



SVG Здравословни и безопасни условия на труд III.

Безопасна работа –
съхраняване на ефективността

Ново: вече в превод на шест различни езика –
вижте на гърба на страницата

Издател



SVG Bundes-Zentralgenossenschaft
Straßenverkehr eG
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
www.svg.de

Благодарим на професионалния синдикат за транспорт и транспортна икономика (BG Verkehr) за дружелюбната подкрепа и разрешението да използваме материали от програмите на BG „Здраве и безопасност – работно място камион/автобус“.

Текст

Klaus Schuh

Оформление

VKM • Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH • www.vkm-dvr.de

Професионални консултанти

Karsten Krauel, Konrad Maillinger

Снимки, изображения

BGL, DVR, Fotolia, Karsten Krauel, Konrad Maillinger, Olaf Mittelmann, Pixabay, Justo Garcia Pulido, VKM, Wellnhofer Designs - stock.adobe.com, Gerhard Zerbes

Франкфурт 2019 г.
Версия 7-2019

Безопасност на работното място – работа в екип	4
Разболява ли ме работата ми?	6
Безопасно шофиране и труд	8
Съхранение на ефективността	12
Балансирано хранене	14
Лекарства в автомобилния транспорт	15

Безопасност на работното място – работа в екип

В нашата страна безопасността и здравето на работното място са висше благо. Основната цел е никой да не се разболява или претърпява инциденти на работното си място. За да се постигне тази цел, от над 100 години законите и правилата в тази сфера постоянно се усъвършенстват. Някои от тях са напр. Законът за здравословни

и безопасни условия на труд (ArbSchG), Законът за безопасността на работното място (ASiG) и правилата за предотвратяване на злополуки на немската Застрахователна институция срещу трудови злополуки (DGUV). За осигуряването на безопасни и здравословни условия на труд в Германия е разработена двойна система, в която

Двойна система в трудовата безопасност

Федерално министерство на труда и соц. въпроси

Немска застрахователна институция за трудови злополуки DGUV

16 федерални провинции:
Министерство (или сенат)
на труда и соц. въпроси

Професионален
синдикат

Занаятчийски инспекторат
или държавна служба
за трудова безопасност

Технически инспектор
ТИ

Инспектор в занаятчийския
сектор ИЗ

държавните служби работят съвместно с институциите за законово установена застраховка срещу трудови злополуки. Държавните занаятчийски надзорни и професионални синдикати съветват и проверяват заводите по време на тяхната дейност и при наличието на нарушения могат да налагат санкции, както и да забраняват дейността на отделни съоръжения. Защитата на работниците от опасности за здравето и инциденти по принцип е задача на предприемачите. Законът за здравословни и безопасни условия на труд задължава работодателя да предприема необходимите мерки за безопасност на работното място. Той трябва да следи дали мерките за безопасност са ефективни и при необходимост да се приспособява към променящите се условия. Трудовата дейност трябва да е организирана по начин, по който опасността за живота и здравето се избягва изцяло или се ограничава максимално.

За да изпълни това свое задължение, работодателят трябва да проведе оценка на риска. По този начин той изчислява индивидуалния риск за своите работници. Въз основа на тази оценка се разработват съответните мерки за безопасни и здравословни условия на труд. Инструктирането на работниците относно възможните рискове по време на работа и тяхното избягване също е част от законово установените задължения на работодателя.

Но работниците също имат задължения: Те трябва да се „грижат“ за своите безопасност и здраве на работното място, доколкото имат тази възможност. Това означава, че те трябва да действат по начин, по който не застрашават своите безопасност и здраве по време на работа. В Закона за здравословни и безопасни условия на труд изрично е посочено, че машините, уредите, инструментите, работните средства и т.н. трябва да се използват според тяхното предназначение, което важи и за предоставените лични предпазни средства. Работниците трябва да спазват указанията на работодателя и не трябва да нарушават правилата за безопасност,

Това означава ясно и точно: за сигурността на работното място е отговорен не само предприемачът, а и работникът. Единствено когато и двамата изпълняват задълженията си всичко върви добре.

На практика това означава, че работниците понякога трябва да вземат трудни решения. При съмнение обаче решението винаги трябва да е в полза на безопасността. Тъй като при ПТП винаги се задава въпросът, дали шофьорът е имал възможността да го предотврати.



Най-важният товар сте Вие

**С колан?
И с право!**

Разболява ли ме работата ми?

Шофьорите са подложени на множество натоварвания: продължително седене, летни горещини, зимни студове, забързано движение на пътя, както и вдигане и носене на стоки или багаж - всичко това е част от физическите натоварвания. Но освен това и психически натоварвания като кратки срокове, проблеми с клиенти или пътници или лоша работна обстановка могат да са източник на стрес.

Тези и други стресови фактори не се проявяват в една и съща степен при всеки шофьор. Според работното място и фирмата те могат да са по-силно или по-слабо изразени. Освен това всеки шофьор реагира на стресови фактори по различен начин: докато единият шофьор няма проблем при 30 градуса в шофьорската кабина, защото така или иначе винаги прекарва почивката си на юг, другият само при мисълта за лято започва да се поти.

Лекарите по трудова медицина се занимават обстойно с последствията от такива натоварвания. В следствие е разработен Моделът за стрес и натоварване: според този модел стресови фактори са външните влияния, действащи върху човека, които предизвикват реакция на организма. Трудовото натоварване от друга страна е вътрешната реакция на човека в съответствие с индивидуалните му особености като ръст, възраст, таланти или умения.

Какво печелите Вие от този модел? Много просто: в него се крие решението за правилното справяне с натоварвания на работното място. От една страна трябва да се опитате да намалите натоварванията. Това не винаги се получава, но с ефективно планиране и организация могат да се постигнат доста добри резултати. От друга страна трябва да се стремите да увеличите натоваремостта си: като пригледите начина си на живот към изискванията на работното място.



Например: продължителното седене не натоварва толкова много, когато седалката е настроена според телесната структура на шофьора. По този начин натоварването може да се ограничи. А със своевременни почивки, здравословно хранене и спорт в свободното време човек подобрява общото си състояние и намалява натоварването. Това наистина помага, изпробвайте го.



Добрата стратегия за справяне с натоварвания

Натоварване от	Намаляване на натоварванията	Увеличаване на натоваряемостта
Умора	Осигурете си достатъчно сън, правете редовни почивки, хранете се здравословно	Спортувайте, използвайте свободното си време за почивка
Стрес	Планирайте реалистично маршрутите си, обсъждайте конфликти, избягвайте стрес в свободното си време	Правете почивки съзнателно, осигурявайте си достатъчно сън, усвоете техники за отпускане
Горещина/студ	Използвайте климатика правилно, избягвайте течения, носете сменяеми дрехи	Спортувайте, поддържайте се в добра форма
Разсейване	Избягвайте продължително откъсване на погледа от пътя, включете гласовата си поща, насочете вниманието си съзнателно към пътя	Осигурете си достатъчно сън, правете своевременни почивки
Вдигане/носене	Вдигайте правилно, използвайте помощни средства, избягвайте претоварване	Спортувайте, изградете мускулна маса
Нередовно работно време	Осигурете си достатъчно сън, помолете семейството си да се съобразява	Използвайте целенасочено свободното си време, планирайте време за семейството си

Това са само някои примери. Кой фактор Ви натоварва?
Кои възможности за справяне с тях Ви идват наум?

Безопасно шофиране и труд

Без импровизации!

Понякога правилният инструмент не е под ръка или искаме да спестим време: в такива моменти човек често посяга към произволни средства, за да изпълни задачата. Хората, които действат по този начин, вероятно мислят, че така демонстрират креативност, гъвкавост и умения. В действителност такава поведение е непрозорливо и в някои случаи дори небрежно, тъй като действащият пренебрегва рисковете, произтичащи от това поведение.



Работа със стълби

В работата на шофьори на камиони и автобуси често се използват стълби, напр. при натоварване и разтоварване или при почистване и ремонтни работи. В такива случаи важи следното: подвижните стоящи стълби следва да се използват само с опънати колани за сигурност. Те трябва да са с размер, при който работникът достига максималната работна височина, без да се протяга. Следва да се избягва странично подпиране при работа, като центърът на тежестта следва винаги да се намира между надлъжните прътове на стълбата.

Трите най-горни стъпала на подпирача се стълба не трябва да се използват, за да се избегне неблагоприятно разпределение на силите. По възможност следва да се използва по-дълга стълба. Важен е също правилният ъгъл на поставяне: препоръчителен е наклон от 65 – 75 градуса, измерен спрямо опорната повърхност. Практично е също предпазването от странично хлъзгане, напр. чрез окачен колан, закрепен на неподвижен пункт.





Лични предпазни средства (ЛПС)

Предприемачът е задължен да осигурява на работниците подходящо предпазно облекло и да следи за използването му. За шофьорите на камиони и автобуси това са преди всичко подходящи ръкавици, като при шофьорите на камиони е възможно ползването на защитни работни обувки. Защитните работни обувки предпазват от смачквания и наранявания от падащи части. Освен това при ходене и стоене те осигуряват стабилност и „добра стойка“. По този начин могат да се избегнат злополуки вследствие на подхлъзване и препъване.

Докато при шофиране са достатъчни устойчиви и затворени обувки (това означава при сандали поне с ремък за петата), при работата с ръчни палетни колички или подемно-транспортна техника „Ameise“ и винаги когато товарът трябва да се вдига и носи, трябва да се носят защитни работни обувки. На товарни пунктове на строителни площадки се изисква носенето на защитни обувки с непробиваема подметка. Обърнете внимание на съответното обозначение за необходимия защитен клас на обувките.

Шофиране на заден ход

При шофиране на заден ход постоянно възникват произшествия, при които има тежки наранявания или смъртни случаи. Съгл. § 9 (5) от немския Правилник за движение по пътищата (StVO) при шофиране на заден ход водачът на автомобила трябва да действа по начин, по който се изключва застрашаването на трети лица. При необходимост той трябва да бъде насочван. Това правило се потвърждава в § 46 от разпоредба 70 на DGUV „Автомобили“. Той гласи следното: „Шофирането на заден ход е позволено единствено в случай че е гарантирана безопасността на застрахованото лице; в случай че това не може да бъде гарантирано, шофьорът следва да бъде насочван от трето лице.“

Лицата, даващи насоки, трябва да стоят в полезрението на шофьора, а не между движещия се автомобил и намиращите се пречки в посоката му на движение; те не трябва да извършват други дейности, докато дават насоки.



Безопасно паркиране

При напускане на автомобил трябва да се предприемат необходимите мерки, за да се избегнат произшествия. На много неравни места или при голям наклон винаги трябва да се подсигуравате двойно: чрез издърпване на ръчната спирачка и използване на фиксиращи клинове или чрез издърпване на ръчната спирачка и преминаване на най-ниската скорост. При автомобили с автоматична скоростна кутия освен издърпването на ръчната спирачка се преминава на режим Паркинг. Фиксиращи клинове трябва да се използват и когато на равни повърхности се извършват товарни работи, при които в надлъжна посока могат да възникнат застрашаващи сили.



Изскачане

Произшествия при изскачане – често от шофьорската кабина – възникват доста често при работата в заводите: всеки втори сигнал за произшествие в транспортния сектор е вследствие на такива случаи.

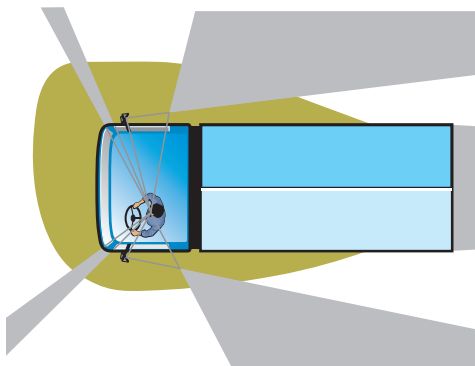
Почти никой не осъзнава какво натоварване за ставите на ходилата представлява скокът от ниска височина. При отскок от височина 60 см шофьорът трябва да поеме тегло, четири пъти по-високо от собственото си, а при отскок от височина един метър дори седем пъти по-високо. Понякога повърхността, на която отскачащият се приземява, е неравна. В такива случаи една дупка, ръбът на тротоара или други неравности се превръщат в опасности. Освен това след дълго шофиране чувствителността на краката е ограничена. Човек не е напълно гъвкав и не може да олекоти скока правилно.





Мъртва точка на видимост

При многобройните огледала на камионите човек би помислил, че мъртва точка на видимост вече не съществува. Това е изключително опасна заблуда! При страничен изглед от автомобиля трябва да се има предвид, че зад колоната, свързваща капака с преградата на двигателя и зад страничната стена на шофьорската кабина винаги има мъртви точки на видимост. Колкото по-широка е колоната, свързваща капака с преградата на двигателя, толкова по-големи са тези мъртви точки. Дори огледалото може да прикрие човек, стоящ непосредствено до автомобиля. Така че бъдете винаги нащрек и отстранявайте пречки за видимостта върху арматурното табло или на предното стъкло.



Не се разсейвайте!

Разсейването при шофиране често води до произшествия. Според изследователите в тази област всяко десето ПТП е причинено вследствие на разсейване на шофьора. На първо място сред разсейващите фактори е използването на навигационни системи и мобилни телефони. Във времето, в което шофьорът насочва погледа си към навигационната система, той не вижда пътя. С помощта на множество експерименти е доказано, че дори значителни промени в определен сценарий остават невидими при пренасочване на погледа от време на време.

Дори когато за телефонни разговори се използва високоговорител, чрез установяването на връзка шофьорът се разсейва за момент и е ограничен във възможностите си да управлява автомобила. В зависимост от съществуващото на разговора може да се намали и вниманието за движението на пътя. Такива рискове могат много лесно да се избегнат: просто настройте навигационната система преди тръгване и водете разговори само когато не шофирате. С помощта на гласовата поща телефонните разговори могат да се записват и без намесата на шофьора.



Съхранение на ефективността

„Важното е да сме здрави!“ - Това изречение често се чува в разговорите между колеги. Човек, който страда от оплаквания, не може да води нормален живот и работоспособността му в повечето случаи е нарушена. За да запазим здравето си, всеки от нас трябва да положи усилия, напр. чрез определен начин на живот да ограничи или изцяло да изключи рисковите фактори за здравето. Към това се числят здравословно хранене, достатъчно сън, редовно физическо натоварване и ограничаване на нездравословните наркотични вещества и изкушения.

Важна роля в профилактиката играят и медицинските прегледи. Дори този, който не се чувства болен, би трябвало редовно да ходи на профилактични прегледи и изследвания за рак. За жени на възраст над 20 г. и мъже над 35 г. се предлагат съответните профилактични прегледи. По този начин евентуалните заболявания могат да се установят в ранен стадий и да се третират навреме. Важи следният девиз: Лекарят не е враг, а приятел!

Предвидените прегледи в нормативния акт за свидетелствата за управление на МПС (FeV) за шофьори на камиони и автобуси служат за осигуряване на сигурността на движението по пътя. С тяхна помощ се проверява способността за управление на МПС. Освен това резултатите от тях дават добра представа на пациента за здравословното му състояние.

Профилактичното трудово-медицинско изследване на принципа на професионалния синдикат G 25 „Дейности по шофиране, управление и надзор“ е безплатно изследване за работниците, освен ако не е предвидено друго в тарифен или трудов договор или в съответно споразумение. Вследствие на оценка на риска обаче такава изследване може да бъде наредено от работодателя в рамките на правото му управление на предприятието. Той може да използва такава изследване за установяване на способността на определено лице да управлява автомобил. Изследващият лекар издава обобщаващо удостоверение за резултатите от изследването. Предоставянето на подробни резултати на работодателя се осъществява с изричното съгласие на пациента (задължение за спазване на лекарска тайна).



Освен това, след достигане на 50-годишна възраст шофьорите на автобуси трябва да се подложат на психометрично изследване. При него се проверява способността за усещане, внимание и реакция. За тази цел се използват подходящи уреди за изследване. При изпъл-

нението на задачите е важна както бързината, така и точността. В хода на изследването изискванията постепенно се увеличават. Който не успее да премине теста, може да го повтори след известно време, като е възможно и провеждането на пробно шофиране.



Балансирано хранене



Неправилното хранене води до множество заболявания: болести на сърдечно-съдовата система, инсулт, определени форми на диабет, рак на червото, подагра, остеопороза и много други заболявания се свързват с хранителните навици. Основен фактор за тях е преяждането респ. наднорменото тегло. Но кога всъщност човек е с наднормено тегло? Лесен начин за изчисляване предлага индексът на телесната маса, съкратено ИТМ. В Интернет има лесни за употреба програми за изчисляване, но Вие и сами можете да го пресметнете: теглото в килограми се разделя на ръста в метри на квадрат. Ето един пример при тегло 80 кг и височина 1,78 м:

$$1,78 \times 1,78 = 3,17$$

$$\text{ИТМ} = 80 : 3,17 = 25,2$$

Ако при изчислението стойността на ИТМ е между 18 и 25, теглото е в рамките на нормалното. Стойност между 25 и 30 означава леко наднормено тегло. Това невинаги е противопоказно, когато кръвните изследвания са в нормата и човек се чувства добре. Най-вече при хора в напреднала възраст малките мастни резерви могат да са от полза при болест. Обаче на всяка стойност над 30 би трябвало да се гледа

като на повод за „удряне на спирачки“ по отношение на храненето и за увеличаване на изгаряните калории чрез повече движение.

Но дори хората, които не са с наднормено тегло, трябва да следят за балансирано хранене. Порциите с много месо и пържени картофи, които често се предлагат на паркингите за почивка, не са идеални за тази цел. Естествено, от време на време човек може да си позволи такава храна – но не и всеки ден.

Вместо това би трябвало да се възползваме от различните хранителни продукти и да се храним разнообразно. Консумацията на месо би трябвало да се намали и вместо това по-често да се консумират растителни храни. При хлебни, макаронени, оризови и брашнени изделия е добре да се избират пълнозърнестите варианти. Също така следва да се избягват храните и напитките с високо съдържание на захар.

Немското сдружение за изследване на храненето (DGE) дава конкретни съвети по този въпрос. Повече за това можете да научите напр. на следния адрес: <https://www.dge.de/ernaehrungspraxis/vollwertige-ernaehrung/10-regeln-der-dge/>



Лекарства в автомобилния транспорт

Вследствие на заболявания или здравни оплаквания много хора са принудени редовно да приемат лекарства, изписани им от техния лекар. Към тях се включват и лекарствата, които човек сам си предписва: напр. при простуда или успокоителни или обезболяващи средства. В определени случаи обаче по този начин се ограничава възможността за участие в движението по пътищата.

Според изчисления на експертите, около 5 % от всички разрешени лекарства в Германия могат да доведат до ограничение на способността за шофиране. Това важи особено за приспивателни и успокоителни лекарства, обезболяващи средства, антидепресанти, препарати срещу алергии, невролептични лекарствени средства и психостимуланти. Но също и медикаменти, които

се приемат при грип и кашлица, биха могли да нарушат способността за шофиране.

Листовката на лекарствените средства съдържа съответните указания за нежелани реакции. Съобразяването с тях е задължително. Лекарите и фармацевтите също могат да дадат информация за такива ефекти. При това е важно да се вземат предвид всички приемани лекарства. При комбинацията на различни медикаменти може да настъпят значителни взаимодействия. Също определени храни, които се приемат едновременно с отделни лекарства, биха могли да предизвикат здравословни проблеми. Така например сокът от грейпфрут обостря страничните ефекти на умора, възникващи при приема на лекарства срещу алергии.



Утвърдени на регионално ниво – свързани на федерално ниво



-  Румънски език
-  Полски език
-  Турски език
-  Български език
-  Руски език
-  Чешки език