора, наряду с академическими кругами, должны гораздо серьезнее подходить к перевозке грузов.

Гибель людей - не единственная потеря, связанная с этими инцидентами. Также необходимо учитывать стоимость травм, потерянную заработную плату, расходы на найм и обучение, страховые взносы и материальный ущерб. С риском потери, являющейся настолько отличным, эффективна программа обучения в области транспортировки должен быть реализован во всех программах безопасности автотранспортного парка. Поэтому мы можем сказать, что работодатели, прежде всего, ответственны за то, что происходит с их водителями на рабочих местах и терминалами в Соединенных Штатах. **Работодатели обязаны обеспечить своим работникам безопасное рабочее место, а также безопасные системы труда, безопасные транспортные средства, надлежащее обучение и контроль. Работодатели должны также следить за тем, чтобы любой риск, создаваемый внутри предприятия, не распространялся во внешнем мире в ущерб широкой общественности.**

Менеджеры автотранспортного парка концентрируют свои усилия к технике безопасности во всех аспектах безопасности. Стоимость аварии - это контролируемый бизнес-расход, если он обрабатывается правильно и тщательно контролируется. Руководство концентрирует свои усилия на контроле за прямыми и косвенными издержками аварий и связанных с ними травм. **Каждый управляющий автопарком обязан обеспечить безопасные перевозки клиентов и сотрудников своей компании, как при перевозке пассажиров, так и при перевозке опасных материалов.**

Цель этой книги состоит в том, чтобы предоставить читателю понимание комплексной безопасности автотранспортного парка и учебной программы. Темы, затронутые в этой книге, включают следующее:

- элементы программы безопасности автотранспортного парка
- техника безопасности
- рассмотрение вопроса о выборе, обучении, инструктаже и руководстве водителями небольшого автопарка
- техосмотр

- как разделить данные о несчастном случае
- встречи безопасности анализа охраны труда (АОТ) для водителей грузовиков
- реклама автотранспортного парка
- безопасность школьного автобуса
- перевозка и хранение опасных материалов
- безопасность в транспортировке

Глава 15 содержит модель программы перевозки автотранспортного парка, разработанной, чтобы помочь во внедрении программы. Каждая из этих тем играет важную роль в безопасности автотранспортного парка.

Чтобы разработать понимание значения массового транспорта и автотранспортного парка в сегодняшнем обществе, в следующий раз, Вы ездите на главном шоссе, думайте о том, сколько грузовиков едет на дороге с Вами. Я думаю, что Вы согласитесь, что сумма товаров, транспортируемых каждый день, астрономическая.

Для безопасной транспортировки грузов и людей все, кто участвует в транспортной системе, должны быть надлежащим образом обучены, находиться под надзором и контролем. Должны вестись надлежащие данные и отчеты о происшествиях для выявления тенденций и проблемных областей. Я надеюсь, что эта книга обеспечит вас основами, необходимыми для управления транспортной системой вашего автопарка.

Благодарность

Я особенно благодарен за помощь и информацию о ресурсах, необходимую для поддержки содержания этого текста от М. А. Малика (аспиранта), который помог мне в некотором редактировании этого учебника. Я хотел бы выразить благодарность этим пяти аспирантам (Б. Каннингем, К. Фотос, К. Лед, С. Прайд, и Т. К. Стюарт), кто был зарегистрирован в нашей программе вне кампуса в Уилинге, Западная Вирджиния, для обеспечения благосостояния информации, чтобы поддержать этот учебник. Кроме того, я должен выразить огромную благодарность Рону Свантеку, руководителю службы безопасности, в настоящее время нанятому с FedEx Corporation в Питтсбурге, Пенсильвания центральный офис на учебном аспекте водителей автотранспортного парка.

Для разработки главы безопасности школьного автобуса я обязан Терезе Коул (CSP), руководителю службы безопасности Центральной области, First Student Corp., Национальной компании по производству школьных автобусов, за то, что она поделилась своим профессиональным видением и всегда с энтузиазмом поддерживала меня. Я также обязан перед многими государственными органами за информацию, которую они предоставили как в электронном, так и в печатном виде.

Я хотел бы поблагодарить многих других людей, которые внесли свой вклад в это второе издание, в том числе специалистов в области транспорта и профессиональных водителей грузовиков, которые предоставили большой объем информации в поддержку содержания этого текста. Есть много других, кто вдохновил меня, и я хочу поблагодарить рецензентов этой книги, некоторые из которых анонимны. Другой ключевой сотрудник, Роберт Кутоне, очень помог с информацией о пожарах и взрывчатых веществах, перевозимых грузоперевозчиками по американской системе автомагистралей.

Кроме того, я хотел бы благодарить доктора Х. Илкина Билджесу, неустанного и терпеливого поддерживающего преподавателя в WVU, который помог в подготовке учебника с его превосходными компьютерными навыками.

Кроме того, я навсегда обязан доктору Роберту Нолану, бывшему директору Центра Безопасности Уличного движения в Университете штата Мичиган в Ист-Лэнзинге. Доктор Нолан был моим докторским председателем комитета и лояльным другом, и наставником во время моей аспирантуры.

Об авторе

Дэниэль Э. Делла-Джустина держит ВА и МА в образовательном управлении и психологии из американского Международного Колледжа в Спрингфилде, Массачусетс. Он получил образование в области безопасности дорожного движения, а также докторскую степень в области высшего образования и педагогических исследований в Мичиганском государственном университете. Он занимал две постдокторские должности: одну - в области экологического планирования и планирования действий в чрезвычайных ситуациях в Ланкастерском университете в Англии, а другую - в области ветроэнергетики и экологических исследований в Университете штата Колорадо. Он является сертифицированным менеджером по управлению рисками.

Доктор Делла-Джустина преподает в Отделе Разработки Промышленных и Систем управления, части Программы Управления безопасностью и Управления мерами по защите окружающей среды, в Колледже Технические и Минерально-сырьевых ресурсов в Университете Западной Вирджинии. Он возглавил и преподавал в программе специализации в течение 35 лет. Одновременно, он служил адъюнкт-профессором в Отделе Разработки Нефтяного и Природного газа.

В течение срока пребывания доктора Делла-Джустины в качестве председателя Отдела Управления безопасностью и Управления мерами по защите окружающей среды в Университете Западной Вирджинии он построил программу в самое прекрасное в своем роде в мире. Его семнадцать учебников в дисциплинах безопасности, здравоохранения, охраны окружающей среды - стандартные обучающие ссылки в американских и международных учебных заведениях. В корпоративном секторе его письма используются широко в качестве фонда, на который построены общекорпоративные программы безопасности.

Доктор Делла-Джустина разработала концепции управления безопасностью, которые имеют широкое применение. Он предупредил работников к присутствию опасных веществ с помощью справочных листов безопасности изделия, обучения работника, маркирования продукции и других мер. Он разработал инструмент, чтобы исследовать, проанализировать, и сообщить о несчастных случаях, включая руководящие принципы для обработки компенсационных требований работников. Совместно с Федеральным агентством по управлению в чрезвычайных ситуациях (FEMA) он проектировал инструмент для реагирования на чрезвычайные ситуации и процедуры создания планов работ в аварийной ситуации. Он также создал механизмы, чтобы предупредить пожары и минимизировать потери, включающие опасность - оус материалы.

Проводя всесторонний национальный научно-исследовательский проект, который включал критическую оценку больших и небольших школьных округов во всех пятидесяти государствах, доктор Делла - Джустина определил практику обеспечения безопасности и потребности в транспортировке студентов с ограниченными возможностями. Его результаты привели к рекомендациям, которые были реализованы Американское Министерство транспорта. Сегодня, в результате дальновидной работы доктора Делла-Джустины, все штаты расширили свои

транспортные программы для студентов-инвалидов (особые группы населения) и приняли единые стандарты безопасности.

В начале 1990-х, доктор Делла-Джустина признала знаки, что насилие на рабочем месте собиралось увеличиться. Он начал работать, чтобы определить проблему и искать методы преодоления, что должно было стать растущей национальной дилеммой. В настоящее время его лидерство помогает компаниям понять потенциальные предупредительные знаки насилия и определить способы защитить сотрудников.

Его достижения и вклады - легион. Доктора Делла-Джустину назвали получателем премии Зала славы 2001 года в Национальном совете по безопасности меж - национальное соглашение в Атланта, где он был признан приветствуемым лидером и пионером для его инновационных вкладов и обслуживания к отраслям безопасности, здравоохранения, охраны окружающей среды. Новая честь доктора Делла-Джустины состоялась в июне 2005 в том, когда он был избран в честь Товарища в американском Обществе Инженеров по охране труда. Эти почести - самые высокие почести в каждом из этих профессиональных обществ

Семья доктора Делла-Джустины разделяет его приверженность безопасности. Его жена, Джанет, поддерживает степень магистра в области управления безопасностью и управления мерами по защите окружающей среды и является специалистом по безопасности в службах распространения знаний Безопасности и здоровья в Университете Западной Вирджинии. Его сын, Дэниел, является гарантированным профессионалом безопасности (CSP) и является региональным доводом «против» потерь - троллят менеджера Consigli Construction Corporation в Медфорде, Массачусетс. Его другие сыновья, Дэвид и Джон, оба закончили Американскую военную Академию в Уэст-Пойнте. Дэвид, полковник, является директором по экстренному управлению в Медицинском центре армии Мадигана в Форт-Льюисе, Вашингтон. Джон, подполковник, является контрразведчиком в Форте Блисс, Техас. Его пасынок, Джейкоб Хайер, является выпускником Уитон-Колледжа, Иллинойс.

1 Введение



Технический прогресс в прошлом привел ко многим, изменяет на мир, в котором мы живем. Многие из этих изменений улучшили наше общество и качество жизни. Однако некоторые из них оказывают пагубное воздействие как на людей, так и на окружающую среду. Транспорт не является исключением. Это не было так давно, что люди путешествовали, идя или приводимыми в действие животным средствами. Автомобили пришли и сделали транспортировку значительно быстрее. У гигантских тягачей есть способность переместить огромные суммы товаров в доле времени, которое однажды потребовалось. Отрасль транспортировки — а именно, автотранспортные средства — работает более эффективно чем когда-либо прежде и продолжает улучшать средства и безопасность распределения товаров.

Эти продвижения не без рисков. Потери от инцидентов транспортировки значительные и включают смерть, ущерб, потери заработной платы, нанимая и учебные расходы, более высокие страховые премии, имущественный ущерб и снижения деловой активности, только чтобы назвать некоторых. Безусловно, самая отличная причина смерти от несчастного случая в Соединенных Штатах включает инциденты автомобиля. Приблизительно 50,000 человек умирают, и больше чем 2 миллиона получают ущерб выведения из строя каждый год. Полный уровень смертности - приблизительно 22 за 100,000 инцидентов автомобиля. Хотя мало внимания сосредоточено на уровне смертности от инцидентов автомобиля, в то время как на работе, некоторые исследования предлагают, чтобы между 25 и 35 процентов всех связанных с работой смертельных случаев включили автомобили.

БОЛЬШИЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Согласно *Фактам Ущерба* Национального совета по безопасности (2011), 3,380 смертельных случаев от транспортных катастроф, включающих

большие грузовые автомобили в 2009, представляли 20-процентное снижение от этих 4,245 смертельных случаев в 2008. Больше чем 75 процентов этих смертельных случаев были жителями транспортных средств кроме больших грузовиков. Большие грузовые автомобили (10,000 фунтов и больше), более вероятно, будут включены в фатальную катастрофу нескольких-транспортных-средств, чем пассажирские транспортные средства. В 2008 82 процента больших грузовиков в фатальных катастрофах были в катастрофах нескольких-транспортных-средств, по сравнению с 58 процентами пассажирских транспортных средств. В 2008 г. в ДТП с участием двух транспортных средств 30 процентов приходилось на крупный грузовой автомобиль и еще один тип транспортных средств, причем оба автомобиля пострадали спереди. Удар по большому грузовику сзади был в три с лишним раза чаще, чем по другому автомобилю (19% и 6%, соответственно).

Одни только эти статистические данные являются доказательством невероятной потребности интегрировать безопасность в управление отраслью автотранспортного парка. Это не только приносит выгоду, чтобы иметь в распоряжении программу, чтобы справиться с операцией автотранспортного парка, но это - также обязанность предоставить безопасную транспортировку клиенту и общественности также.

Автотранспортные средства, через их руководителей службы безопасности, в состоянии сосредоточиться и на прямых, и на косвенных затратах, связанных с их автомобильными действиями. Потери от операций автотранспортного парка должны быть признаны предотвратимыми инцидентами. Программа безопасности автопарка делает для деятельности автопарка то, что аналогичные программы по безопасности и контролю потерь делают для организации: нанимают компетентный, хорошо обученный персонал; распознают опасности наряду с прошлыми потерями; и принимают соответствующие меры для предотвращения возможных потерь.

Автомобильная отрасль

Использование автотранспортного парка и автобусные перевозки увеличились быстро в течение прошлых четырех десятилетий. Грузовики транспортируют большую часть груза, перемещаясь из одного района страны в другой. Логистика позволила всем аспектам сельского хозяйства расширить сферы той отрасли контакта. В последнее время показатели безопасности автобусов и грузовиков заметно улучшились по сравнению с предыдущими годами благодаря ряду повторных проверок, таких как коммерческие водительские права (CDL) и эффективные программы подготовки и обучения водителей технике безопасности.

Начиная со Второй мировой войны, как уровень смертности коммерческих автомобилей, так и уровень аварийности на 100,000 миль транспортных средств значительно снизились, причем обучение водителей является ключевой причиной. Как эти отличные показатели по технике безопасности были улучшены?

Чтобы ответить на этот вопрос, мы должны посмотреть на Комиссию по торговле между штатами (ICC) и Федеральную администрацию по пассажирским перевозкам (ФАПП), которые гарантировали принятие однородных безопасных

методов и правил автотранспортными отраслями транзита средства и автобуса. Предприятия сегодня обучают всех новых водителей и разрабатывают отчеты о происшествиях с последующими корректирующими мерами и техосмотрами как часть ежедневной программы. Оборудование для обеспечения безопасности и устройства, такие как механические и электрические сигналы, сторона - и отмеченные задней частью фары и отражатели, наряду с гидравлическим и пневматическими тормозами, были реализованы. Хорошо разделенные программы в безопасных ведущих методах требуются, и часы вождения определены и ограничены. Различные предприятия проводят встречи с водителями, чтобы обсудить обычные проблемы и обеспечить обучение. Конкуренция между водителями и средствами часто приводила к эффективной мотивационной программе для поддержания индивидуальных записей в чистоте. Программы стимулирования для лучшей истории вождения иногда принимают форму рекламных кампаний, бонусов и других призов. Чем меньше несчастных случаев и требований автотранспортные средства имеют, тем ниже его страховые премии.

Отрасль автотранспортного парка вела развитие и внедрение программ обучения безопасности дорожного движения. Эти программы привели к курсам вождения средства и автобуса, наблюдению водителя, эффективному предельному управлению безопасностью, и в конечном счете повысили уровень безопасности шоссе.

Автомобилестроительная промышленность ставит безопасность на первое место. Автопарк признает, что обеспечение безопасной эксплуатации - это непрерывный процесс, требующий принятия ряда различных мер на всех уровнях организации и полностью интегрированный в процедуры найма, выплаты компенсаций и льгот в рамках повседневной деятельности. Почти в каждом автопарке США действует программа управления безопасностью. Менеджеры по безопасности постоянно ищут пути развития этих программ и повышения их эффективности.

Государство имеет право участвовать как регистрационное состояние и получить доход, только если, по состоянию на 1 января 1991, это взимало или взимало плату для печати идентификации транспортного средства или числа в соответствии с предшественником в этой части стандарта. Каждая автотранспортная компания обязана регистрировать и платить регистрационные пошлины и должна выбрать единственный государство-участник как его регистрационное состояние. Транспортная компания должна выбрать государство, в котором это поддерживает свое основное место ведения хозяйственной деятельности, если такое государство - участвующее государство. Перевозчик, который поддерживает его основное место ведения хозяйственной деятельности за пределами участвующего государства, должен выбрать государство, в котором он будет управлять наибольшим числом автомобилей в течение следующего регистрационного года.

ТРАНСПОРТИРОВКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Транспортировка опасных грузов и опасных грузов широко распространена с поставками более чем 600,000 фунтов в неделю этих материалов во всем мире. Организации, вовлеченные с отраслью транспортировки каждый

день, включают Организацию Объединенных Наций, Международную морскую организацию, Международную организацию гражданской авиации, Международную Ассоциацию Воздушных перевозок, Международное агентство по атомной энергии и американское Министерство транспорта. Эти организации регулируют транспортировку опасных грузов и опасных материалов. Учет для того, чтобы правильно определить, понять и подтвердить классификацию среди обязанностей грузоотправителя.

В соответствии с Названием 49 свода федеральных нормативных актов (СФНА) Части 100 - 185 (49 СФНА 100–185) являются правилами и нормами относительно транспортировки опасных материалов. В Главе 14 мы обсуждаем обучение, соответствие, маркировку, маркировку, упаковку, классификацию документации и важность удостоверения отправления для транспортировке опасных материалов через американскую систему шоссе.

Правилами и нормами, установленными американским Министерством транспорта (МТ США) относительно транспортировки этих материалов, управляя Исследованием МТ США и Специальная администрация Программ. Все программы безопасности автотранспортной компании должны соблюдать регулируемыми положениями МТ США. МТ США устанавливает и приводит в исполнение их автотранспортная компания правилам транспортировки, потому что это сосредотачивается на операциях транспортировки и безопасности шоссе. (Для получения дополнительных сведений см. Главу 14, Доставку и Место хранения Опасных материалов.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТИРОВКИ

В изменяющемся мире проблемы работы и проблемы безопасности транспортировки окружают растущее число поставок транспортного средства. Эти проблемы могут затронуть типы и природу настоящих рисков на рабочем месте, шоссе и терминалах перевозки грузовым автотранспортом. Все типы товаров, особенно автомобили, транспортируемые в такие пункты как Ньюпорт-Ньюс Морской Терминал, Сан-Франциско, и другие местоположения, будет загружен на автомобильные перевозчики и позже отправлен всюду по Соединенным Штатам. В 2003 Терминал морского пехотинца Ньюпорт-Ньюса, как ожидали, транспортирует примерно 43,000 автомобилей в различные места между Нью-Йорком и Флоридой. Эти тысячи автомобилей, каждый потенциально перенос бомбы, все больше наблюдаются специалистами по национальной безопасности как центр внимания в сражении против терроризма.

В усилиях препятствовать тому, чтобы грязные бомбы прибыли в Соединенные Штаты судном, лидеры Агентства национальной безопасности, и чиновники порта должны сосредоточиться, прежде всего, на, проверяют - автомобили луга, прежде чем они будут загружены на автобусы. Бомба может потенциально быть спрятана в стволе и активировала любую внутреннюю или внешнюю часть судоводный терминал.

Федеральное управление безопасности на транспорте признает, что, хотя с самого начала основное внимание уделялось упаковкам и контейнерам, сейчас оно рассматривает неконтейнеризированные грузы как проблему безопасности. Пресечение поставок бомб на территорию Соединенных Штатов также является новой проблемой для компании Distribution Auto Services, которая управляет

многими центрами по импорту автомобилей. В течение последних нескольких лет некоторые работники пытались угнать автомобили, отгоняя их с кораблей, намереваясь разбить их через терминированные заборы. Однако с 11 сентября 2001 года главной целью этой группы является предотвращение взрывов бомб. На ее терминалах вскоре будут установлены сканеры, установленные на высоте пятнадцати футов для обнаружения радиоактивных взрывчатых веществ (пятнадцать футов над поверхностью земли считается оптимальной высотой для обеспечения эффективности работы сканеров).

Будут затронуты все системы автотранспортного парка, и качественная безопасность транспортировки системы, должен быть установлен в борьбе с терроризмом. Чтобы гарантировать эти системы, мы должны понять и быть знакомы со всеми элементами в сетях безопасности транспортировки. Мы должны проанализировать и ответить на поступающие угрозы.

Чтобы гарантировать жизнеспособные программы безопасности транспортировки, мы должны быть подготовлены, осведомлены и знакомы с инструментами безопасности. Использование большого разнообразия сетевых устройств и услуг является одной из ключевой тактики защиты в наборе инструментов безопасности. Кроме того, установка политики безопасности важна для устранения риска. На промышленной арене производственные предприятия, вероятно, будут основывать решения службы безопасности непосредственно по факторам уязвимости. Например, у производственных предприятий, продукты которых очень маленькие или ценные (такие как ювелирные украшения, часы и калькуляторы) есть фактор высокого риска для хищения. В отличие от этого, домашний завод по производству печей/кондиционеров не может быть так обеспокоен кражей, потому что их продукты настолько велики. (См. Главы 15 и 16, в которых основное внимание уделяется информации о безопасности.)

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ЭТОГО УЧЕБНИКА

В данной книге рассматриваются вопросы развития транспортной безопасности автопарка и выявляются проблемы, присущие данной отрасли. Некоторые проблемы, которые обсуждены, являются техникой безопасности, выбором водителя, инструкцией по обучению водителя, специальными замечаниями для маленького средства, школьной транспортировкой, отправляют - звон и память опасных материалов, данных автотранспортного парка о несчастном случае и проверок автомобиля. Другие основные элементы учебника предлагают методы, которые читатели могут использовать, чтобы сражаться с этими обычными проблемами. Хотя много вещей могут быть сделаны, чтобы уменьшить их управление транспортировкой и проблемы безопасности, основная цель этого учебника состоит в том, чтобы увеличить понимание читателей безопасности транспортировки и к предложите полезные источники информации, которые положат начало их собственным программам автотранспортного парка.

Управляющий персонал рассматривает человеческий аспект потери и страдания, и они понимают безопасность автотранспортного парка в долларах и центах. Расследование основания потерь может показать источники, которые могут быть переведены на денежную стоимость. Это обсуждено более подробно в следующей главе.

ССЫЛКИ

Бейкер, Дж.С., Руководство по расследованию дорожно-транспортных происшествий, Институт дорожного движения Северо-Западного университета, Эванстон, штат Иллинойс, 1986 год.

Национальный совет по безопасности, факты ущерба, Итаска, штат Иллинойс, 2011 г.

2 Элементы программы безопасности в автомобильном транспорте

ЦЕЛЬ ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Программа безопасности автопарка предназначена для систематического снижения количества травм, связанных с работой и без работы. Она должна касаться стандартов и политик менеджмента; учета происшествий и травм; результатов программы; отбора, найма и обучения сотрудников; программ поощрения.

ГЛАВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ БЕЗОПАСНОСТИ В АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Программа безопасности автотранспортного парка состоит из одиннадцати главных элементов:

1. Руководство управления
2. Письменная политика в области техники безопасности
3. Назначения ответственности за безопасность
4. Отчеты о происшествиях
5. Подбор водителя
6. Безопасность транспортных средств
7. Безопасность сотрудника
8. Безопасность в нерабочее время
9. Наблюдение безопасности
10. Выдерживающие интерес операции
11. Интеграция безопасности с работой
12. Мы смотрим на каждый элемент более подробно.

Руководство управления

Успех любой программы безопасности зависит от поддержки высшего руководства. Коммуникация, координация и сотрудничество среди организаций, ответственных за шоссе, человека и элементы безопасности транспортных средств, являются необходимостью. Управление должно установить короткий - и долгосрочные цели безопасности шоссе определить и обратиться к проблемам безопасности. Сбор, анализ и совместное использование данных о безопасности дорожного движения являются ключом к обеспечению принятия наилучших решений. Активная поддержка высшего руководства переводит на обязательство сотрудника на всех уровнях организации

При реализации программы безопасности аотранспортного парка, управление должно сделать определенные шаги, чтобы гарантировать ясность и цель. Первый шаг организовать отчеты о несчастных случаях компании, чтобы определить проблемы. Это должно включать прямые затраты, а также компенсации работников, страхование и медицинские затраты. Как только эта информация организована, она должна использоваться, чтобы разработать ясную и точную политику в области техники безопасности компании. После того, как политика разработана, программа безопасности тогда настраивается и управляется упоминаемым профессионалом безопасности. Программа безопасности должна быть то, что исключительная ответственность сотрудника. Также важно, чтобы все уровни управления поняли свои роли в программе безопасности. Это - обязанность каждого супервизора работать с профессионалом безопасности, чтобы предотвратить ущерб сотрудника и дорожно-транспортные происшествия.

Аналитическая процедура, которая берет анализ методом дерева ошибок один шаг вперед, известна как контроль управления. Это используется, чтобы проанализировать несчастные случаи, чтобы определить основание и способствующие причины и инструмент, чтобы оценить существующие программы безопасности, важные для логистики. В конечном счете расследование постнесчастного случая обычно будет указывать, что были меньше, чем соответствующая поддержка управления в обучении и наблюдении. Однако каждый руководитель службы безопасности должен планировать денежные средства для всей безопасности, оборудование необходимое для каждого отдела их организации. Денежные средства должны также быть доступны для обучения супервизоров и почасовых сотрудников, и для проведения встреч безопасности регулярно. Также важно иметь ресурсы в наличии для расследований несчастного случая, проверок и аудитов. Самое важное бюджетное рассмотрение гарантирует, что точные затраты на все инциденты взысканы к правильному отделу или подразделению.

Письменная политика в области техники безопасности

Взгляд компании на безопасность должен быть сообщен сотрудникам, контролерам, и высшему руководству через письменную политику в области техники безопасности. Эта политика полезна в приведении в исполнение безопасности всюду по компании. Форматы предписаний изменятся, но они должны быть ясны и пункту. Иногда политика в области техники безопасности

компании будет включать девиз или лозунг. Этот девиз обычно печатается на различных объектах и отображается всюду по организации; каждый сотрудник должен быть знаком с ним.

Согласно *Руководству по безопасности автотранспортного парка* Национального совета по безопасности, отношение руководства к безопасности должно тщательно формулироваться в письменной политике в области техники безопасности, сообщенной всем сотрудникам, супервизорам и высшему руководству. Кроме того, предписание может служить ссылкой, чтобы рассчитать проблемы правил безопасности.

Распределение ответственности за безопасность

Как упоминалось ранее, высшее руководство в конечном счете несет ответственность за безопасность работы своего автопарка это - обязанность высшего руководства назначить власть безопасности менеджерам и супервизорам, которые сообщают ответственности вниз цепь водителям. Эти полномочия должны быть делегированы к полному - или руководитель службы безопасности неполного рабочего дня.

Упомянутый руководитель службы безопасности ответственен за направление операций техники безопасности всюду по управлению строкой. Некоторые из его или ее обязанностей включают организацию и администрирование эффективной программы безопасности; выявление существующих опасностей и разработку планов их устранения; ведение учета показателей безопасности флота; и информирование руководства об успехе программы. Идеальный директор по безопасности флота хорошо осведомлен о отрасли, привержен безопасности и является хорошим администратором. Идеальный директор по безопасности автопарка - знаток отрасли, приверженец безопасности и хороший администратор. **В большом автопарке это должна быть полная ставка. Если компания имеет небольшой автопарк, то эта должность может быть полным рабочим днем.**

Руководители и супервизоры должны нести ответственность за безопасность своих подразделений. Для обеспечения подотчетности показатели безопасности должны быть целью или целью деятельности, которая является фактором повышения заработной платы или продвижения по службе всех руководителей и руководителей.

Отчеты о происшествиях

У программы техники безопасности должен быть логический подход к сбору и применению информации о несчастном случае. Эта информация жизненно важна для управления требованиями. Следующая информация необходима для ведения полных записей расследования несчастных случаев.

Хорошо разработанный доклад о технике безопасности должен включать в себя звуковой подход к сбору информации о крушениях и реализации средства плана урезать будущие несчастные случаи. Это важная процедура для повышения эффективности работы автопарка при рассмотрении претензий, особенно для страховых компаний. Как минимум каждый отчет должен включать в себя:

- Дата несчастного случая

- Водительское имя
- Водительское место работы
- Номер транспортного средства
- Тип несчастного случая
- Местоположение несчастного случая
- Возражает, люди или включенные транспортные средства
- Информация об ориентировочной стоимости
- Отчетный или не отчетный
- Отчет предоставлен

Подбор водителя

Когда компании выбирают водителей для своего автопарка, важно, чтобы они проводили тщательную проверку анкетных данных заявителей на предмет вождения. Это дает компании представление о рисках или потенциальной потере, если они нанимают этих водителей. Выбор хороших водителей является ключом к успеху программы. Часто новые водители имеют опыт, но у них могут развиться плохие и потенциально опасные привычки вождения.

Учреждение лицензии водителя грузовиков (ЛВГ) было передано Конгрессом 26 октября 1986 согласно закону о Безопасности Коммерческого автомобиля 1986. Акт касается всех аспектов безопасности, перевоза пассажиров и транспортируя товары всюду по Соединенным Штатам. Ведущее умение водителя может быть определено от исследования его водительского стажа и обзора индоссаментов ЛВГ.

Безопасность транспортных средств

Каждое транспортное средство компании должно быть сохранено в безопасном условии и оборудовано надлежащей регистрацией, документами и аварийным оборудованием 3, Там должно быть обычным пред - поездка и проверки после поездки, с четкими процедурами отчетности о небезопасных условиях. Порядки должны также быть установлены для всех мыслимых чрезвычайных ситуаций.

Безопасность сотрудника

У быстроходной программы безопасности должны быть ясные правила и процедуры, чтобы предотвратить несчастные случаи и обеспечить безопасность сотрудника. Всем сотрудникам нужно указать их собственные роли в программе безопасности. Систематическая отчетность несчастного случая должна существовать, чтобы предотвратить повторение. Все сотрудники должны быть обучены выполнить безопасные рабочие процедуры и методы.

Организация должна быть разработана, чтобы препятствовать тому, чтобы несчастные случаи произошли на ее собственности. Здания должны иметь достаточное освещение, климат-контроль и хорошую систему вентиляции. Вспомогательные методы должны быть выше. Мало того, что это контролирует помощь, уменьшают ущерб и болезни, но она также создает организационную культуру, которая говорит сотрудникам, что управление заботится об их

безопасности.

Безопасность в нерабочее время

Это - обязанность управления подчеркнуть важность работы безопасно от работы. Короткие переговоры по безопасности могут решить проблему мер безопасности, работая дома — например, кося газон или используя лестницу. Специальные вознаграждения или программы стимулирования могли быть предложены для безопасных способов поведения от работы.

Контроль безопасности

Непосредственные супервизоры или менеджеры сотрудников - самые важные люди в программе безопасности. Они - основные люди, которые могут мотивировать сотрудников и подать хорошие примеры для них, чтобы следовать. У хороших руководителей службы безопасности должна быть поддержка со стороны высшего руководства, чтобы быть успешными 4

Это - также ответственность супервизоров или менеджеров, чтобы определить и исправить подверженные риску способы поведения и методы. Стандартам безопасности нужно соответствовать, и небезопасные действия или довод «против» - диеты должны быть определены, и отказ исправленного 5 управления иметь дело с этими проблемами может в конечном счете привести к потерям 6 компании

Устойчивая деятельность

Успешная реализация программы безопасности позволяет сохранить доверие сотрудников. Награды и признание являются ключом к этому. Существует несколько видов деятельности по вознаграждению и признанию. Беседы или встречи по технике безопасности, плакаты и бюллетени предоставляют информацию и постоянно напоминают сотрудникам о важности безопасной работы. Признание безаварийной работы может дать сотрудникам цель, к которой они должны стремиться. Банкеты, специальные мероприятия и встречи с участием руководства демонстрируют интерес к групповым и индивидуальным мерам безопасности.

Интеграция безопасности с работой

Безопасность должна быть интегрирована на каждую работу — не только рабочие места 4 управления, нужно подчеркнуть, что самым эффективным способом сделать работу является безопасный путь. Это должно быть четко дано понять во время учебного процесса и выполнено посредством всей карьеры сотрудника с организацией.

ОБЯЗАННОСТИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ АВТОПАРКА

Расследование

Директора по безопасности автопарка принимают непосредственное участие во всех расследованиях аварий. На постоянной основе они несут ответственность за изучение отчетов компании об авариях, существующей практики работы, объектов и оборудования для определения проблемных областей. Важно, чтобы директора по безопасности автопарка анализировали информацию об авариях в прошлом для сдерживания часто происходящих инцидентов и ключевых проблемных областей. Они также должны регулярно посещать все назначенные объекты. Это не только проявляет интерес и беспокойство, но и приносит пользу при наблюдении за рабочими процедурами, практикой и вовлечением супервизоров.

Планирование

Планирование включает в себя интерпретацию данных об авариях для разработки плана действий. Этот план действий предназначен для улучшения показателей безопасности автопарка. Он может потребовать изменения существующей практики и процедур работы, а также обучения и контроля. Важно, чтобы этот план действий был гибким и открытым для комментариев и предложений руководства. Изменения должны быть разрешены и даже ожидаются.

Реализация программы

Как только план действий был завершен, быстроходный руководитель службы безопасности должен продать, он управлению, чтобы получить его обязательство изменить 1 Эти изменения должен быть представлен профессионально. Затраты и выгода изменения должны быть определены. Быстроходный руководитель службы безопасности должен подчеркнуть влияние, которое изменения окажут на прямые и косвенные затраты несчастного случая, расходы на страхование и производство 2 сотрудника

Обучение технике безопасности

Руководители службы безопасности Флита ответственны за рассмотрение профессионального обучения, необходимой квалификации и рабочие процедуры. Ответственность за проведение обучения принадлежит руководителям службы безопасности супервизора или менеджера 1 безопасности Флита, одобряют и поддерживают учебный процесс. В некоторых случаях они могут быть включены в фактическое обучение.

Неспособность обеспечить надлежащую подготовку по вопросам безопасности для водителя может привести к тому, что он окажется в суде. Суд может принять решение о том, знал ли работник до того, как он узнал о том, что от него требуется выполнение важной задачи по обеспечению безопасности. Поддерживая тот факт, что действия или бездействие компании, приведшие к незнанию водителя, стали причиной ДТП, суд может принять решение о том, что сотрудник был вынужден выполнять важную задачу по обеспечению безопасности. Предприятие должно будет определить, была ли халатность

водителя, и если да, то была ли причиной происшествия халатность. В соответствии с рядом судебных дел, если работодатель может быть признан виновным в халатности, потому что он не прописал, не обнародовал и/или не обеспечил соблюдение надлежащих правил, процедур, политик и положений для безопасной эксплуатации грузовика во время обучения своих водителей. Чтобы предотвратить небрежные требования травмированных людей, компания должна удостовериться, что все сотрудники соответственно обучены. Вы должны ввести новую информацию и видео обучения технике безопасности использования для новых наймов и также повышения квалификации для всех водителей. Все Ваши учебные курсы должны обычно рассматриваться и обновляться, чтобы отразить изменения в нормах федерального права или лучшие практики в логистике.

Программа последующей деятельности

Непрерывные последующие действия должны включать следующее:

- Ежемесячные отчеты или записки о прогулах
- Вопросы соответствия
- Результаты проверки безопасности
- Данные отчетов о происшествиях

ЭЛЕМЕНТЫ ПРОГРАММЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Почему собирают информацию несчастного случая?

Сбор информации несчастного случая важен в идентификации и устранении первопричин несчастных случаев. Это также подходящее для компании по следующим причинам: получить лучшую защиту в суде, возложить ответственность, где это принадлежит, и способствовать хорошим трудовым отношениям.

Действительные и надежные источники отчетов

С 1975 года Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) использует компьютеризированную базу данных для анализа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Эта программа, известная как Система информирования о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом (FARS), усовершенствовала полицейские отчеты о дорожно-транспортных происшествиях, файлы с водительскими правами и отчеты медэкспертов для определения элементов, которые привели к смертельному исходу. Она предоставила статистические данные по широкому спектру проблем, связанных с безопасностью, чтобы помочь грузоперевозчикам получить информацию о тенденциях ДТП.

Другие источники информации, чтобы предоставить национальные данные на профессиональном двигателе - связанные с транспортным средством катастрофы, ущерб и смертельные случаи включают:

- *Большие факты крушения грузовика* — Федеральная администрация по пассажирским перевозкам (ФАПП)
- *Обзор производственных травм и болезней* — Бюро трудовой

статистики (БТС)

- *Перепись федеральных Производственных травм* — Бюро трудовой статистики (БТС)

Все вышеперечисленные обновляют свои данные на регулярной основе.

Форма отчетности несчастного случая

Эта форма является основным инструментом в расследовании несчастных случаев. Форма сообщения об аварии идентифицирует жизненно важную информацию, необходимую для анализа аварии. Наилучшим видом является тот, который обеспечивает точную информацию и легко выполняется. Любая форма может быть изменена, чтобы соответствовать потребностям любой организации. Как только отчет завершен, человек, читающий его, должен быть в состоянии визуализировать точно, что произошло.

Заявка информации о несчастном случае

Информация об аварии может быть использована для предотвращения будущих аварий аналогичного характера. Отчеты об авариях должны подготавливаться для руководства на ежемесячной основе. В этот отчет должны быть включены показатели инцидентов компании, места частых аварий, стоимость аварии за милю и часы непрерывного вождения за аварию.

Данные о несчастном случае могут также быть полезными в выборе водителей. Важно провести фоновую историю вождения, проверяет всех потенциальных сотрудников. Данные о несчастном случае могут также быть полезными в учебном процессе. Это может раскрыть области, в которых сотрудникам, возможно, понадобится переподготовка. Это может также помочь определить области, в которых никогда не обучались водители.

Переговоры или встречи по вопросам безопасности также являются хорошим способом представления данных о несчастных случаях. Таким образом, усилия по предотвращению несчастных случаев могут быть направлены на актуальные и часто возникающие проблемные области. В дополнение ко всем этим причинам, данные о несчастных случаях чрезвычайно важны для вознаграждения и признания безопасной работы.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. Какова цель быстроходной программы безопасности?
2. Каковы одиннадцать главных элементов быстроходной программы безопасности?
3. Перечислите пять частей необходимой информации в отчетности несчастного случая.
4. (Правда или не правда), не необходимо сделать проверки данных истории вождения сотрудников.
5. (Правда или не правда), быстроходный руководитель службы безопасности может быть непосредственно вовлечен в обучение.
6. Почему обучение - ключевой пункт, когда термин небрежности определен для несчастных случаев луга?

7. Обсудите важность наличия письменной политики в области техники безопасности.
8. (Правда или не правда) Сбор, анализ и разделение данных о безопасности шоссе ключевые для обеспечения, что самые лучшие решения приняты.
9. Обсудите, почему безопасность должна быть интегрирована в каждую работу, а не только в управленческие должности.
10. (Правда или не правда), данные о Несчастном случае, и информация могут использоваться, чтобы препятствовать тому, чтобы произошли будущие несчастные случаи аналогичного характера.

ССЫЛКИ

1. Бродбек, Дж.Е., изд., Руководство по безопасности автотранспорта, 4-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, штат Иллинойс, 7-50, 1996 год.
2. Мозер П., Награды за создание культуры безопасности автопарка, Профессиональная безопасность, Американское общество инженеров безопасности, Де-Плейн, штат Иллинойс, 39-41, 2001 год.
3. <http://www.FMCSA.dot.gov> (Доступно с 31 декабря 2011 г.)
4. http://www.safety.fhwa.dot.gov/fourthlevel/pro_res_safetymgt_key.htm (Доступно с 31 декабря 2011 г.)
5. Бейкер, Дж.С., Руководство по расследованию дорожно-транспортных происшествий, Институт дорожного движения Северо-Западного университета, Эванстон, Иллинойс, 1986 г.
6. http://www.safety.fhwa.dot.gov/fourthlevel/pro_res_safetymgt_over.htm
7. Надзор за безопасностью автопарка: Принципы и практика, 4-е изд., Национальный комитет по подготовке инспекторов автотранспорта, Александрия, Вирджиния, 1987 год.
8. Руководство по безопасности автотранспорта, 4-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, штат Иллинойс, 1996 г.
9. Руководство Американской ассоциации должностных лиц, отвечающих за автомобильные дороги и транспорт, по оценке оборудования для обеспечения безопасности (MASH) Вашингтон, 2009 г.

3 Техника безопасности



Статистические данные Национального управления по безопасности движения (НУБД) на 2006 показывают, что 106,000 человек были травмированы в катастрофах с большими грузовиками (10,001 фунт или больше). Это было основано на данных о водителях, проехавших 2,996 миллиарда миль. Однако в 2006 полный коэффициент смертности был до исторического минимума 1.45 за поехавших 100 миллионов миль с 42,462 убитыми людьми, и 2,575,000 человек, травмированных в Дорожно-транспортных происшествиях аварий с участием 16 автомобилей, включающих большие грузовые автомобили, вызывают серьезное беспокойство для руководителей автотранспортного парка службы безопасности с данными, показывающими, что больше чем 40 процентов всех профессиональных смертельных случаев связаны с транспортировкой. Кроме того, несчастные случаи, включающие большие грузовые автомобили, составляли 11 процентов всех транспортных смертельных случаев или 4,995 смертельных случаев. Аварии на шоссе были главной причиной профессиональных смертельных случаев в Соединенных Штатах (утверждайте - эпоха 1,300 смертей среди гражданского населения каждый год, или 22 процента всех смертельных случаев работника).

ПРИЧИНЫ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ

Моральное обязательство

Работодатели несут моральную ответственность за предотвращение несчастных случаев. Сотрудники - пути выживания любой организации. Их безопасность и здоровье играет важные роли в способности организации создать продукты и услуги для ее клиентов. Когда безопасность и здоровье сотрудников находится под угрозой срыва или поставилась под угрозу через отсутствие надлежащего несчастного случая профилактики, сама организация становится

уязвимой.

Конкуренция среди организаций автотранспортного парка может быть жестокой. Эффективно человек - в возрасте программы техники безопасности может дать организации конкурентное преимущество и помочь ей поддержать или даже увеличить свою долю рынка. Сокращение несчастных случаев может по существу затрагивать нижний порог или маржу прибыли. Снижение расходов от более низких страховых премий и ставок компенсации работников, наряду с повышенной производительностью, можно реинвестировать в организацию.

Культура безопасности организации также может помочь привлечь более квалифицированных сотрудников. Конкуренция за лучших подходящих кандидатов расширяет прошлые требования оклада и в преимущества и организационную культуру. Соискатели на сегодняшнем рынке начали сосредотачивать больше внимания на неденежных признаках потенциальных рабочих мест. Например, социальные пакеты стали ценными инструментами компенсации, чтобы привлечь и удержать сотрудников. Культура безопасности организации может выполнить тот же результат. Сильный фокус и приверженность безопасности демонстрируют, что компания оценивает своих сотрудников.

Правовое обязательство

Работодатели, согласно Закону об охране труда 1970, Раздел 5 (а) (1) “предоставляет каждому из [их] работников работу и место работы, которые свободны от признанных опасностей, которые вызывают или могут вызвать смерть или серьезный физический вред”. Чаще всего называемый Общим Пунктом Пошлины, это заявление предоставляет юридически закрепленный стандарт для защиты работников. Если найдено в нарушение Общего Пункта Пошлины, работодатели могут быть процитированы и получить существенные денежные штрафы.

Финансовое обязательство

Финансовые обязательства - другая причина, организации должны реализовать эффективные программы техники безопасности. Организация несет финансовую ответственность перед своими акционерами сделать то независимо от того, что в ее средствах, чтобы сделать бизнес прибыльным. Эффективная программа безопасности — та, которая сосредотачивается на превентивной технике безопасности — может сэкономить деньги компании. Прибыль признана сбережениями от различных финансовых затрат, такими как более низкие страховые премии, ставки компенсации более низких работников, уменьшение в ремонте оборудования и другие косвенные затраты.

Другое финансовое обязательство состоит в том, чтобы защитить организацию от результата судопроизводства - луг от ран из-за несчастного случая и смертельных случаев. Страхование ответственности - необходимость почти в каждой организационно-правовой форме и особенно важно для тех компаний с автотранспортными средствами. Жертвы несчастного случая и их семьи, а также травмированные сотрудники и их семьи, могут подать иски. Поэтому несчастные случаи, включающие любой ущерб или смертельные случаи,

угрожают жизнеспособности организации.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Дорожно-транспортные происшествия

Автомобили стали основным видом транспорта для перевозки людей и продуктов в Соединенных Штатах. Каждый год миллионы водителей отправляются на дороги для бизнеса и отдыха. В 2009 году Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) сообщила, что водители проехали 2,979 миллиарда километров транспортных средств. Это Поэтомуду неудивительно, что в 2000 году, согласно данным Системы отчетности НАБДД по анализу фатальности (FARS), было зарегистрировано 6 394 000 дорожно-транспортных происшествий, о которых сообщает полиция.

Автомобильные аварии - причина номер один предотвратимых смертельных случаев и травм— который не неожидан, учитывая миллионы миль, ехавших каждый год. В 2009, хотя полный коэффициент смертности был до исторического минимума 1.21 за поехавших 100 миллионов миль, 35,900 человек были убиты и 3,500,000 полученного ущерба, требующего некоторой формы медицинской консультации в результате аварии автомобиля. Несмотря на популярное восприятие, большинство несчастных случаев происходит в отраслях, которые полагаются на мобильный отдел продаж или местное обслуживание, или доставки, а не дальнюю перевозку грузовым автотранспортом. Однако организации автотранспортного парка могут ожидать, что приблизительно 20 процентов их водителей будут вовлечены в ежегодное дорожно-транспортное происшествие. Каждое третье включит смертельный случай.

Дорожно-транспортные происшествия, включающие большие грузовые автомобили, вызывают серьезное беспокойство для руководителей службы безопасности автотранспортного парка. Большие грузовые автомобили, более вероятно, будут включены в фатальную катастрофу нескольких-транспортных-средств, чем пассажирские транспортные средства 4. Кроме того, несчастные случаи, включающие большие грузовые автомобили, составляли 11 процентов всех транспортных смертельных случаев или 4,719 смертельных случаев. Грузовики средней грузоподъемности (те с максимально допустимым весом транспортного средства менее чем 10,000 фунтов) составляли 562 смертельных случая в 2000, согласно данным НУБД. Аварии с участием больших и грузовиков средней грузоподъемности привели к более чем 140,000 ущерба. В течение 2001 были убиты в общей сложности 5,082 человека, и 131,000 были травмированы в катастрофах, включающих большие грузовые автомобили.

Научное исследование 2002 года, подготовленное к Фонду AAA для Безопасности дорожного движения, нашло, что водители автомобилей способствуют больше катастрофам, включающим большие грузовые автомобили, чем делают водители автомобилей для коммерческих перевозок. Приблизительно 75 процентов всех ошибок водителя были вызваны водителями автомобилей, по сравнению с 25 процентами для водителей 4 грузовиков

Дорожно-транспортные происшествия с травмами сотрудников.

Важно поддерживать события ущерба или болезни сотрудника всех сотрудников, храня информацию обо всем ущербе (например, записываемые болезни, случаи первой помощи, и отключая ущерб) в журнале или компьютере для легкого поиска данных. причина для этого типа ведения учета основан на предпосылке, что супервизоры, как могут ожидать, не будут помнить событий отдельных работников со временем. Корректирующее действие водителя грузовика, такое как переквалификация или переназначение на различные задачи в предприятии, может показать последовательное беспокойство о собственном благосостоянии сотрудника или безопасности других работников.

В 2000 о более чем 5.7 миллионах ущерба сотрудника и болезней сообщили, с 2.8 миллионами раз требования далеко от работы вне дня инцидента, ограниченных поштин на работе или обоих, по данным Бюро трудовой статистики (БТС).5 кроме того, ущерб и болезни, требующие, чтобы только ограниченная работа осталась устойчивой с предыдущих лет приблизительно в 1 миллионе. Рисунок 3.1, на основе данных из БТС, показывает, что этих десяти занятий, составляющих приблизительно одну треть всего ущерба и плохо мысов, требующих времени далеко от работы с 1993 до 1999, водители грузовика сообщили о самом большом количестве с 1993.

Данные о БТС показали, что ущерб и болезни, заканчивающиеся вовремя далеко от работы или, ограничили деятельность, были вызваны различными причинами. А именно, более чем 40 процентов всех случаев сообщили между 1993 и 1999 включенными растяжениями связок, напряжениями или слезами, чаще всего спины 5 Согласно БТС, перенапряжению, маневрируя.

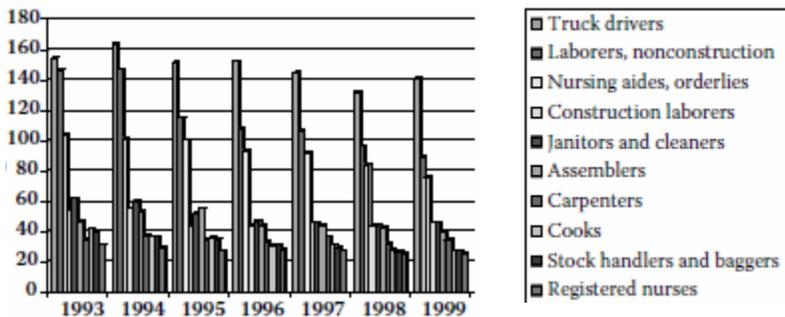


РИСУНОК 3.1 Производственные травмы и болезни со временем далеко от работы. (Из Бюро трудовой статистики, 1999). Программа безопасности автотранспортного парка должна быть разработана к sys-, тематически сокращают количество на - и неработающий связанный с работой ущерб. Стоимость несчастного случая - управляемые торговые издержки. Управление должно сконцентрировать свои усилия к управлению прямыми и косвенными затратами несчастных случаев и ущерба, который связан с ними. На основе этого фактора программа техники безопасности - ключевая процедура, чтобы охватить систематический подход к предотвращению несчастных случаев, когда причины и факторы риска определены. У каждого менеджера автотранспортного парка есть обязанность предоставить безопасную транспортировку ее клиентам и

сотрудникам.

В 16-40 процентах случаев, о которых сообщалось в общей сложности, предметы и контакт с предметами и оборудованием являлись факторами, приводившими к отключению или воздействию. Другими распространенными причинами потери рабочего времени, о которых сообщалось, были синяки и ушибы, порезы и рваные раны, а также переломы.

Несчастные случаи на производстве

Большинство организаций не рассматривает воздействия неработающих несчастных случаев, потому что нет никаких требований к отчетности, связанных с ними. Статистические данные показывают, что сотрудники более в безопасности на работе, чем они находятся на шоссе, ведя их грузовики или даже дома. Травмы, полученные работниками в свободное от работы время, представляют собой дополнительные расходы на содержание автопарка и, как правило, не учитываются при составлении годового бюджета. Однако этот тип инцидента имеет существенный эффект на безопасность сотрудников и является источником значительных затрат. Джон К. Майр заявляет, что 60 процентов несчастных случаев, которые сохраняют сотрудников от работы, происходят далеко от работы. Национальный совет по безопасности сообщил, что в 1995 более чем 88,000 человек умерли от неработающего ущерба почти с одной половиной в результате автомобильных аварий. Согласно фактам травматизма, зафиксированным Национальным Советом Безопасности, девять из десяти случаев смерти и более двух третей случаев увечий, полученных работниками в 2007 году, произошли вне работы. Считается, что вероятность погибнуть в результате несчастного случая на работе составляет примерно один к пятидесяти.

Возможности человека, являющегося временно или пожизненно нетрудоспособный от не несчастного случая-работы, намного больше, чем быть убитым от одного. Считается, что каждый год более чем 15 миллионов человек страдают, некоторая форма временного или постоянного ущерба выведения из строя коротают время от работы. В некоторых случаях работники травмировали от работы, сообщают, чтобы работать позже и получить дополнительные ранения от выступающих трудовых обязанностей.

У таких случаев может быть сильное воздействие на ставках компенсации работников и других затратах, связанных с производственными травмами и болезнями.

РАСХОДЫ НА ТРАВМЫ И БОЛЕЗНИ

Травмы и болезни, полученные в результате несчастных случаев, являются чрезвычайно дорогостоящими, и многие работники не знают о том, каковы их человеческие и финансовые затраты на самом деле. Аварии стоят дороже, чем большинство работников. Как прямые, так и косвенные составляющие должны учитываться в общих расходах на травмы и болезни, которые трудно подсчитать, учитывая бесчисленные скрытые расходы. В 1993 году экономические затраты только на травмы в результате несчастных случаев оценивались более чем в 110 млрд. долл. По данным "Журнала гигиены окружающей среды", в 1994 году издержки, связанные с производственным

травмами, выросли до 121 млрд. долл.

Пирамида

Как показано на рисунке 3.2, общая стоимость аварий часто изображается в виде пирамиды. Пирамида изображает прямые затраты, позволяющие выявить очевидные затраты, а также требования работников об оплате труда, расходы на медицинское обслуживание и выплаты компенсаций. Косвенные расходы, как бы то ни было, менее очевидны, если они вообще реализуются. К таким расходам относятся задержки в графике, добавленное административное время, снижение морального духа, увеличение числа прогулов и ухудшение отношений с клиентами. Исследования показали, что соотношение косвенных и прямых расходов варьируется в широких пределах от 20:1 до 1:1.8. Из данных видно, что косвенные расходы составляют основную часть общих расходов.

Стоимость травм на рабочем месте

Во многих организациях расходы, связанные с несчастными случаями на производстве, часто превышают расходы, связанные с несчастными случаями на производстве. Кроме того, иски о компенсации некоторых работников могут на самом деле начаться как легкий неработающий ущерб. Согласно Муре, каждый год американские компании выплачивают 400\$ на сотрудника, чтобы покрыть расходы, такие как затраты на здравоохранение, следующие из этих типов ущерба. Исходя из этой оценки затрат, работодателю с 2 000 сотрудниками и 10% прибылью необходимо 8 миллионов долларов только для того, чтобы оплатить несчастные случаи на производстве.

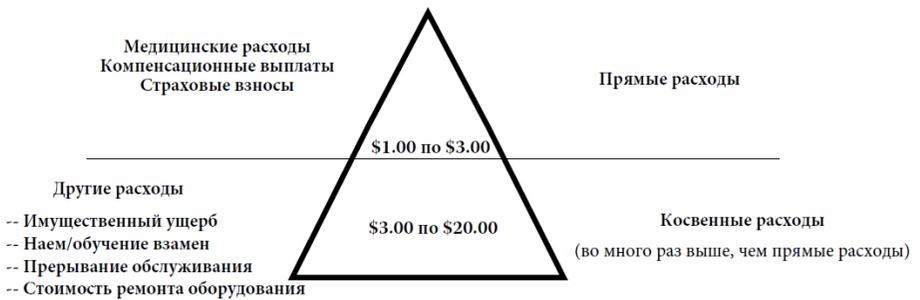


РИСУНОК 3.2 Стоимость производственных травм и болезней со временем далеко от работы. (Из Бюро трудовой статистики, 1999.)

Другие затраты, связанные с неработающими несчастными случаями, включают абсентеизм, более низкое производство и сменные затраты работника. Исторически, фокус был на нахождении наименее дорогих систем пособий по болезни вместо того, чтобы гарантировать профилактические меры по обеспечению безопасности.

Абсентеизм

Каждый год абсентеизм американских работников стоит компаниям тысячи долларов - Ларс. Общие затраты могут располагаться где угодно от 12 до 18 процентов платежной ведомости компании, на основе исследований национальных консультантов 9 вознаграждений работникам По данным *Журнала HR*, абсентеизм увеличился на 14.1 процентов с 1992 и стоит работодателям целых 668\$ на сотрудника 10

Другим аспектом абсентеизма, который должны рассмотреть руководители службы безопасности, являются потерянные рабочие дни, следуют ли они на - или неработающий ущерб и болезни. С 1993 водители грузовика, больше, чем какой-либо другой работник, испытали самое большое количество ущерба и болезней, требующих времени далеко от работы. Как отмечалось ранее, лучших десяти занятий, составляющих почти одну треть всего ущерба и болезней, требующих времени далеко от работы, водители грузовика были номером один. Кроме того, среднее число потерянных рабочих дней для всех случаев в 1999 составило 6 дней с одной четвертью этих случаев, приводящих на расстоянии в 21 или больше день от работы.

Снижение производства

Еще одной причиной снижения производства является потеря квалифицированной рабочей силы, связанные с несчастными случаями на производстве. Хотя и трудно объяснить это непосредственно травмами, полученными в процессе работы, и болезни, производственные потери являются побочным продуктом потерянного труда. Незапланированное отсутствие может задержать или остановить производство на длительный период времени, пока не будут наняты сменные работники. Естественно, точные потери в производстве зависят от конкретных должностных функций, которые выполняет травмированный или больной работник.

Сменные сотрудники

Большинство работодателей не понимает, что найм замен для сотрудников, которые травмированы или плохо для расширенных временных периодов, может очень дорого стоить. Многие расходы связаны с наймом замещающих или временных работников. Результаты указывают, что такие косвенные затраты могут составить целых 7 процентов стоимости расчета зарплаты.

Расходы на персонал или административные расходы составляют значительную часть затрат, связанных со сменными сотрудниками. Эти расходы включают рекламу позиции или затрат контакта для временного агентства по размещению, а также затрат на кадровые ресурсы, используемые для отбора, интервьюирования и других функций человеческих ресурсов, необходимых в процессе найма.

Некоторые работодатели также предлагают ограниченные льготы замещающим или временным работникам. Юридически требуемые льготы, как правило, составляют от 9 до 12 процентов от общего фонда заработной платы, при этом компенсация только работникам составляет от 1,5 до 2,5 процента. При косвенных затратах, таких как оплата сверхурочных другим сотрудникам, заполняющим вакансию, нанимающим временных работников или использующим внешних подрядчиков, которые составляют до 7% от фонда заработной платы, предотвращение несчастных случаев может сэкономить средства организаций.

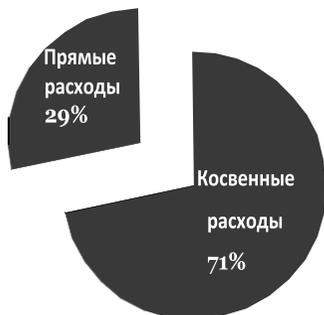


РИСУНОК 3.3 Косвенные и прямые затраты несчастных случаев. Прямые расходы 29%. Косвенные расходы 71%

ЗАТРАТЫ НА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

Как главная причина смертельных случаев сотрудника и фактора серьезных травм, дорожно-транспортные происшествия автотранспортного парка дорого стоят. Согласно *Национальным Фактам Безопасности Уличного движения 2000*, аварии с участием автомобилей стоят больше чем \$150.5 миллиарда 4, средняя стоимость быстрого несчастного случая, включая прямые и косвенные затраты, составляет 14,000\$, как показано на рисунке 3.3. Следовательно, экономические отчеты оценивают, что организации должны произвести \$530 миллиардов в прибыли, чтобы возместить затраты автомобильных аварий и ущерба.

Учитывая, что автомобильные аварии наносят многочисленные повреждения и смертельные случаи, важно, чтобы компании исследовали различные затраты, связанные с ними. *Ежегодный Статистический Бюллетень 1999 года* Национальным советом по Компенсационному страхованию. (НСКС) сообщил, что стоимость компенсации работников среднего национального показателя за смертельный случай рабочего места составляла 167,847.13\$, Другие исследования показали, что общие затраты таких смертельных случаев, включая потерянный пожизненный доход и производительность, а также другие прямые и

косвенные затраты, составляли \$2.8 миллиона на работника, убитые на работе.

Ущерб и болезни в результате автомобильных аварий также очень дорого стоят. НСКС сообщил, что средняя стоимость, включающая постоянную полную нетрудоспособность для компенсации работников, составляла 173,660\$, в то время как средняя стоимость для постоянной частичной нетрудоспособности составляла 21,093.13\$

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В 2000 году Национальный центр статистики и анализа сообщил, что в среднем из 115 человек погибали каждый день, по одному каждые 12 минут, в автокатастрофах 4, общее число погибших превысило 35 900 человек, в то время как общее число травм и заболеваний, требующих время отсутствия на работе для водителей грузовиков было сообщено на более чем 141 000. Ясно, что американские компании рискуют своими конкурентными преимуществами, долей рынка и будущими способностями остаться жизнеспособными, игнорируя воздействие несчастных случаев, приводящих к смертельным случаям, ущербу и болезням их сотрудников.

Отчеты указывают, что эффективная программа безопасности и здоровья, сосредоточенная на технике безопасности не только, уменьшает несчастные случаи, но также и уменьшает затраты. Сегодняшние менеджеры по безопасности должны выйти за рамки статус-кво и перейти в режим предотвращения несчастных случаев. Это включает сосредотачивающее внимание и обучение на неработающем ущербе и болезнях и перестраивании культуры безопасности, которая является второй натурой всем сотрудникам. Только то, когда это сознание уровня безопасности достигнуто, будет организации быть в состоянии получить преимущества, связанные с ним.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

Следующие заявления требуют Истинных или Ложных ответов:

1. У организаций нет натуральных обязательств, чтобы предотвратить несчастные случаи.
2. Дорожно-транспортные происшествия - главная причина смертельных случаев в Соединенных Штатах.
3. Несчастные случаи, не связанные с работой- источник высоких расходов для любой организации.
4. У больших грузовиков есть вес брутто, оценивающий больше, чем 26,001 фунт
5. С 1993 водители грузовика испытали более потерянные рабочие дни, чем какая-либо другая группа американских сотрудников.
6. Средняя стоимость дорожно-транспортного происшествия составляет приблизительно 20,000\$.
7. Главные типы быстроходных несчастных случаев - дорожно-транспортные происшествия, несчастные случаи ущерба сотрудника и несчастные случаи, не связанные с работой.
8. Производство затронуто абсентеизмом.
9. В 2009 более чем 35,900 человек умерли в автомобильных

авариях.

10. Техника безопасности - способ уменьшить затраты.

ССЫЛКИ

1. Травмы и болезни на рабочем месте в 2000 году, Бюро трудовой статистики, Вашингтон, О.К., 2001 год.
2. Система отчетности по анализу смертности (FARS), веб-энциклопедия, <http://www-fars.nhtsa.dot.gov>.
3. Обзор, Национальные факты безопасности дорожного движения 2000, Национальный центр статистики и анализа, Вашингтон, округ Колумбия, 2000.
4. Травмы и болезни, связанные с потерей рабочего времени: Характеристики и время, оставшееся после работы, 1999 г., Бюро трудовой статистики, Вашингтон, О.К., 2001 г.
5. Мире, Дж.С., Безопасность вне работы, Таймс, <http://www.safetytimes.com>
6. Отчет "Здоровые люди - 2000" по безопасности и гигиене труда, Журнал гигиены окружающей среды 59, 5 декабря 1996 г.
7. http://www.osha.gov/SLTC/safetyhealth_ecat/images/safpay1.gif
8. Кэррол, П., Сильная культура возврата к работе может сократить расходы, связанные с отсутствием на работе, Новости о пособиях и льготах для сотрудников 14, 12 октября 2000 г.
9. Мартинекс, М.Н., Расходы на отсутствие на работе, HR Журнал 40, 11 ноября 1995 г.
10. Количество несмертельных профессиональных травм и болезней, включающих дни вдали от работы, в разбивке по отдельным профессиям и отраслям, Бюро статистики труда, Вашингтон, 1999 г.
11. Митчелл, Р.У., Работодатели, предпринимающие шаги по сокращению расходов на отсутствие, Национальный андеррайтер/Финансовые услуги для жизни и здоровья 105, 15, 9 апреля 2002 года.
12. Хансен, Ф., кто пострадал, и сколько это стоит? Обзор компенсаций и льгот 29, 3, май/июнь 1997 г.
13. Институт транспортной безопасности, <http://www.tsi.dot.gov>
14. Сенневальд, Чарльз А., Эффективное управление безопасностью, 3-е изд., Баттерворт-Хайнеман, Берлингтон, Массачусетс, 1998.
15. Национальная администрация безопасности дорожного движения, 2007 г.
16. Национальный совет по безопасности, факты травм. Итаска, Иллинойс: Автор, 2011.

4 Особые требования малого автопарка



В организации небольшого автопарка менеджер или владелец может нести ответственность за планирование и осуществление программы безопасности автопарка. Даже если автопарк состоит всего из пары вагонов, ответственность за обучение сотрудников безопасным методам и приемам вождения остается за менеджером или владельцем, т.е. менеджер или владелец может не знать, что входит в программу безопасности автопарка. Важно, чтобы ответственное лицо получало эту информацию и внедряло ее в меру своих возможностей, потому что от нее зависит жизнь.

В организации небольшого автопарка водители транспортных средств несут такую же ответственность за управление и предотвращение несчастных случаев, как и управляющий большим автопарком. Дорожно-транспортные происшествия могут быть особенно вредными для небольшого автопарка, поскольку они могут быть дорогостоящими. Стремясь предотвратить ДТП, руководители малых автопарков должны реализовывать каждую часть успешной программы безопасности автопарка.

ПАССАЖИРСКИЕ ФУРГОНЫ

Сегодня микроавтобусы с девятью-пятнадцатью пассажирами часто используются образовательными и частными организациями для перевозки молодежи на спортивные мероприятия, в лагеря, на церковные службы и т.д. Было много несчастных случаев с пролонгациями кредита, куда пассажиры были извлечены, заставив некоторых защитников безопасности решить эти проблемы. Их опасения по поводу этих неотъемлемо опасных транспортных средств в конце 1990-х и в начале 2000-х призвали, чтобы Национальный Совет по

Транспортировке и Безопасности (НСТБ) исследовал эти катастрофы и изучил катастрофы, включающие фургоны с пятнадцатью пассажирами. В 2010 Федеральная администрация по пассажирским перевозкам исправила регулирование, чтобы повысить уровень безопасности с операторами фургона. Сегодня, операция девять - к фургонам с пятнадцатью пассажирами отрегулирована федеральным, управляют только для транспортных средств, которые работают в межгосударственной торговле для прямой компенсации.

Со многими проблемами и проблемами с девятью - к фургонам с пятнадцатью пассажирами, небольшим организациям и церковным группам рекомендовали арендовать или купить маленький автобус. На основе многих результатов НСТБ в 2005, федеральный закон сделал незаконным для школьных систем купить или арендовать новый фургон с пятнадцатью пассажирами, чтобы передать дошкольную и начальную школу - в возрасте детей к или из школы или события, связанного со школьными операциями.

ЭЛЕМЕНТЫ ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ АВОПАРКА

Четыре элемента программы безопасности автотранспорта следующие:

1. Устанавливание норм управления и правил
2. Регистрация несчастных случаев, несчастных случаев и результатов программы безопасности автопарка
3. Отбор, обучение, и наблюдение сотрудников
4. Поощрение и вознаграждение за улучшение работы путем предоставления премий, вознаграждения и т.п.

У автотранспортных средств есть обязательство перед общественностью, их сотрудниками и сообществом. Новые технологии и методы, призывающие водителей выступать безопасно, должны быть применены в обоих маленьких и больших средствах. Это создаст положительную репутацию для компании и лучше снабдит водителей, чтобы обращаться с любой неблагоприятной ситуацией.

ОСНОВНЫЕ ИНТЕРЕСЫ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ИЛИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ АВОПАРКОВ

Владельцы или руководители автопарков должны взять на себя обязательства по обеспечению безопасности своих автопарков. Это означает многократную передачу сообщения о безопасности и демонстрацию сотрудникам того, что владельцы и руководители привержены безопасности флота. Установление правил и процедур - это только начало; это должно сопровождаться постоянным мониторингом и отслеживанием каждого формата. Этот важный шаг расскажет о том, как нынешние методы обеспечения безопасности сравниваются с прошлыми, позволяя менеджерам оценивать показатели безопасности автопарка. Мониторинг также важен при оценке водителей. Если ведется четкий и точный учет, менеджеры могут дать водителям точно знать, что они нуждаются в улучшении, а сотрудники могут быть вознаграждены за выполнение исключительной работы.

Работники должны знать, что любые действия, выходящие за рамки

общих обязательств по обеспечению безопасности автопарка, неприемлемы. Это будет способствовать позитивному настрою на безопасность, о котором будет знать каждый сотрудник компании.

ОСОБЕННОСТИ ОТБОРА СОТРУДНИКОВ

Во время процедуры отбора водителя интервьюер будет в состоянии раскрыть факты о претенденте, и решение может быть принято о том, нанять ли человека. Информация может прийти из других источников, особенно прошлой занятости и рекомендаций от личных партнеров, медицинские обследования (допинг-контроль) и скрининг-тесты личности. Сотрудники, как могут ожидать, продолжат делать то, что они сделали в прошлом. Поэтому выбор сотрудника жизненно важен для будущего успеха компании. Компания должна нанять людей, которые доказали, что могут быть ценными активами. Это позволяет компании обладать большей маржой прибыли и поэтому иметь лучшую позицию на рынке.

Согласно *Руководству пользователя Безопасности*

Автотранспортного Парка,² должен хороший водитель:

1. Избегайте несчастных случаев.
2. Следуйте за регулированием движения.
3. Выступите перед - и проверки после поездки.
4. Избегайте резких запусков и остановок.
5. Избегайте задержек графика.
6. Постарайтесь не раздражать общественность.
7. Выполните неведущие части работы.
8. Найдите удовлетворение на работе.
9. Ладьте с другими.
10. Приспособьтесь, чтобы удовлетворить существующим

условиям.

Знание, что искать, является половиной сражения. Отбор сотрудников, которые увеличат прибыль компании, мог означать различие между расширением или просто преодолением, специально для маленького средства.

Отбор

Отбор сотрудников начинается перед собеседованием. Работодатели могут захотеть провести отбор кандидатов перед тем, как отбирать людей для фактического собеседования. Отбор может состоять из письменного теста для выявления тенденций, которые являются либо благоприятными, либо негативными для человека, желающего сделать карьеру, работающего на автомобилях. Другим фактором, который следует учитывать, является возраст. Исследования доказали, что водители старше 25 лет и до 65 лет так же эффективны, как и более молодые водители, но являются более безопасными работниками, менее склонны к хмелю, и имеют более низкий уровень опозданий и отсутствия на работе. Работодатели должны также установить минимальные ограничения по высоте и весу, основанные на физических ограничениях водительского состава эксплуатируемого транспортного средства. Кроме того,

как представляется, существует корреляция между результатами стандартизированных, письменных и закулисных тестов и удовлетворительными показателями вождения на единицу площади, а также прямая зависимость между удовлетворительными показателями и образом жизни потенциального работника.

Проверка справочной информации

Каждый потенциальный сотрудник должен закончить заявление о приеме на работу, предоставленное автотранспортной компанией. Согласно 49 СФНА 391.21,3 заявка должна содержать следующую информацию:

1. Название и адрес автотранспортной компании использования
2. Имя претендента, адрес, дата рождения и Номер социального страхования
3. Обращается, где претендент находился во время предшествования 3 годам
4. Дата заявка представлена
5. **Вся информация, касающаяся просроченных коммерческих водительских прав, выданных заявителю.**
6. Характер и масштабы опыта претендента в эксплуатации автомобилей
7. Список всех автомобильных аварий, в которые претендент был вовлечен в течение этих 3 лет, предшествующих дате заявка, представлен
8. Список всех нарушений законов о транспортных средствах или постановлений (кроме парка - луг), за которые претендент был осужден в течение этих 3 лет, предшествующих дате заявка, представлен
9. Заявление, формулирующее подробно факты и обстоятельства любого отказа, аннулирования или приостановки любой лицензии, разрешения или привилегии управлять автомобилем или заявлением, что такая деятельность не произошла
10. Список имен и адресов работодателей претендента в течение этих 3 лет, предшествующих дате заявка, представлен
11. (Для водителей, обращающихся, чтобы управлять коммерческим автомобилем): Имена и адреса работодателей претендента в течение этих 10 лет, предшествующих дате заявка, представлены
12. Подпись претендента и дата, когда подписано

Медицинское обследование

Полным физическим и психологическим исследованием должен управлять врач, чтобы гарантировать, что претенденты находятся в хорошем физическом и психическом состоянии здоровья. Найм здоровых сотрудников переводит к огромным медицинским сбережениям для предприятия.

Тестирование

Компании должны проводить тесты для определения уровня отношения и способностей. **Они могут включать в себя, в частности, тесты на знание правил**

дорожного движения и вождения, тесты на водительские навыки и тесты на отношение к вождению. Эти тесты могут подсказать, насколько хорошо потенциальные сотрудники будут выполнять фактическую работу.

Процесс выбора водителя

При отборе новых водителей для небольшого автопарка руководство должно следить за тем, чтобы процедуры отбора должным образом оценивали прошлую историю всех новых сотрудников. Программа безопасности автопарка должна быть направлена на защиту сотрудников, предотвращение и контроль несчастных случаев, а также на повышение эффективности работы водителей с целью снижения затрат для компании. В процессе отбора руководство должно изучить общие способности и способности водителей, так как они будут отличаться от требований, предъявляемых к специализированным обязанностям водителей (например, водителей школьных автобусов). Важность правильного выбора водителя при работе в небольшом автопарке заключается в том, чтобы и в дальнейшем поддерживать очень высокий уровень безопасности вождения.

Небольшие автопарки должны включать в процесс отбора водителей полные приложения, скрининг, проверку биографии, физические осмотры и тестирование. В небольшом автопарке меньше места для ошибок, чем в большом. Только что описанные шаги должны помочь руководителям малых автопарков выбрать высококвалифицированных водителей для управления своими автомобилями.

ПРИНЦИПЫ РАБОТЫ РУКОВОДИТЕЛЯ НЕБОЛЬШОГО АВТОПАРКА

Руководители небольших автопарков носят много касок. Они должны придерживаться того мнения, что некоторые тренировки лучше, чем ни одна. Обучение водителей, даже в небольших автопарках, может привести к огромной экономии средств для компании. Руководители автопарков должны обучать водителей процедурам компании, проверкам, оборонительному вождению и использованию ремней безопасности. Каждый из них жизненно важен для бесперебойной работы. Если водители не знают процедур компании, как они будут знать, как правильно реагировать в чрезвычайных ситуациях? Обучение водителей не только помогает предотвратить происшествия, но и ограничивает их масштабы.

Руководители небольших автопарков, возможно, захотят рассмотреть возможность использования внешних агентств для обучения сотрудников, которые управляют автотранспортными средствами. Менеджеры по безопасности могут обладать навыками, уникальными для данной операции, но могут не обладать теми навыками, которые необходимы для обучения сотрудников правильному использованию автотранспорта. В таких случаях заключение договора с внешним агентством может быть выгодно для компании. Внешнее агентство может обладать навыками, материалами и знаниями, необходимыми для обучения всех сотрудников, не влияя на процесс работы. Такой подход часто благоприятен для руководства и может укрепить знания водителей автотранспортных средств.

ИНСТРУКЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ НОВЫХ СОТРУДНИКОВ

Определенные аспекты вождения автомобилей делают его обязательным, что поезд компании сотрудники, ведущие эти транспортные средства, особенно когда сотрудники новые. Руководители службы безопасности никогда не должны предполагать, что новые сотрудники знают информацию, которая будет бережно хранить их, управляя автомобилем. Это - работа менеджера обучить этих сотрудников держать их и других, в безопасности. В этой секции мы смотрим на некоторые темы для учебных новых сотрудников.

Управление транспортным средством

Новые и переведенные сотрудники должны всегда обучаться в безопасной работе и правильном функционировании транспортных средств, которые они, как ожидают, будут вести. Каждое транспортное средство уникально, и каждый раз, когда сотрудники изменяют транспортные средства, они должны быть обучены в безопасной и надлежащей опере - tion нового транспортного средства.

Проверка транспортного средства перед каждой поездкой

Сотрудники должны быть обучены о том, как закончить проверку перед поездкой. Это требуется по законодательству в целях безопасности. Шины, колеса, оправы, тяга/орехи, регулирование, прекращение, система выпуска и аварийное оборудование должны все быть проверены 4, эта проверка гарантирует, что транспортное средство находится в надлежащем условии труда, прежде чем это будут вести от партии.

Уведомление о дефектах транспортного средства

Должна ли, действуя в маленьком флоте или большом, у оператора быть способность заботиться о транспортном средстве, он ездит. Некоторые флоты, которые назначают то же транспортное средство тому же водителю каждый день, находили, что некоторые из этих водителей получают больше миль за галлон топлива, чем другие водители. Поскольку некоторые транспортные средства требуют, чтобы меньше работы восстановило, указав ежедневные проверки, и необходимое обслуживание создает совместную атмосферу среди всех сторон. Это также гарантирует, что претензии водителя - изучены, и ремонтные работы сделаны при необходимости сделать транспортные средства безопасными.

Обучение правильной процедуре, используемой для сообщения о дефектах транспортного средства, имеет жизненно важное значение для успешной реализации программы безопасности и технического обслуживания автопарка. Автомобиль, имеющий дефекты, необходимо временно вывести из эксплуатации до тех пор, пока обслуживающий персонал не сможет устранить проблему и восстановить автомобиль в надлежащем рабочем состоянии. Своевременно сообщая о дефектах транспортного средства, сотрудники помогают обеспечить, чтобы транспортные средства были отремонтированы и

возвращены на дорогу без серьезных задержек.

Заполнение отчетов о происшествиях

Надлежащее обучение на правильном использовании и надлежащий способ заполнить отчеты о происшествиях также очень важны. Сотрудники, как должны ожидать, не будут знать, как заполнить эти формы с - обучение. Информация, включенная в форму, должна быть максимально ясной, краткой, и боже мой - реагируют. Деталь очень важна, и все товары должны быть закончены. Отчет о происшествии может быть сделан доступным в суде, если потерпевшие стороны возбуждают судебный иск; там - нос, информация должна быть правильной и полной. Кроме того, отчет о происшествии может играть важную роль в обработке требований. Эффективная и звуковая система отчетности несчастного случая для компании необходима, чтобы разработать и вести непогашенную программу техники безопасности.

Использование ремней безопасности

Согласно новому отчету от Федеральной администрации по пассажирским перевозкам (ФАПП), использование ремня безопасности закончилось среди водителей автомобилей для коммерческих перевозок и автобусов в 2010. Обзор ремня безопасности ФАПП показал, что использование ремня безопасности увеличилось с 74 процентов в 2009 до 78 процентов в 2010. Исследователи наблюдали 26,830 водителей коммерческих автомобилей (ВКА) операционная среда к грузовым автомобилям большой грузоподъемности и автобусам и 1,929 жителям на 989 придорожных местах в национальном масштабе.

Кроме того, использование ремня безопасности составляло 80 процентов для водителей ВКА и жителей транспортного средства в государствах, где закон о ремнях безопасности, прежде всего, приведен в исполнение против 72 процентов в государствах со вторичными законами о ремнях безопасности принудительного осуществления.

Использование ремней безопасности, как доказывали, значительно сократило число и серьезность ранений, полученных в дорожно-транспортных происшествиях. Этот очевидный факт должен быть действительно причиной передать под мандат использование ремня безопасности для сотрудников, главная работа которых управляет автомобилями. Кроме того, у большинства государств есть законы, требующие водителей и пассажиров носить ремни безопасности. Способствуя использованию ремня безопасности, компания представляет позитивное изображение общественности, защищая жизни ее сотрудников.

Контраварийное вождение

Защитное вождение означает, что водитель должен иметь как желание, так и способность контролировать аварийные ситуации. Конечно, очень важно, чтобы водители грузовиков были внимательны к движениям других водителей, но есть еще одно важное соображение, которое следует иметь в виду. Концентрация при вождении больших грузовиков должна охватывать и собственное вождение, и вождение других. Сконцентрироваться исключительно на любом

может быть опасным. Водительское положительное, аварийное вождение, наблюдая за собой или ею, а также другими водителями является лучшим типом аккуратного вождения. Оборонительный водитель всегда соблюдает правила для лучшего вождения. Он должен всегда ожидать неожиданное и поэтому редко удивляется небезопасными методами других водителей. Кроме того, защитные водители берут на себя ответственность за предотвращение несчастных случаев и имеют положительное отношение, что они могут предотвратить их. Наряду с хорошим поведением, защитный водитель должен продемонстрировать настороженность, предвидение, знание, решение, и умение. Все эти качества могут быть разработаны в программе обучения и изменены к лучшему через опыт.

Прямая корреляция была найдена между завершением хода аккуратного вождения и уменьшенной частотой несчастного случая. Разработка и реализация хода аккуратного вождения не только приводят к уменьшенным несчастным случаям, но также и выглядят хорошими общественности и помогают водителям понять важность и полноценность материала.

КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

Комплектующие программы безопасности водителя должны охватить, какие водители должны делать свои работы хорошо. Преподаватели должны использовать следующих категориях, чтобы оценить центры программы:

1. *Жизненно важная* тема абсолютно необходима к успеху на работе.
2. *Важная* тема обеспечивает основание для понимания работы.
3. *Полезный* материал касается работы и дает более широкую основу, понимают - луг, на котором можно построить работу.
4. *Непредвиденный* материал хорош знать, но не необходимый для выполнения работы.

Начальная подготовка

Время начальной подготовки должно соответствовать, чтобы принести знание, и навыки нового водителя до уровня должны были выполнить работу безопасно и правильно. Деньги, время и усилия, потраченные на обучение, будут компенсированы меньшим количеством несчастных случаев, меньшими расходами на техническое обслуживание, меньшим количеством невыходов на работу, более низкой текучестью кадров, уменьшением нагрузки на надзорную службу и улучшением связей с общественностью.

Обучение на производстве

Переподготовка должна даваться ежегодно или по мере необходимости. Это должно состоять из инструкции по классу, где или материал начальной подготовки рассмотрен или обновил материал, представлен.

Вспомогательное обучение

Коррективное обучение разработано для водителей, у которых было определенное число вмятин аварий. Каждый коррективный курс должен сосредоточиться на типах несчастных случаев, которые рецидивисты имели и должны тогда включить обсуждение в учебный план. Уменьшение в числе рецидивистов несчастного случая было выгодой коррективного обучения.

Непрерывное обучение

Образование, которое подвергает водителей информации о безопасности и идеям, должно быть инсогро-, оцененным на непрерывной основе. Некоторые примеры - плакаты безопасности, карты черты, доски объявлений, буклеты безопасности и письма водителя. Эти товары служат постоянными напоминаниями, чтобы действовать безопасно каждый день.

СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Отделы безопасности и технического обслуживания преследуют одну и ту же цель: отсутствие дефектов. Отделы должны совместно заниматься ремонтом поврежденных транспортных средств до их выпуска. Для успеха компании жизненно важно, чтобы отделы безопасности и технического обслуживания создавали условия, позволяющие проводить ремонт, обеспечивающий безопасность транспортных средств. Это означает совместную работу в интересах компании.

Периодические техосмотры

Это ежегодные проверки транспортного средства, проводимого компетентным инспектором. Инспекционная форма должна включать имя инспектора, автотранспортную компанию, дату проверки, проверенное транспортное средство, комплектующие, проверенные, и их условия. Этот учет нужно вести в транспортном средстве.

Проверка перед поездкой

Прежде чем водители оставляют партию, они должны провести проверку перед поездкой. Американское Министерство транспорта (МТ США) требует, чтобы комплектующие были проверены и зарегистрированы каждый раз, когда транспортное средство оставляет партию. Некоторое оборудование, включенное в пред - проверка поездки, является шинами, колесами, оправами, тягой/орехами, регулированием, системой подвески, системой выпуска и аварийным оборудованием. Эта проверка может занять только 10 минут, но она даст душевное спокойствие водителю, зная, что транспортное средство находится в хорошем рабочем состоянии.

Проверка после поездки

В конце рабочего дня каждый водитель обязан делать проверку после

поездки. Этот шаг обеспечивает безопасность следующего водителя. И пред- и проверки после поездки подобны, но проверка после поездки должна содержать заявление или что не было никаких недостатков, или это дает объяснение любого найденного недостатка. Водитель должен также подписать отчет. Если бы какие-либо недостатки были обнаружены, механик и водитель должны подписать, чтобы указать, что они удовлетворены ремонтными работами.

Техосмотры - инструменты, используемые, чтобы устранить небезопасные транспортные средства из дороги. Небезопасному транспортному средству никогда нельзя разрешать оставить партию. Это - окончательная работа руководителя службы безопасности: гарантировать безопасные условия труда для сотрудников. Время от времени, когда производительность и нижний порог могли бы призвать операцию небезопасных транспортных средств экономить деньги, это - работа руководителя службы безопасности вступить и не разрешить этому происходить. Это берет все трудовые ресурсы, согласился на безопасность, чтобы сделать вещи способом, которые не будут вредны для сотрудников или производства.

РОЛЬ УПРАВЛЕНИЯ В УСПЕШНОЙ ПРОГРАММЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Управление никогда не должно быть удовлетворено тем, что знает достаточно, чтобы справиться с этой задачей. Руководители должны использовать имеющиеся ресурсы для дальнейшего обучения как самих себя, так и своих сотрудников. Интернет является отличным источником информации, особенно веб-сайты для государственных учреждений, таких как Федеральная администрация безопасности автотранспорта (FMCSA), Федеральная администрация шоссе дорог (FHWA) и Администрация безопасности и гигиены труда (OSHA), а также Американская ассоциация грузоперевозчиков (ATA). Информация, размещенная на этих сайтах, является актуальной и затрагивает практически любую тему, связанную с безопасностью автопарка. Кроме того, доступны многочисленные журналы и книги, посвященные безопасности автопарка. В них могут быть представлены исследования по вопросам безопасности автотранспорта, и они могут дать ценную информацию о потенциальных проблемах.

Управление должно не торопиться, чтобы участвовать активно в Национальном совете по безопасности (НСБ), местных советах по безопасности и различных торговых ассоциациях. Эти группы предоставляют информацию обо всех аспектах безопасности и помогут менеджерам и владельцам с вопросами, касающимися безопасности. Эти группы также предоставляют текущую информацию, которая является отраслью или конкретным производством и может дать дальнейшее понимание любых проблем.

Руководители небольших автопарков всегда должны ставить перед собой высокие цели. Фактически, менеджеры малых флотов должны ставить свои задачи так, чтобы их производительность соответствовала производительности крупного автопарка с полным штатом сотрудников службы безопасности. Главная цель заключается в том, чтобы оградить общественность и сотрудников от дорожно-транспортных происшествий. Совершенство всегда является целью.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. Перечислите четыре главных быстроходных элемента программы безопасности.
2. (Правда или не правда) Исследование показывает, что водители 25 старше установленного возраста и до 65 так же эффективны как младшие водители и являются более безопасными сотрудниками.
3. Назовите четыре товара, которые должны быть охвачены в плавках начальной подготовки для новых сотрудников.
4. Какие категории преподаватели должны рассмотреть, когда они оценивают темы, на которых можно сосредоточиться в программе безопасности водителя?
5. Что при проверки требуются, чтобы быть выполненными на автотранспортном парке транспортном средстве?

ССЫЛКИ

1. Делла-Джустина, Д., Элементы программы безопасности автопарка, Безопасность автопарка, Университет Западной Вирджинии, Моргантаун, 10 апреля 2010 г.
2. Бродбек, Дж.Е., изд., Руководство по безопасности автотранспорта, 4-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, штат Иллинойс, 88-108, 1996 г.
3. 15-пассажирский фургон, тревога. Church Mutual, 8 февраля 2008 г., <http://www.churchmutual.com/index.php/choice/risk/page/tm-vanalert/id/35>.
4. Кодекс федеральных нормативных актов, Раздел 49, Часть 391.21, Министерство труда США, Вашингтон, округ Колумбия.
5. На основании информации от Тони Делигианниса
6. Берд, Ф.Е., Мл. и Джермейн, Г.Л., Практическое руководство по контролю потерь, 4-е изд., Международный институт контроля потерь, Логанвилл, Джорджия, 263, 1996 г.
7. Система отчетности по анализу смертности (FARS), веб-энциклопедия, <http://www-fars.nhtsa.dot.gov>, 2002.
8. Джаблон, Р., НАСА авария пригородного фургона убивает 3, травмы 7, DailyLobo, 9 декабря 2004, <http://www.dailylobo.com/media/storage/paper344/news/2004/12/09/News/Nasa-Commuter,Van.Crash.Kills.3.Injuries.7-825961.shtml>.
9. Обзор, Национальные факты безопасности дорожного движения 2001, Национальный центр статистики и анализа, Вашингтон, округ Колумбия, Управление безопасностью и охраной автопарка, 2-е издание S. Министерство транспорта, 2002, публикация №. DOT-HS-809-48
10. Перепись трудовых травм со смертельным исходом 2000 года, Бюро статистики труда, 2001 год.
11. План действий по обеспечению безопасности 15 пассажирских фургонов, Национальная администрация безопасности дорожного движения, Вашингтон, Министерство транспорта США, ноябрь 2004 г., http://www.nhtsa.dot.gov/problems/studies/15pass_vans.

12. Ньюсом, Т. и Мейерс, Д., Оценка потребностей в обучении водителей в Теннесси, Ноксвилл, Университет Теннесси, Центр транспортных исследований, декабрь 2008 г.

13. Педерсон, С., персональное интервью, 17 декабря 2007 г.

14. Сэтэрфилд, Дж., крушение смертельного фургона: власти говорят, что грузовик был слишком близко, Новости-Сентинел, А1, А5, Ноксвилл 1999



5 Выбор водителя



ПРОГНОЗИРОВАНИЕ БЕЗОПАСНЫХ КАЧЕСТВ ВОДИТЕЛЯ

Прогнозирование способности безопасного вождения - не точная наука. Несмотря на то, что не существует волшебной формулы для определения идеального водителя, этот сложный и важный процесс в программе безопасности автопарка все же должен быть включен. Должны быть разработаны и инициированы специальные программы, чтобы будущие сотрудники могли пройти отбор и позволить компании нанимать только лучших, наиболее квалифицированных водителей, а также самых безопасных водителей в наличии. Пересмотрите обязанности работника и определите, какие качества желательны для него, а затем оцените важность каждого из этих качеств для выполнения поставленных задач. Например, вот список рабочих качеств, которые могут быть оценены при рассмотрении потенциальных работников:

- Образование
- Опыт
- Техническое обучение
- Физическое или визуальное требование
- Умственное требование
- Ответственность за транспортное средство
- Ответственность за безопасность груза или пассажиров
- Ответственность за безопасность пешеходов и других автомобилистов
- Контактные организации с клиентами
- Ответственность за денежные средства компании
- Условия движения и условия труда
- Осознание личных опасностей
- Наблюдение получено

САМОДИСЦИПЛИНА В ВЫБОРЕ ВОДИТЕЛЯ

Самодисциплина играет важную роль в выборе водителя. Многие люди наняты для их технической способности, и они должны дисциплинировать себя, чтобы сконцентрировать их мысли на вождении. С тех пор дело обстоит так, это важно, отбирая драйверы, чтобы искать самодисциплину. У особенностей профессиональной деятельности, таких как ответственность за транспортное средство, ответственность за безопасность груза или пассажиров, ответственность за безопасность пешеходов и других автомобилистов, ответственность за денежные средства компании и осведомленность о личных опасностях должна иметь высокие оценки. Эти черты могут быть определены, рассмотрев прошлую историю работы и выполнив справочные проверки 1,2,3

УПРАВЛЕНИЕ ВЫБОРОМ ВОДИТЕЛЯ

Контраварийное вождение - важный элемент программы техники безопасности. На Конгрессе Национальной безопасности 1970 года доктор Рэй Мартинаес выбрал много фактов, важных для выбора водителя. В процессе выбора водителя защитном поезде водителя - луг подчеркнут, чтобы избежать ошибок и как постараться не быть пойманным в ловушку в несчастных случаях ошибками других. Важность обучения водителя с поездом позади колеса - фаза луга является самой важной. Преподаватель, который проводит программу обучения после кандидата, выбран, должен иметь хорошо разделенную программу и определенные цели в учебном плане.

СПОСОБНОСТИ ХОРОШЕГО ВОДИТЕЛЯ

Беря интервью у потенциальных водителей, ищите определенные способности, связанные с хорошим водителем. Примеры включают следующее:

- Двигатели хорошо
- Выполняет неведущие части работы хорошо
- Находит удовлетворение на работе
- Ладит с другими
- Приспосабливается, чтобы удовлетворить существующим

условиям

Навыки вождения

Определяя, как хорошо водители обучены в своей торговле, важно видеть, как хорошо они могут ездить. Ищите определенные факторы, оценивая навыки песес-Сари для задачи под рукой.

Во-первых, определите водительскую способность избежать несчастных случаев. Это может быть самой важной особенностью водителя. Неважно, как хорошо компетентный водитель находится в других областях работы, рецидивист несчастного случая всегда будет неудовлетворительным инвестированием для компании. Тогда посмотрите на водительскую способность следовать за регулированием движения. Это - также важно, потому что повторные нарушители

регулирования - просто несчастные случаи, ждущие своего часа. Если такой люди ездят для компании, они могут стать ответственностью связей с общественностью.

Хороший водитель - также тот, кто заботится о транспортном средстве. Это сделано через содержание и обслуживание. Флот чистых транспортных средств может быть, связи с общественностью повышают к компания. Человек, который заботится о его транспортном средстве и ведет то же транспортное средство ежедневно, мог показывать более экономичный расход горючего и в конечном счете экономить деньги компании.

Способность выполнить работу в срок является другой большой частью того, чтобы быть хорошим водителем. Графики компании должны быть установлены так, чтобы водитель мог остаться в соответствии с разумным усилием. Когда водитель отстает, это отбрасывает целый график и может привести к несчастным случаям, когда водители пытаются составить время.

Выполнение обязанностей, не связанных с вождением автомобиля.

Другим фактором является производительность водительских работ на неуправляемых участках. Данный сайт может включать в себя много различных вещей, таких как доставка, ведение журналов, обслуживание транспортных средств, уход за товарами внутри транспортного средства, и даже делать продажи. Если водители плохо обучены в части, не связанной с вождением, и им неудобно выполнять эти обязанности, то они могут стать помехой для компании.

Удовлетворенность работой

Для людей важно быть довольным их позициями. Если они не, они могут стать вредностью к компании. Они могли выполнить свои работы плохо, которые могут вызвать потери компании. На сотрудников нужно посмотреть, как инвестиции; если они не довольны своими рабочими местами, они могли бы уйти, и затем компания теряет свои инвестиции. Поэтому важно сохранить квалифицированных людей удовлетворенными их позициями. Если сотрудники сверх - или недостаточно квалифицированы, они не могли бы найти удовлетворение на своих рабочих местах.

Взаимодействие с другими

Жизненно важно нанять работников, которые работают хорошо с другими. Примите во внимание личности заявителя во время процесса отбора, и затем определите, являются ли они подходящим вариантом для других сотрудников. Всегда имейте в виду, что компания не может нанять просто качественные части кандидата, но должна нанять целого человека.

Адаптация к существующим условиям

Адаптируемость очень важна, потому что среды постоянно изменяются. Поэтому отберите, чтобы видеть, могут ли потенциальные сотрудники приспособиться к различным ситуациям.

ФАКТЫ ПЕРСОНАЛА

Для достижения цели настоящей главы кадровые факты, которые необходимо учитывать, разбиты на эти категории:

- Возраст
- Пол
- Физические черты
- Разведка
- Образование парком

Рассматривая эти черты и отбирая на них, для менеджера по найму будет важно знать справедливые рекомендации по найму для его государства или области. Менеджер по подбору персонала должен изучить эти рекомендации хорошо так, чтобы он не задавал вопросы во время процесса интервью, который мог получить компанию в проблему.

Возраст

Исследования доказывают, что водители старше 25 и до 65 лет возраста так же эффективны как молодые водители, являются более безопасными работниками, менее подвержены перелету работы и имеют низкие уровни опоздания и абсентеизма 2

Пол

Никакое основание не существует для предвзятого отношения к женщинам в автомобиле ведущие рабочие места, учитывая сравнительное число несчастных случаев между этими двумя полами 2

Физические черты

Минимальные ограничения высоты и веса на основе физических ограничений ведущего отделения транспортного средства, которое будет управляться, должны быть указаны, прежде начинаются - Нин процесс 2 найма

Интеллект

Кажется, нет никакой корреляции между результатами проверки умственных способностей и удовлетворительным качеством деятельности — кроме на нижних уровнях и верхних уровнях масштаба 2

Образование

На существующем рынке труда образование средней школы (или эквивалентный) достаточно, специально для магистральной работы 2

ПРОЦЕДУРЫ ОТБОРА ВОДИТЕЛЯ

Есть много процедур, чтобы использовать, нанимая водителей. Эта

секция обсуждает одиннадцать шагов, чтобы рассмотреть слияние, ища компетентных водителей. Шаги следующие:

1. Набор
2. Предварительная заявка
3. Форма заявки
4. Кредитно-контрольные агентства
5. Проверка лицензии оператора или водителя.
6. Национальный реестр водителя
7. Собеседование при приеме на работу
8. Медицинское обследование
9. Проверка рекомендаций
10. Интервью принятия
11. Ведущие навыки

Привлечение

Набор может играть огромную роль, ища новых водителей, потому что компания не всегда получает желаемых претендентов, просто разместив объявление о вакансиях. Чтобы нанять лучших компетентных и самых безопасных водителей, компания может нуждаться в помощи, находя других заявителей. Предложения поступают через рефералы, отраслевые контакты, а также в автошколы и профессионально-технические училища.

Предварительная заявка

Предварительная заявка - просто форма для получения основной информации от претендента. В целом это коротко и просит сжатую биографию от претендента.

Форма заявки

Форма заявки должна быть разработана специально для компании и ее потребностей. Когда компания создает свою собственную заявку, важно учитывать все принципы справедливого найма, которым компания подчиняется. С другой стороны, получите форму из агентства персонала; любой в отрасли автотранспортного парка мог получить и использовать этот тип общей формы. Некоторые источники для форм заявки - американская Ассоциация Перевозки грузовым автотранспортом и агентства, такие как J. J. Keller & Associates.^{1,2}

Кредитно-контрольные агентства

Потому что не все люди честны, важно проверить информацию, предоставленную в заявках, и это хорошая идея, чтобы использовать агентство по проверке кредитоспособности. С помощью проверки кредитоспособности **менеджер по подбору персонала** может увидеть, где проживали заявители в прошлом, и иногда - какой образ жизни они могли вести.

Водительские права оператора или водителя

Это простой вопрос, который можно задать на любом этапе подачи заявки или собеседования или и того, и другого. Кроме того, важно спросить, какие одобрения кандидаты могут иметь на своих лицензиях

Национальный реестр водителей

Национальный реестр водителей (НРВ) - центральное хранилище информации о физических лицах, чья привилегия двигаться отменялась, приостанавливалась, отменялась или отрицалась или кто был осужден за серьезные связанные с трафиком преступления. Записи, хранящиеся в НРВ, состоят из идентификационной информации, включая имя, дату рождения, пол, номер водительского удостоверения и состояние отчетности. Вся существенная информация, причина приостановления или осуждения и связанные с этим даты находятся в государстве, представившем доклад.

Государственный водитель, лицензирующий чиновников, запрашивает НРВ, чтобы определить, были ли лицензии или привилегия человека сняты каким-либо другим государством. У других зарегистрированных пользователей есть доступ к НРВ в целях безопасности транспортировки. Все пятьдесят государств и округ Колумбия участвуют в НРВ. Система также упоминается как Система указателей проблемного драйвера (СУПД).

Сверяясь с НРВ, Менеджер по подбору персонала в состоянии проверить информацию, предоставленную кандидатами на их заявках. Кроме того, отличные объемы информации, каталогизируемые в сети, делают почти невозможным для водителей получить лицензии в различных государствах. Эта проверка будет служить другой проверкой тех, что претенденты уже обеспечили 2

Собеседование при приеме на работу

Это - самый важный шаг в процессе выбора сотрудника, таким образом, интервьюер должен быть столь же подготовлен как претендент. Рассмотрите заявление тщательно, прежде чем - будут вручать и использовать время интервью, чтобы подробно остановиться на информации из заявки, а также проверить его. Это - также хорошее время, чтобы видеть, какой человек будет в состоянии работать с другими нынешними сотрудниками. На данном этапе процесс найма далек от окончания, таким образом, будет важно не ввести в заблуждение претендента в размышление, что у него есть работа

Медицинский осмотр

Если кандидат добрался до этого места, врач должен определить, подходит ли он для этой работы. У компании должны быть хорошие отношения с врачом, который знаком с видом работы, которую претендент будет делать, если нанято. Это - когда начальный отбор на алкоголь и наркотики должен быть проведен. Очень важно, что доктор подписывает после исследования. Таким образом, Таким образом, врач несет ответственность, а не компания, если интервьюер пропустил что-то в процессе 1,2,3 исследования

Проверка рекомендаций

Мир, в котором мы живем, не прекрасен, что означает, что менеджеры по найму должны проверить, что претенденты не лгали им. Интервьюер должен сделать это, чтобы видеть, работали ли претенденты действительно на работодателей, они перечислили на их заявках и если их должностные обязанности состояли в том, как они сообщили. Лучший способ сделать это через телефон. Заботьтесь об этом шаге быстро, потому что общее время ценно. Подготовьте вопросы так, чтобы во время любых переговоров с бывшим супервизором претендента телефонный звонок мог пойти быстро. Другой способ получить эту информацию состоит в том, чтобы послать образец письма в перечисленный компании, но не все компании ответит; некоторые не возвратят письма, и другие не решатся подписываться к письму (который мог интерпретироваться, чтобы означать, что-то, что они должны были сказать, не было хорошо). Другой метод должен сделать личное посещение к бывшей компании претендента. Это может быть самым твердым способом сделать это из-за стоимости, включенной с процессом 1,2

Приемное собеседование

Это - время, когда Менеджер по подбору персонала вводит претендента и видеть, интересуется ли он все еще и восторжен по поводу работы. Это - критическое время, потому что это будет последний шанс для интервьюера передумать о заявителе. В это время интервьюер должен будет обсудить оклад, преимущества, и часы с претендентом. После этого интервьюер может представить формальное предложение работы и завершить письмо о принятии

Навыки вождения

На данном этапе водитель пройдет начальную букву или переподготовку. Это может быть сделано вне места работы через другую компанию или внутренним обучающим персоналом компании. Другой выбор состоит в том, чтобы использовать одно из многих родео перевозки грузовым автотранспортом, проведенных вокруг Родео страны 2, держался, тренировочные площадки помогают поддержать и разрабатывают навыки водителей.

ЭЛЕМЕНТЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ОТБОРА, СВЯЗАННЫЕ С ВОЖДЕНИЕМ АВТОМОБИЛЯ

В этой главе мы сосредоточимся на четырех основных элементах предварительного отбора:

- Водительский стаж
- Прошлая история вождения
- Предыдущая инструкция водителя
- Физическая подготовка

Водительский стаж

Смотря на эту область, рассмотрите тип транспортного средства, отрезок времени, тип оперы - лицензия скалистой вершины и тип вождения. Со всеми этими факторами в памяти, менеджеру по найму должно быть легко решить то, что является самым важным для открытой позиции 2

Прошлая история вождения

Всегда проверяйте предыдущие нарушения правил движения претендента и историю несчастного случая. Менеджер по подбору персонала захочет получить профессиональную и личную информацию 2 претендента, *рецидивист несчастного случая* - человек, который, в том же или в различных ситуациях, кажется продолжать иметь тот же тип несчастного случая. Человек с немногими или никакими несчастными случаями может указать на самодисциплину.

Ответственность Федерального агентства по регулированию в области безопасности движения автотранспорта при проверке документов о вождении

На основе федеральных Правил техники безопасности Автоперевозчиков (FMCSR-391.23) это - обязанность перевозчика использования зарегистрироваться в водительской истории вождения в течение прошлых 3 лет от каждого государства, в котором водитель считал лицензию оператора автомобиля или разрешение в течение тех 3 лет 4 историей вождения каждого водителя, который нанят, должен рассматриваться, по крайней мере, один раз в год. Копия всей полученной корреспонденции должна быть помещена в водительский файл персонала в 30-дневный период даты, новый водитель начинает занятость. Кроме того, расследование водительской истории показателей безопасности (если таковые имеются) с отрегулированными Министерством транспорта работодателями во время предшествования 3 годам должно быть проведено. Расследование может состоять из личных интервью, писем, телефонных интервью или других способов проверки водительской истории, если считается уместным.

Предыдущая инструкция водителя

Менеджер по подбору персонала должен спросить о предыдущей инструкции водителя так, чтобы он знал, какие инвестиции должны будут быть сделаны в обучении новым сотрудником. На весь класс и инструкцию позади колеса нужно отметить. Узнайте, сколько инструкции было дано, кто предоставил инструкцию, и какое транспортное средство было включено в инструкцию 2

Физическая подготовка

В этом пункте в процессе, установленных минимальных нормах физической подготовки для работы. Тогда решите, необходимо ли медицинское обследование, и установите курс частоты для любых периодических экзаменов.

Тесты для определения положения и способностей заднеприводного автомобиля

Это - хорошая идея включить больше чем один тест, чтобы узнать о человеке. Можно управлять тремя различными типами тестов:

- Трафик и ведущие тесты на знание
- Улучшение проверок квалификации
- Тесты на отношение

Эти тесты должны дать хорошую идею водительских общих способностей. Письменное, вождение и психологические тесты сообщат компании больше о Психологическом тестировании набора 2,3 водительского общего умения, анализирует сумму действий человека, черт, отношений и мыслей.

Изучите вопросы

1. (Правда или неправда) Водитель, совершивший неоднократные нарушения правил дорожного движения, скорее всего, окажется жертвой неоднократных дорожно-транспортных происшествий.

2. С кем всегда следует консультироваться, прежде чем разрабатывать вопросы для Вашего заявления или проведения собеседования?

- a. Руководство по проведению интервью Справедливые рекомендации по найму
- b. Руководящие принципы честного приема на работу
- c. Лицо, подающее заявление
- d. Ваша мать

3. (Правда или неправда), интервью - самый важный шаг в процессе отбора.

4. Как компания может получить прибыль от водительской заботы транспортного средства?

- a. Улучшенный расход бензина
- b. Улучшенные связи с общественностью компании
- c. Снизьте затраты содержания на транспортном средстве
- d. Все вышеупомянутое

5. Который является фактом персонала, который нужно рассмотреть, нанимая?

- a. Семейное положение
- b. Пол
- c. Гонка
- d. Возраст

ССЫЛКИ

1. Бродбек, Дж.Е., редактор, Руководство по безопасности

автотранспорта, 5-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, Иллинойс, 2010.

2. Делла-Джустина, Д., Семинар по политике и практике обеспечения безопасности и рационального природопользования, Западно-Вирджинский университет, Моргантаун, 2002 год.

3. Кодекс федеральных нормативных актов, Раздел 49, Часть 391, Министерство труда США.

4. Руководство по Федеральным правилам безопасности автомобильных перевозчиков, J. J. Keller & Associates, Inc, Нинах, Висконсин, 2009.

6 Обучение водителя и инструкция



ПРЕИМУЩЕСТВА ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Обучение водителя приносит компании и ее сотрудникам много пользы. Одна из полученной выгоды включает страховую программу. Чем меньше требований сделанный компанией, тем ниже страховая премия I С более низкой страховой премией, компания может использовать дополнительные деньги, чтобы купить новое оборудование, например. Другое преимущество касается фактического оборудования. Чем лучше уход за оборудованием, тем ниже затраты на его обслуживание, что, в свою очередь, продлевает срок службы оборудования. Чем лучше уход за автомобилем, тем меньше времени простоя этого конкретного автомобиля, что избавляет компанию от необходимости арендовать транспортное средство, подобное тому, которым она уже владеет. Учебные драйверы, может повысить эффективность компании, потому что-то, когда сотрудники знают то, что ожидается их и компании, показывает, что это заботится, сотрудники, более вероятно, сделают свою работу максимально эффективно. В течение прошлых 40 лет поездка - луг водителей грузовика был областью обслуживания обучения взрослых к движению безопасности дорожного движения. Больше занятости существует, особенно в территориях городов с пригородами, где есть большие количества водителей, доступных, кто мог получить прибыль на основе этого опыта. Это было очень успешной операцией для многих школьных округов из-за дефицита частично занятых операторов школьного автобуса. Инструкция для флота и водителей школьных автобусов была реализована, прежде всего, компетентными супервизорами коммерческого флота, которым уже принадлежало тяжелое оборудование, необходимое, чтобы провести программу для отрасли и частных транспортных компаний.

Обучение водителя - процесс, который не может быть тем же для всех, потому что некоторым водителям, возможно, понадобятся больше обучения и немного меньше обучения. Обучение может быть разделено на четыре шага 2,

первый шаг называют *начальной подготовкой*. Эта стадия имеет дело со знаниями и умениями, требуемыми водителем выполнять работу правильно. Следующий шаг *переподготовка*. Эта стадия состоит из нескольких дней инструкции по классу, используемой, чтобы обновить водителей на новостях, правилах и новом оборудовании. Переподготовка проведена один раз в год или по мере необходимости, в зависимости от введения важных правил и норм, которые водители должны знать о том, чтобы выполнить их работы безопасно. Третий шаг называют *коррективным обучением*. Коррективное обучение, главным образом, используется для водителей, у которых были несчастные случаи, езда. Эта стадия разработана, чтобы сообщить водителям того, что они делают неправильно и определить любое отсутствие знаний, которое они могут иметь так, они могут избежать несчастных случаев. Последняя стадия, которую рассматривают самым важным, является *текущим обучением*, которое необходимо, чтобы держать водителей на ходу и помешать им попадать в любые небезопасные привычки. Текущее обучение включает обучение класса, плакаты безопасности, бюллетени, руководства водителя и письма водителям, чтобы сообщить им об их работе.

ПРЕИМУЩЕСТВА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ УЧЕБНОГО ПОМЕЩЕНИЯ

В учебных помещениях должны быть доски, проекторы и любые другие средства, которые преподаватель находит полезным для студентов. В комнате может быть много использования: Встречи и конференции могут быть проведены там, и это может служить областью дисплея для важного помощника - риал, который компании хотят сделать доступным для водителей (например, они могут читать на последних новостях в логистике).

СИСТЕМАТИЧЕСКИЕ ВИЗУАЛЬНЫЕ ПРИВЫЧКИ В ВОЖДЕНИИ

Езда, человек должен всегда обращать внимание на то, что он делает, а также знать о среде. Согласно *Флоридскому Руководству Водителя грузовиков*,³ водители должны следовать за методом аккуратного вождения, названным Системой Смита:

1. Нацельтесь высоко в регулировании.
2. Возьмите в целой картине.
3. Всегда поддерживайте движение глаз.
4. Оставьте себя.
5. Удостоверьтесь, что другие водители видят Вас.

Аккуратное вождение включает выполнение всего, что Вы можете, чтобы предотвратить катастрофы. Аккуратное вождение может быть сокращено к трем шагам: Ищите возможную опасность, решите то, что может быть сделано, чтобы предотвратить несчастный случай и действовать быстро.

Процесс IPDE может также использоваться, эксплуатируя машину. Процесс IPDE описан в *Руководстве Студента Оператора Аварийно-спасательного автомобиля*. Этот процесс перечисляет четыре шага, которые помогут водителям избежать несчастных случаев:

1. *Определите* любые опасности, которые могут вызвать несчастный случай.
2. *Предскажите*, где инцидент может произойти.
3. *Решите*, какие меры принять, чтобы избежать опасности.
4. *Выполните* свое решение о том, какие меры по ликвидации последствий Вы примете.

Обязательно включите эти идеи в любую программу обучения водителя.

СОБЛЮДЕНИЕ ПРОЦЕДУР В СЛУЧАЕ НЕСЧАСТНОГО СЛУЧАЯ

В случае аварии водитель должен соблюдать определенные процедуры для защиты других лиц. Первым шагом является обеспечение безопасности на месте происшествия. Охранять место происшествия означает немедленно остановить автомобиль и не перемещать другие задействованные транспортные средства, если только нет возможности возгорания. После этого перед выходом из кабины водитель должен включить мигалку, поставить автомобиль на самую низкую передачу и установить стояночный тормоз. Выйдя из кабины, водитель должен сохранять спокойствие и выяснить, не пострадал ли кто-нибудь из пассажиров. Важно установить предупреждающие устройства, чтобы предупредить других водителей о том, что произошел несчастный случай. В качестве примера предупреждающих устройств можно привести треугольники, сигнальные ракеты, предохранители, отражатели и другое допустимое светоотражающее или люминесцентное оборудование. Следующий шаг должен уведомить надлежащие власти. Это включает вызывание полиции, водительской компании, и, при необходимости, медицинской помощи. Неся опасные материалы, водитель должен уведомить Химический центр чрезвычайной ситуации транспортировки (ХЦЧСТ), чтобы устроить очистку любой возможной утечки 3

Третий шаг должен задокументировать несчастный случай. Водитель должен нести любезность infog-карты страны, чтобы собрать информацию от очевидцев. Водитель должен попросить, чтобы очевидец заполнил его имя, адрес и номер телефона, таким образом, с человеком можно связаться в более позднее время. Если возможно, свидетель должен также написать описание того, что он видел.

Водитель, как также предполагается, заполняет предварительный отчет о происшествии, в то время как на сцене, как только все обеспечено. Этот отчет используется, чтобы собрать всю информацию обо всех вовлеченных в несчастный случай и любых очевидцев. Водитель должен записать время, место, и дорогу и погодные условия и предоставить краткое описание того, что произошло, который может быть обсужден позже в случае судебных процессов и других действий. Если камера доступна, водитель должен сделать фотографии сцены, чтобы дать страхованию компания идея того, что произошло, когда это рассматривает данные в более позднее время. Водитель ничего не должен подписывать или делать любые заявления, если это не полиции, его компании или страховой компании.

Снова, обязательно включайте эту информацию в программу обучения водителя.

МЕТОДЫ ОБУЧЕНИЯ ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЯ

Когда обучающее обучение водителя, преподаватель должен покрыть все правила и нормы для вождения. Первый шаг должен преподавать правила следовать в то время как на дороге. Даже если водитель соблюдает правила все время, езда, это не означает, что он никогда не будет вовлекаться в результате несчастного случая; есть многие другие водители на дороге, которые не всегда соблюдают правила и могли вызвать несчастный случай. Преподаватель должен использовать видеозаписи или DVD, которые показывают методы аккуратного вождения и объясняют, что сделать в ситуациях, которые происходят на дороге и что сделать в случае несчастного случая. Преподаватель должен снабдить водителей важными материалами чтения (или сказать класс, где определить местонахождение материала чтения). Как только водители рассмотрели всю информацию от преподавателя, они должны быть оценены в двух областях: письменное исследование и фактический дорожный тест позади колеса. Дорожный тест должен быть дан только после того, как водитель сдал письменный экзамен, и преподаватель дал полную демонстрацию того, что ожидается на дорожном тесте.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТЕМЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ В ХОДЕ ОБУЧЕНИЯ

В этой секции мы обсуждаем несколько тем, которые должна включить хорошая программа обучения водителя.

Факторы, влияющие на процесс остановки

Готовясь останавливаться, водитель должен иметь в виду три элемента, которые фактор в расстояние потребуется, чтобы остановить транспортное средство. Первым является *расстояние восприятия*, которое является расстоянием, транспортное средство едет со времени, водитель видит опасность, пока водительский мозг не признает его. Время восприятия для среднего водителя - 3/4 секунды. В этом 3/4 секунды транспортное средство может поехать 60 футов на уровне 55 миль в час. Второй элемент - *расстояние реакции*, которое является временем, это берет водительский мозг, чтобы переместить его ногу в тормоз. Еще раз это - 3/4 секунды, что означает, что транспортное средство, едущее на уровне 55 миль в час, добавит еще 60 футов на сумму расстояния, которое это берет, чтобы остановить транспортное средство. Третий элемент - *тормозной путь*, который является, как далеко это берет транспортное средство, чтобы остановиться, как только тормоза применены. На уровне 55 миль в час в большой степени нагруженное транспортное средство возьмет приблизительно 170 футов, чтобы остановиться. Общий тормозной путь составляет приблизительно 290 футов. Способность к остановке транспортного средства может быть затронута многими факторами, включая условие шины, мощность торможения, тягу, груз транспортного средства, скорость транспортного средства, дорожного покрытия и погодных условий. Тяга - разногласия между шинами и дорожным покрытием. Достаточная тяга позволяет транспортному средству убыстряться, замедляться, и

делать любые маневры безопасно. friction мешает шине скользить на дорожном покрытии. Тяга зависит от condition шин и сухое ли дорожное покрытие или скользкое. Чем более скользкий дорожное покрытие, тем дольше оно возьмет, чтобы остановить транспортное средство, даже если шины будут в хорошем состоянии. Тяжелый груз затрагивает останавливающую способность транспортного средства, потому что, чем более тяжелый груз, тем больше, что груз продвигает грузовик. Это основано на принципе инерции, которая держит подталкивание объекта в то время как в движении. Скорость транспортного средства также затрагивает тормозящую способность; чем быстрее транспортное средство перемещается, тем дольше тормозной путь.

Методы оценки хороших тормозов

Определяя слабые тормоза, инспекторы используют основанный на работе тест тормоза (РВВТ). РВВТ может оценить тормозящую способность транспортного средства через количественную меру, которой управляют, и человека, тормозящего и полной работы транспортного средства. РВВТs выгодны для охраны правопорядка и фрахтового сообщества, потому что они обеспечивают эталон измерения тормозной характеристики транспортного средства. Тормоза измерены с точки зрения сил и весов, как описано здесь:

1. Минимальная сила при предавшем гласности давлении для пневматически тормозивших транспортных средств, разработанных Испытательным центром Исследования Транспортного средства Национального управления по безопасности движения.

2. Минимальное отношение тормоза вызывает баланс через ось 0.65 или лучше для любого транспортного средства или типа тормоза.

3. Минимальный тормоз вызывает как функция груза колеса. На держащейся оси рекомендуется отношение 0.25; на не держащейся оси отношение 0.35 является исправленным рекомендациями. Эти отношения вычислены с помощью силы тормоза и груза колеса (bf/wl).

Следующие критерии определяют то, что помещает вышедшее из строя (OOS) транспортное средство:

1. Транспортное средство будет помещено из обслуживания, если 20 процентов или больше его тормозов будут дефектны согласно критериям РВВТ.

2. Транспортное средство также будет помещенным OOS, если это не может остановиться на данном расстоянии.

3. У транспортного средства должна быть способность того, чтобы быть стабильным, оставаясь на его упоминаемом переулке.

Отвлекающие факторы водителей автопарка

Согласно *Фактам травм* публикации Национального совета по безопасности, в течение 2009 больше чем 5,500 человек были убиты как результат отвлекающихся ведущих несчастных случаев. Приблизительно 25 процентов катастроф ущерба были основаны на отвлеченном вождении, которое привело к более чем миллиону ущерба. Эти ставки действительно понижались несколько с

2008, но отвлекающие факторы продолжают травмировать и убивать людей в напрасно числах. Некоторые отвлекающие факторы, двигаясь включают разговор или отправку СИМ по сотовым телефонам, еду, питье, уход, и говорящий с другими пассажирами, двигаясь. Регулярный контроль покажет, что многие несчастные случаи связаны с отвлекающимся вождением, особенно использованием сотового телефона. 3 января 2012 ФАПП принял окончательное правило, запрещающее водителям коммерческих автомобилей использовать переносные сотовые телефоны, двигаясь на автомагистралях между штатами.

Кроме того, отвлечение происходит, когда водитель не спешит признавать потенциальную опасность, потому что что-то внутри или снаружи транспортного средства отвлекает водительское внимание далеко от дороги. Приблизительно 25 процентов катастроф - связанное отвлечение.

Тест с отвлекающим методом для проверки водителей

Недавно Национальная вещательная компания (НВК) создала викторину для их программы текущих событий *Линия перемены даты*. Эта программа была разработана ведущими учеными заинтересованными в анализе отвлекающих факторов водителя. Эта викторина не была предназначена, чтобы быть с научной точки зрения действительной, но должна была служить руководством, чтобы определить фактор риска повседневных водителей. Это было предназначено, чтобы сделать отдельных водителей больше знающим о любых привычках опасного вождения, которые они, возможно, разработали за эти годы. На основе этой викторины много руководителей службы безопасности флота автотранспортной компании заинтересовались принятием и реализацией подхода как часть их программы обучения.

Компании автотранспортного парка должны разработать и проводить политику сотового телефона, которая требует, чтобы все водители избегали использования сотового телефона или других электронных устройств во время вождения. Водители могли позволить голосовой почте обращаться со своими требованиями, но если водитель должен использовать сотовый телефон, он должен осуществить дорогу и остановить транспортное средство. В конечном счете сокращение ведущих отвлекающих факторов водителем уменьшит финансовые обязательства, самозастрахована ли компания или со страховой компанией. Это обеспечило бы сильный материальный стимул уменьшить несчастные случаи со значительным успехом и строгим водительским полисом.

Сложный отвлекающийся водительский полис для всех сотрудников заявляет сотрудникам, что их работодатель активно заботится об их безопасности, когда за рулем.

Правила техники безопасности при запуске грузовика

Каждый тип оборудования должен быть проверен для использования. Проверка разработана, чтобы обеспечить безопасность и продлить жизнь оборудования. Проводя осмотр на транспортном средстве, водитель должен сначала удостовериться, что колеса подперты, и стояночные тормоза установлены. Следующий шаг должен проверить под капюшоном транспортного средства. Здесь водитель проверяет уровни нефти, хладагента, жидкости

омывателя лобового стекла, жидкости передачи, жидкости рулевого управления с усилителем и гидравлической жидкости. Выполняя проверку, водитель должен также отметить на состоянии шлангов и ремней и искать любые трещины в электрооборудовании. Водитель должен посмотреть под транспортным средством, чтобы проверить на любые пятна утечки на тротуаре. Как только водитель закончил проверку, он должен запустить двигатель и прислушаться к любым необычным шумам прежде, чем попытаться переместить транспортное средство.

Важные правила техники безопасности при профилактическом обслуживании

Компания, осуществляющая профилактическое техническое обслуживание своих автомобилей, - это компания, желающая поддерживать свои автомобили в безопасном рабочем состоянии. Другой целью проведения профилактического обслуживания автомобиля является уменьшение количества ДТП, вызванных дефектами автомобиля. При проведении профилактического обслуживания водитель и механик должны проверить несколько пунктов. Например, водитель должен убедиться в том, что автомобиль находится в безопасном рабочем состоянии. Ни в коем случае нельзя допускать ненадлежащего обращения с вехи- телем. Водитель должен всегда проводить пред- и послеполосную проверку автомобиля и отмечать обнаруженные проблемы. Если в какой-то момент времени обнаруживаются серьезные недостатки, водитель не должен перемещать транспортное средство.

Если какие-либо серьезные недостатки замечены когда-либо, водитель не должен перемещать транспортное средство. Превентивное обслуживание также включает проверку тормозной системы, включая тормозные колодки и воздушные строки к тормозам. Шины должны быть проверены на несоответствующую инфляцию, слишком много износа и любое ухудшение, которое могло вызвать несчастный случай. Руководящая система должна быть проверена, потому что слишком много игры может заставить водителя быть неспособным повернуть транспортное средство соответственно. Другой важный раздел транспортного средства, которое должно быть проверено, является соединением сцепления прицепа, которое состоит из пятого колеса и регулируемых осей. Пятое колесо - то, где прицеп состоит в контакте к такси, и это должно быть безопасно, чтобы препятствовать тому, чтобы прицеп стал, отделил. Корректировать - способные оси важны, потому что, если они не заблокированы надежно, прицеп может скользить сразу же их и причину крупная авария.

В целях безопасности все фары транспортного средства должны быть готовыми к эксплуатации так, чтобы другие водители видели транспортное средство. У транспортного средства должны быть отражатели в случае сильного тумана или частичной неудачи системы освещения.

Превентивное обслуживание используется и для жизни транспортного средства, и для безопасности всех людей на дороге.

ПРОВЕРКА НАВЫКОВ ПЕРСОНАЛА АВТОПАРКА

Цель проведения водителем теста навыков состоит в том, чтобы оценить, как этот водитель управляет транспортным средством. Проверка квалификации состоит из выступающего ряда упражнений во время дорожного теста. Тест может также быть сделан в месте для тренировок так, чтобы преподаватель мог наблюдать водителя, выполняющего маневры без шанса серьезного имущественного ущерба. Ведущие навыки могут быть определены до некоторой степени, оценив водительское прошлое водителя-опытного водителя, и обзор его лицензии водителя грузовиков (ЛВГ) подтверждают - монетные дворы. Согласно *Руководству Автотранспортного Парка пользователя Безопасности* Национального совета по безопасности, большинство быстроходных руководителей службы безопасности поддерживает два типа экзаменов по вождению. Первый включает упражнения на тренировочной площадке, где они постоянно проверяются на множестве различных навыков. Второе умение - то, где водители подвергнуты различным видам фактических транспортных условий. Некоторые из этих операций происходят в тяжелом городском движении, легком городском движении, вторичных дорогах и скоростной автомагистрали, двигающейся, чтобы определить, могут ли водители обращаться с различными схемами движения. Эти проверки квалификации показывают умение претендента в обработке определенных типов транспортных средств, а также условий, при которых они, как могли бы ожидать, будут работать.

Упражнения обычно имеют шесть областей, в которых водитель должен выполнить успех - полностью. Следующие области обсуждены в *Руководстве пользователя Лицензии Водителя грузовиков Мэриленда*:

1. Назад змеинный: водитель обязан назад через ряд трех конусов, не касаясь ни одного из них.
2. Стыковка переулка: стыковка Переулка требует, чтобы транспортное средство было отодвинуто переулком до определенного момента, куда конусы помещены, и водитель должен добраться максимально близко к ним.
3. Прямая остановка: В этом осуществлении водитель должен вести транспортное средство между двумя наборами конусов и добраться максимально близко к концу их, не пересекая воображаемую строку между двумя наборами конусов.
4. Прямолинейная поддержка: водитель должен отступить через два набора конусов с - переезжающий любой из конусов.
5. Параллельная парковка: первый тип параллельной парковки приезжает водительская сторона. Этот тип парковки приезжает пустое место на левой стороне транспортного средства. Пространство достаточно длинно для грузовика, чтобы соответствовать и поместило конусы в конце, показав объект позади пространства, где грузовик пытается припарковаться. Второй тип параллельной парковки - обычный тип, в котором пространство находится на правой стороне. Установка совпадает с водительской стороной, и объект обоих состоит в том, чтобы не поражать конусы позади пространства, где водитель пытается припарковаться.
6. Правый поворот: объект этого осуществления состоит в том, чтобы гарантировать, что водитель может сделать поворот правильно, не сокращая его слишком короткий и подходящий к ограничению или объекту, который может быть расположен около пересечения.

Когда сотрудники ездят оборонительно и умело, у них есть и желание, и способность управлять производящими несчастный случай ситуациями.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. Что выгода водителя - обучение?
2. Назовите четыре шага обучения водителя.
3. Что составляет процесс IPDE?
4. Что три фактора элементов в остановку транспортного средства?
5. Для чего делает стенд РВВТ? Дайте определение РВВТ.
6. Что три критерия предоставят транспортное средство из обслуживания?
7. Какова цель выполнить превентивное обслуживание на транспортном средстве?
8. Что такое пятое колесо?
9. Назовите шесть упражнений, которые водитель должен выполнить на дорожном тесте.
10. (Правда или не правда), Превентивное обслуживание на всех грузовиках должно быть текущей программой.
11. Отвлекающийся Тест Водителей был принят какой компания?
12. Неся опасные материалы, водитель должен зарегистрировать что агентство устроить очистку какой-либо возможной утечки?

ССЫЛКИ

1. Бродбек, Дж.Е., изд., Руководство по безопасности автотранспорта, 4-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, штат Иллинойс, 1996 год.
2. Питерсон, Д., Методы управления безопасностью, Американское общество инженеров безопасности, Де-Плейн, штат Иллинойс, 1998 год.
3. Куджат, Д.Д., "Безопасность автопарка облегчена", Правительственные институты, Группа ABS, Роквилл, Мэриленд, 2001.
4. Мейер, М.Д., и И.Дж. Миллер, городское транспортное планирование: Подход, ориентированный на принятие решений, McGraw-Hill, Нью-Йорк, 1984.
5. Национальный совет по безопасности. Факты травмы. Итаска, Иллинойс, 2010.1984.

7 Контроль водителя



ОБЯЗАННОСТИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ВОДИТЕЛЕЙ

Водительская основная ответственность состоит в том, чтобы препятствовать несчастным случаям, прежде чем они произойдут. Супервизор водителя должен быть способен к идентификации потенциальных инцидентов, которые могут дорого стоить сотрудникам и компании. Чтобы уменьшить потенциальные инциденты, руководитель должен быть в состоянии ответить на эти три вопроса:

1. Каковы самые частые ошибки?
2. Как эти ошибки могут быть определены?
3. Как ошибки могут быть предотвращены?

В статье от *Быстроходного Владельца*, быстроходных государств менеджера Рона Юрайа, “Наше сообщение безопасности сильно. Это начинается с собеседования при приеме на работу, и мы ищем людей с сильными трудовыми этиками и хорошими отношениями. Мы только нанимаем опытных водителей, и их первые 90 дней испытательный срок”.¹ Часто в меньших компаниях быстроходный менеджер или владелец, прежде всего, ответственны за назначение маршруты погрузки и доставка. В более крупных компаниях несколько человек могут распределить надзорную ответственность. И поддержка супервизора и управления ключевая для эффективной программы безопасности автотранспортного парка.

Согласно *Руководству пользователя Безопасности автотранспортного парка*, несколько других мер могут быть приняты, чтобы контролировать водителей², например, патрули дороги безопасности, страховые компании или довод «против» - услуги трактата могут сделать наблюдения на месте за качеством деятельности и отчитаться перед штаб-квартирой компании. Иногда общественность может обеспечить ценный отзыв также. Используя ясно

установленные знаки или переводные картинки на транспортных средствах может также помочь в оценке эффективности. Программы такой как, Как Мое Вождение? гарантируют “по крайней мере 10%-е сокращение несчастных случаев на первом году, или услуги свободны”. Использование программ стимулирования для водителей может также помочь уменьшить инциденты в автотранспортном средстве. Не присуждает за “никакие инциденты”, или “мили, которые ведут инцидентом, свободным”, являются премиальными программами, которые иногда заставляют водителей поддерживать безопасные ведущие способы поведения в коротком, а также длительный срок. Наличие значащих вознаграждений за желаемую работу может помочь гарантировать безрисковую среду. Издание из *Журнала Прикладной Психологии* указывает, что возможно, что супервизоры — предоставленный их возможность, чтобы обеспечить подкрепление через похвалу, оценки результатов деятельности, и вознаграждает власть — может играть роль в создании среды, в которой водители чувствуют сильный климат безопасности. То же издание также указывает, что отношение безопасности быстроходных менеджеров и супервизоров может быть одним из крупнейших предсказателей положительной культуры безопасности, которая могла привести к сокращению автомобильных аварий. “На индивидуальном уровне восприятие водителями ценностей безопасности, проводимых их супервизором и их быстроходным менеджером, наряду с собственными ведущими отношениями самоэффективности и безопасности водителей, было идентифицировано как ближайшие предсказатели мотивации безопасности водителя”.⁷

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА

Американское Министерство транспорта (МТ США) было основано 1 апреля 1967 законом конгресса 15 октября 1966. Миссия отдела состоит в том, чтобы “служить Соединенным Штатам, гарантируя быстрое, безопасное, эффективное, доступное и удобное транспортационную систему, которая удовлетворяет наши жизненно важные национальные интересы и увеличивает качество жизни американцев, сегодня и в будущее”.¹⁰

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ПО ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ

Федеральная администрация по пассажирским перевозкам (ФАПП) была основана в Министерстве транспорта 1 января 2000, в соответствии с законом о Мерах по повышению безопасности Motor Carrier 1999 (Статистика Общего закона No.106-159, 113. 1748, 9 декабря 1999). Это была раньше часть Федерального управления шоссежных дорог. Основная миссия ФАПП состоит в том, чтобы предотвратить коммерческие связанные с автомобилем смертельные случаи и травмы. Операции администрации способствуют обеспечению безопасности в опере автотранспортной компании - tions, приводя в исполнение правила техники безопасности, предназначаясь для высокорисковых транспортных компаний и водителей коммерческих автомобилей (ВКА), улучшая информационные системы безопасности и коммерческой технологии автомобиля, усиливая оборудование коммерческого автомобиля и операционные стандарты, и

увеличивая осведомленность безопасности.

Чтобы выполнить эти операции, управление работает с федеральным, государством, и местными правоохранительными органами, отраслью автотранспортной компании и группами по интересам техники безопасности труда, среди других.

Другой источник информации можно получить через Альянс по безопасности коммерческих транспортных средств. Для получения рейтинга "удовлетворительно" в категории транспортных средств перевозчики не должны иметь критических или острых нарушений, а их процент неработоспособности должен быть менее 34 процентов.

Соответствие ФАПП

Мы должны знать о регулирующих положениях для соответствия. *Коммерческий автомобиль* означает любой самоходный или буксируемый автомобиль, используемый на шоссе в меж - государственная торговля перевозить пассажиров или собственность, когда транспортное средство:

1. Имеет максимально допустимый вес транспортного средства (МДВТС) или рейтинг веса комбинации брутто, или вес транспортного средства брутто или вес комбинации брутто, 4,536 кг (10,001 фунт.) или больше, какой бы ни больше; или
2. Разрабатывается или используется, чтобы перевезти больше чем восемь пассажиров (включая водителя) для компенсации; или
3. Разрабатывается или используется, чтобы перевезти больше чем пятнадцать пассажиров, включая водителя, и не используется, чтобы перевезти пассажиров для компенсации; или включенный в межгосударственную торговлю с транспортными средствами с объединенным максимально допустимым весом транспортного средства (СМДВТС) более чем 10,001 фунта.

Коммерческие автомобили

Если у флотов компании есть следующий рейтинг веса, то они считаются коммерческим автомобилем:

- Пикап МДВТС = 9500 фунтов.
- Прицеп МДВТС = 13,000 фунтов.
- СМДВТС = 22,500 фунтов.

Требования/ Ответственность водителя

Согласно Частям 391.11 и 391.13 ФАПП, водитель должен удовлетворить следующим требованиям и обязанностям:

- Будьте по крайней мере 21 годом возраста
- Говорите и читайте на английском языке достаточно хорошо, чтобы разговаривать с широкой публикой, понять сигналы уличного движения, ответить на официальные вопросы и быть в состоянии внести четкие записи на отчетах и отчетах
- Будьте в состоянии вести транспортное средство безопасно

- Находитесь в хорошем состоянии здоровья и физически способны выполнить все обязанности водителя
- Обладаете действительным медицинским сертификатом
- Имейте только одну действительную лицензию оператора коммерческого автомобиля
- Предоставьте автотранспортной компании использования список всего альта автомобиля - tions или подписанное заявление, что водитель не был осужден ни за какие нарушения автомобиля в течение прошлых 12 месяцев; дисквалифицированный водитель не должен; разрешите вести коммерческий автомобиль по любой причине
- Квалифицированный, чтобы вести ВКА
- Пройдите водительский дорожный тест или эквивалентный
- Знайте, как безопасно загрузить и правильно заблокировать, закрепите и закрепите груз

Необходимые записи, которые будут приобщены к делу

- Доказательство страхования
- Файлы квалификации водителя
- Водительское заявление о приеме на работу
- Запрос предыдущим работодателям — 3 года
- Ежегодный обзор истории вождения
- Ежегодная водительская сертификация нарушений
- Копия водительских прав
- Свидетельство судебно-медицинских экспертов
- Федеральные Правила техники безопасности Автоперевозки (ФАПП) подтверждение руководства
- Стратегическое подтверждение транспортного средства компании
- Отчеты обслуживания

Ответственность работодателя

Никакой работодатель не должен умышленно позволять, требовать, разрешать или не уполномочивать дисквалифицированному водителю вести ВКА. Промежуток времени, что водитель должен быть дисквалифицирован, зависит от преступления и типа машины, которую водитель эксплуатировал во время нарушения.

Анализ безопасности ФАПП и рейтинг

Система измерения безопасности (СИБ) автомобильный перевозчик - инструмент, используемый ФАПП и некоторыми государствами, чтобы оценить показатели безопасности транспортной компании. Доступ к системе измерения безопасности в режиме онлайн можно получить по адресу <http://ai.fmcsa.dot.gov/SafeStat/CarrierOverview.asp?ais=&dot=1806793&WhichForm=>

Наряду с урегулированием регулирующих положений, ФАПП недавно

установил Соответствие, Безопасность и Учет (СБУ) программа, которая контролирует показатели безопасности автотранспортных компаний через Категории Анализа и Мер по повышению безопасности Поведения (ОСНОВНЫЕ) источники. Государства веб-сайта СБУ, “СИМ использует данные автотранспортной компании из придорожных проверок, включая все основанные на безопасности нарушения, сообщаемые государством катастрофы и федеральную перепись автотранспортной компании, чтобы определить количество работы в следующих Категориях Анализа и Мер по повышению безопасности Поведения (ОСНОВЫ)”.⁸ оцененные категории являются Небезопасным Вождением, Утомленным Вождением (Часы Обслуживания), Физическая форма Водителя, Вещества/Алкоголь, которыми управляют, Техническое обслуживание транспортного средства, Связанный Груз, и Индикатор Катастрофы.

Порядок работы водителей

Согласно ФАПП, часы обслуживания (ЧО) - число часов водитель ВКА (кто ведет транспортное средство, у которого есть МДВТС 10,001 фунта, или больше) позволен двигаться каждый день и неделя. Регулирующие положения не ограничивают часы, водитель может работать, но они действительно затрагивают количество времени, которое может стимулировать водитель. ЧО основан на водительском времени на дежурстве, не фактическом времени пути. Время на дежурстве продолжает учитываться доступными часами, чтобы двигаться.

Часы сервиса

Время пути: Максимум 11 часов

Резервное Время: 10 часов

Время на дежурстве: Никакой ВКА, двигающийся вне 14 часов подряд.

Водитель может работать, но не может вести ВКА после 14 часов на дежурстве

Время пошрины: 60 часов за 7 дней. Водитель может работать, но не может вести ВКА после 60 часов на дежурстве через 7 дней.

Перезапуск на дежурстве: 60-часовые часы идут в ноль после 34 непрерывных часов не на дежурстве, и водитель перезапускает ЧО.

Ежедневная регистрация водителя

Водители ВКА *должны индивидуально записать* свой статус пошрины на водительском ежедневном журнале (см. рисунок 7.1).

- Никакие льготы не позволены.
- Водитель должен закончить журнал водителя в течение каждого дня месяца. Это включает дни отдыха, отпуск, и дни, водитель не ведет ВКА.
- Водители ведут журналы предыдущих 8 дней.

Требования для технического обслуживания транспортного средства

- Каждая транспортная компания должна систематически проверять, восстанавливать и поддерживать весь коммерческие автомобили под

его контролем.

- Автотранспортные компании должны поддерживать следующую информацию для каждого транспортного средства, которым они управляли в течение 30 дней или больше:
 - Определение информации, включая номер компании, делает, последовательная цифра - частота ошибок по битам, год и размер шины
 - График проверок, которые будут выполнены, включая тип и дата истечения срока
- Проверка, ремонт и отчеты обслуживания

Придорожные акты осмотра

- Любой водитель, который получает придорожный отчет по проверке, должен доставить его автотранспортной компании (ФАПП 396.9).
- В течение 15 дней после проверки транспортная компания должна подписать законченный придорожный отчет по проверке, чтобы удостоверить, что все нарушения были исправлены

Акт осмотра после поездки

Каждая транспортная компания должна потребовать, чтобы его водители подготовили ежедневный написанный отчет по проверке после поездки в конце каждого ведущего дня (ФАПП 396.11).

Периодическая проверка

Каждый автомобиль для коммерческих перевозок, включая каждый сегмент транспортного средства комбинации требует периодической проверки, которая должна быть выполнена, по крайней мере, один раз в 12 месяцев (ФАПП 296.17).

DRIVER'S DAILY LOG
(24 HOURS)

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

REC-AP 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.

7 Day Drivers

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

NOTE: November 1987 Revisions To DOT Form 395 - Items are no longer required: Total Mileage Today, Home Terminal Address, From and To.

693-L

USE TIME STANDARD AT HOME TERMINAL © Copyright 2005 & Published by J. J. KELLER & ASSOCIATES, INC.

(Month) / (Day) / (Year)

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

	MID-NIGHT												MID-NOON												TOTAL HOURS
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	NOON	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
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:

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ ДО ТОГО, КАК ОНИ ПРОИЗОЙДУТ

Потеря человеческой жизни - самое серьезное значение несчастного случая от автомобиля в автотранспортном средстве компании. Ущерб и материальный убыток также мотивируют факторы для обеспечения эффективной программы безопасности. Согласно *Руководству пользователя Безопасности автотранспортного парка*, супервизор должен быть в состоянии определить нестандартную работу, которая приводит к несчастным случаям, делая

следующее:

- Лично наблюдая водительскую работу
- Проверка отчетов об обучении, отчетов о Дорожном патруле, записей об аресте и комментариев сотрудников
- Немедленно рассматривающие претензии от других водителей и пешеходов
- Быть бдительным к изменениям в личности водителя

МОТИВАЦИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ЖЕЛАЕМОГО РЕЗУЛЬТАТА

Многие компании полагаются в большой степени на два общих критерия занятости: макси - количество мамы допустимых движущихся нарушений и количество несчастных случаев за предыдущие два года.

Лучший метод отбора должен раскрыть эти критерии впереди и указать, что компания получит *отчет об автомобиле (ОА)*. Этот отчет дает точную и обновленную историю отдельного водителя. Однако одна ловушка, с которой сталкиваются компании (согласно статье в *Профессиональной Безопасности*) - заключается в том, что они не могут снова проверить отчет после найма. Рекомендует делать клетчатую часть ОА Вашей письменной политики программы и проверить историю вождения периодически, по крайней мере, ежегодно. Вы можете также потребовать, чтобы сотрудники сообщили обо всех ведущих инцидентах, когда они происходят. На самом деле федеральная Часть 381.23 Правил техники безопасности Автоперевозки заявляет, что “каждая автотранспортная компания должна провести следующие расследования и запросы относительно каждого водителя, это использует.

1. Запрос в каждое государство, где водитель держал или держит лицензию оператора автомобиля или разрешение во время предшествования 3 годам, чтобы получить тот водительский отчет автомобиля.

2. Расследование водительской истории показателей безопасности с Министерством транспорта отрегулировало работодателей во время предшествования трем годам”.

Другая практика, которая должна быть использована, должна категоризировать водителей на основе их категории риска. Это - неизбежное то, что каждый флот составлен из разнообразной группы водителей с переменными уровнями риска. Чтобы определить Ваш самый отличный риск, Вы должны разработать профиль рисков для каждого водителя. В среднем 20 процентов водителей ответственны за 80 процентов несчастных случаев. Затачивая в на этих высокорисковых водителях, компания может улучшить отчеты несчастного случая и максимизировать быстроходную прибыль на инвестиции безопасности.

ПРИЗНАКИ ПРОИСШЕСТВИЙ, О КОТОРЫХ ДОЛЖЕН ЗНАТЬ РУКОВОДИТЕЛЬ

Может казаться расточительным сосредоточиться на водителях, у которых нет послужного списка проблем; однако, статистические данные доказывают иначе. Несчастный случай, скорее всего, произойдет в течение первых 18 месяцев водительского срока пребывания с компанией. Также было

сообщено, что новые наймы ответственны по 30 - 40 процентам быстроходных Причин несчастных случаев, почему есть такой высокий уровень инцидента для новых сотрудников, включают следующее:

- Новые наймы заняты, узнавая о продуктах компании.
- Новые наймы пытаются предоставить все услуги и правила, требуемые компанией.
- Новые наймы ведут транспортные средства, которые отличаются от их личных транспортных средств.
- У новых наймов есть тенденция сверхзапланировать и помчаться.

Особое внимание должно быть обращено на новые наймы с небольшим водительским стажем или кто прибыл из автошкол. Следующие пункты указывают на необходимость дополнительной подготовки водителей.

- Новые наймы могут не получить однородное обучение.
- Они могут испытать недостаток в опыте, определяющем инспекционные товары, которые могли привести к вышедшим из строя нарушениям.
- Они могут потребовать большего количества времени в обучении.
- Они могут сделать простые ошибки, которые приводят к дорогим затратам.

Нарушения, приводящие к чрезмерной нагрузке на транспортные средства

Автомобиль для коммерческих перевозок с отношением веса транспортного средства брутто (МДВТС) 10,001 фунта или больше должно проверяться, сохраняться и периодически восстанавливаться. Более полное объяснение может быть найдено в Регулирующей Части 396 Руководства Федеральной администрации по пассажирским перевозкам — Проверка, Ремонт и Обслуживание.

Федеральная администрация по пассажирским перевозкам была основана в Министерстве транспорта 1 января 2000, в соответствии с законом о Мерах по повышению безопасности Автоперевозки 1999 (Статистика Общего закона № 106-159, 113. 1748 [9 декабря 1999]). Это была раньше часть Федерального управления шоссейных дорог. Основная миссия Федеральной администрации по пассажирским перевозкам состоит в том, чтобы предотвратить коммерческие связанные с автомобилем смертельные случаи, и операции администрации ущерба 4 способствуют обеспечению безопасности в операциях автотранспортной компании, приводя в исполнение правила техники безопасности, предназначаясь для высокорисковых транспортных компаний и водителей коммерческих автомобилей, повышая уровень безопасности информационной системы и технологии коммерческого автомобиля, усиливая оборудование коммерческого автомобиля и операционные стандарты, и увеличивая осведомленность безопасности. Чтобы выполнить эти операции, управление работает с федеральным, государством и местными правоохранительными органами; отрасль автотранспортной компании; и интерес техники безопасности труда

группы, среди других.

Другой источник информации может быть получен через Альянс Безопасности Коммерческого автомобиля. Достигнуть рейтинга «удовлетворительных» в категории транспортного средства, транспортных компаниях не должен иметь никаких критических или острых нарушений, и их вышедший из строя уровень должен составить меньше чем 34%.

Контроль водителя

Ежедневные проверки - необходимость, когда компания реализовывает быстроходную безопасность про - грамм. Ответственность возложена на водителя, механику и быстроходного менеджера. специфической части, которые будут проверены, являются стояночными тормозами, рулевыми механизмами, огнями, шинами, рогами, стеклоочистителями, зеркалами, устройствами сцепления, колесами и оправами, и аварийными оборудованями. Постоянное злоупотребление от повседневного вождения, а также сезонных погодных изменений может увеличить необходимость дополнительных проверок.

Часть 396 (b) Свода федеральных нормативных актов заявляет, что “Отчет должен быть определить автомобиль и перечислять любой дефект или недостаток, обнаруженный, или сообщил водителю, который затронет безопасность эксплуатации автомобиля или приведет к его механической поломке. Если никаким дефектом или недостатком не обнаружат или сообщат водителю, отчет должен так указать. Во всех случаях водитель должен подписать отчет о техосмотре. На операциях с двумя водителями только один водитель должен подписать отчет, если оба водителя соглашаются с сообщением о дефектах или недостатках. Если водитель эксплуатирует больше чем одну машину в течение дня, отчет должен быть подготовлен к каждой эксплуатируемой машине”.⁴

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

Отношение супервизора к безопасному вождению значительно затронет отношение и качество деятельности ответственных ему, или ее 5 Это должно быть перенесено в ясно сформулированную политику, которая обстоятельно объясняет цели компании и описывает:

- Как компания намеревается выполнить все законы об охране труда и постановления
- Безопасность сотрудников, общественности и операций по оборудованию
- Приверженность безопасности, которая имеет приоритет по целесообразности

Удерживание супервизоров, а также водителей, ответственных за безопасную работу, является другим средства обеспечения быстроходной безопасности. Чтобы считать кого-то ответственным, компания должна знать, выступает ли он хорошо, таким образом, она должна измерить производительность того человека. Без измерения учет становится пустым и бессмысленным понятием б, чтобы гарантировать, что учет сохраняется, компания должна сохранить открытой линии связи между управлением и

водителями, и барьеры не должны быть помещены между сотрудниками и управлением.

ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ АВТОПАРКОВ

Согласно *Методам Управления безопасностью*, “Измерение более крайне важно на контролирующем уровне и мере (который является фактором мотивации здесь) должен сделать намного больше вещей, чем на уровне сотрудника”.⁶ Этих принципов могут быть применены непосредственно к быстроходному супервизору. Книга перечисляет несколько критериев хорошего измерения быстроходной работы:

- Это должно дать быстрый и постоянный ответ.
- Это должно привлечь внимание супервизора.
- Это должно измерить присутствие деятельности безопасности, не только ее отсутствие (как обозначено несчастными случаями).
- Это должно быть достаточно чувствительно, чтобы указать, когда усилие замедлилось.
- Это должно обеспечить меры хорошей или низкой эффективности.
- Это должно быть значащим.

После того, как система измерения была создана, гораздо легче донести эффективность программы до сотрудников и что не менее важно, до высшего руководства. Предоставление значащих данных на показателях травматизма, частотах несчастного случая и имущественном ущербе очень важно, когда финансирование решений должно быть сделано.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. Что такое два общих критерия, которые компании используют, выбирая водителей для занятости?
2. Что такое четыре причины, у новых наймов есть более высокий уровень инцидента, чем штатные водители?
3. Что такое пять критериев, что быстроходный менеджер должен посмотреть на, разрабатывая процесс, чтобы измерить успех программы?
4. Когда Вы выбираете водителя во время предварительного собеседования при приеме на работу, каковы некоторые области, которые указывают на прошлое качество деятельности?
5. (Правда или не правда) Ежедневные техосмотры не необходимы, когда компания реализовывает быстроходную программу безопасности.
6. Что делает стенд СБУ для и что семь критериев измерены в ОСНОВНЫХ очках?

ССЫЛКИ

1. Каллен, Д., Безопасность не случайность, Владелец автопарка 93, № 4, 49-53, апрель 1998
2. Бродбек, Дж.Е., изд., Руководство по безопасности автотранспорта, 4-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, штат Иллинойс, 1996 г.
3. Мозер П., Награды за создание культуры безопасности автопарка, Профессиональная безопасность 46, № 8, 39-41, Август 2001 г.
4. Кодекс федеральных нормативных актов, Раздел 49, Часть 394, Министерство транспорта США.
5. Рикки Дж.мл., Руководство по безопасности автопарка, Индустрия Напитков 88, № 8, 59-61, август 1997 г.
6. Петерсен, Д., Методы управления безопасностью, Американское общество инженеров безопасности, Де-Плейн, штат Иллинойс, 1998 г.
7. Ньюнам, С, Гриффин, М.А. и Мэйсон, К., Безопасность в рабочих машинах: Многоуровневое исследование, связывающее ценности безопасности и индивидуальные прогнозы с дорожно-транспортными происшествиями, связанными с работой, Журнал прикладной психологии 93, нет. 3, 632–644, 2008
8. Федеральное управление автоперевозчиков, Система измерения безопасности. В CSA-Compliance, Safety, Accountability
<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 Инспекционная программа автотранспортного парка



ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РАБОТОДАТЕЛЯ

Закон об охране труда 1970 государств, что каждый бизнес должен сохранить своих сотрудников, максимально в безопасности от физических опасностей. Хранение рабочей среды, не содержащей опасностей, является почти непреодолимой задачей. Выполнение так требует тщательного использования инструментов управления организации, планирования, продвижения, оценки и управления. Каждая задача, автоматизированное рабочее место, инструмент, операция и машина должны быть тщательно исследованы на проблемы безопасности. Работа к этому концу берет вход от каждого сотрудника в организации. Все несут равную ответственность остаться внимательными и современными в обнаружении опасности. Одинаково важный совокупное обязательство, чтобы поддержать программу безопасности автотранспортного парка, и все в организации должны помочь в этом усилии также. Только программа, у которой есть совокупное обязательство всех сотрудников, будет успешна.

Успешный сотрудник, работающий в программе безопасности автотранспортного парка, является тем, кто достаточно гибок, чтобы измениться, когда условия гарантируют то изменение. Эффективный менеджер, который туристическая программа предоставляет управлению основной информацией,

должен гарантировать про - эффективность 1 грамма

Если управление предпочитает видеть результаты на основе непосредственной причины ргоб-Лема, должно быть очень легко определить изменения, которые являются в порядке. Если управление предпочитает видеть результаты в печати, сотрудник должен выполнить эту задачу как можно скорее. Если эта задача включает несчастный случай, заполнять форма расследования несчастного случая должна быть покрыта подробно, суммируя результаты, чтобы включать информацию о том, какое повреждение, ущерб и потери могли произойти, если бы подобный несчастный случай должен был быть повторен. Это создает безотлагательность и подчеркивает предотвращение будущих потерь. Именно до супервизора, знает рабочее место, а также кого-либо еще, чтобы указать очевидный. Управление должно сказать, что это как он в то время. Когда проблема была раскрыта, и рекомендации заявлены для изменения, это до участников руководства, чтобы видеть, что изменения реализованы и сообщены водителям и другим сотрудникам.

ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ

Программа безопасности автотранспортного парка сотрудника начинается с техники безопасности. Каждый сотрудник и каждый участник управления должны держать следующее в mind:1

- Каждый сотрудник в организации должен принять на себя персональную ответственность за безопасность.
- Несчастные случаи могут произойти где угодно в любое время.
- Несчастные случаи вызваны небезопасными методами и небезопасными условиями.
- Тщательное исследование всех - эффективный способ предотвратить несчастные случаи.
- Если небезопасные методы и небезопасные условия не будут устранены, то они продолжают способствовать неудачной программе.

Разработка эффективной программы безопасности включает четыре шага:

1. Проверка для опасностей
2. Обучение все сотрудники
3. Приведение в исполнение правил и развития
4. Поддержание интереса и приверженности безопасности всюду по компании

Начальная проверка безопасности

Как только управление понимает важность обучения все, чтобы определить опасности, следующий шаг должен обучить сотрудников в лучших методах для определения физических опасностей.

Один эффективный метод для каждой области автоматизированного рабочего места флота, чтобы создать подробные контрольные списки проверки безопасности. Контрольные списки - хороший способ получить людей,

думающих о безопасности. Постоянная осведомленность безопасности - ключевой элемент успеха программы.

Методы, используемые при первоначальных проверках безопасности

Когда вы проводите первичный осмотр, важно выполнить следующие действия, чтобы процесс был свободен от коряг и сопротивления:

- Ожидайте механические и физические опасности.
- Позвольте проверке следовать за процессом работы.
- Не отвлекайте сотрудников, проверяя.
- Преподавайте безопасные процедуры при необходимости.
- Чтобы точно обнаружить опасности, не забудьте использовать

свои чувства.

Если эти пункты будут уважать, то у программы безопасности будет прочная основа.

Периодические проверки безопасности

После общесистемной начальной проверки следуют периодические проверки безопасности. Периодические проверки совершенствуют программу безопасности и согласовывающийся с философией безопасности компании.

ОБУЧЕНИЕ

Обучение сотрудника - критическая область программы безопасности автотранспортного парка. Чрезвычайно важно установить всестороннюю программу обучения технике безопасности. Обучение про - грамм должен сосредоточиться на ключевых проблемах безопасности, которым необходимо уделять внимание. Должны быть проведены постоянные измерения показателей безопасности, и учебные семинары должны быть проведены для областей, которым нужно дополнительное обучение.

Обучение водителя

Разнообразие класса, позади колеса, самостоятельного обучения и адаптированных в соответствии с обычаем программ обучения должно быть предложено, чтобы помочь уменьшить шанс, что водители окажутся замешанными в несчастные случаи. Руководитель службы безопасности может сделать это через комбинацию материалов:

- Видеопрезентации и обычные презентации опытных преподавателей
- Пакеты помощи, которые включают видео, учебные пособия и другой класс - материалы помещения
- Обучение позади колеса, которое дополняет учебные семинары класса
- Видео, разработанные Национальным советом по безопасности и другими дистрибьюторами программ автотранспортного парка

Контроль и обеспечение исполнения

Другим важным аспектом эффективной программы является поддержание успешности программы. Один способ сделать это посредством продолжений и принудительного осуществления политики в области техники безопасности. Продолжение включает идентификацию любой преграды для удаления опасностей. Если опасность тщательно не устранена, она обязана, казаться, снова вызвать проблемы.

Проблемные области должны быть обращены с помощью последующего протокола.

Принудительное осуществление - другая решающая область программы безопасности сотрудника автотранспортного парка. Все в организации должны отнестись к программе серьезно. Один незначительный случай неповиновения может быть катализатором, чтобы разрушить всю тяжелую работу, которую потребовалось, чтобы получить программу, перемещающуюся к ее целям. Принудительное осуществление программных заявлений должно быть видимо всем, чтобы послать сообщение, что безопасность так же важна как производство.

Поддержание интереса к программе безопасности

Чтобы поддержать интерес к программе безопасности, компания должна извлечь пользу, общее количество участия всех в организации. Ответственность за безопасность должна быть дана всем, и все сотрудники должны способствовать. Если у кого-то нет части в программе безопасности, тот человек потеряет интерес, и осознание опасностей спадет до недопустимого уровня. Интерес упадет на уровень, где инциденты неизбежны.

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ РИСКИ ДЛЯ АВТОПАРКА

В этой секции мы обсуждаем опасности, которые типичны к безопасности автотранспортного парка. Все эти проверки опасности должны быть включены в инспекционный контрольный список компании, а также его программу обучения. Они должны быть укреплены к пункту, где каждый сотрудник может немедленно признать и устранить опасности незамедлительно. Области, в которых следует искать общие опасности:

- Зрение
- Сварочное оборудование
- Здоровье
- Ручные инструменты власти
- Подъем: авто, автобус, грузовик
- Взрывчатые пары
- Ожоги: химический, вода, пар
- Движение транспортного средства
- Тяжелые части: удаление, замена
- Магазин, станция, гараж
- Установка: шины и оправы
- Терминалы
- Станки
- Операции по производству грузовых автомобилей и автобусов

- Скользкие и неровные этажи

Это области, где самые отличные типичные опасности существуют и являются хорошими местами, чтобы начать строить успешную программу безопасности.

Инструменты обработки металлов

Инструменты механической передачи, такие как шкивы, пачки, ремни, имущества, и тиски, являются всеми опасностями, потому что они испытывают давление. Если давление выпущено, объект становится потенциальной перевозимой по воздуху, бросающейся, или стучащей опасностью.

Только работники, которые правильно обучены, должны быть что касается зоны. Лишенные полномочий работники, которые находятся в зоне пункта операции, являются опасностью им - сам и тем, кто работает в тех областях.

Очищающие жидкости

Чистящие жидкости должны быть четко маркированы, закрыты крышками и храниться в прохладном, хорошо проветриваемом месте вдали от искр и пламени. Типичные жидкости очистки - керосин и различные растворители безопасности.

СТИМУЛИРОВАНИЕ ИНТЕРЕСА К ПРОГРАММЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Вот некоторые способы стимулировать интерес к программе безопасности сотрудника. Творчество поощряется, чтобы держать работников сосредоточенными на безопасности:

- Интерес управления и пример
- Встречи безопасности и митинги
- Премии безопасности
- Конкурсы безопасности
- Плакаты
- Обучение скорой помощи
- Системы предложения безопасности

Дисплей плакатов должен быть запланирован тщательно для плакатов, чтобы быть эффективными. Есть ограниченное пространство, чтобы показать их, и плакаты должны быть привлекательными и информативными. Картины эффективные, если они ясно объясняют сообщение, которое посылают. Плакаты должны сосредоточиться на одной конкретной проблеме безопасности и быть отображены в соответствующей рабочей области. Темы для плакатов включают квитанции и падения, средства индивидуальной защиты и различные потенциальные опасности. Если правильно выполнено, дисплей плакатов - эффективный способ держать осведомленность безопасности на высоком уровне.

ОБЩИЕ ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ

Общие правила безопасности - заключительная часть программы обучения технике безопасности сотрудника автотранспортного парка. Это общие темы, которые должны быть знакомы каждому сотруднику и менеджеру. Помнишь:

- Безопасность - общая ответственность.
- Все должны знать, где материалы первой помощи расположены, и они должны быть сохранены, хранятся.
- Все сотрудники должны быть обучены в плане огня компании.
- Электрооборудование должно быть маркировано, и процедуры «локаут» должны быть приведены в исполнение.
- Одевание работы должно включать ботинки с металлическим носком и одежду замедлителя огня.
- Средства индивидуальной защиты (СИЗ) должны быть в хорошем состоянии и читать - и/у доступный.
- Рабочая среда должна быть чистой и не содержащей обломков.
- Перегрузка никогда не должна осуществляться. Перегрузка помещает больше груза в грузовик, чем этому по закону разрешают нести или разрабатывают и приводят в действие, чтобы нести.

Если эти общие области покрыты, то внимание может быть сосредоточено на создании программы безопасности успех. Однако имейте в виду, что полная программа безопасности сотрудника автотранспортного парка начинается с обязательства и усилия от всех в организации.

ТЕХОСМОТР

Проверка, ремонт и обслуживание

Каждая автотранспортная компания должна проверить, отремонтировать и обслужить все автомобили, подвергающиеся ее control 1,2

Части и аксессуары должны быть в безопасных и надлежащих условиях работы в любом случае. Это включает собрания структуры и структуры, системы подвески, оси и части приложения, колеса и оправы и регулирование систем 1

По крайней мере, каждые 90 дней выдвиньте окна, чрезвычайные двери и чрезвычайную ситуацию - отмечающие дверь фары в автобусах должны быть проверены 1,3

Для всех машин, принадлежавших или эксплуатированных в течение 30 дней подряд или больше, за исключением частной автотранспортной компании для (некоммерческих) пассажиров, автотранспортная компания должна поддержать следующую запись:

- Идентификация транспортного средства, включая номер компании, раз так отмеченный, делает, порядковый номер, год и размер шины. Если автомобиль не принадлежит автотранспортной компании, отчет должен определить имя человека, предоставляющего транспортное средство.
- Средства, чтобы указать на природу, и дата истечения срока различной проверки и технического обслуживания, которое будет выполнено.
- Отчет проверки, ремонтных работ и обслуживания, указывающего на их дату и природу.
- Отчет тестов, проводимых на окнах толчка, чрезвычайных

дверях и огнях чрезвычайной дверной маркировки на автобусах.

Обслуживание

У каждого транспортного средства в промышленности автотранспортного парка есть свое собственное конкретное обслуживание, требуют - монетные дворы, и планирует следовать. Поскольку техническое обслуживание является очень трудоемкой частью операций автопарка, технический персонал должен быть обучен работе с диагностическим оборудованием, чтобы поддерживать безопасную, надежную и экономичную программу технического обслуживания. Цель магазина обслуживания состоит в том, чтобы уменьшить затраты, улучшить использование транспортных средств и повысить производительность и прибыльность для операции автотранспортного парка.

Хранение документации

Отчеты должны быть сохранены, где транспортное средство или размещается, или сохраняется сроком на 1 год. Отчеты должны быть сохранены в течение 6 месяцев после того, как автомобиль оставит контроль автотранспортной компании

Требования ведения записей

Компетентные инспекторы подготовят отчет что:

- Опознает человека, выполняющего проверку
- Определяет автотранспортную компанию, эксплуатирующую машину
- Определяет дату и проверенное транспортное средство
- Определяет проверенные комплектующие транспортного средства и описывает результаты проверки
- Определяет комплектующие, которые соответствуют минимальным стандартам
- Удостоверяет точность и полноту проверки, компания должна быть:
- Ведите оригинал или копию проверки, где транспортное средство размещается или сохраняется
- Держите отчет по проверке в течение 14 месяцев
- Сделайте доступными оригинал или копия отчета по проверке на заказ санкционированного федерального, государства или местного официального отделения

Смазывание

Каждая автотранспортная компания должна гарантировать, что каждый автомобиль, подвергающийся его контролю, правильно смазан и не содержащий утечек масла и смазки.

Осмотр автотранспортных средств в процессе эксплуатации

Только уполномоченный персонал может выполнить проверки. Каждый специальный агент Федерального управления шоссейных дорог (ФУШД) уполномочен выполнить проверки транспортных средств автотранспортной компании в операции 3

Проверка соответствия оборудования водителя должна использоваться, чтобы записать результаты проверок автомобиля, проводимых уполномоченным персоналом ФУШД. Двигатель транспортного средства, объявленные из обслуживания, не должен использоваться, пока не установлено. Уполномоченный персонал объявит и отметит «Из» обслуживания на любой автомобиль, который из-за его механического условия или погрузки, вероятно, вызвал бы несчастный случай или поломку. Вышедшая из строя этикетка транспортного средства должна использоваться, чтобы отметить такие транспортные средства. Никакой перевозчик автомобиля не потребует или не разрешит никакому человеку действовать, и при этом любой человек не будет управлять никаким автомобилем, объявленным и отмеченным из обслуживания, пока все необходимые ремонтные работы не были удовлетворительно закончены. Термин «управля», как используется в этой секции должен включать буксировку транспортного средства; однако, транспортные средства, отмеченные из обслуживания, могут быть буксированы далеко посредством крана или подъема. Комбинация транспортного средства, состоящая из аварийного буксирного автомобиля и вышедшего из строя транспортное средство, не должна управляться, если такая комбинация не встречает требования к производительности проверки соответствия оборудования водителя.

Сотрудникам не разрешают удалить вышедшую из строя этикетку из их автомобилей. Только санкционированная механика может удалить этикетку после того, как все ремонтные работы, требуемые им, будут закончены.

Результаты проверки автомобиля

Когда проверка была закончена, следующие шаги нужно нести out:4

- Водитель любого автомобиля, получающего отчет по проверке, должен доставить его автотранспортной компании, эксплуатирующей машину по его прибытию в следующий терминал или средство. Если водитель, как планируют, не прибывает в терминал или средство автотранспортной компании, эксплуатирующей машину в течение 24 часов, водитель должен немедленно отправить факсом, послать по электронной почте или отправить отчет по почте терминалу автотранспортной компании.
- Автотранспортные компании исследуют отчет. Нарушения или дефекты отметили на потребность, которая будет исправлена. Красные бирки, методы уделения первостепенное значение нуждающемуся грузовику ремонтных работ, могут быть обозначены.
- В течение 15 дней после даты проверки автотранспортные компании удостоверяют, что все нарушения, на которые отмечают, были исправлены, закончив “Подпись Должностного лица Транспортной компании, Названия и Даты Подписанные” части формы, и возвращают заполненную придорожную форму проверки в агентство по выпуску по адресу, обозначенному на форме. Они должны также сохранить копию для своих отчетов.

ПРЕИМУЩЕСТВА, ПОЛУЧЕННЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ СТАНДАРТИЗАЦИИ АВТОПАРКА

Стандартизация быстроходных транспортных средств важна для обеспечения хорошо управляемой программы. Быстроходные программы обычно более безопасны, если все транспортные средства подобны или даже, то же. Мастерство получено, когда человек — например, механик — работает над тем же видом транспортного средства каждый день. Части могут быть куплены оптом, и дополнительные части могут быть отложены для более позднего использования. Используя те же типы транспортных средств обладает другими преимуществами: Водители будут знакомы со всеми транспортными средствами и будут в состоянии вести любое транспортное средство в любой момент времени. Водитель будет чувствовать себя комфортно, переключаясь на другое транспортное средство, если его транспортное средство будет в магазине.

ВСТРОЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ, НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАННЫЕ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ

Коммерческие автомобили должны быть оборудованы определенным стандартным оборудованием. Дополнительное оборудование или аксессуары разрешены, только если эти товары не оказывают негативное влияние на эксплуатационную безопасность транспортного средства. Товары первой необходимости включают следующее:

- Фары
- Установка лампы
- Остановите лампы
- Тормоза
- Тормозите шланг трубки и шланг
- Тормозите предупреждение устройства
- Лобовое стекло
- Топливная система
- Устройство сцепления
- Грузовая безопасность

Фары

Часть 393 свода федеральных нормативных актов (СФНА) указывает необходимую позицию, цвет, тип лампы и отражатели для коммерческих транспортных средств автотранспортного парка 2, Все лампы и отражатели для коммерческих автомобилей, произведенных после 7 марта 1989, должны удовлетворить требованиям Федерального стандарт безопасности автотранспорта (ФСБА) № 108 (49 СФНА 571.108) в действительности в день изготовления. У определенных прицепов, произведенных после 1 декабря 1993, должны быть светоотражающее покрытие или дополнительные отражатели, чтобы сделать их более видимыми другим автомобилистам при условиях ограниченных видимостей. Лампы должны осветить на проверке и при необходимости во время регулярной операции транспортного средства. Постоянно обеспеченные лампы требуются в любом случае кроме тех случаев, когда используются временные лампы. Некоторые примеры - двигатель далеко или буксируют далеко операцию,

или установка на грузах проектирования (временные лампы должны быть надежно приложены). Когда рабочие тормозы применены, все лампы остановки на автомобилях для коммерческих перевозок должны активироваться.

Тормоза

Все системы автомобиля для коммерческих перевозок должны быть оборудованы следующими тормозными системами:

- 49 СФНА 393.41 требуют системы рабочего тормоза, которая указывает торможение и удерживание работы.
- 49 СФНА 393.41 требуют системы стояночного тормоза, которая встречает требовать - монетные дворы активации стояночного тормоза и метод удерживания тормозов в прикладной позиции.
- 49 СФНА 393.52 требуют системы аварийного тормоза, которая состоит из также (1) чрезвычайные характеристики системы рабочего тормоза или (2) система отделяются от системы рабочего тормоза.
- Губернаторы скорости требуются. Эти устройства управляют максимальным темпом скорости, которой транспортное средство можно вести, регулируя работу двигателя.

Тормозит действие на все колеса должно быть оборудовано на всех коммерческих автомобилях со следующим исключением:

- Любой грузовик, произведенный до 25 июля 1980, с тремя или больше осями, не требуется, чтобы иметь держащиеся тормоза оси.
- Во время операций двигателя далеко или буксира далеко буксируемые транспортные средства не требуются, чтобы иметь тормоза на всех колесах.
- Любой полный прицеп, полуприцеп, или прицеп-ропуск, весящий 3,000 фунтов или меньше, который не превосходит 40 процентов буксирного веса транспортного средства, не требуется, чтобы иметь тормоза на всех колесах.

Буксируя прицеп, оборудованный тормозами, транспортное средство должно поддерживать оперу - tion тормозов на буксирном автомобиле, если прицеп покончил с буксирным автомобилем.

Шланг трубки и шланги очень важны для безопасности Вашего автомобиля. Шланг трубки и шланги должны быть правильно установлены, чтобы обеспечить безопасную работу. Помните это когда шланг трубки около систем выпуска, высокая температура может вредить шлангам. Обязательно рассмотрите близость к системе выпуска, устанавливая шланг трубки и шланги.

Автомобили установлены с предупредительными сигналами, которые активируют, когда тормоза выходят из строя. Сигнал покрывает системы гидравлического тормоза, системы пневматического тормоза и вакуумные тормозные системы.

Состояние лобового стекла

Лобовое стекло автомобиля не должно иметь трещин и обесцвечивания.

Топливные системы

Любая часть топливной системы не должна простирается вне самой широкой части транспортного средства.

Оборудование, необходимое в соответствии с правилами государственной и межгосударственной торговой комиссии

Аварийное оборудование требуется для безопасности водителей. Грузовики должны перевезти аварийное оборудование, которое отрегулировано государственными и федеральными законами. Огнетушители (пять фунтов сушат химическую единицу; нефтяные грузовики перевозят тип за пятнадцать фунтов), флаги, отражатели, факелы порта, портативные электрические красные устройства предупреждения маяка мигалки, плавкие предохранители, экономят лампочки, и чрезвычайные рефлексивные треугольники - часть необходимой чрезвычайной ситуации, оборудование. Грузовики опасных материалов должны быть оборудованы большим типом огнетушителя. Водители грузовика с более высоким риском (например, химические опасности) в целом несут защитную одежду, противогазы, материалы очистки и дыхательный аппарат. Каски, резиновые перчатки, резиновые сапоги и маски для лица рекомендуются. Если Ваш флот бежит в низких температурах или в удаленной области, также рекомендуется, чтобы у Ваших водителей были пакеты первой помощи, одеяла, костюмы выживания, и чрезвычайная еда и вода.

ВЗНОСЫ, КОТОРЫЕ ВОДИТЕЛЬ МОЖЕТ ВНЕСТИ В ЭФФЕКТИВНУЮ ПРОГРАММУ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Важно, чтобы каждая транспортная компания подготовила отчет по проверке после поездки в конце каждого дня. Каждый водитель должен написать отчет для каждого транспортного средства, которое ведут. Этот отчет должен обратиться к следующим товарам:

- Рабочие тормозы (включая прицеп тормозят соединения),
- Парковка (ручного) тормоза
- Рулевой механизм
- Освещение устройств и отражателей
- Шины
- Рог
- Стеклоочистители
- Зеркала заднего обзора
- Устройства сцепления
- Колеса и оправы
- Аварийное оборудование

Отчет должен перечислить любое условие, что водитель, или найденный или, сообщил ему, что затронет безопасность операции или вызовет поломку. Если бы никакой дефект или недостаток не были определены, в докладе должно говориться это. Водитель должен подписать отчет во всех случаях. Прежде чем водитель может послать транспортное средство, он должен гарантировать это, если выставочные дефекты отчета или недостатки, ремонтные работы были сделаны. Некоторым недостаткам, возможно, не понадобится пристальное

внимание; однако, в докладе должно говориться это в письменной форме. Транспортные компании должны держать оригинальный отчет по проверке после поездки и свидетельство о ремонтных работах в течение по крайней мере 3 месяцев после даты подготовки.

Водитель должен быть удовлетворен, что автомобиль находится в безопасных условиях работы прежде начинающийся на дороге. Если последний отчет о транспортном средстве отмечает на какие-либо недостатки, водитель должен рассмотреть и подать знак признать, что были закончены необходимые ремонтные работы.

ПРЕИМУЩЕСТВА, ПОЛУЧЕННЫЕ ПРИ ПЕРЕДАЧЕ АВТОМОБИЛЯ ФИЗИЧЕСКОМУ ЛИЦУ

Есть много преимуществ для назначения конкретного транспортного средства сотруднику. Когда Вы сдаете в аренду транспортное средство человеку, тот человек ответственен за определенное транспортное средство, которое оказывает давление на него, чтобы содержать транспортное средство в чистоте и в хорошем состоянии. Знание, что Вы должны быть в том же транспортном средстве каждый день, заставляет Вас сохранять его хорошо сохраняемым и уменьшает злоупотребление транспортным средством. Удобно от сторожевой башни отчет - точка зрения луга отслеживать транспортные средства и несчастные случаи или другие инциденты, которые происходят. Поэтому назначение транспортных средств сотрудникам уменьшит операционные затраты.

ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРОГРАММ УПРАВЛЕНИЯ АВТОПАРКОМ

Шпора изменений момента, которые происходят на работе, может часто приводить к сотруднику *disrup-tion*. Высокие оборачиваемости, следующие из водителей, становящихся недовольными изменениями процедуры, а также отсутствием опыта с текущей программой косвенно, увеличивают операционные затраты из-за плохого обращения оборудования. Постепенные изменения сотрудника *role-секретари*, как показывали, уменьшали эти осложнения.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. (Правда или не правда) Механика, кто работает над теми же транспортными средствами, имеет тенденцию разрабатывать экспертные знания и может сэкономить быстроходные деньги и бесценное время.
2. Перечислите четыре комплектующие транспортного средства, которые непосредственно связаны с безопасностью.
3. Нефтяные грузовики должны перевезти огнетушители, которые весят сколько фунтов?
4. Каково определение перегрузки?
5. (Правда или не правда), назначая транспортное средство человеку, Вы снизите операционные затраты и также понизите нарушение правил эксплуатации транспортного средства к транспортным средствам.
6. Каково определение губернатора скорости?
7. Перечислите три необходимых элемента оборудования, отрегулированные согласно регулирующим положениям государственной

комиссии и Комиссии по торговле между штатами для транспортных средств автотранспортного парка.

8. Что общие правила безопасности обсуждены в этой главе, которые способствуют программе обучения технике безопасности?

9. Перечислите четыре существенных шага установки последовательной программы безопасности сотрудника автотранспортного парка.

10. Что такое пять типичных опасностей, которые каждый сотрудник должен быть в состоянии немедленно определить и устранить?

11. Во время начальных проверок безопасности, каковы некоторые ключевые пункты, чтобы помнить?

ССЫЛКИ

1. Бродбек, Дж.Е., изд., Руководство по безопасности автотранспорта, 4-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, Иллинойс, 1996 г.

2.http://www.cvsa.org/Inspections/inspection_Procedures/inspection_procedures.html.

3. Свод федеральных нормативных актов, Раздел 49, Часть 396, Министерство труда США, Вашингтон, округ Колумбия.

4. Федеральные правила безопасности автомобильных перевозчиков (Руководство). Министерство транспорта США, части 40-399. Нинах, WI: J.J. Keller & Associates, 2004.

9 Организация данных о несчастном случае автопарка



РАССЛЕДОВАНИЕ НЕСЧАСТНОГО СЛУЧАЯ

Почему организация сбора данных о автопарке и дорожно-транспортных происшествиях должна быть важной и необходимой частью вашей программы обеспечения безопасности на автомобильном транспорте? Причина проста: техника безопасности. Каждый год тысячи водителей убиты или травмированы в катастрофах автотранспортного парка, которые, возможно, были предотвращены так или иначе. Эти несчастные случаи затрагивают не только водителей, но и всех остальных также. Ведет ли человек служебную машину в деловой поездке, ведя грузовик, который является частью флота или отправкой ребенка в школу на школьном автобусе, все вовлечены в безопасность автотранспортного парка.

ОБЯЗАННОСТИ ДИРЕКТОРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ АВТОПАРКА

У большинства несчастных случаев есть больше чем одна причина. В области предотвращения аварий задача директора по безопасности флота состоит в том, чтобы определить все факторы, которые приводят к авариям, а затем попытаться контролировать или устранять эти факторы, планируя заранее. Это планирование техники безопасности - одна из многих обязанностей быстроходного руководителя службы безопасности, который найдет его выгодным, чтобы включить данные о несчастном случае в этот процесс планирования.

Директор по безопасности автопарка несет две основные обязанности в отношении безопасности автопарка. Первая - выявление причин аварий. Если директора по безопасности знают, какие факторы вызывают аварию, то они

находятся на полпути домой; устранение этих факторов - следующий шаг. Таким образом, шансы повторения подобной аварии значительно снижаются. Вторая основная обязанность директора по безопасности автопарка - рекомендовать способы устранения факторов, вызывающих несчастные случаи, и защитить сотрудников от несчастных случаев. Водителям можно сказать, что просто запомнить: "Находясь за рулем, вы - водитель. Все внимание должно быть уделено этому аспекту Вашей работы при ведении бизнеса компании. Это время для вождения с полной концентрацией".

ГДЕ УЗНАТЬ О ПРИЧИНАХ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ

Опубликованная статистика автомобильной аварии

Статистические данные автомобильной аварии были собраны и опубликованы различными организациями и сделаны доступными для руководителей службы безопасности автотранспортного парка. Один из лучших источников, доступных на рынке, является *Фактами Ущерба* (раньше названные *Факты Несчастного случая*).², Национальный совет по безопасности публикует эту книгу, и это содержит огромную сумму полезной статистики и информации. Это даже разбивает инциденты по типу транспортного средства, зон работы, государств, и т.д.

Предприятие, которое нанимает быстрого руководителя службы безопасности, могло бы быть отрегулированной автотранспортной компанией или компанией, у которой есть флот сервисного типа или пассажирские транспортные средства. Следующее - такие ресурсы:

Бюро Статистики Труда Федеральное управление безопасности автомобильного транспорта Национальный Совет По Безопасности Национальная Администрация Безопасности Дорожного Движения Администрация Профессиональной Безопасности И Здоровья Национальные и местные торговые ассоциации Ассоциации Школьного автобуса Страховая компания

Организации упомянули выше, были особенно интересны для руководителей службы безопасности автотранспортного парка для сбора фоновой статистики и данных, чтобы помочь им, реализовывая программы обучения для быстрых водителей.

Специальные исследования выпущены страховыми компаниями

Исследования, которые публикуются страховыми компаниями, могут быть очень полезными и информативными. Страховые компании тратят удивительное количество времени и денег на изучение опасностей и несчастных случаев. Они делают это, чтобы помочь избежать несчастных случаев и тем самым сэкономить деньги. Директор по безопасности автопарка также может использовать эти исследования, чтобы помочь уменьшить количество несчастных случаев и помочь своей компании сэкономить деньги и, возможно, жизнь.

Национальный совет по безопасности

Статистики Национального совета по безопасности создали

всестороннюю систему для отслеживания и компилирования ущерба и данных о болезни, включая ежегодный публикации вышеупомянутых *Фактов Ущерба*, авторитетного резюме статистики безопасности и здоровья. Муниципальные исследователи также создают *Журнал Исследования Безопасности*, международное, междисциплинарное научное ежеквартальное издание, которое содержит исследовательские статьи, написанные экспертами во всех областях 2 Центр Здоровья окружающей среды совета, базирующийся в Вашингтоне, округ Колумбия, являются ведущим поставщиком вероятной и своевременной информации и основанных на сообществе программ по проблемам здравоохранения и здоровью окружающей среды.

Другие источники

Другими источниками, где быстроходный руководитель службы безопасности может найти факты о причинах несчастных случаев, является Федеральное управление шоссейных дорог, американский Труд Бюро Статистики, своды и отчеты Комиссии по торговле между штатами и Национального Института Охраны труда и здоровья (НИОТЗ).

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Согласно 49 CFR 39015, как отмечено в Руководстве по безопасности федеральных автоперевозчиков, автоперевозчики должны вести весь учет информации, относящейся ко всем авариям. Эти отчеты должны сохраняться сроком на 1 год после того, как несчастный случай происходит и должен быть сделан легко доступным любому, разрешил представителя или любого специального агента управления 3 федеральной трассы

Необходимая информация

Следующее взято непосредственно из Руководства по Федеральным правилам безопасности автомобильного транспорта, 3 Раздел 49, Транспорт Часть 390.15 -Исследование и специальные исследования:

- (b) (1) (i) Дата несчастного случая
- (b) (1) (ii) Город или город, в который или самый близкий, где несчастный случай произошел и государство, в котором произошел несчастный случай
- (b) (1) (iii) имя Водителя (b) (1) (iv) Количество ущерба (b) (1) (v) Количество смертельных случаев
- (b) (1) (vi), были ли выпущены опасные материалы, кроме топлива, пролитого из топливных резервуаров автомобилей, включенных в несчастный случай,
- (b) (2) Копии всех отчетов о происшествиях, требуемых государством или другим государственным предприятием, или страховыми компаниями

СИСТЕМЫ ЗАПИСИ НЕСЧАСТНОГО СЛУЧАЯ

Все хорошие системы отчета несчастного случая разделены в три отличных задачи: сбор данных, анализ данных и применение данных, чтобы

разработать контрмеры.

Первая задача, собирая данные, включает разработку тщательно запланированной системы для сбора всех важных данных. Этот шаг необходим по нескольким причинам:

- Устранить причины несчастных случаев
- Избегать судебного иска
- Улучшить трудовые отношения
- Возлагать ответственность, где это законно принадлежит

Следующая задача, анализируя данные, требует разрушения каждого несчастного случая в его составные части и соответствие информации так, чтобы это могло быть рассмотрено объективно.

Третий шаг состоит из применения данных, чтобы разработать контрмеры. После того, как мы определяем, какие причины были ответственны, мы должны попытаться устранить или уменьшить эти факторы, чтобы предотвратить несчастный случай снова.

СПЕЦИАЛИСТЫ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ПРОИСШЕСТВИЙ

Каждая компания должна попасть в аварию следователь, который может прибыть в сцену несчастного случая быстро, имея в виду интересы компании. Специалист по расследованию происшествий должен быть человеком брать-сбора, который может остаться холодным и собранным. Ему, возможно, даже придется направить трафик, пока другие власти не прибывают в место происшествия. Важно, чтобы специалист по расследованию происшествий был правильно обучен в специфических особенностях проведения подробного расследования, которое является главной ответственностью следователя. Другие обязанности состоят в том, чтобы предотвратить дальнейшее повреждение на сцене, защищать собственность компании, защитить раненых, пока медицинская помощь не прибывает, и предотвратить чрезмерные расходы.

Работа специалиста по расследованию происшествий закончена после того, как он определил точно, как несчастный случай произошел, выявляет факторы, которые привели к несчастному случаю, собрали всю информацию и вещественные доказательства, и закончили все отчеты анализа случаев.

Информация, собранная в аналитических записях несчастного случая

Чтобы обеспечить полное нарушение обычного порядка несчастного случая и стремиться к поэтапному расследованию аварий, следователь должен собрать следующую информацию:

- Время несчастного случая
- Местоположение несчастного случая
- Описание того, что было включено в несчастный случай
- Классификация несчастного случая
- Информация водителей
- Типы транспортных средств

- Список пострадавших
- Засвидетельствуйте информацию
- Движение транспортных средств, пешеходов или пассажиров
- Условия
- Вклад факторов
- Диаграмма несчастного случая
- Счета водителей несчастного случая
- Предложения водителей
- Фотографии

КЛАССИФИКАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ АВТОМОБИЛЯ

Цель АНИС-16, *Руководства пользователя на Классификации Дорожно-транспортных происшествий Автомобиля*, от Американского национального института стандартов (АНИС), состоит в том, чтобы предоставить общий язык тем, которые собираются и транспортным данным 4 о катастрофе использования, следующее взято непосредственно из руководства пользователя:

2.6 Типы крушения дорожного транспортного средства

2.6.1 Несчастный случай с опрокидыванием: несчастный случай отклонения - крушение дорожного транспортного средства, в котором первое вредное событие - отклонение дорожного транспортного средства.

2.6.2 Столкновение аварии: несчастный случай столкновения - крушение дорожного транспортного средства кроме несчастного случая отклонения, в котором первое вредное событие - столкновение дорожного транспортного средства в транспорте с другим дорожным транспортным средством, другой собственностью или пешеходами.

2.6.3 Авария без столкновения: авария без столкновения - это любая дорожно-транспортная авария, кроме аварии при столкновении.

- Включения;
- Отклонение несчастного случая;
- Несчастный случай складного ножа (См. 2.6.4.);
- Случайное отравление от угарного газа произведено дорожным транспортным средством в транспорте;
- Поломка любой части дорожного транспортного средства в транспорте, приводящем к ущербу или к дальнейшему имущественному ущербу.

2.6.4 Несчастный случай с ножом: несчастный случай складного ножа - несчастный случай нестолкновения, в котором первое вредное событие следует из непреднамеренного контакта между любыми двумя единицами многокомпонентного дорожного транспортного средства, такими как комбинация грузовика.

2.6.5 Столкновение с пешеходом: Столкновение с пешеходом - это

дорожно-транспортное происшествие, при котором первым опасным событием является столкновение пешехода и дорожного транспортного средства на транспорте.

2.6.6 Столкновение с транспортным средством при перевозке:

Столкновение с транспортным средством - это дорожно-транспортное происшествие, которое является одновременно и ударной вмятиной транспортного средства, и дорожно-транспортное происшествие, при котором первым опасным событием является столкновение двух или более транспортных средств.

2.6.7 Столкновение с участием другого дорожного транспортного средства на транспорте:

Столкновение с другим дорожным транспортным средством на транспорте - это дорожно-транспортное происшествие, которое является как другим дорожно-транспортным происшествием, так и столкновением, в котором первым вредным событием является столкновение двух или более других дорожных транспортных средств на транспорте.

2.6.8 Столкновение с припаркованным транспортным средством:

столкновение, включающее припаркованный автомобиль, является несчастным случаем столкновения, в котором первое вредное событие - нанесение удара автомобиля не в транспортировке на дорожном транспортном средстве в транспорте.

2.6.9 Столкновение, включающее железнодорожное транспортное средство:

столкновение, включающее железнодорожное транспортное средство, является несчастным случаем столкновения, в котором первое вредное событие - столкновение дорожного транспортного средства в транспорте и железнодорожном транспортном средстве.^{6,7}

2.6.10 Столкновение с педальным циклом:

столкновение, включающее цикл педали, является несчастным случаем, который является и автомобильной аварией, и несчастным случаем столкновения, в котором первое вредное событие - столкновение цикла педали в транспорте и автомобиле в транспорте.

2.6.11 Столкновение, вовлекающее животное:

столкновение, вовлекающее животное, является столкновением асси-вмятина, в которой первое вредное событие - столкновение животного кроме животного, приводящего в действие другое дорожное транспортное средство и дорожное транспортное средство в транспорте.

2.6.12 Столкновение с неподвижным объектом:

столкновение, включающее фиксированный объект, является несчастным случаем столкновения, в котором первое вредное событие - нанесение удара фиксированного объекта дорожным транспортным средством в транспорте. Фиксированные объекты включают такие объекты как поручень, перила моста или границы, строительные баррикады, аттенуаторы воздействия, деревья,

включили скалы, опоры линии электропередач, канавы, крутые земные или горные склоны, водопропускные трубы, пределы и здания.

2.6.13 Столкновение, включающее другой объект: столкновение, включающее другой объект, является любым несчастным случаем столкновения кроме (1) столкновения, вовлекающего пешехода, (2) столкновения, включающего автомобиль в транспорт, (3) столкновения, включающего другое дорожное транспортное средство в транспорт, (4) столкновения, включающего, припарковал автомобиль, (5) столкновения, включающего железнодорожное транспортное средство, (6) столкновения, включающего цикл педали, (7) столкновения, вовлекающего животное, или (8) столкновения, включающего, установил объект.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. Какова главная причина для сбора данных о несчастном случае?
2. Какой шаг крайне важен для определения факторов, приводящих к несчастному случаю?
3. Все хорошие системы отчета несчастного случая разделены в три отличных задачи. Каковы эти три задачи?
4. Тщательно запланированная система для сбора всех важных данных необходима по четырем причинам. Перечислите те причины.
5. Какая информация должна быть собрана в отчетах анализа случаев?

ССЫЛКИ

1. Бродбек, Дж.Е., изд., Руководство по безопасности автотранспорта, 4-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, штат Иллинойс, 1996 г.
2. Факты травмы, Национальный совет безопасности, Итаска, штат Иллинойс, 2011 г.
3. Справочник по Федеральным правилам безопасности автомобильных перевозчиков, J.J. Keller & Associates, Нинах, Висконсин, 2001
4. <http://www.ansi.gov>
5. Кобело Д. и Моузес Р., Влияние ограничения полосы движения грузовиков на дорожно-транспортное происшествие: Пример Флориды, Кафедра гражданского строительства, Инженерный колледж ФАМУ-ФГУ, Транспортный исследовательский совет 87-го ежегодного собрания Сборник докладов CD-ROM 2008, Вашингтон, округ Колумбия.
6. Федеральная администрация железных дорог, 2008 г., <http://safetydata.fra.dot.gov/officeofsafety/>.
7. Саккомано, Ф.Ф., Парк, П.Я., и Фу, Л., Оценка эффектов контрмер для уменьшения столкновения на перекрестках между шоссе и железной дорогой, анализ и предотвращение несчастных случаев 39, 406–416, 2008.

10 Анализ безопасности работы



ИДЕНТИФИКАЦИЯ РИСКА И ЗАДАЧИ РАБОТЫ

Производственные травмы и смертельные случаи происходят каждый день на рабочем месте. Этот ущерб часто происходит, потому что сотрудники не обучены в надлежащей процедуре работы. Один способ предотвратить ущерб рабочего места состоит в том, чтобы установить надлежащие порядки работы и обучить всех сотрудников в более безопасных и более эффективных методах 1 работы

Анализ охраны труда (АОТ) - простой метод для идентификации рисков, связанных с задачей работы. Определяя опасности, компания может снизить риск и разработать процедуры надлежащей безопасности. Это - существенный процесс в сокращении занятия - связанный с союзниками ущерб 2

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

АОТ - метод, который может использоваться, чтобы определить, проанализировать, записать:

1. Шаги, включенные в выполнение определенной работы
2. Существующие или потенциальные опасности безопасности и здоровья связались с каждым шагом
3. Рекомендуемое действие (действия) или процедура (процедуры), которая устранил или уменьшит эти опасности и риск ущерба рабочего места или болезни

АОТ - программа, которая исследует значительные операции, связанные с определенной работой. Когда работа исследована, цель состоит в том, чтобы

использовать опытный вход работника, чтобы определить фактическое или потенциальное здоровье, или угрозу безопасности. Как только эти условия определены, компания может развиться и рекомендации документа служить эксплуатационные работники приведения в готовность инструмента к опасностям здоровья и безопасности. АОТ - программа, которая может быть легко адаптирована, чтобы удовлетворить любому сектору. Некоторые сектора:

- Отрасль
- Здравоохранение
- Государственная служба
- Уход за ребенком
- Транспортировка

ПРОВЕДЕНИЕ АНАЛИЗА БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТЫ

Основные шаги в анализе безопасности работы

В типичном АОТ левый столбец показывает основные шаги работы, перечисленной в заказе, в котором они происходят. Средний столбец описывает опасности или потенциальные несчастные случаи, связанные с каждым шагом работы. Правый столбец перечисляет безопасные процедуры, которое должно сопровождаться, чтобы охранять против определенных опасностей и предотвратить потенциальные несчастные случаи.

АОТ состоит из четырех шагов:

1. Выберите работу, которая будет проанализирована.
2. Определите опасности и потенциальные несчастные случаи.
3. Разломайте работу на последовательные шаги или операции.
4. Разработайте способы устранить опасности и предотвратить потенциальные несчастные случаи.

Выбор работы

Рабочие места с худшей историей несчастного случая имеют приоритет и должны быть проанализированы сначала. В отборе рабочих мест, которые будут проанализированы и заказ анализа, супервизоры должны управляться следующим факторами:

1. *Частота несчастных случаев.* Работа, которая неоднократно вызывала несчастные случаи, является кандидатом на АОТ. Чем больше количество несчастных случаев связалось с работой, тем больше ее приоритет АОТ.
2. *Темп выведения из строя ущерба.* Каждой работе, у которой есть ущерб выведения из строя, нужно дать АОТ.
3. *Потенциал серьезности.* Некоторые рабочие места могут не иметь истории несчастных случаев, но могут иметь потенциал для тяжелой травмы.
4. *Новые рабочие места.* АОТ каждой новой работы должен быть

сделан как можно скорее. Анализ не должен быть задержан, пока несчастные случаи или попадания не происходят.

5. *Попадания.* Рабочим местам, где попадания или опасные положения произошли также, нужно уделить первостепенное значение.

Чрезвычайно широкие рабочие места (повторно добывающийся места опасных отходов) или чрезвычайно узкие рабочие места (устанавливающий переключатель) не подходят для процесса АОТ. Примеры подходящих рабочих мест поскольку АОТs - выборка бочки или работа с определенным элементом оборудования. Работа может включать множество определенных задач, которые должны быть включены как часть АОТ.6

Развитие решений

Чтобы сделать поломку работы, выберите правильного сотрудника, чтобы наблюдать. Выберите опытного, способного, и совместного работника, который готов разделить идеи. Объясните цель и выгоду АОТ сотруднику.

Заметьте, что сотрудник выполняет работу и записывает основные шаги. Вы можете хотеть делать видеосъемку сотрудника, выполняющего работу так, чтобы лента могла использоваться для обзора в будущем. Чтобы определить основные шаги, спросите, “Какой шаг начинает работу?” Затем, “Каков следующий основной шаг?” и так далее. Полностью опишите каждый шаг. Любое отклонение от обычной процедуры должно быть зарегистрировано, потому что это может быть эта нерегулярная деятельность, которая приводит к несчастному случаю.

Пронумеруйте шаги работы последовательно в первой колонке АОТ. Каждый шаг должен сказать *то, что* сделано, не, *как* он сделан. Формулировка для каждого шага должна начинаться со слова действия, такого как *вставка, открытая, или сварка*. Действие закончено, назвав товар, к которому применяется действие; например, *вставьте доску или сварной шов*. Обязательно включайте каждый шаг работы с начала закончиться 1

Идентификация потенциальных угроз

Следующий шаг в разработке АОТ является идентификацией всех опасностей, включенных с каждым шагом. Пристальное наблюдение и знание конкретной работы требуются, если АОТ должен быть эффективным при определении опасностей работы. Чтобы гарантировать, что все опасности, связанные с задачей (шаг работы), определены, наблюдатели должны исследовать опасности, произведенные и рабочей средой, и определенной выполняемой деятельностью. Спросите себя следующие вопросы о каждом шаге:

- Есть ли опасность удариться, будучи пораженным, или иначе устанавливая вредный контакт с объектом?
- Сотрудник может быть пойман в, или между объектами?
- Есть ли потенциал для квитанции или поездки? Сотрудник может упасть от одного уровня до другого или даже на том же уровне?
- Может подталкивание, таща, поднимаясь, сгибаясь или крутя

напряжения причины?

- Действительно ли среда опасна для безопасности или здоровья?

Есть ли концентрации загрязнителей токсичного газа, пара, тумана, паров или пыли? Есть ли потенциальная экспозиция, чтобы нагреться, холод, шум или атомная радиация? Есть ли взрывчатые или электрические опасности?

Все эти вопросы могут быть включены в инспекционную форму, которая может быть заполнена равномерно. Даже если вопрос может не примениться сначала, может стать необходимо, если есть изменение от стандартных режимов работы. Используя контрольный список хороший способ быть уверенным, что ничто не пропущено. Работодатели должны разработать контрольный список для каждой операции 1

Следующие опасности нужно рассмотреть, заканчивая АОТ:

- Удар падающим или летящим предметом
- Проникновение острых объектов
- Пойманный в или между постоянным или движущимся объектом
- Опасность быть пораженным автомобилями
- Падение с приподнятой рабочей платформы, лестницы или ступеньки.
- Чрезмерный подъем, скручивание, подталкивание, натяжение, достижение или изгиб
- Воздействие вибрирующих электроприборов, чрезмерного шума, холода или тепла или вредных уровней газов, паров, жидкостей, паров или пыли
- Повторяющееся движение
- Электрические опасности
- (Оптический) свет
- Радиация
- Тепло (например, сваривая)
- Вода (потенциал для потопления или грибковых инфекций, вызванных влажностью)
- Насилие

Развитие решений

Последний шаг в АОТ должен разработать рекомендуемую безопасную процедуру работы, чтобы предотвратить несчастные случаи. Вот некоторые решения, которые нужно рассмотреть:

1. Найди новый способ выполнения работы..
2. Измените физические условия, которые создают опасности.
3. Измените рабочую процедуру.
4. Уменьшите частоту работы или задачи.

Если новый способ выполнения работы не может быть найден, попробуйте изменить физические условия (инструменты, материалы,

оборудование, компоновку или местоположение) работы, чтобы устранить опасность.

В случае, если изменение порядка работы является наилучшим решением, выясните, что работник может сделать во время выполнения работы для устранения опасностей или предотвращения несчастных случаев. Работник может предложить способы повышения безопасности на рабочем месте. Работу ремонта или обслуживания, вероятно, придется повторить, потому что условию нужно исправление снова и снова. Чтобы уменьшить потребность в такой повторяющейся работе, узнайте то, что может быть сделано, чтобы устранить причину условия, которое делает чрезмерные ремонтные работы необходимыми.

Сокращение частоты работы способствует безопасности только, в которой это ограничивает экспо - конечно. Каждое усилие должно все еще быть приложено, чтобы устранить опасности и предотвратить несчастные случаи, изменив физические условия, пересмотрев процедуры работы или обоих.

Перечислите рекомендуемые безопасные рабочие процессы на форме и также перечислите требуемые или рекомендуемые средства индивидуальной защиты (СИЗ) для каждого шага работы. Будьте конкретны; скажите точно, что потребности быть сделанными, чтобы исправить опасность. Если опасность - серьезная, она должна быть немедленно исправлена. АОТ должен тогда быть изменен, чтобы отразить новое условие 1

КОНТРОЛЬ И РАССМОТРЕНИЕ АОТ

В действительности создание более безопасного рабочего места требует обязательства и сотрудничества каждого сотрудника. Развитие и внедрение АОТ требуют, чтобы объединенных усилий и общей ответственности. Успешная заявка процесса, чтобы гарантировать безопасное выполнение порученной работы произойдет, когда супервизоры строки, персонал здоровья и безопасности и отдельные сотрудники распределяют ответственность, как определено в этой секции.

Линейные руководители

Линейные супервайзеры ответственны за:

- Обеспечение, что АОТ определены и разработаны для соответствующих рабочих мест в соответствии с этим стандартом
- координация разработки и обслуживания АОТ с соответствующим персоналом по охране труда и технике безопасности. Слияние существующей информации об оценке опасности в АОТ обрабатывает как соответствующее
- Координирование обучения на рабочих местах, покрытых АОТ для всех сотрудников, которые выполняют такие работы и гарантируя, что документация всего связанного обучения сохраняется
- Координируя обзор и пересмотр существующего АОТ, чтобы гарантировать соответствующий - мысл, отразите процедурные изменения и включите уроки, извлеченные из опыта работы, включая расследования несчастного случая или критические анализы

Сотрудники

Сотрудники - ответственный for:6

- Помощь с развитием и проверкой АОТ
- Следование инструкциям, предоставленным АОТ и связанным обучением
- Уведомление управления строкой новыми условиями, которые могли затронуть исполнения работы, таким образом влияя на АОТ

Завершенное СОУ рассматривается руководителем по согласованию с назначенным сотрудником (сотрудниками) до начала запланированной рабочей деятельности. Назначенные на задание сотрудники обучаются новой безопасной системе работы. Это подтверждает понимание объема работы, уровня опыта и возможностей работника, а также планируемых мер по борьбе с опасностями. Это также позволяет в дальнейшем идентифицировать и анализировать потенциал опасности сотрудников, а также дает возможность инициировать дополнительные меры контроля.

Руководство должно постоянно непосредственно наблюдать за безопасной системой, чтобы контролировать ее адекватность и применение. По окончании работы руководители должны пересмотреть и обновить СОУ для использования в будущем.

ПРЕИМУЩЕСТВА АОТ

Установление надлежащих рабочих процедур является одним из преимуществ проведения СОУ: тщательное изучение и регистрация каждого этапа работы, выявление существующих или потенциальных профессиональных опасностей (как с точки зрения безопасности, так и с точки зрения здоровья), а также определение наилучшего способа снижения или устранения этих опасностей. Процесс JSA - это, пожалуй, один из наиболее эффективных способов дать возможность отдельному сотруднику участвовать и работать в команде. Фактически, сотрудники имеют возможность вносить важный вклад и, благодаря постоянному совершенствованию методов работы, внедрять инициативы, основанные на передовом опыте. Преимущества работы с JSA многочисленны, в том числе:

- Возможность обеспечить отдельное обучение в безопасных и эффективных рабочих процедурах
- Развитие контактов безопасности сотрудника
- Подготовка к запланированным наблюдениям безопасности
- Возможность доверять новым сотрудникам на работе
- Инструкция перед работой для нерегулярных рабочих мест
- Обзор процедур работы после несчастных случаев происходит
- Исследование рабочих мест для возможных улучшений методов работы
- Идентификация гарантий, которые должны существовать
- Возможность для супервизоров узнать о рабочих местах они контролируют

- Дизайн эргономическим образом исправляет задачи работы
- Шанс для сотрудников участвовать в безопасности на рабочем месте
- Уменьшенный абсентеизм
- Компенсационные выплаты пониженных работников
- Повышенная производительность
- Положительные отношения о безопасности

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

Следующее - вопросы о коротком ответе:

1. Каково определение анализа охраны труда?
2. Каковы четыре основных шага в АОТ?
3. Что четыре фактора должны вести супервизоры, выбирая рабочие места, которые будут проанализированы?
4. Перечислите пять опасностей, которые нужно рассмотреть, заканчивая АОТ.
5. Перечислите пять выгод АОТ.

Следующее требует Истинного или Ложного ответа:

1. АОТ может быть легко адаптирован, чтобы удовлетворить любому сектору, такому как уход за ребенком и транспортировка.
2. Неопытный сотрудник должен быть выбран, чтобы выполнить поломку работы.
3. Одна ответственность, которую несет сотрудник, состоит в том, чтобы гарантировать, что АОТs определены и разработаны для соответствующих рабочих мест.
4. Одна ответственность, которую несет супервизор строки, состоит в том, чтобы следовать инструкциям, предоставленным АОТ и связанным обучением.
5. Уменьшенный абсентеизм и компенсационные выплаты пониженных работников - две выгоды выполнения АОТ.

ССЫЛКИ

1. Анализ безопасности труда Выявление опасностей, Бюро по безопасности и гигиене труда, Департамент труда и промышленности Монтаны, Хелена, Монтана, [http://erd.dli.state.mt.us/safety health/brochures/jobsafety Analysis.pdf](http://erd.dli.state.mt.us/safety_health/brochures/jobsafetyAnalysis.pdf)
2. Безопасность на рабочем месте: Анализ безопасности труда, SafeSpaces Inc., http://www.safespaces.com/SS.Safety_htm/Safety_JobSafety Analysis.htm
3. Анализ безопасности работы (JSA), Административный департамент штата Висконсин, http://www.doa.state.wi.us/dsas/risk/risk/riskdocs/job_safana.doc.
4. Анализ безопасности работы, служба превентивных мер, <http://www.autobahn.mb.ca/~passltd/job%20safety%20analysis.htm>.
5. Бродбек, Дж.Е., изд., Руководство по безопасности автостоянки, 4-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, штат Иллинойс, 1996.

6. Анализ безопасности работы, GJO Стандарты здоровья и безопасности, <http://www.doegjpo.com/public/manuals/gjo2/gjo2-2-8.pdf>.

7. Анализ безопасности работы: Введение, Безопасная работа в Западной Австралии, http://www.safetyline.wa.gov.au/institute/leve11/course6/lecture17/117_01.asp.

11 Встречи по вопросам безопасности для водителей автотранспортных средств



СОКРАЩЕНИЕ ИНЦИДЕНТА

Встречи безопасности для водителей автотранспортной компании разработаны, чтобы помочь сократить количество инцидентов, которые происходят на рабочем месте, хотя может казаться, что встречи безопасности, кажется, не очень эффективные, что причина этого - многие сотрудники, имеют негативные чувства о встречах безопасности и не принимают участие. Цель руководителя службы безопасности в отрасли автотранспортной компании состоит в том, чтобы помочь всем операторам сделать лучшую работу 2, это включает следующее:

- Стимулируйте и поддержите интерес к технике безопасности.
- Разработайте отношения, сочувствующие программе безопасности автотранспортной компании.
- Обучите и машинисты, и контролирующий персонал в каждом факторе, который вступает в безопасную эксплуатацию автомобиля для коммерческих перевозок.

Находя способы включать эти идеи, руководители службы безопасности могут улучшить эффективность встреч безопасности и сконцентрироваться на целях, которые они пытаются достигнуть с группой.

Разработка целей является важным аспектом проведения встреч. Когда

установлено - человек звона и/или цели группы, эти цели становятся мерным шестом эффективности того, что руководитель службы безопасности пытается выполнить. Каждая группа встречается - у луга должны быть некоторые основные цели, которых участники пытаются достигнуть. Этот список универсален независимо от предмета:

- Повышать эффективность всех операций
- Установить общие оковы интереса
- Прививать каждому водителю более близкое чувство личности с группой

Стремясь включить эти цели, руководитель службы безопасности стремится увеличить моральный дух сотрудника. Это может привести к повышенному уровню безопасности и культуре работы. Поза риг-должна оставить сотрудников с чувством единства, которое приводит к улучшенной работе и потенциально лучшему жизненному опыту на рабочем месте.

ТИПЫ ВСТРЕЧ

Как только эти цели были разработаны и включены во встречающиеся материалы, руководитель службы безопасности должен определить тип встречи, которой он будет управлять и решать, какие сильные стороны необходимы, чтобы донести смысл сообщения водителям. Встречи безопасности могут быть категоризированы как один из following:3

1. *Вдохновляющая встреча:* Обычно акцент сделан любезности, доброжелательности, и лояльности группе или человеколюбию. Цель их встречается - Ингс должен оказать благоприятное влияние безопасности, призвав сотрудников разработать большую гражданскую и моральную ответственность.

2. *Празднование достижений в технике безопасности:* Торжества достижений на встречах техники безопасности обычно считаются в то же время бонусами, и премии представлены. Тема тесно параллельна теме вдохновляющих встреч.

3. *Инструкция группы и обучение:* инструкция Группы и учебные встречи проводятся машинистам в политике компании и факторах, которые вступают в безопасную и эффективную обработку бизнеса. Водители проинструктированы в основных элементах безопасного, учтительного, и эффективного вождения.

Наряду с определением типа встречи, которая необходима, чтобы помочь Вам получить желаемый ответ сотрудника, Вы должны рассмотреть другие факторы, планируя встречу безопасности. Во-первых, *планирование* важно, потому что, если Вы планируете свою встречу в выходные или поздно вечером, Вы определенно собираетесь иметь плохое присутствие. В дополнении, сотрудники не хотят путешествовать на большие расстояния, чтобы присутствовать на встрече, поэтому проводят встречи в, или близко к рабочему месту. Когда Вы внимательны своим сотрудникам, они более готовы уступить Вашему запросу.

ПРЕДМЕТЫ ВСТРЕЧ

Ключ к эффективной встрече представляет предмет, который является захватывающим или столь важным, что сотрудники чувствуют, что это находится в их интересах обратить внимание. Если тема действительно мягкая или сухая, это может привести к тому, что сотрудники пропустят встречу, что является фактором, способствующим неэффективности программы. Некоторые предметы, которые можно рассмотреть:

- Полное объяснение элементов связей с общественностью предприятия
- Правила движения и регулирующие положения: объяснение цели и намерение регламента, обсуждения стандартных знаков и сигналов и их значения
- Инструкция в ведущих методах, любезности и безопасности в целом
- Механика транспортного средства: демонстрация заботы и обслуживания механикой или специалистами
- Объяснение физических проблем: время реакции, тормозной путь, блок - звон, мимолетное расстояние, сила воздействия, и т.д.
- Несчастные случаи: прошлые несчастные случаи, общие ситуации, необычные несчастные случаи, сезонные опасности, что сделать в случае несчастных случаев, сообщают о формах, частоте и разъединять - ity главных типов несчастных случаев
- Скорая помощь и общее состояние здоровья: важность, ценность регулярных медосмотров, усталости, болезни, политики компании относительно этих областей
- Загрузка и разгрузка: как подняться, надлежащая память груза, обработка пассажиров
- Необходимость надлежащего использования специального оборудования, такого как вспышки, флаги, цепи, противотуманные фары, определяет фары, брезенты, оборудование пневматического тормоза, осветительное оборудование и соединения, и т.д.
- Комиссия по торговле между штатами: государство, город или специальные регулирующие положения
- Открытый форум: вопросы, которые спросят и ответят

Эти процедуры и намного больше могут найти свой путь в Вашу встречу. Если есть процедура, Вы чувствуете себя, неловко представляя из-за Вашего отсутствия знаний на предмете, то не смущайтесь просить, чтобы кто-то более хорошо осведомленный представил тему полностью и полностью. Найм профессионального динамика является одним выбором. Типы динамиков включают:

- Специалисты и преподаватели: Привейте уверенность и убедите слушателей выгоды безопасности.
- Должностные лица компании: Проявите интерес управления и поддержку вдохновенными речами, будущими планами компании и фокусом на благосостоянии сотрудников.
- Представитель страховой компании: Предоставляет консультацию специалиста на предмет несчастных случаев. Страховые компании

предлагают эту услугу.

Эти типы предъявителей могут увеличить Ваши возможности удерживания внимания Вашей аудитории, которое является хорошей идеей по многим причинам. Ваши сотрудники слушают, и это увеличивает возможность отставания. Аудитория будет помнить то, чем эта встреча была об и важность безопасности. Другие факторы, которые играют важную роль в создании Ваших встреч безопасности успех:

- Тихая среда
- Вполне достаточное количество стульев
- Организованное расположение комнаты
- Удобная комнатная температура
- Соответствующее освещение
- Условия для размещения шляпы и пальто
- Питьевая вода для спикеров и других

Хотя эти типы деталей кажутся незначительными, они помогают аудитории чувствовать себя комфортно и важно, а также успокаивают оратора. Когда спикер и аудитория чувствуют себя расслабленными, возможности для успешного встречаются - увеличение луга значительно. Другая идея состоит в том, чтобы похвалить тех, которые встречаются участников, которые заслуживают ее. Вы должны похвалить людей вдвое больше, чем, Вы критикуете их. Никогда не позволяйте никакому благодению, или действие идут неожиданные в группе или организации. Кроме того, Вы должны попытаться дать всем голос в процессе. Ничто не показывает группу, что Вы заботитесь о них больше, чем слушание, что они пытаются подчеркнуть. Поэтому послушайте и рассмотрите то, что Ваши работники должны предложить во время важных и информативных встреч.

РЕЗЮМЕ

У какой-либо организации, ли в производстве или транспортировке, должны быть встречи безопасности. Когда Вы начнете проводить встречи безопасности, Ваши сотрудники выразят свою признательность для Ваших проблем. Хотя для организации не возможно быть полностью свободным инцидентом, единственный способ, которым Вы можете сделать своих сотрудников более знающими, через образование и обучение. Изучение, как провести эффективные встречи безопасности, важно для Вас как быстроходный руководитель службы безопасности.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. Назовите три типа встреч и дайте краткое описание каждого, включая цель.
2. Назовите три различных типов динамиков.
3. В коротком абзаце объясните, почему мелочи важны в конференц-зале, таковы как количество стульев, температура комнаты, и т.д.
4. Назовите две из трех причин, почему цели важны, когда поведение - луг встреча безопасности.
5. Перечислите два фактора, которые играют важную роль в

создании успешных встреч безопасности.

ССЫЛКИ

1. Бродбек, Дж.Е., изд., Руководство по безопасности автотранспорта, 4-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, штат Иллинойс, 1996 г.
2. Преимущества в области управления авто-рисками и обучения водителей, услуги вождения, <http://www.drivingservices.com/benefits.htm>.
3. Делла-Джустина, Д.Е., Разработка программы по безопасности и охране здоровья, CRC Press, Бока-Ратон, Флорида, 2000 год.

12 Реклама транспортировки автотранспортного парка



УЛУЧШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Человек может влиять на безопасность дорожного движения во многих отношениях. Почти каждый человек в Соединенных Штатах - или водитель или пассажир в транспортном средстве каждый день. Это означает, что почти каждый человек в Соединенных Штатах затрагивает безопасность дорожного движения каждый день. Выбор улучшить безопасность дорожного движения находится со всеми на дороге.

Роли профессионалов и частных лиц

Безопасность дорожного движения вовлекает и профессиональных водителей автотранспортной компании, и частный двигатель - истs. Профессиональный водитель и быстроходные представители службы техники безопасности должны понять важность безопасности на дороге. Будучи настроенным на безопасность водителем, профессионалы должны всегда действовать способом, который отражает это понимание. Брать на себя инициативу действовать безопасным способом на шоссе является ответственностью каждого человека на дороге, особенно водителей, которые были обучены на важности безопасности на шоссе.

В обязанности всех профессиональных водителей автоперевозчиков, а также всех тех, кто осознает важность безопасности на дорогах, входит обеспечение соблюдения политики, процедур и правил безопасности. Небезопасные водители подвергают опасности не только себя, но и других водителей на дорогах.

Требования автопарка

Любой водитель или руководитель автопарка должен знать специфический процесс, который является уникальным для его или ее области деятельности. Например, от лица, занимающегося перевозкой опасных веществ, ожидается, что оно будет соблюдать национальные стандарты. Руководство несет ответственность за обеспечение дополнительного обучения сотрудников, работающих с опасными материалами (опасными веществами). Работники должны быть предупреждены об опасностях, характерных только для их работы. Примером может служить транспортировка биохимических веществ, легковоспламеняющихся веществ или материалов, которые могут негативно воздействовать на воздух или воду. Знание того, что представляет собой потенциальная опасность и как с ней справиться, дает профессиональному водителю шанс выжить, если что-то пойдет не так. (Более подробную информацию на эту тему см. в Главе 14).

Умение хорошо водить

На дороге хорошие водители ведут себя так, что хотят, чтобы кто-то другой вел себя так же. Вождение таким образом завоевывает уважение и доверие как коллег по работе, так и общественности. Хороший водитель делает следующее:

- Избегает несчастных случаев
- **Выполняет предварительные и последующие проверки**
- Избегает резких запусков и остановок
- Избегает задержек графика
- Не раздражает общественность
- Выполняет неведущие части работы
- Находит удовлетворение на работе
- Ладит с другими
- Следует за регулированием движения и дорожными разметками
- Приспосабливается, чтобы удовлетворить существующим

условиям

К хорошему водителю следует относиться с уважением, и он не должен восприниматься как нечто само собой разумеющееся. Руководство должно прилагать усилия к тому, чтобы сохранить и вознаградить хороших водителей. Это обеспечит успех организации автопарка.

Все водители автотранспортных средств должны знать, что усилия по обеспечению безопасности дорожного движения скажутся и на их безопасности. Водители должны быть в курсе любых потенциальных изменений, которые могут повлиять на безопасность на автомагистралях. После получения этой информации водители должны активно поддерживать меры безопасности.

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ В ОБУЧЕНИИ ВОДИТЕЛЯ

Обучение дает водителю знание и навыки, чтобы сделать его работу правильно, а также оценку для важности работы и способности сделать работу безопасно. Единственный способ гарантировать главные ведущие навыки состоит в том, чтобы обучить каждого нового сотрудника. Управление не должно предполагать, что предыдущее обучение достаточно. Организации осознают много положительных выгод учебными водителями хорошо.

Эффективное обучение означает, что группа будет более эффективной, и несчастные случаи будут устранены, или по крайней мере уменьшены. Моральный дух сотрудника и работа в команде улучшатся, и удовлетворенность работой сотрудников увеличится. Меньше наблюдения работы peer-for-Manc будет требоваться, и трудовые ресурсы будут более гибкими и знакомыми с законными требованиями. Управление в конечном счете считается ответственным за действия работы водителя.

Обучение автотранспортного парка

Вышеупомянутая выгода обучения должна обеспечить достаточно причин оправдать учебных водителей. Напоминая водителям, как жизненно важная безопасность находится в их профессии и держит - луг их современный со стандартами безопасности и регулируемыми положениями является одним способом гарантировать, чтобы водители обладали знанием, в котором они нуждаются, эксплуатируя машины на шоссе.

Безопасные отношения

Отношения основаны на убеждениях, что люди обладают. Эти убеждения трудно изменить, но остаться с людьми для большинства их жизней. Посредством обучения быстроходные менеджеры пытаются изменить эти убеждения отразить сознательное безопасность мышление. Это не легко, но учебный может способствовать отношению, которое подчеркивает безопасность в умах сотрудников.

Влияние на водительское отношение

Есть много способов влиять на отношение человека. Непрерывное укрепление политики в области техники безопасности и процедур через различные режимы коммуникации жизненно важно. Организация должна показать, что важность безопасности, предоставляя дополнительным сотрудникам ресурсов может использовать, чтобы учиться и участвовать.

Бюллетени компании

Публикация безопасного бюллетеня водителя и распределение его всем сотрудникам, действующим или работающим над автомобилями, являются отличным способом способствовать безопасности. Публикация может выделить все премии безопасности и успехи, сделанные к различным целям безопасности. Бюллетень может также обеспечить подробные счета, изображающие другие автомобильные аварии и вопросы для обсуждений во время встреч безопасности.

Благодарственные письма

Направление благодарственных писем водителям, отвечающим требованиям безопасности, поможет повлиять на отношение водителей. Эти письма должны быть персонализированы, и Вы можете даже обратиться к семье водителя. Показывая сотрудникам, что вы достаточно заботитесь о том, чтобы посылать письма с благодарностями за безопасность, сотрудники могут понять, насколько важна безопасность для компании, и что они также должны ценить ее.

Плакаты

Рекламирует изображение различных лозунгов безопасности или сообщений, которые помещены заметно на стене в областях, где сотрудники собираются, увеличивает качество Вашей общей безопасности фокус. Плакаты показывают Вашим сотрудникам, какие аспекты Вы больше всего обеспокоены в или области, у которых есть большинство проблем. Плакаты должны выделиться, фактическая компания используют работников, если это возможно, для самого лучшего эффекта.

Буклеты

Темы безопасности можно лучше всего помнить, если буклеты, отвечающие на основные вопросы темы, распределены. Это поможет участникам сохранить ключевые пункты диска - Съон. Буклет будет также служить материалом ресурса для любого сотрудника, нуждающегося в вопросе, ответил.

Встречи безопасности

Встречи безопасности или переговоры - главный элемент в программе безопасности автотранспортного парка. Эти встречи разработаны, чтобы предназначаться для одного определенного инцидента, который произошел или область, которой необходимо уделять внимание. Используя 5 пз — готовят, точно определяют, персонализировали, изображают и предписывают — позволит руководителю службы безопасности проводить более эффективный разговор. Эти переговоры также дают понимание управления мнений и отношений сотрудников.

- *Подготовьтесь:* думайте о предмете, разделите и обрисуйте в общих чертах свои переговоры и практику.
- *Точка:* не пытайтесь покрыть слишком много земли; ноль в на одной главной идее.
- *Персонализируйте:* установите точки соприкосновения, принесите их близко к дому и сделайте их личными и значащими Вашей аудитории.
- *Картина:* Создайте четкие умственные картины для своих слушателей, чтобы помочь им видеть то, что Вы имеете в виду; использование визуальных средств - хороший способ сосредоточиться на безопасности.
- *Предпишите:* скажите участникам, что сделать, чтобы помочь им увеличить качество встреч 2 безопасности

По словам Франка Бирда младшего, соавтора *Практического Лидерства Контроля Потерь*,² эффективных встречи безопасности способствуют участию. Встреча лидеров должна поощрять участие различными способами, такими как выяснение у людей для их наблюдений, мнений или реакций; предоставление определенных назначений; выяснение волонтеров; и укрепление позитивных вкладов, которые люди делают во время встреч.

ПРИЗНАНИЕ ДЛЯ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ

Каждая успешная программа безопасности включает операции, нацеленные на пробуждение интереса сотрудника в безопасности. Есть три главных типа операций поддержки интереса:

- Информативные операции, которые предоставляют информацию, а также напоминают и вдохновляют сотрудников
- Конкурентоспособные операции, которые включают различные конкурсы и премии на основе группы и отдельных показателей безопасности
- Операции, такие как церемонии вручения наград, банкеты безопасности и специальные мероприятия, на которых управление выражает оценку для группы и отдельных усилий по безопасности

Признание для безопасного вождения - отличный инструмент, чтобы показать сотрудникам, что менеджеры ценят безопасные ведущие методы. Когда у организации есть хорошие водители, водители должны чувствовать себя ценящими для своих действий не только компанией, но также и сообществом. Следующее - некоторые эффективные способы передать это сообщение Вашим водителям.

Значок

Персонализированные значки можно дать водителям как награды или как опознавание достижения. Они также могут быть легко распределены среди многочисленных людей, отмечающих достижение, и относительно недороги для покупки и покупки в количестве.

Денежные премии

Это - самый эффективный способ привлечь активное участие в любой программе признания безопасности. Этот подход создает конкурентную среду, в которой сотрудники могут соперничать за денежные вознаграждения. Люди склонны серьезно относиться к возможностям выиграть деньги, и конкуренция должна создать сознательное безопасное мышление.

Товары

Давание товаров, таких как одежда, шляпы, сумки, и оборудование для гольфа, является также возможностью для вознаграждения безопасного вождения. Этот подход, кажется, имеет положительное влияние на конкуренцию

среди сотрудников, и это создает среду, в которой подчеркнута безопасность.

Оценка

Иногда самый отличный фактор мотивации - простой кусочек на спине. Быстроходные руководители службы безопасности должны благодарить людей за работу, хорошо сделанную. Компания более успешна, когда она нанимает хороших и продуктивных людей. Напоминание о том, что директор по безопасности средства ценит усилия водителя, будет иметь большое значение.

ЭЛЕМЕНТЫ СТИМУЛИРУЮЩЕЙ ПРОГРАММЫ

Стимулирующая программа включает следующие шаги:

1. *Установите норму работы:* Расскажите сотрудникам, участвующим в программе стимулирования, правила игры. Объясните, какое плохое поведение предназначается и почему важно ограничить или остановить это поведение. Стэн - смел установленной работы, должно быть достижимым. Чтобы выиграть игру, сотрудник должен ощущать цель каждый день.

2. *Покажите им как:* Объясните участникам пути, которыми они могут быть в состоянии достигнуть желаемого результата. Покажите участникам эффективность различных способов заняться главными ожидаемыми проблемами.

3. *Держите счет:* Соответствуйте очкам ежедневно и ведите подробный учет заработанных очков. Быстроходные руководители службы безопасности ответственны за точность записи результатов гарантировать, что правила игры соблюдаются.

НАГРАДЫ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ В СМИ

Быстроходные руководители службы безопасности могут использовать множество источников, чтобы продвинуть премии безопасности. Со СМИ нужно связаться заранее церемонии награждения, и пресс-релиз должен быть подготовлен перед событием. Пресс-релиз должен объяснить содержание представления премий и любых других интересных фактов и цифр.

Публикации компании

Публикации, посланные или выпущенные организацией, чтобы получить слово относительно премий, могут использоваться, чтобы сообщить всем участникам организации о церемонии премии. Обычно за эти публикации платит компания.

Газеты/телевидение

Местные газеты и телевизионные станции - отличный способ уведомить людей церемонии награждения безопасности. Редакторы должны быть уведомлены заранее деятельностью, таким образом, есть шанс для бесплатной рекламы. Пресс-релиз должен быть закончен и готов читать тому, кто бы ни берет

информацию для газетной или телевизионной станции.

Радио

Радио-эфирное время - другой способ продвинуть премии безопасности. Быстроходный руководитель службы безопасности должен работать с радио-персоналом, чтобы разработать сообщение, которое говорит общественности, что событие и где это будет проводиться.

Чтобы программа наград за безопасность хорошо освещалась средствами массовой информации, редактор или руководитель станции должен быть заранее уведомлен об этом, чтобы заранее спланировать освещение церемонии награждения. Планируйте церемонии награждения заблаговременно, чтобы предотвратить любые недоразумения в день церемонии.

РЕКЛАМА ЦЕРЕМОНИИ НАГРАЖДЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Многие компании подчеркивают безопасность в своей рекламе. Помните, что реклама свободна, но реклама должна быть куплена. Газетные дисплеи могут быть куплены, чтобы объявить о церемониях награждения, но знать, сколько пространства необходимо (или может быть предоставлен) и затем работают с ним. Используйте заявления различных людей в рекламных объявлениях для церемонии награждения безопасности. Вот некоторые примеры:

- *Национальный совет по безопасности:* заявление, опубликованное Национальным советом по безопасности, вероятно и может использоваться в рекламе
- *Полицейское управление:* власти могут подчеркнуть потребность в безопасности и объеме премии.
- *Приглашенный оратор:* эксперт в определенной области, уникальной для Вашей организации, является хорошим выбором.
- *Страховые компании:* у Страховых компаний часто есть люди кто специализируются в безопасности автотранспортной компании.

Главное - попытаться охватить как можно больше людей, используя выделенный бюджет. Бюджет должен соответствовать ключевым моментам мероприятия, поэтому при тщательном планировании и организации можно провести успешный банкет по вручению наград.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. (Правда или не правда), затраты учебных водителей будут больше, чем возмещены преимуществами.
2. Который является эффективным способом влиять на отношение человека?
 - a. Безопасный журнал для автолюбителей
 - b. Буклет
 - c. Плакат
 - d. Все вышеупомянутое

3. Назовите 5 Ps эффективной презентации безопасности.

4. (Правда или не правда) Безопасные отношения - убеждения, что люди обладают.
5. (Правда или не правда), Денежные премии - самый эффективный способ получить активное участие в любой программе признания безопасности.

ССЫЛКИ

1. Делла-Джустина, Д.Е., Профиль хорошего водителя, Безопасность автопарка, Университет Западной Вирджинии, Моргантаун, 20 февраля 2002 г.
2. Берд Ф. Мл. и Джермейн Г.Л., Практическое руководство по контролю потерь, 4-е изд., Международный институт контроля потерь, Логанвилл, Джорджия, 201, 205-249, 1996.
3. Бродбек, Дж.Е., изд., Руководство по безопасности автотранспорта, 4-е изд., Национальный совет по безопасности, Итаска, Иллинойс, 176, 178, 1996.
4. Министерство транспорта штата Висконсин. 2010. Руководство по обустройству объектов (FDM). Извлечено <http://roadwaystandards.dot.wi.gov/standards/fdm/>.

13 Безопасность школьного автобуса



ПЕРЕВОЗКА НАШЕГО САМОГО ДОРОГОГО ГРУЗА

В 2008 более чем 24 миллиона элементарных и вторичных студентов в Соединенных Штатах ежедневно отвозились на автобусе в школу. Национальные данные показывают, что приблизительно 68 процентов студентов ездят на автобусе в школу каждый день. Хотя отчет смертельного случая/ущерба и события несчастного случая для школьных транспортных средств являются самыми низкими в категории массового транспорта, потребность все еще существует для дальнейшего сокращения несчастного случая.

Нет никакого более безопасного способа перевезти ребенка, чем в школьном автобусе. Фатальные катастрофы, вовлекающие пассажиров школьного автобуса, являются чрезвычайно редкими случаями, даже при том, что школьные автобусы ежедневно служат в каждом сообществе. Каждый школьный день, приблизительно 450,000 желтых школьных автобусов перевозят больше чем 24 миллиона детей в и из школ и связанных со школой операций. Сказанный другой способ дать перспективу огромной величине транспортировки ученика, эквивалентному населению Флориды, Массачусетса и Орегона едет на школьном автобусе дважды каждый день.

В 2004-2005 новый год, в течение которого статистические данные собраны, 55.3 процентов этих более чем 45 миллионов детей, зарегистрированных на публице школы K-12, был отвезен на автобусе в государственных расходах. Процент отвезенных на автобусе детей уменьшался постоянно с середины 1980-х, когда немного больше чем 60 процентов были отвезены на автобусе. В то время средние расходы на перевезенного студента находились под 300.1\$ В настоящее

время, Соединенные Штаты тратят \$17.5 миллиардов в год на транспортировку школьного автобуса по средней стоимости транспортируемых 1 692\$ на ребенка

Транспортировка ученика стала неотъемлемой частью нашей системы транспортировки. Начало Стандартных 17 (5 июня 1972), как одна из ключевых областей Национального управления по безопасности движения, было разработано, чтобы улучшить государственные программы для безопасной транспортировки студентов 2,3, которых цель стандарта состояла в том, чтобы уменьшить, до самой отличной возможной степени, угроза смерти или ущерб студентам будучи транспортируемый в и из школы. Стандартные 17 рекомендовали, чтобы государства расширили стандарт в будущем, чтобы покрыть всю молодежную транспортировку не под юрисдикцией Бюро Министерства транспорта Безопасности Автоперевозчиков.

По словам некоторых экспертов по безопасности, низкий коэффициент смертности несчастного случая школьных транспортных средств не из-за одного только тщательного планирования, но также и к готовности других транспортных средств привести к полосе отвода. Проблемы безопасности варьируются от школьного округа до школьного округа, но показатели по технике безопасности были превосходны в течение прошлых 20 лет.

Эта глава охватывает много проблем относительно транспортировки ученика. Школьные автобусы останутся сейфом и действенными средствами транспортировки, продолжающейся поддержкой родителей (законные опекуны), школьные администраторы, учителя, городские власти и государственные чиновники, правоохранительные органы и сами студенты. У всех них должно быть полное понимание системы транспортировки школьного автобуса с духом сотрудничества, чтобы провести успешную программу.

ПРОВЕРКИ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ШКОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ

Если школьный автобус, как находят, небезопасен, оператор автобусных перевозок должен прекратить его использование. Такие транспортные средства школьного автобуса, по разрешению служащего проверки, можно вести к самому близкому центру обслуживания школьного автобуса ремонта 4, автобус может быть проверен в любое время служащим государственной полиции или квалифицировал государственного инспектора. Это – практика которую проводят всеми государственными департаментами транспортировки. Если служащий проверки объявляет транспортное средство небезопасным для движения на шоссе под его собственной властью, транспортное средство должно быть правильно буксировано к центру обслуживания или другому упоминаемому месту для ремонта.

Государственные проверки варьируются для всех транспортных средств, используемых, чтобы перевезти учеников в и от школьных или связанных со школой событий. Большинство государств требует минимума по крайней мере одной ежегодной проверки; однако, есть государства, которые требуют проверок ежеквартально. Эти проверки должны быть сделаны квалифицированными сотрудниками, нанятыми государством. Такие проверки не заменяют ежедневные проверки школьных автобусов операторами школьного автобуса, регулярно запланированные профилактические проверки обслуживания персоналом обслуживания или ежегодную проверку всех автомобилей, требуемых

комиссаром автомобилей в каждом государстве. Эти проверки должны время от времени планироваться под наблюдением государственного департамента автомобилей и мест, которые лучше всего защищают безопасность и благосостояние транспортировки студентов. Во время проверки автобусной оперы - скалистые вершины должны представить инспектору действительную лицензию водителя грузовиков (ЛВГ), и в некоторых государствах, свидетельстве первой помощи и карте сертификации, выпущенной государством и министерством образования. Эти правила отличаются в зависимости от государства.

Чтобы быть одобренным, транспортное средство должно выполнить все применимые федеральные и государственные законы, Стэн - стрелки и требования. Любому транспортному средству, не удовлетворяющему этим требованиям, нужно предоставить соответствующую этикетку отклонения и нельзя использовать для транспорта - студенты луга, пока это не было правильно восстановлено, повторно проверено и одобрено супервизором безопасности.

ПРОВЕРКА НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В большинстве штатов ответственность за проверку каждого нового транспортного средства сразу после его доставки от производителя лежит на школьном транспортном директоре или на каждом контролере, назначенном окружным инспектором школ. Такие проверки обеспечивают выполнение всех применимых федеральных требований и требований штата, а также всех конкретных пунктов, указанных в договоре купли-продажи. Если есть исключения, они должны быть одобрены директором отдела школьного транспорта. Проверка должна быть завершена, и действительная наклейка инспекции автотранспортных средств (DMV) должна быть наклеена квалифицированным инспектором школьного автобуса перед вводом транспортного средства в эксплуатацию.

ЕЖЕДНЕВНАЯ И ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА

Проверки обычно выполняются до утренних и поездок во второй половине дня или перед любыми другими назначенными поездками (такими как внеучебные операции), как определено конкретный государственный или местный округ. Эта ежедневная проверка сделана оператором школьного автобуса. Согласно федеральной Части 396.11 Правил техники безопасности автомобильных перевозчиков, состоит из исследования, следующего:

- Рабочие тормозы
- Парковка (ручного тормоза)
- Рулевой механизм
- Освещение устройств и отражателей
- Шины
- Рог
- Стеклоочистители
- Зеркала заднего обзора
- Устройства сцепления
- Колеса и оправы

- Аварийное оборудование

По окончании каждого рейса водитель должен проверить разбитые окна, разбитые сиденья или другие повреждения, которые необходимо устранить, прежде чем снова использовать автобус. Проверьте под сиденьями спящих учащихся, книги, одежду или другие материалы, которые могли быть оставлены учащимися.

УХОД И ВНЕШНИЙ ВИД

Студенты должны помочь содержать автобус в чистоте. Все автобусы должны сохраняться в безопасном и чистом условии до обслуживания. Это - ответственность школьного округа или подрядчика, чтобы предоставить необходимые услуги, оборудование и принадлежности. Очистка должна быть сделана еженедельно или, когда необходимый и должен включать уборку этажей, чистя внутреннюю обивку и внешнюю очистку. В некоторых школьных округах есть свое собственное моющее транспортное средство оборудование.

ОБСЛУЖИВАНИЕ ШКОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ

Многие сегодняшние автобусы содержат современное оборудование, такое как системы мониторинга GPS, камеры видеонаблюдения и детские системы мониторинга. Эти системы требуют большего усилия со стороны команды обслуживания.

Школьный округ или частный подрядчик несет ответственность за организацию программы технического обслуживания школьных автобусов, которая обеспечит, насколько это возможно, безопасное состояние всех транспортных средств, используемых при транспортировке учащихся в школу и из школы, а также при проведении мероприятий, связанных со школой. Программы могут осуществляться центром технического обслуживания школьной системы или по контракту с частным подрядчиком. К всеобщему удовольствию, автобусы должны быть спроектированы таким образом, чтобы требовать минимального технического обслуживания, включая замену и регулировку частей и оборудования.

Одним из способов продления срока службы школьного автобуса является замена его двигателя, когда это экономически выгодно. Школьные центры технического обслуживания должны быть укомплектованы механиками и обслуживающим персоналом, обладающими навыками профилактического обслуживания и ремонта транспортных средств. Персонал центров технического обслуживания школьной системы должен включать высококвалифицированных администраторов, механиков и обслуживающий персонал для обслуживания и ремонта всех транспортных средств, входящих в систему. Технология перестраивается с целью повышения безопасности на школьных транспортных средствах и вокруг них.

Центр обслуживания должен держать обслуживание и трудовые книжки каждого транспортного средства во флоте. Физический запас частей должен быть закончен ежемесячно. Это жизненно важно в обслуживании транспортных средств, потому что оно предоставит информацию, должен был гарантировать,

что каждый неисправный автомобиль будет назад работать как можно скорее.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА

Студенты-пассажиры

Оператор школьного автобуса отвечает за автобус, учеников и других пассажиров. Школьный административный и учебный персонал будет сотрудничать с оператором автобусных перевозок, чтобы поддержать надлежащую дисциплину на автобусе. Оператор должен перевезти только тех учеников, зарегистрированных в школе, сотрудники школьного округа или человека, одобренного правлением. Эвакуация перевезенных учеников должна быть проведена по крайней мере два раза в год. Эта инструкция включает безопасные методы поездки, а также тренировки эвакуации. В большинстве государств первая из этих тренировок должна быть закончена к сентябрю и второй тренировке к началу весны. Животным, оружию и взрывчатым веществам не разрешают быть транс - перенесены на школьном автобусе.

Руководители и учителя должны помочь в инструктировании ученикам в правилах и нормах. Акцент должен также быть дан дисциплине ученика во внеучебных поездках. Пассажиры могут не занять позицию, которая вмещается в видение оператора на передней части или сторонах в зеркалах или любой другой небезопасной позиции.

Загрузка и разгрузка

Загрузка и разгрузка автобус - одно из самых важных действий водителя школьного автобуса, выступает. Оператор школьного автобуса должен посвятить 100 процентов его внимания, в то время как на работе к управлению школьным автобусом и, поэтому, не должен отвлекаться на поведение пассажиров. Студенты должны быть проинструктированы, чтобы вести себя правильно, входя, уехав и езда на автобусе. У всех есть часть, чтобы играть в помощи водителю поддержать порядок — класный руководитель, родители, автобусные патрули, и наконец, что не менее важно, сами студенты. Все остановки школьного автобуса должны быть расположены безопасно из транспортного потока и в областях, где дороги доступны в любом случае. Высокий приоритет должен быть дан безопасности учеников-пассажиров. Минимальное расстояние вида должно быть связано со скоростью подхода трафика. Скорость подхода - отправленное ограничение скорости, консультативная скорость или ценность, определенная, чтобы наиболее точно представлять преобладающую скорость в любом данном местоположении. Водители должны приблизиться к упоминаемой остановке осторожно и ожидать внезапные неожиданные движения в любое время. Водитель должен всегда использовать соответствующую загружающую/разгружающую легкую систему во время погрузки / разгрузка процесса в соответствии с государством, областью и местными законами, и постановлениями. У пассажиров, ждущих автобуса, должна быть область, достаточную большую, чтобы разрешить группу, собранную, чтобы безопасно быть вдали от ряда движения.

Каждый раз, когда водитель автобуса, родитель или школьный округ чувствуют, что автобусная остановка небезопасна, может быть мудро просить

сотрудничества от родителей, персонала безопасности, директора по транспортировке, оператора автобусных перевозок или участников правоохранительных органов выбирать наилучшую имеющуюся территорию автобусной остановки. Разумные усилия должны быть приложены, чтобы минимизировать расстояние, которое будет идти студентами вдоль узких, дорог, по которым в большой степени ездят, без уступов. Если условия развиваются на территории автобусной остановки или на автобусном маршруте, которые ставят под угрозу безопасность учеников, оператор автобусных перевозок должен быстро привлечь к тем условиям внимание директора по транспортировке. Лучший практический метод для улучшения должен быть немедленно реализован.

АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ

В определенной катастрофе и чрезвычайных ситуациях, водитель, возможно, должен эвакуировать Сту - вмятины от автобуса. Для водителя важно знать, когда эвакуировать автобус и процедуры того, чтобы сделать так. Водитель автобуса - лидер и главный. Так, чтобы студенты знали, что ожидать во время эвакуации, государственный закон требует каждого студента, который перевезен в школьном автобусе, чтобы участвовать в тренировках аварийной эвакуации. Рекомендуется, чтобы водитель включил в список помощь студента, чтобы провести тренировку. В случае чрезвычайной ситуации, такой как несчастный случай, огонь или водительская неспособность к функционированию, могут быть подвергнуты опасности жизни студентов, если они остаются на автобусе. В орудии - луг чрезвычайная тренировка эвакуации школьного автобуса, включает следующее:

- Правила и процедуры, чтобы следовать, когда водитель школьного автобуса главный.
- Процедуры, когда водитель неспособен функционировать.
- Инструкции в использовании сотового телефона или соседнего телефона, чтобы звонить 911.
- Процедуры при пожаре или подозреваемый огонь.
- Процесс эвакуации: Студенты эвакуируют или из передних или из задних дверей в зависимости от ситуации. Аварийные люки или чрезвычайные выходы окна могли бы использоваться, если выходы заблокированы.
- Процедуры однажды автобус эвакуированы: Студенты эвакуировали, должен выдержать по крайней мере 75 - 100 футов от автобуса и от шоссе, чтобы позволить агентствам по чрезвычайным ситуациям отвечать.
- Инструкции, касающиеся условий во время эвакуации для тех студентов, у которых есть физические отклонения. Предложено, чтобы более старый, более зрелый, и физически более сильные студенты были возложена ответственность помочь в них Сту - безопасная эвакуация вмятин.

Важно, чтобы план аварийной эвакуации школьного автобуса был выполненный и известным всем студенческим наездникам на автобусе. План, однако, относительно неэффективен, если моделируемые тренировки регулярно не проводятся. Эти те же процедуры должны также быть известны студентам, перевезенным для внеучебных операций.

АВАРИЙНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

В случае чрезвычайной ситуации, которая может потребовать, чтобы автобус остановился на шоссе на любой отрезок времени, оператор должен отобразить предупреждение устройств такой, как одобрено двусторонний рефлексивные треугольники. Автобусная опасность высвечивания фар (с четырьмя путями) должна также использоваться в качестве дополнительного предупреждения автомобилистам. Утомитесь цепи где применимо нужно перевезти на автобусе в любом случае во время той части года, когда со снегом или льдом можно было столкнуться. Операторы автобусных перевозок должны быть обучены в установке и использовании цепей. Огнетушитель, чрезвычайные треугольники, комплекты биологической жидкости и пакет первой помощи должны быть сохранены в хорошем обслуживании и быть легкодоступными операторами.

ОТЧЕТНОСТЬ О НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЯХ

Вся ежедневная газета, еженедельно, ежемесячно, и другие необходимые отчеты должны быть полными, достоверными, и быстро поданный государственному департаменту транспортировки. Директора по транспортировке должны отправить все отчеты государственному директору по транспортировке не позднее, чем 10 рабочих дней после прошлого дня школьного месяца. (У государств есть свои собственные требования.) Оператор должен сообщить о любых дорожных опасностях директору по транспортировке как можно скорее после наблюдения или столкновения с ними. Последующие отчеты должны быть предоставлены, чтобы установить, были ли опасности исправлены.

Если школьный автобус ударяет, касается, или очищает другое транспортное средство или объект и наносит ущерб, это считают несчастным случаем, и об этом нужно сообщить. Если школьный автобус вступает в контакт с человеком, это считают несчастным случаем, и о нем нужно сообщить. Устный отчет должен быть немедленно предоставлен, и письменный отчет должен быть предоставлен в течение 24 часов или раньше при необходимости Вашим государством директору по транспортировке любого и всех несчастных случаев, в которые были вовлечены автобус или пассажиры.

Обо всех крупных авариях, включающих телесное повреждение, смертельный случай, обширный имущественный ущерб, и или структурное повреждение автобуса, должен сообщить директор о перевозке государственному директору по школьной транспортировке немедленно, по телефону, с предписанием - десять сообщают, чтобы следовать в течение 1 недели или как требуется Вашим государством. Обо всех других несчастных случаях нужно сообщить ежемесячно государственному директору по школьной транспортировке. (У большинства государств есть свои собственные регулирующие положения.)

ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ УЧЕНИКОВ.

Вне автобуса будут ученики:

- Идите на левой стороне дороги, сталкиваясь с трафиком.

- Будьте на упоминаемой автобусной остановке в запланированное время для автобусного прибытия. Родители должны дать студентам команду ждать автобуса на надлежащей стороне дороги - путь, кроме того, где это поставило бы под угрозу их безопасность.

- **Никогда не стойте и не играйте на проезжей части.**

- Выстройтесь в линию организованным способом, безопасно далеко от ряда движения, пока автобус полностью не остановился.

- Сядьте на автобус безопасным, организованным способом, не продвигаясь и пихаясь.

- Следуйте инструкциям оператора автобусных перевозок тщательно, продолжая двигаться безопасно и настороженно выходя из автобуса и пересекая шоссе.

- Пойдите домой быстро после посадки от автобуса в конце школьного дня.

- Держите проход в стороне в любом случае. Не блокируйте проход.

- **Запрещается пытаться взломать или заблокировать аварийные выходы.**

- Сохраняйте спокойствие, во время остановки автобуса на железнодорожных переездах.

Однажды на автобусе, ученики будут:

- Подойдите немедленно к их распределенным местам, как направлено оператором автобусных перевозок и вежливо разделите места с другими на автобусе. (Не все школьные округа пред - распределяют места.)

- Считайтесь ответственными за вандализм, который происходит с местами, на которых они едут. (Много школьных округов устанавливают камеры на своих автобусах.)

- Поменяйтесь местами только с разрешения оператора автобусных перевозок и только когда автобус не будет находиться в движении.

- Преуспейте или от автобуса только, когда он будет полностью остановлен.

- Сотрудничайте с оператором автобусных перевозок, чтобы содержать автобус в чистоте. Еда и питье на автобусе запрещены, кроме тех случаев, когда с медицинской точки зрения необходимый.

- Ведите себя хорошо, с тихими переговорами, чтобы позволить автобусной опере - скалистая вершина обратить внимание на безопасное вождение.

- Избегайте ненужных переговоров с оператором автобусных перевозок.

- Держите голову и конечности в автобусных окнах в любом случае.

- Сообщите о любом открытом выходе или выпущенном замке оператору автобусных перевозок немедленно.

- Предоставьте информацию о приеме оператору автобусных перевозок согласно просьбе.

- Выполните инструкции помощника (когда помощнику назначат).

ТРАНСПОРТИРОВКА СТУДЕНТОВ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ

Ответственность государственного учреждения

Школьный округ или государственное учреждение гарантируют, что меры по надлежащей безопасности сопровождаются в транспортировке студентов с ограниченными возможностями. Рекомендуемое время в пути для студентов с ограниченными возможностями не должно быть больше, чем 30 минут вне времени в транзите студентов с ограниченными возможностями, так же расположенных. Время в пути вне этого параметра должно быть указано в индивидуализированном образовательном плане. Когда транспортировка студента с нетрудоспособностью требует передачи, в то время как в пути, соответствующее наблюдение при передаче остается ответственностью государственного учреждения или школы районов.5

Агентство или школьный округ также определяют тип транспортного средства, привыкшего к транс - студенты порта с ограниченными возможностями на основе тяжелых заболеваний тех Сту - вмятины. Специально адаптированные места и поддержка или защитные устройства будут предоставлены всем студентам, которые требуют, чтобы такие устройства гарантировали свою безопасную транспортировку. Государственное учреждение закончит услугу по транспортировке, если родители не примут ответственность встречи автобуса на упоминаемой автобусной остановке. Родителям нужно предоставить должные процедуры процесса.

Ответственность оператора школьного автобуса

Оператор автобусных студентов транспортировки с ограниченными возможностями гарантирует, что Сту - вмятины на борту автобуса контролируется в любом случае. Помощник или оператор автобусных перевозок помогут таким студентам на и от автобуса на упоминаемой автобусной остановке. Оператор автобусных перевозок должен проверить, что защитные защитные устройства используются. Оператор автобусных перевозок и помощник получают обучение относительно потребностей студентов с ограниченными возможностями. Минимальное обучение включает успешное завершение признанной программы 4 обучения первой помощи Для операторов автобусных перевозок, минимальное обучение включает успешное завершение признанного обучения первой помощи и сердечно-легочной реанимации (СЛР) программа. Это обучение может быть проведено американским Красным Крестом или американской Сердечной Ассоциацией, или быть частью аккредитованных программ Национального совета по безопасности.

Обязанности родителей

Родители должны предоставить школьному округу или государственному учреждению с письменной документацией относительно любой специальной заботы, в которой студент, возможно, нуждается в то время

как на автобусе. Родители - ответственность для того, чтобы иметь студента на упоминаемой автобусной остановке в регулярно запланированное время и для обеспечения необходимого наблюдения, пока автобус не прибывает. Родители ответственны за встречу автобуса по его возвращению в упоминаемую автобусную остановку в запланированное время. Если студент неспособен учиться в школе, родители должны приложить разумное и своевременное усилие, чтобы уведомить оператора автобусных перевозок до начала утреннего автобусного графика. В некоторых государствах студенты перевезены от их дома до школы, иногда отнесенной как «сквозная» погрузка 5

КВАЛИФИКАЦИИ ЗАНЯТОСТИ

Никакой человек не должен быть нанят никаким управлением образования или частным контактором, если он не выполнил весь договор, местный, государство и федеральные требования. Эти требования варьируются в зависимости от государства. Как только все документы существуют, большинство государств требует окончательного утверждения школьным округом. Сертификация оператора школьного автобуса в большинстве государств получена, встретив указанный возраст, опыт, лицензию, резиденцию и учебные критерии.

Государства варьируются по сумме предыдущего вождения, испытанного требуемый получить лицензию школьного автобуса, необходимое обучение и письменные и экзамены по вождению могут быть взяты, в то время как претендент обладает разрешением на инструкцию по лицензии действительного водителя грузовиков. Однако лицензия действительного водителя грузовиков с соответствующим подтверждает - монетные дворы требуются для любого человека, который хочет управлять школьным автобусом к и от школьных или связанных со школой событий.

Большинство государств требует, что письменный тест управляемым отделом автомобилей или другим государственным агентством. Ведущим профессиональным тестом могут управлять государство-участник или сторонний исследователь, обученный государством. Сертификацию школьного автобуса предоставляют только после успешного завершения всего письменного и ведущего профессионального тестирования. Много государств потребовали периодической аттестации после определенного числа лет. Любые дополнительные экзамены по вождению должны соответствовать применимым нормам федерального права. Любой кандидат на занятость как оператор школьного автобуса должен получить надлежащую подготовку понять полностью и выполнить все обязанности и ответственность оператора школьного автобуса.

Минимальная инструкция оператора школьного автобуса может включать и варьироваться в зависимости от штата.

- Обучение класса
- Достаточное время «позади колеса»
- Обучение первой помощи, СЛР
- Специальная подготовка транспортировке детей с ограниченными возможностями

Запись обучения для каждого оператора автобуса должна вестись

государством или местным директором транспорта или подрядчиком школьного автобуса.

ВНЕУЧЕБНЫЕ ПОЕЗДКИ

Директор по транспортировке должен получить копию одобренного графика достаточно далеко заранее, чтобы устроить безопасную и соответствующую транспортировку. Графики для одобренных поездок не должны вмешиваться в обычный график транспортировки. Только квалифицированные и обученные операторы автобусных перевозок должны управлять автобусами в таких поездках. Ученики, перевезенные школьным автобусом в таких поездках, будут контролироваться по крайней мере одним профессиональным работником, в дополнение к оператору школьного автобуса. Список всех людей на автобусе должен быть дан оператору автобусных перевозок. Каждый дополнительный автобус должен контролироваться профессиональным работником или человеком, одобренным школьным округом.

Школьные округа, обеспечивающие учебную и внеучебную транспортировку, должны в конце каждого месяца представлять отдельный финансовый и статистический отчет об этих поездках. Отчеты должны быть поданы на формах, обеспеченных государственным директором по школьной транспортировке. (У государств есть свои собственные формы для этих процедур.)

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. Перечислите пять проверок проверки перед поездкой, выполненных оператором автобусных перевозок.
2. (Правда или не правда), Студенты (пешеходы) должны идти на правой стороне шоссе с трафиком.
3. (Правда или не правда), Законченное обслуживание и трудовые книжки всех школьных автобусов во флоте должны сохраняться в центре обслуживания.
4. (Правда или не правда), Администраторы и учителя должны помочь в инструктировании Сту - вмятинам в правилах и нормах, управляющих студентами, перевезенными на школьных автобусах.
5. (Правда или не правда), Студенты могут транспортировать своих кошек или собак на автобусе с согласием их родителей.

ССЫЛКИ

1. Обзор статистики в области образования, 2007 г., Министерство образования США, Национальный центр статистики в области образования, 2008 г.
2. Министерство транспорта США, Управление по связям с общественностью, Вашингтон, округ Колумбия, 2002 г.
3. Федеральные правила автопарка, Национальная администрация безопасности дорожного движения, Отдел по перевозке учащихся, 2000 год.
4. Департамент транспорта Западной Вирджинии, 2001

5. Делла-Джустина, Д.Е., Национальное исследование по выявлению современной и рекомендуемой практики транспортировки студентов-инвалидов, докторская диссертация, Мичиганский государственный университет, Ист Лэнсинг, 1973 год.

14 Перевозка и хранение опасных материалов



ИНФОРМАЦИЯ

Если Ваша компания транспортирует опасные материалы, Вы должны знать правила и нормы, окружающие их отправление. Мир изменился, так как террористические атаки от 11 сентября 2001 и требования для транспортировки опасных материалов изменились также. Есть больший фокус на транспортировке опасных материалов, и штрафы за несоблюдение могут быть серьезными. В этой главе мы исследуем транспортировку опасных материалов. Невозможно покрыть все в единственной главе, но мы покрываем многие основные моменты и обеспечиваем ресурсы для получения дополнительной информации для получения дополнительной информации.

Сотрудники в отрасли транспортировки ответственны за транспортировку примерно всего. Многие из тех товаров и материалов считают опасными материалами или *опасными веществами*. Эти товары могут быть чем-либо от экзотических химикатов до *com*-товаров в понедельник, таких как соответствия, жидкость для зажигалок и древесный уголь, используемый для барбекю.

Транспортировкой опасных материалов управляет американское Министерство транспорта (МТ США). МТ США определяет то, что опасно, в том, какие количества, и как он должен быть упакован и обработан, когда транспортируется. Что-либо, что отправлено, требуется, чтобы иметь надлежащие грузовые документы, также названные коносаменами, декларациями, погрузочными ордерами или счетами. Эти грузовые документы должны детализировать содержание груза, так как опасные материалы требуют специальной обработки. Отправляя груз материалов, все опасные материалы должны быть перечислены впереди. Общее количество опасных материалов, а также единицы измерения, должно все появиться на списке декларации.

МЕРА ЗАБОТЛИВОСТИ

В конце 1980-х много инцидентов в отрасли и правительстве заставили паб - lis иметь большое беспокойство. С выпуском изоцианата метила (ИМ) в Бхопале Индия, новости о больше чем 2,000 смертельных случаев и 200,000–300,000 долгосрочных и отрицательных проблемах со здоровьем достигли людей во всем мире, многие из которых были обеспокоены в, “Что произойдет затем?” Спустя несколько месяцев после Бхопала, выпуск ИМ также произошел в Институте, Западная Вирджиния, где ИМ произведен. Однако никакие смертельные случаи не следовали из этого инцидента.

Со знанием, полученным от этих двух инцидентов, политические силы через землю присоединились, чтобы определить потребность изучить и провести исследование чтобы закрепить планирование опасных материалов и требования ответа. Конгресс и другие федеральные агентства начали много исследований, разработанных, чтобы определить уровень подготовленности, которая существовала для химических чрезвычайных программ и на государственных, и на местных уровнях. Этот первый уровень осведомленности покрывает понимание использования

US. *Руководство Экстренного реагирования* Министерства транспорта. Это руководство представляет самую жизненно важную информацию, доступную, когда Вы отвечаете на инцидент опасных материалов. Грузовые документы содержат информацию, должен был определить включенные материалы. Все грузовые документы должны быть сохранены в такси автомобиля в любом случае. Правила для доставки опасных материалов в Соединенных Штатах провозглашены американским Министерством транспорта (МТ США) и содержащиеся в Названии 49 Свода федеральных нормативных актов (СФНА). Есть семь объемов к Названию 49. Том 2, Части 100-185, содержит текущие правила и нормы относительно оаспной транспортировки материалов.

У МТ США есть специальная группа, которая управляет регламентами опасных материалов: Исследование и Специальная администрация Программ (RSPA). RSPA разрабатывает и интерпретирует стандарты, оказывает учебную помощь, инциденты мониторов и отчетность об инцидентах, штрафует и штрафует правонарушителей регулирующих положений и выполняет проверки транспортных компаний и грузоотправителей. В Соединенных Штатах его власть достигает ко всем аспектам транспортировки, включая воздух, землю и воду.

Регистрация

Грузоотправитель или перевозчик опасных материалов могут быть обязаны регистрироваться как опасность - оус грузоотправитель материалов с МТ США. Компания обязана регистрироваться, если она предлагает для транспортировки или транспорта:

1. Шоссе управляемое маршрутом количество класса 7 (радиоактивный) материал. Обратитесь к 49 СФНА 173.403, чтобы определить, есть ли у Вас управляемое шоссе количество опасных материалов.
2. Больше чем 25 кг (55 фунтов.) Подразделения 1.1, 1.2, или 1.3

(взрывчатых) материала в автомобиле, железнодорожном вагоне или грузовом контейнере. (См. 49 СФНА 173.50.)

3. Больше чем 1 L (1.06 кварты) за пакет материала, чрезвычайно токсичного вдыханием. (См. 49 СФНА 171.8 для определения.).

4. Отправление количества опасных материалов в объемной упаковке, имеющей объем, равняется или больше, чем 13,248 L (3,500 галлонов.) для жидкостей или газов или больше чем 13.24 m³ (468 ft³) для твердых частиц.

5. Отправление в кроме объемной упаковки 2,268 кг (5,000 фунтов.) вес брутто или больше чем один класс опасных материалов, для которых плакатная продукция требуется для того класса.

6. Количество опасных материалов, которые требуют плакатной продукции. (См. 49 СФНА 172.500.)

Регистрация сделана при помощи Формы F 5800.2 МТ США, и транспортная компания должна представить полное и точное регистрационное заявление до 30 июня каждого года.

Требования к оперативному оповещению и отчетности об ущербе

Все транспортные компании требуются МТ США представить письменный отчет на всем опасном помощнике - инциденты риала. Письменный отчет должен быть получен МТ США в течение 30 дней с даты разлива опасных материалов. Формой, которая будет закончена, является Форма F 5800.1 МТ США. Копии могут быть получены из МТ США в электронном виде <http://hazmat.MT.SHA.gov>.

МТ США требует непосредственного уведомления, если разлив опасных материалов приводит к какому-либо следующему:

- Смертельный случай
- Госпитализация нуждающегося ущерба
- Предполагаемые затраты перевозчика или другой имущественный ущерб, который превышает 50,000\$
- Эвакуация широкой публики в течение часа или больше
- Закрытие (или замедление трафика на) любое крупнейшее шоссе или транспортировка средства в течение часа или больше
- Изменение эксплуатационного образца рейса или установившаяся практика самолета
- Огонь, поломка, пролив или подозреваемое загрязнение, которое включает радиоактивный материальный или этиологический агент
- Выброс морского загрязнителя чрезмерные 119 галлонов. или 882 фунта.
- Ситуация такой природы, что в решении транспортной компании об этом нужно сообщить

КЛАССЫ ОПАСНОСТИ

Эта секция дает обзор классификации МТ США опасных материалов. Эти десять классификаций следующие:

• Класс 1: Взрывчатые материалы

- Класс 2: газы
- Класс 3: горючие жидкости
- Класс 4: твердые частицы
- Класс 5: окислители и органические пероксиды
- Класс 6: токсичные и заразные вещества
- Класс 7: радиоактивные материалы
- Класс 8: разъедающие вещества
- Класс 9: прочие условия
- ORM-D: другие отрегулированные материалы

У опасных материалов может быть больше чем одна опасность, связанная с одним помощником - риал. Например, материалом, таким как кислород может быть и невоспламеняющееся и окислитель. Следующее дает краткий обзор каждого класса опасности.

Класс 1: Взрывчатые материалы

Взрывчатое вещество - любое вещество или устройство, которое разработано, чтобы функционировать взрывом, таким как чрезвычайно быстрый выброс газа и тепла. Взрывчатым веществам класса 1 назначают подразделение и группа совместимости. Класс, подразделение и группа совместимости должны быть отображены на этикетке опасности. Все взрывчатые вещества, кроме боеприпасов, должны отобразить ИСКЛЮЧАЯ числом на судходной бумаге или пакете. ИСКЛЮЧАЯ числом код продукта, который был назначен первым помощником руководителя для опасных материалов. Это проверяет, что взрывчатое вещество было соответственно классифицировано в правильном подразделении и группе совместимости.

Определения, классификации и упаковочные требования для взрывчатых веществ могут быть найдены, начавшись в 49 СФНА 173.50.1

Класс 2: газы

Класс 2, газы, существует, когда контейнер находится под определенным количеством давления. Это не включает воздушные шары гелия, газированное давление или шары, используемые для спорта или шин, когда раздуто не больше, чем их номинальное давление инфляции. Газ означает материал, который имеет давление пара, больше, чем 300 кПа (43.5 фунта на квадратный дюйм) в 50°C (122°F), или является абсолютно газообразным в 20°C (68°F) при стандартном давлении 101.3 кПа (14.7 фунтов на квадратный дюйм). Определения для материалов Класса 2 могут быть найдены в 49 СФНА 173.115.

Класс 3: огнеопасные жидкости

Класс 3, горючие жидкости, представляет самые частые опасные материалы, отправленные в отрасли. Температура вспышки и температура кипения - научные критерии, используемые в определении, является ли жидкость опасными материалами. Температура вспышки - минимальная температура, при которой жидкость испускает пар в опытовом судне, которое горюче около поверхности жидкости.

Горючая жидкость с температурой вспышки в или выше 38°C (100°F), который не выполняет определение никакого другого класса опасности, может быть повторно классифицирована как горючая жидкость. Это исключение применяется только к транспортировке шоссе. Термин “горючая жидкость” обычно используется в отрасли транспортировки и указывает, что материал был повторно классифицирован как горючая жидкость.

Горючие жидкости, которые были повторно классифицированы как горючие жидкости, не подвергаются регулирующим положениям опасных материалов. Никакие опасные материалы, отправляющие бумагу, не должны были бы быть закончены (см. Приложение А для “Горючих Жидкостей”).

Определения для материалов Класса 3 могут быть найдены в 49 СФНА 173.120.1

Класс 4: твердые частицы

Материалы класса 4 - твердые частицы и представляют различные опасности. Материалы класса 4 разделены на три подразделения:

- Подразделение 4.1 Огнеопасные твердые частицы
- Подразделение 4.2 Спонтанно горючий
- Подразделение 4.3 Опасный, когда влажный

Определения для материалов Класса 4 могут быть найдены, начавшись в 49 СФНА 173.124.1

Класс 5: окислители и органические пероксиды

Материалы класса 5 разделены на два подразделения. Подразделение 5.1 материалов называют окислителями. Окислитель - материал, который может, обычно приводя к кислороду, вызвать или увеличить сгорание других материалов.

Подразделение 5.2 материалов называют органическими пероксидами. Органический пероксид означает любое органическое соединение, содержащее кислород (О) в дуальной-О-О-структуре, и это можно считать деривативом перекиси водорода, где один или несколько водородных атомов был заменен органическими радикалами, или другие условия применяются.

Определения для материалов Класса 5.1 и 5.2 могут быть найдены в 49 СФНА 173.127, 173.128, и 173.129.1

Класс 6: токсичные и заразные вещества

Материалы класса 6 разделены на два подразделения: Подразделение 6.1 (токсичный или ядовитый) и Подразделение 6.2 (заразные вещества). Токсичным

материалом, кроме газа, является материал, который, как известно, так токсичен для людей, что он представляет опасность здоровью во время транспортировки. Существенная токсичность может попасть в три категории: устный, кожный, и ингаляционный. Подразделение 6.2 является материалами, которые, как известно, содержат, или подозреваются в том, что он, болезнетворном микроорганизме.

Класс 7: радиоактивные материалы

Радиоактивный материал - любой материал, имеющий определенную деятельность, больше, чем 70 Бк за г (0.002 микрокюри за г). Обратитесь к 49 СФНА, Части 173, Подразделению I, для далее информации относительно Класса 7 материал.

Радиоактивные материалы разделены на три категории: Белый я, Желтый II, и Желтый III. Требования для радиоактивных материалов могут быть найдены, начавшись с 49 СФНА 173.401.1

Класс 8: разъедающие вещества

Коррозийный материал - жидкость или тело, которое вызывает уничтожение полной толщины человеческой кожи на месте контакта в установленном периоде времени. Обратитесь к 49 СФНА 173.136 и 173.137 для дальнейшей информации I

Класс 9: разное

Эти материалы не выполняют определение ни одного из других опасных классов. Разные опасные материалы (Класс 9) являются материалами, которые представляют опасность транспортировки, но которые не выполняют определение никакого другого класса опасности. Этот класс включает:

- Любой материал, у которого есть анестезирующая, вредная, или другая подобная собственность, которая могла вызвать чрезвычайное раздражение или дискомфорт оператору транспортного средства
- Любой материал, который выполняет определение для материала повышенной температуры, опасного вещества, опасных отходов или морского загрязнителя

Термины «опасное вещество» и «опасные отходы» использованы, чтобы определить те материалы, которые также отрегулированы Агентством по охране окружающей среды (EPA).

Опасные материалы, которые являются также опасным веществом, определены RQ писем (Заслуживающее публикации Количество). Эти материалы считают опасными материалами *dig*-транспортировкой луга только потому, что они отрегулированы EPA из-за ущерба, который они могли нанести среде, если выпущено.

ORM-D: другие регулируемые материалы

Материал ORM-D (хотя отрегулировано как опасные материалы) представляет лимитированную опасность во время транспортировки из-за ее формы, дизайна, количества или упаковки. Регулирующие положения относительно транспортировки материалов ORM-D через шоссе (земля) против самолета (воздух) очень отличаются. Транспортировка ORM-D материалов шоссе не требует грузовых документов. Большинство материалов ORM-D - продукты потребительского товара, но может включать боеприпасы (картриджи, стрелковое оружие и устройство власти картриджа). Это - обязанность грузоотправителя классифицировать ее продукт как материал ORM-D. Пожалуйста, обратитесь к секции классификации ORM-D для получения дальнейшей информации.

СОТРУДНИКИ И РАБОТОДАТЕЛИ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

Должны быть обучены все сотрудники, вовлеченные в опасные материалы (в этой секции, называемой химзащита) процесс транспортировки. Это - обязанность работодателя удостовериться, что все сотрудники обучены. МТ США обрисовывает в общих чертах следующие определения для химзащиты сотрудника и работодателя:

Сотрудник химзащиты - человек, который нанят работодателем химзащиты и непосредственно затрагивает hazmat безопасность транспортировки. Это включает владельца/оператора автомобиля, который транспортирует химзащиту. Это также включает человека (даже лицо, занимающееся собственным бизнесом) кто:

- Загружает, разгружает или обращается с химзащитой
- Проверяет, восстанавливает, восстанавливает, изменяет, отмечает, или иначе представляет пакет - стареющий, как имел право на использование в транспортировке химзащиты
- Готовит химзащиту к транспортировке
- Ответственно за безопасность транспортировки опасных веществ
- Эксплуатирует машину, используемую, чтобы транспортировать опасные вещества

Работодатель опасных веществ - человек или компания, которая использует один или несколько ее сотрудников в связи с:

- Транспортировка опасных веществ в торговле
- Порождение опасных веществ, чтобы быть транспортированным или отправленным в торговле
- Представление, отмечая, удостоверяя, продавая, предлагая, восстанавливая, проверяя, восстанавливая или изменяя упаковывающий, как имел право на использование в транспортировке hazmat

Работодатель опасных веществ также включает любой отдел, агентство или содействие Соединенных Штатов, государства, политического подразделения государства или индейского племени, занятого предложением или транспортировкой hazmat в торговле.

ОБУЧЕНИЕ ОБРАЩЕНИЮ С ОПАСНЫМИ

ВЕЩЕСТВАМИ

Обучение работников, занимающихся опасными веществами, должно охватывать методы и наблюдения, которые могут быть использованы для обнаружения присутствия или высвобождения опасного химического вещества в рабочей зоне. Эти методы включают в себя мониторинг, проводимый работодателем, системы непрерывного мониторинга, визуальный облик или запах выпуска опасных химических веществ, а также физическую опасность и опасность для здоровья любых химических веществ в рабочей зоне.

Обучение должно также обратиться к сотрудникам мер, может взять, чтобы защитить их - сам от этих опасностей, включая конкретные процедуры, которые работодатель реализовал, чтобы защитить сотрудников от воздействия до опасных химикатов, таких как соответствующие методы работы, чрезвычайные меры и средства индивидуальной защиты (СИЗ), которые будут использоваться. Сотрудник должен также знать детали коммуникационной программы опасности, разработанной работодателем, включая объяснение системы маркировки и справочного листка безопасности изделия, и где сотрудники могут получить и использовать соответствующую информацию. Начальная подготовка должна быть проведена для всех сотрудников. Новые сотрудники должны быть обучены до их начальных назначений. Обучение сотрудника опасных веществ должен включать:

- *Общая осведомленность и обучение ознакомлению:* Каждому сотруднику нужно предоставить обучение относительно требований опасных веществ. Это обучение должно позволить сотруднику признать и определить опасные материалы.
- *Определенное для функции обучение:* Каждому сотруднику нужно предоставить обучение приложению к функциям, которые выполняет сотрудник.
- *Обучение технике безопасности:* Каждый сотрудник должен получить обучение технике безопасности, которое включает информацию об экстренном реагировании, меры, чтобы защитить сотрудника от опасностей, связанных с материалом, и методами и процедурами предотвращения несчастных случаев, таких как техника безопасности пакетов.

Новый сотрудник опасных веществ (или сотрудник, который изменяет функции работы) май за - формируется, те функции до завершения обучения предоставили сотруднику выполняет те функции при непосредственном контроле правильно обученного и хорошо осведомленного сотрудника опасных веществ. Кроме того, обучение должно быть закончено в течение 90 дней после занятости или изменения в функции работы.

Сотрудник опасных веществ должен получить обучение, по крайней мере, один раз в 3 года. Сотрудники должны получить дополнительное обучение каждый раз, когда:

- Новые опасные вещества введены в рабочее место.
- Подверженность опасному химическому изменению.
- Сотрудники подвергаются увеличенному воздействию из-за изменений в работе практики, процессах или оборудовании.
- Дополнительная информация об опасном веществе на рабочем

месте становится доступной.

Документы транспортировки

Судоходная статья требуется МТ США, когда компания транспортирует опасные материалы. Судоходная бумага используется, чтобы описать материал, а также предоставить соответствующую информацию об экстренном реагировании в случае инцидента тем людям, вовлеченным в обработку и транспортировку пакета. Судоходная бумага должна быть точной и полной.

МТ США требует, чтобы судоходная бумага включала основное описание в специфичной последовательности. Новая определенная последовательность получит мандат в 2013. МТ США основное описание состоит из следующего:

- МТ США надлежащее судоходное имя
- Класс опасности или номер подразделения
- Идентификационный номер
- Группа упаковки
- Вес

Основное описание не может включать ненужную информацию, такую как напоминание кодексы или неточная и неполная информация (См., что Приложение В “Описывает Материалы Опасности”).

ЭКСТРЕННОЕ РЕАГИРОВАНИЕ

Путеводитель Экстренного реагирования (ERG 2000) был разработан совместно МТ США, Transport Canada и Секретариатом Коммуникаций и Транспортировки (КОРОТКОЕ ЗАМЫКАНИЕ) Мексики для использования пожарными, полицией и другими экстренными службами персонал, кто может быть первым, чтобы прибыть в место инцидента транспортировки включающие опасный материалы. Это - прежде всего, руководство, чтобы помочь первым респондентам в быстрой (1) быстрой идентификации определенной или универсальной классификации материала (материалов), включенного в инцидент и (2) защите себя и широкой публики в течение этой начальной фазы реагирования инцидента. МТ США позволит исключения для определенных материалов, таких как отправленные под ограниченными исключениями количества. *ERG* обновлен каждые 3 - 4 года приспособлять новые продукты и технологию. Следующая версия запланирована на 2012.

КОНТАКТ С ПЕРВЫМИ РЕСПОНДЕНТАМИ

Должен быть предоставлен контактный телефон экстренной помощи. Номер может быть бесплатным или местным. Местные номера должны содержать код региона, в котором они находятся. Номер должен быть доступен в течение 24 часов и должен быть способен предоставить информацию об экстренном реагировании в любое время во время транспортировки. Для получения

информации об экстренных ситуациях используется контактный номер экстренного вызова. Он используется в случае инцидента, связанного с опасным материалом. Для получения более подробной информации обратитесь к ERG 2000.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПЛАКАТ

Отправляя опасные материалы, транспортное средство может потребоваться, чтобы быть плакатом. Плакаты должны быть помещены в каждый конец и сторону транспортного средства, железнодорожного вагона, объемной упаковки, и т.д. Определенные материалы требуют, чтобы независимо от количества отправил транспортное средство, должен быть плакат. Другие материалы требуют этого, если есть более чем 1,001 фунт. тогда транспортное средство должно быть плакатом. Это определено при помощи двух плакатов - таблицы луга в 49 СФНА 172.504 (e).3

БЕЗОПАСНОСТЬ

В связи с террористическими атаками от 11 сентября 2001 и последующими угрозами, связанными с биологическими и другими опасными материалами, МТ США передал под мандат это все, транспортные компании и грузоотправители реализовывают программу осведомленности безопасности. План обеспечения безопасности также требуется в определенных случаях (см. 49 СФНА 172.800). План обеспечения безопасности должен обратиться :

- Безопасность персонала
- Несанкционированный доступ
- В пути безопасность

СВЯЗЬ ОБ ОПАСНОСТЯХ

Цель коммуникационной программы опасности состоит в том, чтобы выполнить Управление по охране труда (УОТ) Коммуникационный Стандарт Опасности 29 СФНА 1910.1200 и предупредить сотрудников об опасных химикатах и веществах на рабочем месте 3

Письменная программа требуется, чтобы достигать соответствия требованиям стандарта. Определенные методы, описанные в этой письменной программе, для иллюстративных поз rig-, и другими эффективными методами можно заменить, чтобы удовлетворить местные потребности или методы. Работодатели Опасных веществ должны предоставить сотрудникам информацию и обучение на опасных химикатах в их рабочей области во время их начальных назначений. Все сотрудники также должны получить дополнительное обучение, когда новая опасность введена в область 2 работы

Сотрудникам нужно сообщить о любых операциях в их рабочих областях, где опасные химикаты присутствуют, и они должны знать местоположение и доступность письменной коммуникационной программы опасности. Это включает список (списки) опасных химикатов и справочных листов безопасности изделия, требуемых этой секцией.

ХИМИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ

Бизнес опасных веществ должен определить, какие опасные материалы он использует, и ведите текущий список видов и сумм 4 местоположение их, на материалов нужно также отметить, чтобы помочь в чрезвычайной ситуации. Справочные листки безопасности изделия (MSDSs) должны быть получены и иметься под рукой для справки, а также для обучения сотрудника.

Все опасные вещества должны быть сохранены и маркированы правильно. Все контейнеры, неважно, как минута количество, должны быть совместимы с материалом, который они содержат и правильно маркированный, чтобы предотвратить случайное неправильное использование. Кодексы National Fire Protection Agency (NFPA) и 29 СФНА предписание 1910 года надлежащая память, основание и распределение опасных материалов. Опасные химические реакции могут закончиться, если определенные вещества смешаны вместе.

У других химикатов, таких как краски, разбавители, растворители, и топливо, есть определенные stor-требования возраста, которые должны тщательно сопровождаться. Температура, вентиляция, вибрация, и непосредственная близость от других веществ могут иметь отрицательные эффекты на определенные опасные материалы.

Передача химикатов должна быть тщательно сделана согласно процедурам производителей с контейнерами, основанными, чтобы предупредить пожар или взрыв от статических электрических зарядов. NFPA знали этикетку как “704 алмаза”, которые сообщают пользователям сразу свойств вещества.

СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

Все необходимые определенные для места средства индивидуальной защиты (СИЗ), переданные под мандат для использования в компании опасных веществ, должны использоваться, чтобы препятствовать опасным материалам вред - персонал луга, собственность и среда. Отчеты выпуска должны поддерживаться, и компания должна обучить своих сотрудников в использовании и обслуживании СИЗ.

Должна существовать программа по обучению новых сотрудников и периодическому обновлению обучения действующих сотрудников. Любые медицинские осмотры и записи, такие как тест на функцию легочной мышцы у лиц, носящих респираторы, должны сохраняться, и недостатки должны быть отмечены для исправления.

Менеджер должен удостовериться, что каждый сотрудник использует его опору СИЗ правильно и не отключает или обходит спроектированные гарантии. Любая внешняя подрядчики, кто обращается с опасными материалами, должна быть обязана представлять письменную технику безопасности и периодически проверяемый, чтобы гарантировать соответствие.

ПЛАН РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Любой пролив опасных материалов должен быть немедленно очищен. О любом повреждении контейнеров опасных веществ нужно сообщить, и контейнеры должны быть восстановлены, заменены, или иначе немедленно содержаться.

Жизнеспособный разлив планирует защитить персонал опасных веществ, собственность, и среда должна быть разработана. Оборудование для использования в инцидентах разлива должно иметься под рукой и правильно сохраняться. Сотрудники должны быть обучены использовать это оборудование, и обученные сотрудники должны присутствовать во время каждого изменения.

Периодические тренировки сдерживания разлива могут быть полезными в быстром исправлении потенциально опасной и дорогостоящей ситуации. Координация и местная экстренная служба уведомляет процедуры должны устанавливаться и сохраняться. Процедуры должны также включать контакт с государственными и федеральными чиновниками охраны окружающей среды. Местный, государство и федеральные чиновники могут хотеть знать тип, сумма и местоположение любого опасного вещества, которое Ваша организация хранит на территории, чтобы быть большим количеством эффективна в их ответе, должны они когда-либо быть призванными.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. Какова группа в МТ США, который управляет регулирующими положениями опасных материалов?
2. Назовите требования для регистрации с МТ США опасных веществ.
3. Что форма используется, чтобы представить сообщению о происшествии опасных материалов? Каков срок, к которому это должно быть представлено?
4. То, при каких обстоятельствах непосредственное уведомление о МТ США, потребовало, когда hazmat инцидент происходит?
5. Назовите десять классов опасности опасных материалов.
6. Каковы три типа обучения, требуемого для всех сотрудников опасных материалов?
7. Каковы требования для начальной буквы опасных веществ учебное и текущее обучение?
8. Что основное описание требуется на грузовых документах опасных материалов?
9. Назовите книгу, которая содержит информацию об экстренном реагировании для использования первыми респондентами к инцидентам опасных материалов.
10. Какова цель коммуникационного стандарта опасности?

ССЫЛКИ

1. Мемориальный институт "Баттель", Сравнительные риски аварии/аварии с перевозкой опасных и неопасных материалов автомобильным транспортом, (получено 12 апреля 2008 года.)

2. Бюро статистики транспорта, Национальная база данных атласа транспорта за 2007 год/.
3. Кова Т.Дж. и Конгер С., опасности на транспорте, в М. Кутце, под редакцией, Справочник транспортного машиностроения, МакГроу Хилл, Нью-Йорк, 2-3, 2004 г.
4. Федеральная администрация шоссейных дорог, Рамочная основа анализа грузовых перевозок в Теннесси, 2008 г., www.ops.fhwa.dot.gov/freight-analysis/faf/state-info/faf2/tn.htm (получено 30 апреля 2008 г.)
5. Фелпс Р., Все опасности против планирования национальной безопасности, 2005 год, <http://www.ems-solutionsinc.com/pdfs/MeettheExperts.pdf> (получено 30 октября 2008 года.)
6. Департамент безопасности штата Теннесси, соблюдение правил эксплуатации коммерческих транспортных средств, размеры и весовые ограничения для грузовых автомобилей, 2008, <http://www.state.tn.us/eed/pdf/highway> (получено 11 апреля 2008).
7. Кодекс федеральных нормативных актов, Раздел 49, части 40, 100-185, 325, 355-399, Министерство труда США.
8. Руководство по реагированию на чрезвычайные ситуации, Министерство транспорта США, научные исследования и Администрация специальных программ, Управление по подготовке кадров в области опасных материалов (ДНМ-50), Вашингтон, округ Колумбия, 2000 г.
9. Кодекс федеральных нормативных актов, Раздел 29, Часть 1910, Министерство труда США.
10. Делла-Джустина, Д.Е., Справочник по управлению пожарной безопасностью, 2-е изд., Американское общество инженеров безопасности, Де-Плейн, штат Иллинойс, 2003 г.

15 Безопасность в транспортной отрасли (транзит и автоперевозчик)



ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ ТРАНЗИТА

В связи с террористическими атаками от 11 сентября 2001, американское Министерство транспорта (МТ США), через многие его агентства, начало агрессивное про - грамм, чтобы увеличить безопасность национальных программ общественного транспорта. Эта глава исследует Автоперевозчика, и Федеральная администрация по пассажирским перевозкам (FTA) sys-изобилует. В общей сложности тринадцать агентств в настоящее время работают. Два бывших МТ США снова - секретари были переданы новому Министерству национальной безопасности (DHS). Президент Джордж Буш - младший подписал законодательство, создающее новый отдел, цель которого состоит в том, чтобы обратиться к террористическим угрозам против американцев дома. Кроме того, Береговая охрана США и Администрация транспортной безопасности двинулись от МТ США до DHS 1 марта 2003.

Перевезите транзитом системы - неотъемлемо открытые среды и разработаны, чтобы переместить людей через городской район с легким доступом для пассажиров. В прошлом году много прибыли в защите и подготовленности потребовали различных альтернатив, а также межведомственной координации управления и финансовых инвестиций.

Планирование

С начала 1990-х национальные 100 самых больших рельсов и автобусные

компании, когда com-уложил в стеллаж, переместили приблизительно 85 процентов всех пассажиров, которые используют общественную перевозку. Защита от терроризма не в новинку для этой дисциплины. Эффективный ответ на террористический акт требует создания мгновенного и обоснованного решения в изменчивой, среде с высоким давлением. Сегодня, некоторые самые большие системы имеют аварийные планы ответа, но должны повторно рассмотреть их планы встретить потенциальные угрозы. Планы могут служить руководствами к действию в случае нападения. Ключ ступает, чтобы взять, включают власти уведомления инцидента, эвакуация пассажиров, защита персонала и оборудование, формирование объединенной команды и коммуникационных систем среди полиции транзита и чрезвычайного огня, и медицинских единиц и восстановления системы к нормальному функционированию.

В результате трагических событий от 11 сентября, персонал безопасности подчеркнул, как важный это должно реализовать регулярные тренировки экстренного реагирования. Каждое агентство по транзиту должно провести регулярные учения по тревоге, и не только пожарные учения, чтобы сохранить навыки острыми, планы ответа обновления, и построить личные отношения с копиями в полиции, огне и организациях ответа скорой медицинской помощи.

Важно, чтобы все участники трудовых ресурсов транзита поняли, что вопросы безопасности и быть готовыми ответить должны чрезвычайная ситуация происходить. Участники получают лучшее понимание ролей, которые играют различные агентства, и начнут процесс разработки планов и отношений, необходимых, чтобы ответить эффективно в чрезвычайной ситуации. Начиная с нападений 9/11 в Нью-Йорке, Вашингтоне, округ Колумбия и Пенсильвании, ФТА поддержал программы американских отраслей для безопасности и подготовленности посредством обучения, исследования и различных регулирующих положений и работал в тесном сотрудничестве с отраслью общественного транспорта. В ответ на новые угрозы террористической деятельности ФТА реализовал национальную программу безопасности транзита, которая включает следующие элементы:

- *Оценки безопасности:* ФТА развернул команды, состоявшие из экспертов в анти - и борьба с терроризмом, транзитные перевозки, и безопасность и планирование на случай чрезвычайной ситуации, чтобы оценить безопасность в тридцать шесть агентств по транзиту. ФТА планирует расширить программы на дополнительные агентства после того, как первые тридцать шесть оценивают - монетные дворы полны.

- *Планирование экстренного реагирования:* план существует, чтобы обеспечить технический ассистент к шестидесяти крупнейшим агентствам по транзиту для создания безопасности и аварийные планы, вместе с тренировками экстренного реагирования.

- *Тренировки экстренного реагирования:* Гранты были предложены для организации и проведения тренировок готовности к чрезвычайным ситуациям. Приблизительно \$3.4 миллиона были присуждены больше чем восьмидесяти агентствам по транзиту через эти гранты.

- *Обучение безопасности:* “Соединяющееся сообщество” форумы было разработано, чтобы свести вместе малый и средний персонал агентства по транзиту и местные службы общественной безопасности, включая охрану правопорядка, огонь и чрезвычайную медиану - услуги iCal и

специализированные единицы для отчуждения опасных материалов и взрывчатых веществ. Эти форумы предоставят участникам много возможностей.

- *Научные исследования:* ФТА увеличил финансирование своей безопасности - и связанные с безопасностью технологические исследования, чтобы увеличить подход систем к проблеме обнаружения выпуска и управления, включая моделирование и имитирование, определить самую эффективную заявку основанной на датчике технологии, систем связи, учебных инструментов и планирования осуществления и ответа.

Сегодня в Соединенных Штатах есть более чем 7,500 местных систем общественного транспорта. Одна первоочередная задача федерального правительства состоит в том, чтобы поощрять программы безопасности и подготовленности, которые защитят всех их. Это могло бы походить на невозможную задачу, когда мы сравниваем различные системы по всей стране. У каждой системы есть уникальный метод выполнения мер по безопасности что лучшие костюмы его потребности. Ежедневно в Соединенных Штатах, публично отправленные системы транспортировки обеспечивают приблизительно 32 миллиона пассажирских поездок. Они предоставляют транспортировку студентам, пассажирам из пригородов, в возрасте, тур - ists, искалеченные люди и другие, которые полагаются на поезда, автобусы, фургоны, паромы, и другие доступные транспортные средства и средства, чтобы достигнуть их конечного пункта назначения.

Отрасль общественного транспорта должна справиться со многими угрозами, у всех из которых есть потенциал для разрушения местных сообществ, порождения жертв, и нанесения ущерба и разрушения общественной собственности и частной собственности. На национальном уровне отрасль будет, скорее всего, затрагиваться несколькими крупными катастрофами каждый год, такими как землетрясения, наводнения, торнадо, разливы опасных материалов, крупные аварии, фары, тяжкое преступление и потенциальные террористические акты.

Последствия для терроризма

Оценки угрозы, выпущенные ФБР, последовательно помещали общественный транспорт наверху критической программы защиты инфраструктуры, наряду с аэропортами, атомными электростанциями, дамбами и основными сервисными обходами на национальной энергосистеме.

Террористические акты не несчастные случаи или бедствия, но они - намеренные действия, разработанные, чтобы причинить жертвы. Для систем транспортировки, чтобы обратиться к этим угрозам, они должны быть в состоянии (а) признать и предотвратить потенциальные инциденты и аварии и (b) увеличить возможности ответа.

Типы обучения

Типы учебных программ, которые может предоставить управление безопасностью, являются важными и значимыми для предприятия. Как профессионалы, мы знаем, что неадекватная подготовка является основной

причиной низкой эффективности работы. Функция обучения означает для разных людей разные вещи, и часто ее неправильно понимают. В плане управления есть элементы, которые руководство хочет, чтобы их новые сотрудники знали, когда это обсуждается в ходе начальной программы обучения: что делать, почему задача охвачена, и как они хотят ее выполнить. Две основные стратегии подготовки кадров включают в себя формальную аудиторскую подготовку и обучение без отрыва от работы. При проведении такого обучения выбор и опыт инструктора действительно являются ключевым моментом в обучении по вопросам безопасности. При организации программы должно быть включено обсуждение сложности любой позиции по безопасности на классной фазе обучения. На этом конкретном этапе лекции и руководители на местах наряду с учебными фильмами являются подходящими методами для использования в классе. После прохождения обучения на рабочем месте необходимо поместить документацию о таком обучении в личное дело водителя. Это личное дело подлежит проверке в случае возникновения правовой проблемы, особенно в случае, если в судебном иске утверждается, что сотрудник службы безопасности не был должным образом подготовлен к выполнению своих обязанностей по заданию.

Обучение и упражнения

Оценивая потребности системы транспортировки в обучении и моделируемых тренировках, основные элементы, чтобы помнить:

- Все обучение должно отразить безопасность и планы действия в чрезвычайной ситуации и процедуры.

- Проводятся имитационные учения для оценки качества как тренировок, так и планов. Это обеспечит ценную обратную связь в процессе планирования. Причина, по которой компании нуждаются в обучении по вопросам безопасности и готовности к чрезвычайным ситуациям, заключается в том, что персонал транспортной системы должен обладать конкретными знаниями, необходимыми для выполнения критически важных функций, требуемых в системных планах и про-кредитах. Обучение в этом отношении может быть в высшей степени техническим, специально адаптированным к обязанностям отдельного сотрудника по поддержке системы во время чрезвычайной ситуации. По всей стране транспортные системы всех размеров обеспечивают широкий спектр обучения для своих сотрудников, подрядчиков и местных органов общественной безопасности.

- Готовность к чрезвычайным ситуациям - это непрерывный процесс, состоящий из трех неотъемлемых функций: планирование программ, обучение сотрудников и проведение тренировок на симуляторах. Каждая функция зависит от двух других и не должна рассматриваться изолированно.

АВТОТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

Безопасность водителя

Операторы автоперевозчиков часто работают в одиночестве, ночью и в

незнакомом им окружении, и они несут ответственность за ценные грузы. Недавние события привлекли большое внимание к уязвимости инфраструктуры страны перед крупными событиями, включая терроризм. Управление чрезвычайными ситуациями в общественном транспорте постоянно развивается, учитывая уроки, извлеченные из крупных событий, а также сталкиваясь с новыми угрозами. Системы общественного транспорта, находящиеся в авангарде систем безопасности и управления чрезвычайными ситуациями, предлагают видение, необходимое для того, чтобы направлять усилия отрасли по расширению возможностей.

Как только водитель в пути, он должен удостовериться, весь трактор и двери прицепа заблокированы, и окна свернуты. Когда остановлено в трафике, водитель должен оставить достаточно пространства перед транспортным средством, чтобы разделить, если он сталкивается с проблемой. Езда на пандусах скоростной автомагистрали и в городских районах, водители - в особенности опасность и должны быть внимательными.

Запланированные стоянки для грузовиков

Логистика должна решить проблему отклоненных тягачей и других инцидентов шоссе. Автотранспортная компания и операторы транзита должны провести много времени на безопасности шоссе, сосредотачивающейся на водителе и широкой публике.

Дайте водителям команду выполнять эти шаги безопасности:

- В планировании Ваших регулярных маршрутов измените свою установившуюся практику, таким образом, угонщики не могут предсказать, где Вы остановитесь. Запланируйте свои остановки заранее и избегайте незапланированных остановок.

- Закройте все двери, когда вы паркуетесь, и оставьте свой автомобиль под охраной, поместив все ценности вне поля зрения незнакомых людей и наблюдателей.

- Избегайте темных и пустых парковок. Припаркуйтесь в хорошо освещенной партии, если это возможно.

- Разработайте личный план обеспечения безопасности. Следуйте этому плану в любом случае.

- Повторно входя в Ваше транспортное средство, проверьте, чтобы удостовериться, что никакие посторонние не внутри. Однажды внутри, заблокируйте свои двери.

- Стандартная процедура для транзитных перевозок на основе терминалов, где первенство - певцы ждут, чтобы пойти на борту, должна быть выполнена. Обычно, проезжайте транзитом через оперу - у скалистых вершин есть список всех пассажиров заранее.

- Сообщите о любых необычных условиях своему диспетчеру.

- Потому что воры могут следить за вашими переговорами по радио, никогда не обсуждайте ничего о грузе, который вы перевозите.

ЧЕШИРСКАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ КОРПОРАЦИЯ
(МОДЕЛЬНЫЙ ПЛАН)

Модельный план обеспечения безопасности автотранспортного парка, представленный в этой главе, основан на соединяемом числе est-i-компаний и жителей, которые расположены в четырех государствах: Западная Вирджиния, Пенсильвания, Огайо и Мэриленд. Общее покрытие сверх 800-мильного радиуса, поддерживая то, что большое автотранспортное средство отбывает - ment, необходимо, чтобы покрыть такую большую площадь. Есть приблизительно 500 грузовиков, чтобы выполнить задачи чтения метра, обслуживания и доставки их сера - недостатки. Основная миссия Cheshire Petroleum & Gas (фигтивная компания) состоит в том, чтобы разработать и проводить политику, процедуры, и планирует так, чтобы программа безопасности автотранспортной компании под руководством компетентного быстроходного руководителя службы безопасности предоставила лучшую программу. Чтобы быть эффективной, программа должна касаться разнообразных задач, включая программу надлежащей подготовки, процедуры фрахта загрузки и разгрузки, техника безопасности шоссе (сосредотачивающийся экстенсивно на водителе и широкой публике), и надлежащие методы расследования. С верхом справляются - ment обращающийся ее внимания на эти области, операция будет намного более безопасной и более продуктивной.

ПОЛИТИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Политика автотранспортной компании для Cheshire Petroleum & Gas включает следующее:

- Дата, что политика была принята.
- Цели стратегических транспортных средств изображения, купленных, чтобы оказать самую лучшую поддержку действиям корпорации, влиянию на окружающую среду, и другим правительственным целям и рекомендациям.
- Программное заявление, чтобы показать, что автомобили используются только при необходимости, чтобы вести дело компании.
- Быстроходными транспортными средствами нужно управлять в соответствии с подходом жизненного цикла к управлению материалами, включая принципы экономики и minimiz-луга любое отрицательное влияние на окружающую среду.

Руководитель службы безопасности имеет много обязанностей справиться и обязан проводить много времени и ресурсов, когда потенциальный конфликт возникает между регулирующими положениями МТ США и стандартами безопасности и здоровья, приведенными в исполнение Охраной труда и Управлением здравоохранения (УОТ). Другие пошлины, которые требуются, включают расследования; план - Нин, организация и продажа программы ко всему предприятию; и последующая система отчетности.

ПРОГРАММА РАССЛЕДОВАНИЯ КАТАСТРОФЫ Расследования

Расследования должны быть проведены для всех инцидентов и должны включать определение, где корпорация должна сконцентрировать свои усилия по безопасности и здоровью. Быстроходный руководитель службы безопасности должен исследовать прошлые данные и отчеты, включая сообщения в милицию и страховые отчеты. После анализа данных директор или любознательный служащий должны быть в состоянии определить типы высокочастотных инцидентов, которые могут быть обращены во время обучения технике безопасности. Кроме того, директор или следователь должны проверить рабочие процедуры, должностные обязанности и различные формы YOT для получения информации.

Протокол супервайзера при расследовании аварии

Существуют протоколы, которых должен придерживаться супервайзер при проведении расследования в отношении транспортного средства. Это политика компании Cheshire Petroleum & Gas, и она имеет преимущественную силу перед другими текущими мероприятиями. Все расследования завершаются обученным, опытным специалистом, использующим стандартные протоколы расследований. Кроме того, все дорожно-транспортные происшествия с участием транспортных средств автопарка требуют проведения расследования на месте происшествия и снятия транспортного средства с эксплуатации до тех пор, пока не будет проведено профилактическое техническое обслуживание для обеспечения того, чтобы механическое повреждение не произошло (что может привести к еще одному дорожно-транспортному происшествию).

Цели расследований катастрофы

Цели расследований катастрофы:

- Обеспечьте сцену несчастного случая.
- Сохраните важную информацию.
- Окажите организационную поддержку для травмированного сотрудника (сотрудников).
- Соберите полезную профилактическую информацию несчастного случая для анализа.

Опрос после аварии

Роль специалиста по дорожно-транспортным происшествиям имеет первостепенное значение для сотрудников компании "Чешир Петролеум энд Газ" и для самой компании, поскольку он должен быть первым представителем организации на месте происшествия. Он или она должны встречаться с представителями правоохранительных органов, служб экстренной медицинской помощи, средств массовой информации, сотрудниками, получившими травмы, и любыми другими пострадавшими сторонами. Следователь должен постоянно проявлять бдительность в отношении способов контроля за убытками для организации и защиты от потенциальной ответственности. Первоочередная и первоочередная обязанность заключается в поиске всех фактов и в том, чтобы иметь возможность восстановить дорожно-транспортное происшествие на месте

происшествия. Этот вид данных имеет важнейшее значение.

Следователь катастрофы будет использовать подготовленный комплект, который включает следующие товары:

- Отчеты о расследовании несчастного случая
- Камера
- Измерение ленты или другого подходящего измерительного

прибора и мела

- Фонарь
- Клипборд и ручка
- Мобильный телефон

Процедуры

Транспортная компания автотранспортного парка должна выполнить эти процедуры:

1. Когда управление уведомлено относительно автомобильной аварии, сотрудник, отвечающий на звонок, должен связаться с самым высокопоставленным супервизором, чтобы начать расследование.

2. Следователь должен получить комплект расследования и пойти в сцену.

3. После получения первоначального обзора несчастного случая следователь должен начать фотографировать сцену из нескольких точек зрения.

4. Следователь должен связаться с местными правоохранительными органами.

5. Следователь должен встретиться с любыми другими участвующими сторонами и еmer-gенсу медицинские услуги, чтобы предложить помощь.

6. Следователь должен взять интервью у любых свидетелей катастрофы. Меж - взгляды должны быть сделаны в или около сцены несчастного случая. Следователь должен получить контактную информацию свидетеля.

7. Следователь должен сопровождать сотрудника в медицинское учреждение при необходимости.

8. Следователь должен закончить все необходимые отчеты. Водитель будет размещен в неведущий статус и иметь ведущие привилегии, отменяемые, пока результаты расследования катастрофы не будут полны.

Опрос водителя после аварии

Следователь проведет интервью постнесчастного случая с водителем, прежде всего, чтобы решить любые расхождения, существующие в отчете о происшествии. Водитель даст любые необходимые объяснения относительно катастрофы.

Телефонный контрольный список ДТП с участием автотранспорта

Когда следователи звонят в домашние офисы своих компаний, чтобы сообщить информацию, они должны быть готовы ответить на следующие вопросы:

1. Как тебя зовут?
2. Где несчастный случай происходил?
3. С полицией связались?
4. Кто-либо был травмирован? Если так, кто?
5. Опасные материалы включены?
6. Что произошло? (Краткий обзор, включая имена свидетелей)

Человек, берущий информацию, должен записать время, требование было получено и дата, и затем поставьте его подпись в нижней части контрольного списка.

РАЗРАБОТКА ПРОГРАММ

Планирование

Планирование состоит из формирования плана действий. Эта задача может потребовать, чтобы Cheshire Petroleum & Gas изменила определенные процедуры или даже обеспечила дополнительный поезд - луг. Важно понять, что планы должны быть гибкими и верить во фразе «непрерывному совершенствованию».

Ответственность быстроходного руководителя службы безопасности Cheshire Petroleum & Gas состоит в том, чтобы продвинуть всю программу безопасности всюду по всей организации. Единственный путь, которым будет иметь успех программа, состоит в том, если директор может интегрировать систему всюду по каждому уровню компании. Директор может консультироваться со страховой компанией компании, чтобы предоставить дополнительную информацию и помочь с разработкой анализа затрат и результатов. Эта информация может использоваться, чтобы получить поддержку высшего руководства на будущих расходах безопасности. Руководитель службы безопасности должен быть в состоянии представить всю информацию фактическим и деловым способом.

Обучение

Обучение - ключевая роль программы безопасности автотранспортного парка. Быстроходный руководитель службы безопасности должен наблюдать за развитием и внедрением профессионального обучения, работы технических характеристик и рабочих процедур. Это гарантирует, что покрыты все юридические и переданные под мандат регулирующие положения. Вся программа должна существовать и обрисовала в общих чертах, и методы обучения должны быть четкими и краткими.

Последующие процедуры

Последующие программы и процедуры должны состоять из пяти различных аспектов:

- Ежемесячный отчет об абсентеизме из-за несчастных случаев

- Регулярно плановые проверки, проводимые комитетом персонала Cheshire Petroleum & Gas
 - Возвращение неполных отчетов о происшествиях, чтобы получить полную информацию
 - Запись результатов в водительском файле, когда устранение недостатков обозначено
 - Непрерывный анализ несчастного случая и отчетов ущерба
- Следующим вышеупомянутые процедуры быстрого руководитель службы безопасности поможет Cheshire Petroleum & Gas достигнуть лучших программ безопасности в будущем.

Отчетность

Отчетность о результатах безопасности является также обязанностью руководителя службы безопасности автотранспортного парка. Это происходит в постоянное время, ли это быть каждый месяц или через месяц. В это время директор сообщит обо всех успехах, а также проблемах и управлению, и сотрудникам. Руководитель службы безопасности должен быть справедливым и точным. Все отчеты должны также подчеркнуть любую проблему как другой полезный опыт.

ОТБОР, ОБУЧЕНИЕ, И НАБЛЮДЕНИЕ ПЕРСОНАЛА

Подбор водителя - критический компонент программы безопасности автотранспортного парка. компания хочет удостовериться, что он получает квалифицированные и сознательные безопасность драйверы. Хороший водитель должен быть в состоянии избежать несчастных случаев, следовать за регулированием движения, выступить пред - и проверки после поездки, избежать резких запусков и остановок, избежать задержек графика, постараться не раздражать общественность, выполнять неведущие части работы, ладить с другими и приспосабливаться, чтобы удовлетворить существующим условиям.

Предыдущий опыт или как профессиональный водитель или как частный автомобилист является лучшим индикатором способности кандидата двигаться безопасно. Поэтому менеджер по персоналу должен консультироваться с предыдущими работодателями претендента и государственными отчетами лицензии, чтобы видеть историю вождения претендента. У водителя должны быть водительские права текущего состояния.

Степень ведущих навыков претендента может быть определена, разместив претендента за рулем транспортного средства и наблюдая его ведущую способность по предписанному курсу. Курс может иметь два типа. Каждого называют тестом тренировочной площадки; это определяет водительскую осведомленность физических размеров и ограничения транспортного средства. Второй тип состоит из взятия водителя через транспортную ситуацию, где он был бы подвергнут определенным условиям движения.

Все водители пройдут обучение с начальной даты приема на работу до момента увольнения. Обучение имеет важное значение для снижения аварийности, сокращения расходов на техническое обслуживание, сокращения

прогулов и текучести кадров, уменьшения нагрузки на руководителя, а также улучшения связей с общественностью. Все водители пройдут обучение с помощью видео и лекций, а также в режиме "за рулем". Обучение будет охватывать, в частности, процедуры обеспечения безопасности, порядок проведения проверок, реагирование во время ДТП и ведение учета.

ПРЕПАРАТ И ПРОГРАММА ТЕСТИРОВАНИЯ АЛКОГОЛЯ

Тестирование алкоголя

Программа для тестирования алкоголя должна сосредоточиться на этих факторах:

- Тестирование должно быть проведено, главным образом, для сотрудников в должностях с доступом к государственным секретам безопасности (водители, сотрудники обслуживания, и т.д.).

- У всех водителей и возможных водителей должна быть лицензия водителя грузовиков (ЛВГ), прежде чем они смогут быть проверены, в соответствии с Федеральным управлением шоссейных дорог.

- Водители не примут участие ни в каких чувствительных к безопасности задачах при следовании - обстоятельства луга:

- Имея уровень алкоголя дыхания 0.02 процентов и выше

- Используя алкоголь

- В течение 4 часов после использования алкоголя

- Водители могут не отказаться подчиняться тесту алкоголя.

- Водителям не разрешают потреблять алкоголь в течение 8 часов после аварии, пока не проверено.

- Препарат и тесты алкоголя требуются для всех следующих ситуаций:

- *Предварительная занятость*: Проводимый прежде, чем выполнить чувствительный к безопасности функции впервые.

- *Послеаварийный случай*: Проводимый после несчастных случаев на водителях, работа которых, возможно, способствовала несчастному случаю.

- *Разумное подозрение*: Проводимый, когда быстроходный руководитель службы безопасности наблюдает поведение, которое напоминает неправильное использование алкоголя.

- *Случайный*: Проводимый на случайной и необъявленной основе. Этот тест может произойти прежде, вовремя, и после исполнения чувствительных к безопасности задач.

- *Возвратитесь к пошине и продолжению*: Проводимый на водителе, который ранее нарушил запрещенные стандарты поведения алкоголя. Процедура этого теста будет включать шесть тестов в 12-месячный период после того, как водитель возвратится к работе.

- Тесты на алкоголь, которые будут проводиться компанией, будут использовать доказательное тестирование дыхания (ЕВТ). устройства, одобренные для использования Национальным Управлением безопасности дорожного движения.

- Согласно политике компании, если тест ЕВТ показывает уровень

алкоголя дыхания выше 0.02 процентов, то тест на подтверждение должен быть проведен на ЕВТ во второй раз. Второй тест распечатывает результаты, дату, время, последовательное испытательное число, и имя и порядковый номер устройства, и определяет, какие меры должны быть приняты, согласно результатам второго теста.

- Согласно политике компании, уровень алкоголя дыхания выше 0.02 процентов требует, чтобы водитель мешался вести любые грузовики компании сроком на 24 часа. Кроме того, если водительское появление и поведение предложите возможное неправильное использование алкоголя, но тест ЕВТ не может быть проведен, это - обязанность быстроходного руководителя службы безопасности лишить водителя водительских прав в течение 24 часов.

- Если быстроходный руководитель службы безопасности решает позволить водителю возвращаться к работе, быстроходный руководитель службы безопасности должен гарантировать что водитель:

- Был оценен профессионалом токсикомании
- Выполнил любое рекомендуемое лечение, выдвинутое под - профессионалом злоупотребления позиции
- Взял возвращение к работе тест ЕВТ, показывающий уровень алкоголя дыхания ниже 0.02 процентов

- Понимает, что он подвергается необъявленным последующим тестам
- Нарушения основанных на компании правил тестирования не затронут водительский отчет ЛВГ.

- Это - обязательство быстроходного руководителя службы безопасности предоставить водителям информацию о неправильном использовании алкоголя, правилах компании, требованиях тестирования, и как и где водители могут получить помощь для злоупотребления алкоголем.

- Быстроходные руководители службы безопасности должны быть обучены признать злоупотребление алкоголем; обучение - основной элемент.

Допинг-контроль

Допинг-контроль требуется для тех же событий как тестирование алкоголя; однако, тест на разделение требуется. Тест на разделение - тест, в котором образец, обеспеченный рассматриваемым водителем, разделен на два равных образца:

- Основной образец будет проверен лабораторией, которая была ранее одобрена Department of Health & Human Services (DHHS).
- Если анализ основного образца подтверждает присутствие незаконных, обманных - троллившие вещества, у водителя есть 72 часа, чтобы просить, чтобы образец разделения послали другому, ранее одобрил лабораторию DHHS.

Эти образцы проанализированы только для идентификации следующих веществ:

- Марихуана

- Кокаин
- Амфетамины
- Опиаты (включая героин)
- Фенциклидин (PCP)

Подтверждающий тест будет проведен одобренной лабораторией с использованием газовой хроматографии / масс-спектрометрии (ГХ/МС), если первоначальный скрининговый тест будет положительным.

Положительный тест будет тогда рассмотрен Национальным управлением по безопасности движения (НУБД) медицинский служащий обзора, который тогда свяжется с рассматриваемым водителем, чтобы определить, есть ли законная медицинская цель, которая объясняет, почему сотрудник принимает наркотик. Если не будет никакой законной цели, то медицинский служащий обзора свяжется с быстроходным руководителем службы безопасности для дальнейшего действия.

Положительный результат испытаний будет нести тот же эффект на водительскую форму занятости как нарушение алкоголя.

ЗДОРОВЬЕ И ФИТНЕС КВАЛИФИКАЦИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Cheshire Petroleum & Gas Company требует следующего физического подготовленность водителей на основе стандартов НУБД:

- Человек не должен быть водителем автомобиля для коммерческих перевозок компании, если он физически не квалифицирован, чтобы сделать так или имеет оригинальную или фотографическую копию свидетельства судебно-медицинского эксперта, которое заявляет, что он физически квалифицирован, чтобы сделать так.

- Человека считают физически квалифицированным, чтобы быть водителем автомобиля для коммерческих перевозок компании если тот человек:

- Не имеет никакой потери ноги, ноги, руки или руки
- Не имеет никакого нарушения руки или пальца, который вмешивается в схватывание колеса - луг и операция или нарушение руки, или ноги, которая вмешивается в способность человека выполнить нормальные задачи, связанные с управлением грузовиком, или любым другим значительным дефектом конечности или ограничением, которое вмешивается в способность человека выполнить нормальные задачи эксплуатации грузовика

- Не имеет никакой установленной истории болезни или клинического диагноза сахарного диабета, который требует инсулина для контроля

- Не имеет никакого текущего клинического диагноза инфаркта миокарда, стенокардии, коронарного недостатка или любого другого сердечно-сосудистого заболевания, сопровождаемого застойной сердечной недостаточностью

- Не имеет никакой установленной истории болезни или клинического диагноза дыхательной дисфункции, которая мешалась бы в водительскую способность работать безопасно

- Не имеет никакого клинического диагноза высокого кровяного давления

- Не имеет никакой установленной истории болезни или клинического диагноза подагрического, ортопедического, мускульного, нейромышечного, или сосудистого заболевания
- Не имеет никакой установленной истории болезни или клинического диагноза эпилепсии
- Имеет не умственное, нервное, или функциональное расстройство или психическое расстройство
- Имеет, по крайней мере, 20/40 видение
- Сначала чувствует голос, которому шепчут, не менее чем пять футов без использования слухового аппарата
- Не использует наркотиков Графика I, таких как:
 - Амфетамины
 - Наркотики
 - Любые наркотики, если не предписано врачом
- Не имеет никакого клинического диагноза алкоголизма

Водители должны быть проверены на соответствие

Наблюдение водителя будет выполнено быстроходным руководителем службы безопасности. Эти задачи включают:

- Лично наблюдая водительскую работу
- Проверка отчетов инструкторов по вождению, отчетов дорожных патрулей, записей об арестах, а также комментариев других водителей и работников
 - Рассмотрение претензий от других водителей или пешеходов как возможный барометр качества деятельности
 - Будучи остерегающимся личности и исполнительных изменений, прежде чем они достигнут стадии инцидента, устанавливая частые личные контакты с водителями

Быстроходный руководитель службы безопасности должен наблюдать за следующими типичными признаками несчастных случаев в процессе создания: ошибки в выполнении работы, изменений в повседневном поведении и манерах, изменениях в простых привычках или установившихся практиках и авариях, которую едва удалось избежать. Взятие на этих предупредительных знаках позволит супервизору внести изменения, прежде чем несчастный случай произойдет.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ/ПОСЛЕДУЮЩИЕ ОСМОТРЫ

Обслуживание и отделы безопасности должны сотрудничать, чтобы разработать инспекционный план. Водитель должен знать, что должен провести эти проверки и знать, как провести их и что искать, а также вести точный учет его результатов и ежедневный отчет. Механик может использовать водительские отчеты, чтобы узнать что не так с транспортным средством, и водитель может проверить, чтобы видеть то, что было сделано к транспортному средству.

Проверка перед поездкой

Водитель должен быть уверен, что транспортное средство безопасно для перевозки. Пятнадцать минут должны обеспечить достаточное количество времени, чтобы проверить требуемые от МТ США комплектующие, вероятно, чтобы вызвать проблемы безопасности.

Проверка после поездки

Чтобы обеспечить безопасность следующего водителя транспортного средства, каждый водитель должен провести проверку после поездки. Эта проверка покрывает многие из тех же товаров как проверка перед поездкой; однако, это может быть более обширно. Когда недостатки обнаружены, механик и следующий водитель транспортного средства должны подписать, чтобы указать, что они удовлетворены ремонтными работами. Этот учет нужно вести в транспортном средстве со всем inspection отчеты.

ПРОГРАММА НАБЛЮДЕНИЯ ПОВЕДЕНИЯ

Цель

Цель программы наблюдения поведения состоит в том, чтобы создать безопасную рабочую среду для сотрудников. Эта программа должна быть разработана, чтобы увеличить способность каждого сотрудника признать опасные ситуации, с которыми обычно сталкиваются в трудовых ресурсах.

Рекомендации

Каждого сотрудника попросят заполнить формы наблюдения ежедневно. Наблюдения, законченные сотрудниками, должны включать:

- Действие сотрудника
- Дата наблюдения
- Возможное решение

Форма не должна включать имена или информацию об идентификации. Все замечания законченный управлением должен включать:

- Действие сотрудника
- Дата наблюдения
- Возможное решение

Форма не должна заявлять имена или информацию об идентификации. В случае опасные вещества действий управление вмешается немедленно, чтобы предотвратить несчастные случаи. Наблюдения должны коснуться положительных показателей безопасности, а также плохих показателей безопасности.

Информация

Всей информацией нужно одинаково делиться каждый месяц со всеми участвующими сторонами, чтобы проанализировать и определить причину инцидентов. Информация должна быть соm-, который чистят к количеству сервисных поездок в тот день, типа работы, которая будет закончена в то время, погодные условия и дорожные условия, и принять во внимание, отличалась ли работа от обычных пошлин.

Дисциплина

Информация, полученная из программы наблюдения поведения, не будет применена или сослана в любом ожидании или будущем случае дисциплины. Форма, когда используется боже мой - gestly, может помочь в устранении бедных ведущих методов, которые имеют тенденцию вызывать аварии. Все ведущие методы, которые нуждаются в улучшении, должны быть обсуждены с водителем как можно скорее после того, как наблюдение сделано. Поскольку основная цель провести эти наблюдения состоит в том, чтобы улучшить ведущие методы, прежде чем они закончатся в результате несчастного случая, обсуждения с водителями должны быть положительными и включать Бена - efits, чтобы быть полученными, улучшая ведущие методы. Чтобы привести в исполнение высокий стандарт профессионального качества деятельности, компания должна наблюдать всех водителей, по крайней мере, два раза в год, и в других случаях, когда это соответствующее. Для водителей с испытательным сроком форма наблюдения за поведением должна заполняться несколько раз в течение испытательного срока. Менеджер, отвечающий за водителя, может определить количество раз, оно должно быть закончено.

ОБНАРУЖЕНИЕ ОПАСНОСТЕЙ

Интерпретация

Визуальный образец поиска - часть Системы Смита, программа, разработанная, чтобы помочь водителям в идентификации дорожных сценариев. Когда водитель будет использовать визуальный метод образца поиска, глаза поглощают огромную сумму и разнообразие информации. Часть информации абсолютно необходима водителю, но большинство информации будет незнакомо. Водитель должен быть в состоянии интерпретировать информацию, которую он видит, чтобы решить, что сделать.

Идентификация источников опасности

Водитель признает потенциальные опасности в достаточное количество времени комбинацией соm-смысла в понедельник, практики, опыта и суждения, и при помощи визуального кусочка поиска - крачка постоянно.

Обработка информации

Процесс мышления об информации об опасности и планировании заранее известен как *ожидание*. Водитель пытается ожидать, предвидеть, или рассматривать как вероятного, что, вероятно, произойдет затем.

Например, когда приближающийся ряд зеленых транспортных сигналов, водитель должен ожидать, что они изменят на янтарь. Это называют “просроченным зеленым светом”. Водитель должен тогда быть готов остановиться или продолжиться как соответствующий.

Небезопасные действия

Один небезопасный акт - отказ обеспечить или предупредить:

- Будучи не в состоянии поместить предупредительные знаки, сигналы, признаки, и т.д
- Старт или остановка транспортных средств, или оборудования, не давая соответствующее предупреждение
- Выпуск или перемещение грузов, не давая соответствующее предупреждение
- Будучи не в состоянии заблокировать, заблокируйте или обеспечьте транспортные средства, переключатели, клапаны или другое оборудование

Неправильное использование оборудования

Неправильное использование оборудования включает:

- Используя материал или оборудование способом, для которого это не предназначено
- Перегрузка

АВАРИЙНЫЕ ОСТАНОВКИ

Водители должны быть обучены сделать аварийные остановки:

1. Нажмите ножной тормоз твердо, чтобы остановиться быстро, но не настолько трудно, что колеса заблокировали и заставляют транспортное средство скользить (скользят).
2. Сожмите свою власть на руле и держите, пока грузовик не остановился.
3. Незадолго до стоянок для грузовиков придавите сцепление и удержите его.
4. Когда транспортное средство остановит, применит ручной тормоз, переместите рычаг имущества в нейтральный, и оцените ситуацию.

Хороший водитель должен знать то, что происходит позади него в любом случае, проверяя зеркала каждые несколько секунд, двигаясь.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ (ТЕРМИНАЛЫ ИЛИ ПОГРУЗОЧНАЯ ПЛАТФОРМА)

Скорость грузовика

Водители должны следовать за этими направлениями, езда наоборот:

- Будьте готовы изменить давление на газовую педаль мягко и гладко.
- Используйте очень мало газа — приблизительно 1000 - 1500 grms должны быть достаточно, если Вы находитесь на равнинной местности.
- Используйте немного больше, если Вы направляетесь в гору или на грубой поверхности, где до 2000 grms будет необходим.
- Повысьте сцепление очень немного, если Вы хотите увеличить скорость.
- Спустите сцепление немного, если Вы хотите уменьшить скорость.
- Используйте ножной тормоз, чтобы контролировать Вашу наклонную скорость очень точно.

Регулирование

Полностью изменяя и крутя колесо, водитель должен допускать время, требуемое для регулирования вступить в силу. Из-за этого водитель должен начать поворачивать или выправлять руль немного, прежде чем это будет казаться необходимым. Чтобы позволить водителю видеть эффект регулирования рано, он должен повернуть руль быстро и положительно. Делая это, водитель будет в состоянии определить движения руля, который будет иметь самый отличный эффект.

НАБЛЮДЕНИЯ

Водители должны сделать следующие наблюдения:

- **Прежде чем ехать задним ходом, проверьте, нет ли другого движения.**
- Проверьте на пешеходов и детей, которые могли бы играть с задней стороны транспортного средства.
- **Проверьте все вокруг перед и во время движения задним ходом.**
- Попробуйте установить зрительный контакт с другими участниками дорожного движения..

Водители должны всегда быть готовы уступить другим водителям.

ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ НОВЫХ РАБОТНИКОВ

Cheshire Petroleum & Gas Company реализовывает следующие процедуры новых сотрудников:

1. *Предварительно отбирающие водители:* Рассмотрите историю вождения новых наймов, чтобы определить их компетентность эксплуатировать машину.

2. *Ориентация водителя:* Водителям дадут политику компании для использования транспортного средства.

3. *Ознакомление транспортного средства:* Новый сотрудник пройдет служебный водительский тест на том типе транспортного средства, которое он будет использовать. Это позволит сотруднику ознакомиться с транспортным средством и определить компетенцию сотрудника.

ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ НЫНЕШНИХ СОТРУДНИКОВ

Компания реализует следующие процедуры нынешних сотрудников:

1. *Длительная оценка:* Драйверы должны быть оценены ежегодно, чтобы удостовериться, что они остаются компетентными. Эта оценка должна также быть сделана в любое время, у сотрудника есть инцидент, в котором он виновным.

2. *Новые дружеские отношения транспортного средства:* Сотрудники будут оценены в любое время, они, как ожидают, эксплуатируют машину, с которой они незнакомы.

ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ И ОТМЕНА ПРИВИЛЕГИЙ ВОЖДЕНИЯ

Физическое состояние

Если сотрудник, как будут находить, будет физически неспособен выполнить ведущую задачу безопасно, то водителю устроят его привилегии, пока компетентный медицинский чиновник не освободит того человека, чтобы возвратиться к работе. Исследование будет выполнено каждый раз, когда физическое изменение явно произошло в сотруднике.

Сотрудник должен быть в состоянии соответствовать минимальному стандарту для удерживания водительских прав в государстве, которое выпустило его лицензия. Если сотрудник подведет эти требования, то компания изучит аннулирование driv-привилегий луга того человека.

Небезопасное вождение

Сотруднику можно было отменить его ведущие привилегии, если есть значимая история небезопасного вождения. Пример этого - то, если у сотрудника должен был быть больше чем один инцидент, который был его ошибкой через год. Также включенный транспортный альт - tions и отказ соответствовать физическим стандартам.

Компания также ответственна за поддержку приостановки лицензии оператора государством, которое выпустило лицензию. Если государство отменит водительские права, то тот человек будет автоматически временно отстранен от эксплуатации машины для компании.

Несчастные случаи

Компания выполнит эти процедуры, когда несчастный случай произойдет:

1. *Обзор ведущих привилегий:* ведущие привилегии сотрудника будут рассмотрены его супервизором каждый раз, когда сотрудник вовлечен в результате несчастного случая. Сотрудник может или мог не отменить его позицию временно во время расследования (на усмотрение супервизора).

2. *Оценка обстоятельств:* обстоятельства, окружающие несчастный случай, будут оценены, чтобы включать, но не ограничиваясь этим, условие сотрудника; серьезность небезопасных ведущих методов, если таковые имеются, это привело к аварии; и определение супервизором относительно того, была ли общественность или безопасность сотрудника бы подвергнута опасности, позволив сотруднику продолжить двигаться.

3. *Временная приостановка:* Если непосредственное определение не может быть сделано на основе обзора предыдущих шагов, ведущий привилегий сотрудника может быть временно отменен, ожидая завершения расследования аварий. В конце расследования решение может быть принято, чтобы постоянно отменить или восстановить водительские привилегии. Это расследование не имеет никакого минимального расписания, но должно быть закончено в течение 14 дней. Максимальное время приостановки без постоянного аннулирования составляет 60 дней.

Эта модель программы безопасности автотранспортного парка может использоваться в качестве основания для программы компании. Определенная для компании информация должна быть добавлена как применимая.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

1. (Правда или не правда) Береговая охрана США была одним из двух отделов МТ США, которые перешли в Министерство национальной безопасности в 2003.

2. (Правда или не правда), ежедневно в Соединенных Штатах, публично отправленные системы транспортировки обеспечивают приблизительно 32 миллиона пассажирских поездок.

3. (Правда или не правда), все обучение должно отразить безопасность и планы действия в чрезвычайной ситуации и процедуры.

4. (Правда или не правда) Одна цель расследований катастрофы состоит в том, чтобы обеспечить, и пред - служат важной информации.

5. Согласно политике компании, уровень алкоголя дыхания выше 0.02 процентов требует, чтобы водитель мешался вести какие-либо грузовики компании сроком на сколько часов?

6. (Правда или не правда), фаза класса инструкции могла включать лекции экспертами в профессии.

7. (Правда или не правда) важно, чтобы все участники трудовых ресурсов транзита поняли, что вопросы безопасности и быть готовыми ответить должны чрезвычайная ситуация происходить.

8. (Правда или не правда) Террористические акты не несчастные

случаи или бедствия, но они - намеренные действия, разработанные, чтобы причинить жертвы.

16 Безопасность и управление автотранспортным парком



ОПЕРАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

В результате событий от 11 сентября 2001, службы безопасности расширили деятельность во всех аспектах безопасности автотранспортного парка. Много лет, логистика работала, чтобы улучшить безопасность автомобильных перевозок. После террористической деятельности отрасль транспортировки расширяет свой *secu-rity*, чтобы включать предотвращение использования ее собственных транспортных средств и груза (контейнеры взрывчатых веществ или горючих материалов) как оружие в террористической атаке. В июне 2001 автобензозаправщик потерпел крах, превратившись в опасный высокотемпературный ад, который разрушил мост на Автомагистрали между штатами 80 в северном Нью-Джерси. В другом примере, в инциденте 1997 года, переход был расплавлен на Автостраде 1 штата Нью-Йорк

Самолет Boeing 757 держит почти 11,500 галлонов топлива, в то время как прицеп бензобака может нести Железные дороги на приблизительно 9,000 галлонов 2, несут больше чем 6 миллионов галлонов в год, и грузовики больше чем 10 миллионов. В средний день больше чем 17,000 контейнеров вводят американские порты, и только 2 из 100 контейнеров на самом деле обысканы или проверили надлежащий персонал. Согласно американской таможенной службе, больше чем 11.2 миллионов грузовиков ввели Соединенные Штаты в 2001. Более 7,5 миллионов автомобилей и около 10,5 миллионов владельцев коммерческих водительских удостоверений (ЛВГ's) широко разбросаны по всей стране. У почти 2.5 миллионов тех водителей есть индоссамент, который позволяет им транспортировать материалы 4 опасности Защита от террористических атак не в новинку для отрасли; однако, недавние изменения в отношениях и личностных

ценностях создали много новых проблем для руководителей службы безопасности автотранспортного парка. Агентства изучили, какие работы и, столь же важный, что не работает в их операционных системах. Компании должны реализовать непрерывное совершенствование и рассмотреть их меры безопасности, чтобы определить, у кого есть доступ к средствам и складские площадки, а также соответствие защиты. Транспортные компании должны знать своих деловых партнеров, поставщиков, поставщиков услуг и грузоотправителей. Мес безопасности - мудрецам и обучению нужно регулярно предоставлять всем сотрудникам. Обучение должно быть всесторонним, покрыв полную безопасность компании, конкретные процедуры и личную роль сотрудника в безопасности.

В функциях безопасности автотранспортного парка три главных области имеют наибольшее значение. Первым является грузовик и грузовой угон, который попадает в классификацию хищения. Угон транспортного средства - одно из преступлений, которых наиболее боятся, в Соединенных Штатах, и у представителей общественности, которые чувствуют, что себя цели, есть высокие уровни ненадежности. Один причина для этого - очевидная хаотичность, неожиданность, непредсказуемость и уровни насилия, связанного с фактическим преступлением угона транспортного средства. Срок "налет - луг" конкретно относится к незаконной конфискации и контролю транспортного средства (автомобиль или грузовик), тогда как "угон транспортного средства" означает не только захватывать контроль, но и на самом деле отнимать у владельца и водителя транспортного средства. Традиционно, угон был связан с операциями террористов, которые часто захватывают контроль транспортного средства и затем используют груз, сохраненный на транспортном средстве, которое является часто очень горючим как оружие.

Вторая главная область состоит из угроз взрыва, которые вызывают другие проблемы посредством шпионажа и саботажа. Угрозы взрыва обычно получаются по телефону и обычно делаются людьми, которые хотят создать атмосферу беспокойства, паники или уничтожения. Все угрозы взрыва, как должны предполагать, представляют законную угрозу предприятию и должны считаться серьезными по трем причинам:

- Угроза опасности может заставить людей паниковать; это условие может увеличить риск травмирования и имущественный ущерб.
- Эвакуация или закрытие автотранспортных средств отрицательно затрагивают работодателей и сотрудников, и помещают финансовое и эксплуатационное напряжение на организацию.
- Боящаяся атмосфера и напряжение, связанное с этими событиями, могут затронуть производительность и уверенность.

Третья область вовлекает компании грузового автотранспорта действий, рассматривают для использования, чтобы ответить на высший уровень террористической угрозы. Организации должны собирать и разделять основу знания относительно воздействий грузовика - отрасль луга к террористическим актам. Кроме того, они должны изучить типы способов поведения и событий, которые могут предшествовать такому акту и учить их сотрудников быть внимательными и наблюдающими. Когда Высоко (Оранжевое Условие) и Серьезный (Красное Условие) террор - угрозы изма объявлены, компании грузового автотранспорта должны рассмотреть свои собственные действия

параллельно с реализованными государственными учреждениями. Они основываются на процедурах под Поднятым (Желтое Условие) угрозой, которая была базисной линией с 2003.

ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ МЕРЫ

Чрезвычайные ситуации в программе безопасности автопарка могут означать хаос, а хаос - опасность. План действий в чрезвычайных ситуациях описывает действия, которые должны предпринять сотрудники для обеспечения своей безопасности в случае пожара или другой чрезвычайной ситуации. Люди являются наиболее важной частью плана действий в чрезвычайных ситуациях. Реализация плана действий в чрезвычайных ситуациях и надлежащее обучение работников (с тем, чтобы работники понимали свои роли и обязанности в рамках плана) приведет к все более и менее серьезным травмам работников и меньшим структурным повреждениям объектов во время таких чрезвычайных ситуаций. Это может быть автовокзал или автобусный гараж. Плохо подготовленный план может привести к неорганизованной эвакуации или аварийному реагированию, что приведет к путанице, травмам и порче имущества.

Лучшие планы чрезвычайной меры включают сотрудников в процесс планирования, указывают то, что сотрудники должны сделать во время чрезвычайной ситуации, и гарантировать, чтобы использовали - еес, получают надлежащее обучение чрезвычайным ситуациям. Когда включая сотрудников в планировании, призывает их выдвигать предположения о потенциальных опасностях, худших вариантах и надлежащих экстренных реагированиях. После разработки плана рассмотрите его с работой - еес, чтобы удостовериться, что все знают, что сделать прежде, вовремя, и после чрезвычайной ситуации. Держите копию плана чрезвычайной меры в удобном месте, где сотрудники могут добраться до него, или предоставлять копию всем сотрудникам.

Правила эвакуации, процедуры и назначения пути эвакуации сообщают сотрудникам, кто уполномочен заказать эвакуацию, при каких условиях эвакуация была бы необходима, как эвакуировать, и что маршруты взять. Процедуры эвакуации часто описывают сотрудников действий, должен взять прежде и эвакуируя, такой, как закрыто - окна звона, выключая оборудование и заключительные двери позади них. Выйдите диаграммы обычно используются, чтобы определить пути эвакуации, которые будут сопровождаться сотрудниками от каждого определенного местоположения средства.

Обзор эвакуации

Весь персонал должен эвакуировать так быстро и спокойно как они могут и:

- Будьте знакомы с планом здания и расположением в отделе или терминале, где они работают.
- Знайте основные и вторичные выходы (маршруты) от каждого местоположения.
- Признайте, что сборный пункт мог бы измениться относительно чрезвычайной ситуации.
- Знайте, где весь персонал встречается после эвакуации средства.

- Тренировки аварийной эвакуации практики и процедуры с другими отделами.

Как только тревога эвакуации была поднята, следующие процедуры должны сопровождаться:

- Весь персонал должен сообщить упоминаемому сборному пункту.
- Инструкции от руководителей группы на процедурах регистрации должны быть выполнены.
- Специальная информация должна быть сообщена в этом местоположении всему персоналу.
- Весь персонал должен остаться в сборном пункте, пока не выпущено.

УГОН И ГРУЗОВОЕ ХИЩЕНИЕ

В течение 1990-х угон транспортных средств стал преступлением выдающегося положения. Это - преступление, которое в последние годы не только увеличилось существенно, но было также связано с более высокими уровнями насилия в его преступлении 3, Кроме того, там было широко - освещение в СМИ спреда и интерес к нему. "Рост в этих типах преступлений [груз безопасностью хищение и угоняющий] значительно способствовало увеличенным уровням страха перед преступлением [и] ... запрещает свободу передвижения и экономическую активность и очень дорого стоит с точки зрения потери собственности и психосоциологического ущерба, нанесенного травмой и страхом".⁵ Учебных подготовленностей - текущее беспокойство, когда компания имеет дело с транспортными средствами и взрывчатыми веществами, и поэтому компания должна решить эти проблемы на периодической основе. В некоторых странах террористы часто используют транспортные средства, несущие взрывчатые вещества, чтобы разрушить цель. Однако террористы поняли, что танкеры, полные взрывчатого топлива, являются удобным дополнительным оружием или суррогатными бомбами. Эти автоцистерны могут использоваться против определенных целей, даже превращая опасные производственные объекты в Чехии - оружие Кэла. 23 июня 1996, в Саудовской Аравии, взрыв топливозаправщика - примыкает, американская установка Военно-воздушных сил убила 19 Американских военных персоналов и ранила 515 человек, включая 240 американцев. В Европе террористы подозреваются в угоне полностью нагруженных автоцистерн и аварии их в цели и/или взрыв их со взрывчатыми веществами, когда припарковано около цели 2 11 апреля 2002, нагруженный грузовик танкера для перевозки бензина столкнулся со стеной синагоги в Тунисе. Грузовик взорвался, убив 15 человек, несколько из них немецкий язык. Исламская террористическая группа взяла на себя ответственность. В мае 2002 полностью нагруженная автоцистерна, которую потянули в самый большой топливный склад Израиля и внезапно, загорелась из-за заряда взрывчатого вещества, связанного с сотовым телефоном. Огонь был аннулирован, но взорвал грузовик, значительное уничтожение и смерть закончатся. Это изменение в террористическом поведении

увеличило осведомленность безопасностью специалисты и привели к потенциалу повышенного риска для логистики.

В то время как в пути, грузовики могут быть легкой целью насилия, и компании должны машинисты, чтобы знать об их личной безопасности и, что более важно, быть пред-чистившие для неожиданного. Грузовики являются самыми уязвимыми, когда они остановлены. Немного грузовиков в Соединенных Штатах оборудованы системами обеспечения безопасности грузовика. Технология в настоящее время существует для воспламенения, убивают возможности и за отслеживание системы глобального позиционирования (GPS) быстроходными операторами. Эти методы и разрабатывающие технологии могут играть важные роли со временем в безопасности грузовика. Логистика должна разработать стандарты, чтобы поддержать переход к этим подходам, поскольку они становятся обычными и доступными. Пятно, установившаяся практика и высокорисковые проверки грузовика нечастые. В стоянках для грузовиков оставленные без присмотра транспортные средства часто оставляют с их запущенным двигателями, и эти области обычно неосторожны. Эти остановки требуют присутствия персонала службы безопасности и увеличенного правоохранительного контроля в и вокруг этих областей. Есть только минимальное количество безопасных стоянок, доступных вдоль шоссе Америки, таким образом, водители часто используют свободные необеспеченные области, поскольку отдых останавливается.

С 11 сентября 2001 года роль водителя грузовика стала более важной. Сейчас, как никогда ранее, Америка зависит от водителей грузовиков в безопасном и надежном перемещении грузов, особенно при перевозке опасных материалов. Несмотря на то, что высоко ценимые товары всегда были целями угона, грузы, способные нанести массовые разрушения или ущерб окружающей среде, теперь должны охраняться с максимальной осторожностью.

Вот некоторые меры предосторожности, и водители шагов должны следовать, путешествуя на одной только дороге с грузом, взрывчатым веществом или опасными материалами. Вы можете хотеть передать их своему drivers:2

- Будьте внимательны, уезжая. Преступный контроль часто начинается в или в миле происхождения.
- Не обсуждайте груз, пункт назначения или другие особенности поездки по открытым радиоканалам или вблизи незнакомых людей.
- Если вы считаете, что за вами следят, вызовите 911 и вашего диспетчера немедленно.
- Избегайте попадания в специальные контейнеры других транспортных средств, находящихся в пути или припаркованных. Там, где это возможно, оставляйте место спереди и сзади автомобиля.
- Ищите автомобили, следующие за вами, особенно если в автомобиле три или более человека.
- Если Вы полагаете, что похищаетесь, пытаетесь поддерживать движение своего грузовика, внимательно наблюдая за сотрудниками правоохранительных органов.

Остановить транспортное средство с грузом:

- Оставьте грузовик на безопасной парковке или стоянке для

грузовиков если возможным; если это не возможно, уверены, что кто-то может наблюдать транспортное средство в Ваше отсутствие.

- Если вождение команды включено, всегда оставляйте одного человека с грузовиком, чтобы обеспечить транспортное средство от любых подозрительных операций и предпринятого налета.
- Никогда не оставляйте транспортное средство, бегущее с ключами в воспламенении; отключите двигатель каждый раз, когда Вы останавливаете и заблокировали двери в целях безопасности и безопасности.
- Если вообще возможный, не заходите небезопасные или области высокого преступления.
- Всегда заблокируйте грузовую дверь (двери) с замками.
- Используйте печати, чтобы предотвратить и определить вмешательство.

Как минимум транспортные компании автотранспортного парка должны исследовать и использовать варианты безопасности низкой технологии, такие как следующее:

- Проинструктируйте водителей, чтобы использовать уплотнители, замки, вор в законе замки, гладкие замки, замки зажигания, и подобные предметы.
- Разработайте и реализуйте политику безопасности и стандартные процедуры (внутренняя и внешняя безопасность).
- Разработайте связанное с безопасностью обучение и гарантируйте, что все сотрудники проинструктированы в правилах и процедурах компании.
- Оцените угрозу безопасности опасных материалов.
- Расположите по приоритетам операции по опасным материалам грузоотправителя/транспортной компании для безопасности.

ТИПЫ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ И БЕДСТВИЯ

Сотрудничество в отрасли безопасности автотранспортного парка принимает форму отдельных и разделенных усилий когда дело доходит до чрезвычайных ситуаций. У специалистов по безопасности есть возможность участвовать в программах обучения бедствия, располагающихся в объеме от местного до национальных конференций. Планирование и обучение - две области, чтобы помочь уменьшить потери, когда бедствие ударяет. Все сотрудники, от водителей сотрудникам обслуживания, должны знать, что сделать, чтобы защитить жизни, собственность и активы предприятия. Некоторые из этих бедствий - саботаж, несколько дорожно-транспортных происшествий, взрывов, бурь и наводнений; другие естественные случаи могут ударить водителей на дороге или в строительном крахе в штаб-квартире компании. Это важно это управление и персонал службы безопасности быть знакомым с этими чрезвычайно жестокими и разрушительными силами, часто происходящими без любого предупреждения.

Это планирование на случай чрезвычайной ситуации увеличит возможности, что люди и организация выживут от бедствия, или естественный

или искусственный. Нет никакого плана бедствия, который может быть применен ко всем операциям автотранспортного парка, которые могут сообщить им о том, как подготовиться и оправиться от бедствия. Должны быть встречены различные потребности и стратегии. Основной пункт к устранению последствий стихийных бедствий стремится размещать предприятие в позицию, в которой это было до бедствия.

БОМБЫ И УГРОЗЫ ВЗРЫВА

Планы непредвиденных обстоятельств должны указать, кто будет ответственен за обработку кризисов и делегирование полномочий, если угроза взрыва получена. Бомбы могут быть построены, чтобы быть похожими почти на что-либо и могут быть заложены или доставлены в любой цифре - частота ошибок по битам путей. Вероятность нахождения бомбы, которая похожа на стереотипную бомбу, почти не существует. Единственный общий знаменатель, который существует среди бомб, - то, что они разработаны или предназначены, чтобы взорваться. Большинство бомб самодельное и ограничено в их дизайне только воображения, и ресурсы, доступные, бомбардировщик. Ища бомбу, подозревайте что-либо, что выглядит необычным.

Угрозы взрыва обеспечены во множестве путей. Большинство угроз призвано к цели. Иногда эти требования через третье лицо. Иногда угроза сообщена в письменной форме или на записи. Два логических объяснения того, чтобы сделать угрозу взрыва:

- Посетитель имеет определенное знание или полагает, что взрывчатое вещество было или будет помещено, и он хочет максимизировать телесное повреждение или имущественный ущерб. Посетитель может быть человеком, который поместил устройство или кого-то, кто узнал такую информацию.
- Посетитель хочет создать атмосферу беспокойства и паники, которая, в свою очередь, приведет к сбою нормальных операций в средстве, куда устройство предположительно помещено.

Безотносительно причины угрозы взрыва конечно, будет реакция на него. Посредством надлежащего планирования может быть значительно уменьшено большое разнообразие потенциально неконтролируемых реакций. Человек, отвечающий за ответ на угрозу взрыва, должен быть кем-то, кто будет доступен 24 часа в день. Кроме того, весь персонал, который будет вовлечен в ответ угрозы взрыва, должен быть обучен в том, как обращаться с этими ситуациями.

Процедуры угроз взрыва

Терроризм - скрытое действие и преступление, которое создает проблемы для персонала управления и экстренной службы. Многие из этих террористических актов имеют дело с бомбой inci-вмятины, угрозы взрыва и взятие заложников. Чтобы быть подготовленными, компании должны вступить в контакт с и провести встречи с местной охраной правопорядка снова - секретари, Федеральное бюро расследований (ФБР) и единицы обезвреживания бомб. Это

будет дайте компании возможность получить помощь со стороны более опытного персонала. Опыт показал, что 95 процентов всех угроз взрыва - обманы. Это приводит к проблеме, что угроза взрыва может быть проигнорирована, хотя это подлинно. Когда довод «против» - *sidering* имеет размеры, чтобы увеличить безопасность для зданий или транспортных средств, Вы должны связаться с отделом местной полиции по инструкции. Нет никакого единственного плана обеспечения безопасности, который приспособляем ко всем ситуациям. Следующие рекомендации предлагаются, потому что они могут способствовать сокращению уязвимости для бомбовых ударов. Все планы должны быть в письменной форме и пересмотрены при необходимости.

Бомбит быть доставленным перевозчиками грузовика, или оставленный в грузе транспортной компании серьезная действительность. Парковка должна быть ограничена, если это возможно, к 300 футам от здания или от любого здания в комплексе. Если ограничено парковка не выполняема, правильно *identi-fied* транспортные средства сотрудника должен быть припаркован близко к Вашему средству и машинам посетителя, припаркованным на расстоянии.

Средства управления должны быть установлены для того, чтобы положительно определить персонал, у кого есть санкционированный доступ к критическим областям и для того, чтобы лишить доступа к лишенному полномочий персоналу. Эти средства управления должны распространиться на проверку всех пакетов и материалов, взятых в критические области.

Безопасность и персонал обслуживания должны быть внимательными для людей, которые действуют *suspi*-способом гвоздей, а также объектами, товарами или посылками, которые выглядят неуместными или подозрительными. Контроль должен быть установлен, чтобы включать потенциальные укрытия (область кабины, туалеты и любая вакансия во фрагтовых коробках или прицепах) для нежелательных людей.

Ответ на угрозы взрыва

Если вообще возможный, больше чем одному человеку нужно поручить послушать в на требовании угрозы взрыва. Чтобы сделать это, компания должна реализовать тайную сигнальную систему, возможно, при помощи закодированного сигнала гудка к второму пункту приема. Спокойный ответ посетителю угрозы взрыва мог привести к получению дополнительной информации. Посетитель угрозы взрыва - лучший источник информации о бомбе. Когда угроза взрыва призвана:

- Держите посетителя на строке максимально долго. Попросите, чтобы он повторил сообщение. Запишите каждое слово, произнесенное человеком.
- Если посетитель не указывает на местоположение бомбы или время *pos - sible* взрыв, попросите у него этой информации.
- Обратите особое внимание на фоновые шумы, такие как запуск автотранспорта, музыкальная игра и любой другой шум, который может дать ключ к разгадке относительно местоположения посетителя.
- Послушайте тесно голос (разъем типа «папа»/женщина), качество речи (спокойствие, взволнованное), акценты и дефекты речи. Немедленно после того, как посетитель вешает трубку, сообщите, что угроза

человеку, назначенному управлением, получает такую информацию.

- Сообщите информацию немедленно полицейскому управлению; огонь отбивает - ment; Алкоголь, Табак и Огнестрельное оружие (АТФ); ФБР; и другие соответствующие агентства. Последовательность уведомления должна быть установлена в плане инцидента бомбы.

- Оставайтесь доступными; правоохранительный персонал захочет взять интервью у Вас.

Когда письменная угроза будет получена, спасите все материалы, включая любой конверт или контейнер. Как только сообщение признано угрозой взрыва, далее ненужной обработки нужно избежать. Каждое возможное усилие должно быть приложено, чтобы сохранить доказательства, такие как отпечатки пальцев, почерк или машинопись, бумага и почтовые знаки. Они окажутся важными в отслеживании угрозы и идентификации писателя.

ТЕРРОРИСТИЧЕСКИЕ УГРОЗЫ

Как отмечалось ранее, когда высоко (Оранжевый уровень) и Серьезный (Красный уровень) трижды - гогиsm угрозы объявлены, компании грузового автотранспорта должны рассмотреть свои собственные действия параллельно с реализованными правительственными учреждениями. Они основываются на гресе-принуждении под Поднятым (Желтый уровень) угроза, которая была основанием на 2003. Организации, имеющие дело с автотранспортными компаниями, должны контролировать Американская ассоциация грузоперевозчиков (АТА) и государственные коммуникации ассоциации перевозки грузовым автотранспортом и веб-сайты тесно, а также предоставить информацию отрасли, как только это становится доступным 7, поскольку события могут развернуться быстро и в непредсказуемые времена, следующее некоторые соображения если Высокая или Серьезная угроза condi-tions объявлены.

Повышенная боевая готовность (оранжевое условие угрозы)

Выполните эти шаги во время Оранжевого уровня:

- Попросите, чтобы команда кризиса руководства проверила, что 24/7 членов команды связываются с info-страной и размещают их в "готовое оповещение" через период Повышенной боевой готовности.

- Уменьшите внутренний допуск для аномалий безопасности, таких как просроченные или недостающие транспортные средства, периметр вторжений материальной части, непроверенных посетителей, доказательств вмешательства, и т.п.. Сообщите о подозрительных операциях, особенно те, которые соответствуют любым профилям, представленным в оповещениях оповещения угрозы, немедленно к охране правопорядка и/или самому близкому местному отделению ФБР.

- Проведите обзоры чрезвычайной ситуации/резервных процедур с водителями, отгрузкой - ers, и управляющий персонал строки. Информировать персонал об угрозах, что аккуратный - жадность оповещение и как эти угрозы могут представить себя в области.

- Проверьте системы аварийных связей.

- Определите государственные и/или местные агентства по планированию на случай чрезвычайной ситуации, отраслевые ресурсы, и т.п. через который могут быть получены ответ события и информация о восстановлении.
- Гарантируйте, чтобы новости монитора персонала компании и источники другой информации для событий или изменений в условиях и ответили, как соответствующие.

Серьезное оповещение (красное условие угрозы)

Текущая интерпретация способа, которым может быть применено Красный уровень, - то, что это будет наложено на основе фактической информации ожидания нападений или в случае фактического нападения. Чрезвычайные ограничения, подразумеваемые в соответствии с кодексом, будут, вероятно, введены только на определенных местоположениях, средствах или типах операций. Фактические события могут определить иначе.

Если Ваша компания не расположена в областях, покрытых оповещением, или сервисные клиенты, расположенные в области, покрытой оповещением, поддержите аварийный статус как при Оранжевом Условии, но контролируйте свои источники информации постоянно, информируя Ваше управление и персонал на самой актуальной информации.

Если Ваша компания находится в аварийной области или областях обслуживания, покрытых оповещением, доводом «против» - сидр следующее:

• Вызовите группу быстрого реагирования.

- В зависимости от события или угроз, вызвавших сильную тревогу, изменить операции в соответствии с планами компании и любыми конкретными инструкциями и мандатами, выданными государственными органами, наделенными соответствующими полномочиями.
- Рассмотрите целесообразность "блокировки" объекта только для тех, кто имеет важное значение для текущих операций и деловых операций
- Если есть доказательства, что компания, грузовики, транспортные компании или операции находятся под прямой угрозой или воздействием нападения, прилагают усилия, чтобы переместить тех в опасности далеко от непосредственной угрозы и зарегистрировать охрану правопорядка снова - секретари немедленно.
- Если компания перевозит важнейшие грузы или может предоставить техническую или логистическую помощь, которая может понадобиться для реагирования на то или иное событие, идентифицируйте себя перед местными координаторами по реагированию на чрезвычайные ситуации.

Защитные пароли для корпораций

Вот некоторые лозунги безопасности для компаний:

- *Осведомленность:* Накопите и разделите основу знания относительно воздействий логистики к террористическим актам и типам поведения и событий, которые могут указать на событие и учить трудовые ресурсы быть внимательными и соблюдающими.
- *Признание:* Обучите сотрудников и менеджеров устанавливать

логические связи между наблюдаемыми индикаторами и действия определенной компании, которые могут сигнализировать о неизбежном акте или увеличить воздействие компании последствий.

- *Коммуникация:* Постройте сеть чувствительных ко времени систем, через которые информация направлена к и среди внутренних и внешних лиц, принимающих решения, которым нужна критическая информация, чтобы предотвратить или ответить на террористические акты.

- *Действие:* Заранее разверните правильную меру деятельности, касающейся природы угрозы, полного уровня условия угрозы Консультативная система по вопросам национальной безопасности (HSAS) и потенциального воздействия автомобильных перевозок.

Защитные пароли для водителей

Для водителей защитные ключевые понятия включают в себя следующие термины:

- *Осведомленность:* Изучите, как террористы действуют и типы способов поведения и событий, которые могут предшествовать нападению. Знайте меры безопасности компании и планы ликвидации аварийных ситуаций, поскольку они относятся к Вам. Ищите способы поведения или события, которые могли бы быть предупреждением к происходящей террористической операции.

- *Признание:* Когда Вы видите изменения поведения или события, которые соответствуют про - файлы, которые Вам преподавали, установите умственные связи между тем, что Вы видите и что это может значить для Вас, если действительно это - террористическая деятельность.

- *Коммуникация:* Знайте, кого звонить, неважно, где Вы. Используйте 911 в чрезвычайных ситуациях и Вашем диспетчере компании, и местное ФБР или закон приводят в исполнение - темп числа если не чрезвычайная ситуация.

- *Действие:* не храните информацию себе, но посылайте ее людям и агентствам, у которых есть экспертные знания и обучение реагировать на информацию или на чрезвычайные ситуации. Если Вы затронуты нападением, незамедлительно принимаете меры, чтобы защитить себя, Ваш груз и Ваше оборудование.

ПРОГРАММА ДОРОЖНОГО НАБЛЮДЕНИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ

Общие навыки и способности, требуемые от водителя грузовика, варьируются в зависимости от инди-видео задания. Каждый водитель грузовика может повредить или снести свой грузовик в случае аварии. Программа "Дорожный дозор", осуществляемая Ассоциацией Грузовых Автоперевозок (STA) каждого штата, является инициативой по обеспечению безопасности, которая использует навыки, опыт и дорожные навыки профессиональных водителей грузовиков Америки и присоединяется к отрасли грузоперевозок, правоохранительным органам и другим специалистам по безопасности в качестве союзников, работающих вместе для того, чтобы сделать автомагистрали страны

более безопасными.

Программа дорожного наблюдения обучает профессиональных водителей грузовика на том, что искать на шоссе. Учебные фокусы о том, как о чрезвычайных ситуациях нужно сообщить, соответствующие номера телефона, чтобы звонить, безопасное и ответственное беспроводное телефонное использование, и как программа будет развиваться, чтобы скоординировать с другими инициативами безопасности. Водители грузовика профессионала Часов шоссе получают обширное обучение о том, как сообщить о несчастных случаях, застрывших автомобилистах, преступнике и террористической деятельности, необходимости оказания срочной медицинской помощи, предательских погодных условиях, перегруженности, агрессивном поведении на дороге, вождении в нетрезвом виде и потенциальных опасностях, таких как брошенные транспортные средства и дорожный мусор. Водители будут обучены использовать передовую технологию, когда они будут видеть инцидент на шоссе. Они изучают, как сообщить 911 в опасных для жизни чрезвычайных ситуациях и использовать специальную цифру - частота ошибок по битам для всех других инцидентов. (Требование будет передано соответствующему, управляют - умственное агентство.)

Каждая СТАНЦИЯ управляет программой Часов Шоссе в своем соответствующем государстве, работе - луг с правоохранительными органами государственного закона и государственными учреждениями, чтобы вести и увеличить программу. СТАНЦИЯ ответственна за набор водителей, **составление расписания тренингов** и управление программой ежедневно. В то время как программы Часов Шоссе продолжают расширяться штат за штатом, они также сосредоточатся на установке доверия и построения отношений с национальными организациями, государственные аффилированные компании которых, и лидеры главные в успехе государственных программ.

Администрация транспортной безопасности (TSA) и американское Министерство транспорта двинулись, чтобы обеспечить транспорт опасных грузов (химикаты, опасность - оус материалы и взрывчатые вещества), выпустив временное окончательное правило, требующее фона

начинает работу водители грузовиков удостоверили, чтобы транспортировать опасные товары. Это - правило ориентира, потому что оно устанавливает жизненно важные гарантии, чтобы защитить национальные транспортные сети от возможных террористических актов. Правила далее гарантируют длительную безопасную транспортировку ряда продуктов, от хлора до бензина, крайне важного для экономической состоятельности Соединенных Штатов.

По правилу TSA эти примерно 3.5 миллиона водителей грузовиков с индоссаменами опасных материалов теперь обязаны подвергаться обычному фону и проверке отчетов, которая включает обзор преступника, иммиграции, и ФБР записывает 9 Любого претендента с убеждением (вооруженные силы или гражданское лицо) для определенных насильственных преступлений за прошлые 7 лет, или кто был найден мысленно или физически некомпетентный, не будет разрешен получить или возобновить индоссамент опасных материалов. Проверки также проверят, что водитель - американский гражданин и постоянный житель как требуется американским Патриотическим актом.

Американский Патриотический акт уполномочил министра транспорта

разрабатывать стандарты, чтобы потребовать, чтобы водители грузовиков с индоссаменентами опасных материалов подверглись преступной проверке данных истории. Делегированные полномочия секретаря к TSA, Федеральной администрации по пассажирским перевозкам, и Исследованию и Специальной администрации Программ, которые работали в тесном сотрудничестве с другими федеральными агентствами и отраслевыми ассоциациями, чтобы разработать дополнительные правила, обращаясь к транспортировке опасных материалов флотами автотранспортной компании.

ИЗУЧИТЕ ВОПРОСЫ

Заявления 1-10 требуют Истинного или Ложного ответа:

1. Угон транспортного средства - одно из преступлений, которых наиболее боятся, в Соединенных Штатах.
2. Программа Часов Шоссе обучает профессиональных водителей грузовика на том, что искать на шоссе.
3. В секции “Лозунги безопасности для Водителей”, должен учить основной момент водителей, как террористы действуют и тип событий поведения, которые могут предшествовать нападению.
4. Отвечая на угрозы взрыва, только одному человеку нужно поручить послушать в на требованиях.
5. Большинство угроз взрыва называет в цель электронная почта.
6. В течение 1990-х угон транспортных средств стал преступлением выдающегося положения.
7. Во время эвакуаций весь персонал должен быть знаком только с основным маршрутом.
8. Весь персонал должен сообщить упоминаемому сборному пункту, когда тревога поднята.
9. Лучшие планы чрезвычайной меры включают сотрудников в процесс планирования.
10. Эвакуация или закрытие автотранспортных средств отрицательно затрагивают работодателей и сотрудников и помещают напряжение на компанию.
11. Проблема случая: Если бы Вы были руководителем службы безопасности флота компании, как Вы реагировали бы на Охрану труда и Управление здравоохранения (УОТ) inspection Вашего терминала грузовика? То, что делают условия в Вашей компании Вы думаете, влияло бы на Вашу реакцию?

ССЫЛКИ

1. Ревкин, А., Национальная проблема: опасные материалы - государства просят остановить любой грузовик, допущенный к перевозке опасных грузов, Нью-Йорк Таймс, 27 сентября 2001 года.
2. Прицеп Neil, Технические характеристики прицепов-цистерн для нефтепродуктов, <http://www.heiltrailer.com>.
3. Бигелоу, Б.В., Компьютеры пытаются перехитрить террористов, Сан-Диего Юнион-Трибьюн, 13 января 2002 года.

4. Отчет Джозефа М. Клэппа, администратора, Федерального управления безопасности автомобильных перевозчиков, перед подкомитетом Сената по наземному транспорту и комитету торгового флота по торговле, науке и транспорту, 10 октября 2001 года.

5. Межведомственная стратегическая группа (департаменты исправительных учреждений, обороны, разведки, юстиции, охраны и безопасности и благосостояния), Национальная стратегия предупреждения преступности, 41, "Правительственные типографии", Претория, Южная Африка, май 1996 года.

6. Флэту, С., Безопасность в грузоперевозках: Невыездные происшествия, Профессиональная безопасность, Американское общество инженеров безопасности, Де-Плейн, Иллинойс, ноябрь 2002 года.

7. Американская ассоциация грузоперевозок, Сокращение травм работников и контроль затрат: Стратегии для автотранспортной отрасли, Александрия, Вирджиния, 1996 г.

8. Национальный совет по частным грузовикам, Руководство для инструкторов по вождению, Вашингтон, округ Колумбия, 1981 г.

9. Национальный совет по безопасности, Факты травматизма, Итаска, Иллинойс, 2001 год.

Приложение А: Горючие ЖИДКОСТИ

Классификация материала как горючая жидкость строго для транспортировки в Соединенных Штатах и не признана на международном уровне. Срок определен в Названии 49 Свода федеральных нормативных актов §173.120 (b) (1) как “любая жидкость, которая не выполняет определение никакого другого класса опасности, указанного в этом подразделе [Регулирующие положения Опасных материалов], и у этого есть температура вспышки выше 60.5°C (141°F) и ниже 93°C (200°F).

Однако §173.120 (b) (2) предусматривает Класс 3 (огнеопасные) материалы с температурой вспышки в или выше 38°C (100°F) и до 60.5°C (141°F), которые не выполняют определение никакого другого класса опасности, который будет повторно классифицироваться как “горючая жидкость” для транспортировки шоссе и рельсом. Для поставок, включающих любой воздух, воду или международное движение - монетные двory, эти материалы - Класс 3 (огнеопасные) материалы.

Горючие жидкости в негабаритной упаковке, не являющиеся опасными веществами, опасными отходами или загрязнителями морской среды, не подпадают под действие правил, касающихся опасных материалов. §173.150 (f) (2).

Кроме того, горючие жидкости в насыпной упаковке, которые не являются опасными субстанциями, опасными отходами или загрязнителями морской среды, подпадают только под действие правил по защите от опасных веществ, указанных в §173 150(f)(3). Это не включает в себя маркировку или планы безопасности.

(f) *Горючие жидкости.* (1) горючая жидкость А с температурой вспышки в или выше 38°C (100°F), который не выполняет определение никакого другого класса опасности, может быть повторно классифицирована как горючая жидкость. Это предоставление не относится к транспортировке судном или самолетом, кроме того, где другие средства транспортировки невыполнимы.

(f) (2) требования в этом подразделе не относятся к материалу, классифицируемому как горючая жидкость в немассовой упаковке, если combustible жидкость не является опасным веществом, опасными отходами или морским загрязнителем.

(f) (3) А горючая жидкость, которая находится в объемной упаковке или горючей жидкости, которая является опасным веществом, опасными отходами, или морской загрязнитель не подвергается требованиям этого подраздела кроме тех, которые имеют отношение

(f) (3) (i) Грузовые документы, транспортные накладные, переключая заказы и декларации опасных отходов;

(f) (3) (ii) отмечающий из пакетов;

(f) (3) (iii) Дисплей идентификационных номеров на массовых пакетах;
(f) (3) (iv) Для объемной упаковки только, требований плакатной продукции подразделения

В части 173 этого подраздела;

(f) (3) (v) Перевозка на борту самолета и судов (для упаковки требуют - чеканит для транспортировки на судне, см. §176.340 этого подраздела);

(f) (3) (vi) инциденты Отчетности, как предписано §171.15 и §171.16 этого подраздела;

(f) (3) (vii) Требования к упаковке подраздела в настоящей части и, кроме того, негабаритная тара должны соответствовать требованиям §173.203 s

Приложение В: описание опасных материалов §172.202

Любой человек, который предлагает отправление опасных материалов для транспорта, должен описать опасные материалы указанным способом.

Описание опасных материалов на грузовых документах должно быть предписано в регулирующих положениях. Описание должно быть тем же, одни ли опасные материалы, или введены и опасные и неопасные материалы.

Каждые опасные материалы, предлагаемые для транспорта, должны быть ясно описаны на грузовых документах от Hazardous Materials Table (HMT) Названия 49 Свода федеральных нормативных актов. Это судоводное описание должно включать:

1. Идентификационный номер UN/NA (см. Колонку 4 HMT).
2. Надлежащее судоводное имя (см. колонку 2 HMT).
3. Класс опасности или номер подразделения (см. колонку 3 HMT).
4. Вспомогательное Число (числа) Класса (классов) или Подразделения Опасности вошло в круглые скобки.
5. Группа упаковки, при необходимости (см. Колонку 5 HMT).
6. Общее количество, массой, объемом, или деятельностью для Класса 7 или чистой взрывчатой массой для Класса 1.
7. Число и тип пакетов (обязательный 1 октября 2007).

ОСНОВНОЕ ОПИСАНИЕ §172. 202

Первые пять товаров — часто называемый основным описанием материала — нужно показать в последовательности, если не разрешено регулируемыми положениями. Идентификационный номер должен включать письма «ООН», и группу упаковки должны показать в Римских цифрах и могут предшествовать письма «PG».

Примеры:

UN1203, бензин, 3, II UN2359 PG, Diallylamine, 3, (6.2, 8), II

Основное описание можно показать в дополнительной

последовательности с надлежащим судоводным именем, перечисленным сначала используемый до 1 января 2013.

Примеры:

Бензин, 3, UN1203, ПГ II Диаллилэмайн, 3 года, (6.1, 8), UN2359, II

Регулирующие положения признают, что, если “техническое имя” требуется, оно может быть введено между надлежащей доставкой после основного описания.

Примеры:

ООН 1760, Коррозийная Жидкость, n.o.s. (хлорид каприлил), 8, PG II или

ООН 1760, Коррозийная Жидкость, п. Может быть введен модификатор (тот, который «содержит» или «содержащий») и/или процент опасного компонента.

Примеры: UN1993, Горючие жидкости, п.о.с. (содержит Ксилол, Бензол), 3, II

ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО §172. 202 (A) (5), §172. 202 (C)

Необходимо указать общее количество опасного материала. Это может быть по массе, объему или активности для компонента класса 1. Соответствующая единица измерения должна быть включена. Общее количество не требуется для упаковки опасных материалов, содержащих только остатки; некоторое указание общего количества должно быть показано для баллонов и насыпной тары.

Пример:

10 цилиндров или 1 грузовая цистерна

Общее количество материала может быть помещено или прежде, после, или и прежде и после основного описания.

Примеры:

1 коробка, 25 фунтов., UN1133, Пластыри, 3, II

UN1133, Пластыри, 3, II, 25 фунтов. 1 коробка 1 коробка, UN1133, Пластыри, 3, II, 251bs.

Индекс

А

- Фонд ААА для безопасности дорожного движения, 17
- абсентеизмов, 20
- Причины расследований несчастного случая, 75–76
- сбор информации, 78
- обозрейте, 75
- рекордные системы, 77–78
- регулирующие положения относительно, 77
- Программы техники безопасности. *См. также* программы безопасности Водителя;
- Безопасность, быстроходная отрасль
 - информация о несчастном случае, 13
 - ошибки водителя, 17
 - несчастные случаи ущерба сотрудника, 17–18
 - финансовых обязательств, 16
 - сбор информации, 12
 - правовые обязательства для предотвращения, 16
 - натуральных обязательств для предотвращения, 15–16
 - новых наймов, число несчастных случаев, 59, 60
 - форм отчетности; *см.* отчеты об Отчетах о происшествиях, источники, 13
 - стимулирование интереса к, 67
 - нестандартная работа, идентификация, 58
 - Отчетов о происшествиях, 9, 13, 30
- Несчастные случаи, транспортное средство. *См. также* программы Техники безопасности
 - классификация, 79, 80
 - смертельные случаи, вызванные, 1, 15, 17, 21
 - финансовое обязательство для предотвращения, 16
 - повреждений, нанесенных, 1, 15, 17, 21
 - связанный с работой, 1
 - правовые обязательства для предотвращения, 16
 - натуральные обязательства для предотвращения, 15–16; *см. также* программы
- Техники безопасности
 - количество, 16, 17
 - пути предупреждения, 17
 - предотвращение; *см.* процедуры программ Техники безопасности к follown в случае, 47
 - прибыль и нижний порог, повлияйте на, 15, 19, 20, 21
 - отчеты; *посмотрите* статистику Отчетов о происшествиях по, 76–77
 - Тестирование алкоголя, 134–135
 - Алкоголь, Табак, и Огнестрельное оружие (АТФ), 149
 - стыкочков Переулка, 51
 - Американский национальный институт стандартов (АНИС), 79
 - American Trucking Association (АТА), 33

В

- Проверки данных, 27–28, 39
- Анализ поведения и категории мер по повышению безопасности 56 (ОСНОВНОЙ)
- Бхопал, Индия, несчастный случай, 114
- Бомб/угроз взрыва, 148–150
- Тормозите тесты, 48
- Тормозит, 71–72
- Тормозной путь, 48
- Бюллетени, компания, 97
- Бюро трудовой статистики, 13, 17, 76
- Бушей, Джордж В., 125 лет

С

- Грузовое хищение, 145–147
- Очистка жидкостей, 66
- Свод федеральных нормативных актов (СФНА), 3, 60, 114, 116
- Лицензия водителя грузовиков (ЛВГ), 10, 51, 104, 143

Альянс безопасности коммерческого автомобиля, 60 соответствий, безопасность и учет (СБУ) программа, 56

D

Ежедневно регистрируетесь, 57
Аккуратное вождение, 31, 46, 51, 139 Department of Health & Human Services (DHHS), 135
Министерство национальной безопасности (DHS), 125 Министерств транспорта (MT США), 3, 54, 55, 113, 114, 118, 120, 152
Директора, быстроходная безопасность. *Посмотрите* Быстроходных руководителей службы безопасности Грязные бомбы, 4
Отвлекающиеся водители проверяют, 49–50 Отвлекающих факторов, водитель, 49 лет
Отвлекающие факторы водителя, 49
Программы безопасности водителя. *См. также* программы Техники безопасности; встречи Безопасности поддержание интереса в, роль управления 65–66 в, 33, 53 стимулирующих интереса к, 67 обучения, штатного, 31 обучение, начальная буква, 31, 45 обучение, текущее, 32, 46 обучение, коррективное, 32, 46 Драйверы. *Посмотрите* Сотрудников, быстроходный Допинг-контроль, 135, 136

E

Планы чрезвычайной меры, Аварийное оборудование 144–145, 72
Аварийные остановки, 139–140 несчастных случаев ущерба Сотрудника, 17–18 Сотрудников, флот
абсентеизм; *посмотрите* злоупотребления Абсентеизма со стороны, 60
адаптируемость, 37
возраст, 38
заявки, 39
проверки данных; *посмотрите* тест на соответствие Проверок данных, 136–137
затраты, 21
ежедневно регистрируетесь, 57
дисциплинируйте, 138
история вождения, 41
ведущие навыки, 36–37, 41, 51
образование, 38
исследования, физические, 28, 40
стандарты фитнеса, 42
Требования ФАПП, 55
пол, 38
высота и ограничения веса, 38 часов обслуживания, 56, 57
несчастные случаи ущерба; *посмотрите* несчастные случаи ущерба Сотрудника
инструкция, 42
разведка, 38
берет интервью, 40, 41
удовлетворенность работой, 37
лицензирование, 10, 39
новые наймы, число несчастных случаев, 59, 60 новых наймов, процедуры, 141 неведущий элемент работы, 37 навыков наблюдения, 140
физические качества, НУБД, 136 качеств, 35, 36
набор, 38, 39
проверка рекомендаций, 40–41
замена / временный, 21–22
отбор, 27, 38
выбор, 10, 26–27, 28–29, 36, 38–39
самодисциплина, 36
профессиональные тесты, 49–50, 51 приостановка/аннулирование ведущих привилегий,
141, 142
тестирование, 42
обучение, новые сотрудники; *посмотрите* Обучение, сотрудника

Центр здоровья окружающей среды, 77

F

Fatal Accident Reporting System (COAF), 13, 16 федеральных управлений шоссейных дорог (ФУШД), 33, 60, 69

Федеральная администрация по пассажирским перевозкам (ФАПП), 2, 13, 25, 30, 33, 54, 55, 56,

58, 59, 60, 76, 105, 154

Federal Motor Carrier Safety Regulations (FMCSR), 42, 77

Федеральная администрация по пассажирским перевозкам (FTA), 125, 126

Быстроходных отраслей

рост, 2

безопасность, важность; *посмотрите* Безопасность, быстроходную отрасль маленько-быстроходные организации, 25, 29

стандартизация, 70 Быстроходных руководителей службы безопасности

аналитическая роль, 11

тест на соответствие для водителей, наблюдение, 136–137

продолжение, 12

роль внедрения, 12

следственная роль, 11

планирование роли, 11

обязанности, 75–76

учебная роль, 12 Быстроходных профессиональных тестов, 51 Топливная система,

72

G

Системы GPS, 105

Отношение веса транспортного средства брутто (МДВТС), 60

H

Транспортировка опасных грузов и учет памяти, 3

проверки данных на водителях грузовиков, 152–153

Несчастный случай Бхопала, 114

химический запас, 122

горючие жидкости, 155–156

коммуникации, 121–122

экстренные реагирования, 120–121

первые респонденты, 121 год

классы опасности, 115, 116, 117, 118

опасные классы, 157–158

сотрудники опасных веществ, 118 лет, 119, 122

работодатели опасных веществ, 119 лет

уведомления относительно, 115

обозрейте, 3, 113

средства индивидуальной защиты (СИЗ), 122 плакатных продукции, 121

регистрация, 114, 115

безопасность; *посмотрите* безопасность, грузовые документы транспортировки,

120

пролейте планы, 123 пролейте требования к отчетности, 115 стандартов заботы, 114

обучение, опасные вещества, 119–120 визуальных образцов поиска, 39

Опасные вещества. *Посмотрите* транспортировку Опасных материалов и память

Медицинское страхование, затраты, 19 программ Часов Шоссе, Угон 152–153, 145–

147

Часы обслуживания, ФАПП, 56, 57

Я

Проверка, транспортное средство

техника безопасности, отношения между, 64 ответственности работодателя, 63–64

частота, 32–33, 58, 65, 68
важность, 60–61
начальные проверки безопасности, 64
сохранение записей и требования, 68–69 результатов, 69–70
методы, 64
поездка, до каждого, 29 Страховых компаний, 76, 101
Комиссия по торговле между штатами (ICC), 2 процесса IPDE, 46

J

Выгода анализа охраны труда (AOT), 87
разрушение работы в шаги, 84, 85 определений, 83–84
разрабатывание решений, 84, 86
обязанности по сотруднику, 87
идентификация потенциальных опасностей, 84, 85, 86 обязанностей по супервизору
строки, 87 обзоров, 83
отбор работы, 84–85
Инструменты металлообработки, 66
Водители автотранспортной компании, 128 лет, 129–130, 133 Отчета об автомобиле
(ОА), 59
Муге, Джон К., 18 лет

N

Национальный центр статистики и анализа, 21
National Driver Register (НРВ), National Fire Protection Agency (NFPA) 39–40, 122-
Национальных управления по безопасности движения
(НУБД), 13, 16, 76, 136
Национальный совет по безопасности (НСБ), 8, 18, 33, 51,
76–77, 101
Национальная ассоциация школьного автобуса, 76 национальных Советов по
транспортировке и безопасности
(НСТБ), 25
Терминал морского пехотинца Ньюпорт-Ньюса, 4

O

Управление по охране труда (УОТ), 33, 76, 130
Вышедшие из строя транспортные средства, 69

P

Пассажирские фургоны, 25–26
Патриотический акт, 153
Расстояние восприятия, 48
Основанный на работе тест тормоза (РВВТ), 48, 49 Средств индивидуальной
защиты (СИЗ), 122 инструмента Механической передачи, 66
Превентивное обслуживание, 50
Реклама, безопасность, 100, 101

R

Расстояние реакции, 48
Исследование и специальная администрация программ, 153

L

Трудовые отношения, 12
Страхование ответственности, 16
Фары, 71
Смазывание, 69

M

Обслуживание, транспортное средство, 58, 68, 72–73 Справочных листка безопасности изделия (MSDSs), 122

Использование ремня безопасности, 30

Встречи безопасности. *См. также* программы Техники безопасности; программы безопасности Водителя

- эффективность, 91, 98
- сокращение инцидента, роль в, 91 цель, 91, 92
- обозрейте, 91
- подготовка к, 98
- предъявители, 93 года
- процедуры, 93
- предметы, 92–93
- типы, 92

Безопасность, быстроходная отрасль. *См. также* программы техники безопасности

Безопасности дорожного движения; *посмотрите* Несчастный случай

- программы предотвращения
- отчеты о происшествиях; *посмотрите* учет Отчетов о происшествиях, 9, 26
- приверженность, 26
- культура, организационный, 16 директоров; *посмотрите* Быстроходный подбор водителя руководителей службы безопасности; *посмотрите* Сотрудников, быстроходные занятия по образованию, 2
- цели, 8, 11
- важность, 2, 3
- стимулирующая программы, 100 интеграции во всех частях работы, 11 руководства управления, 8, 26
- критерии измерения, 61

Безопасность в нерабочее время, 10, 18–19

- политика, письменная, 8, 10
- рекламирует, 97–98
- назначения ответственности, 9
- вознаграждения/признания, 11, 26, 53, 54, 97, 98–99
- управляет, общий, 67 лет
- наблюдение, 10–11
- однородные методы, 2
- безопасность транспортных средств, 10

Безопасность, трафик. *Посмотрите* безопасность Школьного автобуса

Безопасности дорожного движения смертельные случаи несчастного случая имели отношение к, 104 несчастных случая, отчетность, 108

- обязанности по оператору автобусных перевозок, 110 чистоты, 105
- перевозка студентов с ограниченными возможностями, 109, 110
- дисциплинируйте, 106
- аварийное оборудование, 108
- аварийная эвакуация, 107–108
- квалификации занятости, 110–111
- внеучебные поездки, 111
- проверки, 104–105
- погрузка/разгрузка, 106–107
- обслуживание, 104, 105–106
- обозрейте, 103–104
- обязанности родителей, 110
- пассажирские обязанности, 106, школьный округ 108–109 или государственное учреждение
- обязанности, 109, 110
- статистика, 103 безопасности, транспортировка
- антитеррористические инициативы, 4, 143–144, 150–152
- угрозы взрыва, 144
- бомбы/угрозы взрыва, изменяющаяся природа 148–150, 3–4 плана действия в чрезвычайной ситуации, 144–145 эвакуация, 145

безопасность опасные вещества, 121; *см. также* транспортировку Опасных материалов и память

Программы Часов шоссе, угон 152–153 и грузовое хищение, обзор 145–147, 3–4, 143–144

планирует, 121

изменения после 11 сентября, 121, 125, 143 террористических уровня оповещения, оценка угрозы 150–152, 144

проезжайте транзитом через системы; *посмотрите* системы Транзита, безопасность 11 сентября 2001, 113

Система Смита, 46, 139. *См. также* Аккуратное вождение

Скорость, грузовик, 140 Просроченного зеленого света, 139 Наблюдений, водитель

Обзор безопасности ФАПШ и рейтинги, 56 обзоров, 53

стратегическое развитие, роль в, 61 ведение учета, 56

обязанности, 53, 56

T

Терроризм. *Посмотрите* безопасность, Тягу транспортировки, 48

Безопасность дорожного движения, 95–96. *См. также* Безопасность, быстроходную отрасль

Обучение, сотрудник. *См. также* программы Техники безопасности; программы безопасности Водителя

отчеты о происшествиях, заполняя; *см.* Отчеты о происшествиях

отношения, обучение, 97 выгод, 45–46, 96–97 дефектов, отчетность, 30

аккуратное вождение; *посмотрите* процесс обучения водителя Аккуратного вождения, 45–46, 65

методология, 47

комната, обучение, 46

использование ремня безопасности; *посмотрите*, что использование Ремня безопасности останавливается, 47

техосмотр, 29

эксплуатация транспортного средства, 29 систем Транзита, безопасность

антитерроризм, 127

идентификация источников опасности, 139

расследования инцидента, 130, 131, 132

модельный план, 129–130, 131, 132, 133–135, 136,

137, 138

системы автотранспортной компании, 128 обзоров, 125

планирование, 125–126

изменения после 11 сентября, 125, 126

оценка угрозы, 127

программы обучения, 127, 128

стоянки для грузовиков, запланированные, 128, 129 Администраций транспортной безопасности (TSA),

152, 153

Стоянки для грузовиков, запланированные, 128, 129 Грузовиков, больших

несчастные случаи, вызванные *против* водителей автомобилей, 17 лет

смертельные случаи от транспортных катастроф, включенных в, 1–2, 15

V

Печати/числа идентификации транспортного средства, 3

W

Рейтинги веса, 55

Лобовые стекла, 72

Связанный с работой ущерб, 17–18, 19