

ŻUROWSKI Wojciech¹

Organizacja transportu używanych samochodów osobowych

WSTĘP

Po 1989 r., a więc po wprowadzeniu mechanizmów rynkowych do polskiej gospodarki, na rynek polski zaczęły trafiać samochody z państw Europy Zachodniej. Tysiące Polaków zaczęło sprowadzać samochody używane, które niekiedy liczyły po kilkanaście lat. Państwo polskie starało się zapobiec takiej sytuacji wprowadzając przepisy dotyczące importu samochodów używanych. Należy podkreślić, iż przepisy te miały zapobiec w rozumieniu prawodawców sprowadzaniu samochodów, które były niebezpieczne nie tylko dla człowieka, ale także dla środowiska. Jednakże w niektórych przypadkach chodziło o uzyskanie jak największych wpływów do budżetu państwa.

Firmy importujące używane samochody muszą spełniać zasady bezpieczeństwa i higieny pracy. Wymagania te dotyczą stanu technicznego sprzętu przewozowego, organizacji stanowisk pracy kierowców, a także zagrożeń środowiskowych. Musi być zapewniona właściwa dokumentacja przewozowa, wykonana ocena ryzyka zawodowego na stanowisku kierowcy, jak i przy pracach załadunkowych i rozładunkowych.

1. ZASADY BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY WOBEC PODMIOTÓW ORGANIZUJĄCYCH IMPORT UŻYWANYCH SAMOCHODÓW

1.1. Wymagania techniczne wobec sprzętu

Wyposażenie pojazdu pomocy drogowej, a także wobec sprzętu używanego do importu używanych samochodów określa rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.[5]

Paragraf 38 ust. 1 stanowi, iż pojazd pomocy drogowej i ciągnik balastowy powinny być wyposażone w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej samochodowej, widoczny ze wszystkich stron pojazdu z odległości co najmniej 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i nie powodujący oślepiania innych uczestników ruchu.

Pojazd pomocy drogowej (autolaweta) powinien posiadać:

- kabinę kierowcy lub nadwozie barwy żółtej lub oznaczone pasem wyróżniającym barwy żółtej,
- nadwozie konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu uszkodzonych pojazdów lub być wyposażony w:
 - hol giętki do holowania motocykla i hol sztywny do holowania pojazdu,
 - ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, o konstrukcji umożliwiającej umieszczenie na pojeździe holowanym;
- dodatkowy zestaw świateł do umieszczania na pojeździe holowanym w przypadku tymczasowego zakrycia świateł pojazdu holującego.

Holowaniu poświęcony jest 31. artykuł Kodeksu drogowego. Według niego prędkość pojazdu holującego w terenie zabudowanym nie może przekroczyć 30 km/h, a poza nim 60 km/h. Pojazd holujący musi mieć włączone światła mijania bez względu na porę roku. W holowanym aucie musi znajdować się kierowca mający prawo jazdy (chyba że holuje pojazd specjalistyczny - laweta lub podczołgówka). Połączenie samochodów musi być solidne, wykluczające odłączenie się podczas jazdy (odwrotnie w przypadku holowania motocykla - tu powinna istnieć możliwość natychmiastowego rozłączenia połączenia). Pojazd holowany (z wyjątkiem motocykla) musi być

¹ Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu, Wydział Mechaniczny; 26-600 Radom; ul. Krasickiego 54. Tel: + 48 48 361-76-15, Fax: + 48 48 361-76-75, wojciech.zurowski@uthrad.pl

oznaczony z tyłu, z lewej strony trójkątem ostrzegawczym. Jeśli nie ma dostatecznej widoczności, trzeba w nim włączyć światła pozycyjne. Hol sztywny może mieć nie więcej niż trzy metry długości. Można nim holować samochód ze sprawnym przynajmniej jednym układem hamulcowym. Hol giętki musi mieć od czterech do sześciu metrów długości, a ciągnięte na nim auto musi mieć sprawne dwa układy hamulców. Hol giętki powinien być pomalowany w biało-czerwone pasy lub oznakowany chorągiewką czerwoną lub żółtą.

Nie można holować pojazdu o niesprawnym układzie kierowniczym, niesprawnych hamulcach, więcej niż jednego pojazdu (nie dotyczy to pojazdu członowego, czyli pojazdu z naczepą). Holować nie może pojazd z przyczepą lub naczepą. Na autostradzie dopuszczalne jest holowanie jedynie przez pojazdy specjalistyczne i to tylko do najbliższego zjazdu.

Zgodnie z paragrafem 39 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia:

- części urządzeń zamontowanych na pojeździe, wystające poza obrys pojazdu, powinny być oznakowane pasami barwy na przemian białej i czerwonej.
- części te powinny być wyposażone w:
 - światło barwy białej, widoczne z przodu i z boków pojazdu, jeżeli część wystaje poza przedni obrys pojazdu na odległość większą niż 1 m,
 - światło barwy czerwonej, widoczne z tyłu pojazdu, jeżeli część wystaje poza tylny obrys pojazdu na odległość większą niż 1 m,
 - światło barwy białej, widoczne z przodu pojazdu, i barwy czerwonej, widoczne
- z tyłu pojazdu, jeżeli część wystaje poza boczny obrys pojazdu na odległość większą niż 40 cm od zewnętrznych krawędzi powierzchni świetlnych przednich lub tylnych świateł pozycyjnych.

Na rysunku 1 przedstawiono lawetę do transportu samochodów.



Rys. 1. Laweta do transportu samochodów. Źródło: <http://www.admoto.pl>

Do transportu samochodów używane są także autolawety. Na rysunku 2 przedstawiono autolawetę mercedes Benz 808 z wciągarką.



Rys. 2. Autolaweta mercedes Benz 808 z wciągarką. Źródło: <http://www.polskastrefa.eu>

1.2. Organizacja pracy stanowiska kierowcy)

Z powodu wysokich wymagań praca kierowcy samochodu z lawetą lub autolawetą zaliczana jest do prac o szczególnym charakterze. Od osoby wykonującej ten rodzaj pracy wymaga się szczególnej sprawności w zakresie: szybkiego reagowania na złożone sytuacje bodźcowe, koordynacji wzrokowo-ruchowej, koncentracji i podzielności uwagi, sprawności narządów zmysłów, odporności emocjonalnej oraz sprawności ruchowej. Jednocześnie wiele czynników środowiska pracy może niekorzystnie wpływać na zdrowie i sprawność psychofizyczną kierujących.

Należy tu wymienić (rysunek 3):

- czynniki fizyczne - wibrację, hałas, mikroklimat,
- chemiczne - tlenek węgla, tlenki azotu, tlenki siarki, węglowodory, związki ołowiu, pyły nieorganiczne i organiczne,
- ergonomiczne i organizacyjne - długotrwała pozycja siedząca (duże obciążenie statyczne), czas pracy - w różnych porach doby, monotonia pracy wynikająca ze stałego powtarzania czynności roboczych zwłaszcza na trasach długich o małym natężeniu ruchu, duże napięcie emocjonalne przy niskim poziomie kontaktu ze współpracownikami i niskim wsparciu społecznym, presja czasu - dotrzymanie grafiku, stan techniczny pojazdu, jakość drogi oraz zmienne warunki atmosferyczne itp.

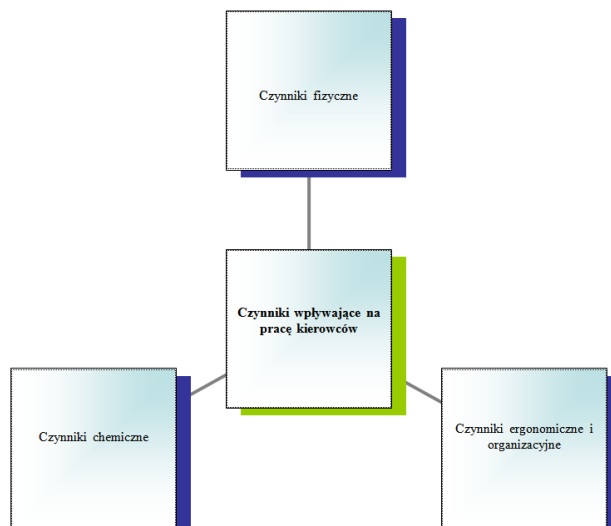
Od 1 maja 2004 r. czas pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy regulują przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. Ustawa ta została uchwalona w związku z koniecznością implementowania dyrektywy Nr 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego i równoczesnego wyłączenia z przepisów czasu pracy kierowców z postanowień wynikających z rozporządzenia Nr 3820/85/EWG z 20.12.1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.[8]

Przedstawiona ustawa obejmuje swoimi regulacjami kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy.

Kabina kierowcy winna być wyposażona w [5]:

- urządzenia zapewniające przewietrzanie i ogrzewanie wnętrza, jeżeli są one pomieszczeniami zamkniętymi; urządzenie zapewniające ogrzewanie wnętrza nie jest wymagane dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1984 r.,
- drzwi zaopatrzone w zamki uniemożliwiające samoczynne lub niezamierzone ich otwarcie się.

Zawiasy drzwi umieszczonych z boku pojazdu i otwieranych na boki powinny znajdować się z przodu.



Rys. 3. Czynniki wpływające na pracę kierowców.

Wnętrze kabiny kierowcy winno odpowiadać następującym warunkom[5]:

- powinno być szczelne, jeżeli jest pomieszczeniem zamkniętym,
- siedzenia powinny być przymocowane do nadwozia, również gdy są przesuwane, w sposób uniemożliwiający niezamierzone zmiany ich położenia;
- górna część oparcia przednich siedzeń samochodu powinna być miękko wyściełana,
- tablica rozdzielcza powinna być przynajmniej u dołu zaokrąglona,
- mechanizm do otwierania i zamykania dachu powinien być tak urządzony, aby nie działał samoczynnie, również w razie zderzenia,
- w autolawecie kabina kierowcy winna być oddzielona od przestrzeni ładunkowej trwałą przegrodą o odpowiedniej wytrzymałości,
- przegroda, o której mowa wyżej w autolawecie o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t winna odpowiadać następującym warunkom:
 - powinna być pełna na całym poprzecznym przekroju wnętrza pojazdu, co najmniej do wysokości odpowiadającej 80 % wysokości oparcie siedzeń znajdujących się przed nią,
 - dopuszcza się, aby odległość między elementami przegrody wynosiła nie więcej niż 100 mm w dowolnych wzajemnie prostopadłych kierunkach,
 - odległość od przegrody do ścian wewnętrznych bocznych oraz sufitu pojazdu nie powinna przekraczać 50 mm,
 - powinna wytrzymać równomiernie przyłożone na całej powierzchni równoległe do osi podłużnej pojazdu obciążenie odpowiadające dwukrotnej masie ładunku przewidzianego do umieszczenia w przestrzeni ładunkowej.

Natomiast szyby pojazdu:

- nie powinny dawać ostrych odprysków w razie rozbicia; przednia szyba powinna zapewnić kierowcy pełną i wyraźną widoczność bez zniekształcenia obrazu, a w razie rozbicia – zapewniać jeszcze dostateczną widoczność drogi,
- powinny być umocowane w taki sposób lub sporządzone z takiego tworzywa, aby w razie konieczności istniała możliwość wyjścia na zewnątrz pojazdu co najmniej przez jeden otwór okienny z każdej strony pojazdu,
- powinny być ocechowane w miejscu widocznym z zewnątrz pojazdu; przepis stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1968 r.,
- przednie powinny mieć współczynnik przepuszczania światła nie mniejszy niż 75%, natomiast przednie boczne nie mniejszy niż 70%;
- nie powinny odbijać światła w sposób powodujący oślepienie innych uczestników ruchu drogowego.

Samochody służące do przewozu innych aut winny być zaopatrzone tablice wyróżniające pojazd samochodowy (mm).

1.3. Import samochodów a zagrożenia środowiskowe

Pojazd do transportu samochodów używanych winien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby:

- poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu z odległości 0,5 m nie przekraczał w odniesieniu do:
 - pojazdu, który był poddany badaniom homologacyjnym – wartości ustalonej w trakcie badań homologacyjnych o 5 dB (A);
- w spalinach pojazdu z silnikiem o zapłonie iskrowym zawartość tlenku węgla (CO), węglowodorów (CH) i współczynnik nadmiaru powietrza λ (lambda) nie przekraczały wartości podanych w tabeli „Poziomy emisji zanieczyszczeń gazowych i współczynnika nadmiaru powietrza λ ”, z tym że:
 - wymagania dotyczące współczynnika nadmiaru powietrza λ (lambda) stosuje się do pojazdu wyposażonego w odpowiednią sondę.

Zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszeniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła, nie może przekraczać 2,5 m⁻¹, a w przypadku pojazdów wyprodukowanych po dniu 30 czerwca 2008 r. nie przekraczało 1,5 m⁻¹.

Urządzenie zapłonu iskrowego nie może wytwarzać nadmiernych zakłóceń radioelektrycznych.

Z kolei układ zasilania musi być szczelny, niezależnie od warunków zewnętrznych oraz drgań występujących podczas pracy pojazdu. Musi być zabezpieczony przed możliwością zetknięcia z przeszkodami znajdującymi się na drodze oraz przed nadmiernym nagrzewaniem, tarciami i innymi nienaturalnymi warunkami. Musi być także zabezpieczony przed korozją[5].

Zbiornik paliwa nie może być umieszczony w kabinie kierowcy ani też bezpośrednio do niego nie przylegał, zaś przegroda lub ścianka oddzielająca zbiornik od tych pomieszczeń musi być wykonana z materiału niepalnego. Musi być też tak umieszczony, by w razie jego uszkodzenia lub przelania paliwo nie ściekało na elementy układu wydechowego.

Nie może być wlewu paliwa w kabinie kierowcy, w komorze silnikowej lub w bagażniku; przy czym jeżeli wlew paliwa umieszczony jest z boku pojazdu, to korek wlewu paliwa w położeniu zamkniętym nie może wystawać poza obrys nadwozia.

Zbiornik paliwa musi być odporny na korozję. Powinien przejść badania szczelności wykonane przez wytwórcę, przy ciśnieniu równym dwukrotnemu ciśnieniu roboczemu, ale nie mniejszemu niż 0,3 bara nadciśnienia. Każda nadwyżka ciśnienia lub każde ciśnienie przekraczające ciśnienie robocze powinno być automatycznie kompensowane za pomocą odpowiednich urządzeń,

w szczególności zaworów. Konstrukcja zaworów powinna zapobiegać ryzyku powstawania pożaru. Paliwo nie powinno wyciekać przez korek wlewu lub przez urządzenia kompensujące nadwyżkę ciśnienia nawet wtedy, gdy zbiornik będzie odwrócony. Dopuszcza się nieznaczne przesączenia paliwa, jeśli nie przekraczają one 30 g/min, oraz skroplenia lub zroszenia,

Zbiornik musi być możliwie dobrze zabezpieczony przed skutkami zderzenia czołowego lub uderzenia w tył, a w jego pobliżu nie powinno być żadnych wystających części, w szczególności ostrych krawędzi.

Instalacja elektryczna samochodu z lawetą lub autolawety winna być zabezpieczona przed uszkodzeniem mechanicznym wskutek tarcia o inne elementy pojazdu, a także przed korozją. Ponadto winna być wyposażona w umieszczony w łatwo dostępnym miejscu wyłącznik, umożliwiający odłączenie akumulatora od zasadniczej instalacji elektrycznej bez użycia narzędzi. Przepis ten stosuje się do samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t [5].

Nie mogą występować wyraźne wycieki w postaci spadających kropel materiałów eksploatacyjnych z zespołów i układów pojazdów.

Układ odpowietrzania skrzyni korbowej silnika o zapłonie iskrowym, z wyjątkiem silnika dwusuwowego musi być kompletny i szczelny.

Także układ pochłaniania par paliwa ze zbiornika paliwa pojazdu z silnikiem o zapłonie iskrowym musi być kompletny i szczelny.

Przedmioty wyposażenia, a także części pojazdów związane z bezpieczeństwem ich użytkowania i ochroną środowiska mogą być stosowane w pojazdach, jeżeli spełniony jest co najmniej jeden z następujących warunków:

- oznakowane są znakami homologacji międzynarodowej stosowanymi
- w homologacji Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – „E” lub Unii Europejskiej – „e”,
- oznakowane są cechami producenta pojazdu, na który wystawiono krajowe świadectwo homologacji typu pojazdu; oświadczanie to powinno być zgłoszone do upoważnionej jednostki celem ewidencji,
- oznakowane są cechami dostawcy producenta pojazdu, na który wystawiono krajowe świadectwo homologacji typu pojazdu; oświadczanie to powinno być zgłoszone do upoważnionej jednostki celem ewidencji,
- oznakowane są znakiem zgodności zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności i akredytacji; przepisu nie stosuje się do przedmiotów wyposażenia i części oznakowanych znakiem bezpieczeństwa na podstawie dotychczasowych przepisów o badaniach i certyfikacji,
- tablice rejestracyjne mogą być stosowane w pojazdach, jeżeli oznakowane są znakiem producenta zgodnie z przepisami o rejestracji i oznaczaniu pojazdów.

Dla pojazdów przeznaczonych do przewozu samochodów używanych zostały określone normy poziomu hałasu zewnętrznego, który wynosi [9]:

- dla silnika o zapłonie iskrowym 94 dB (A),
- dla silnika o zapłonie samoczynnym 102 dB (A).

2. WYMOGI WOBEC PODMIOTÓW ORGANIZUJĄCYCH IMPORT UŻYWANYCH SAMOCHODÓW

2.1. Dokumentacja przewozowa

Podczas przejazdu, który jest wykonywany w ramach transportu drogowego, kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, wypis z licencji, dowód uiszczenia należnej opłaty za korzystanie z dróg krajowych, zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, a ponadto :

- w transporcie drogowym osób:
- przy wykonywaniu przewozów regularnych, przewozów regularnych specjalnych, przewozów wahadłowych lub okazjonalnych - odpowiednie zezwolenie,
- przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów okazjonalnych lub wahadłowych, a także międzynarodowych przewozów na potrzeby własne – formularz jazdy;
- w transporcie drogowym rzeczy – dokumenty związane z przesyłką:
- odpowiednie zezwolenie wymagane w międzynarodowym transporcie drogowym, wymagane przy przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,
- świadectwo wymagane zgodnie z umową o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do przewozów (ATP),
- zezwolenie na przejazd pojazdu, z ładunkiem lub bez ładunku, o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach,
- wymagane przy przewozie żywych zwierząt;
- w międzynarodowym transporcie drogowym:
- świadectwo kierowcy, jeżeli jest wymagane.

Trzeba dodać, iż podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego lub przewozu na potrzeby kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu kontroli zaświadczenie. Podczas przewozu drogowego wykonywanego na potrzeby własne kontrolowany jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu kontroli, oprócz odpowiednich dokumentów wymaganych przy takim przewozie, wypis zaświadczenia. Podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego kierowca taksówki jest obowiązany mieć przy sobie i okazać na żądanie licencję.

2.2. Identyfikacja zagrożeń na stanowisku kierowcy

Definicja ryzyka zawodowego mówi o prawdopodobieństwie (możliwości) wystąpienia niepożądanych zdarzeń, które są związane z wykonywaną pracą, powodujących straty, w szczególności wystąpienia u pracowników niekorzystnych skutków zdrowotnych w wyniku zagrożeń zawodowych występujących w środowisku pracy lub sposobu wykonywania pracy.

Jednakże definicja nie konkretyzuje rodzaju ryzyka. Należy zauważyć, iż ryzyko zawodowe może wynikać z różnych czynników, a ocena ryzyka może służyć różnym celom.

Ocena ryzyka zawodowego wynika z kodeksu pracy oraz z rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.[7]

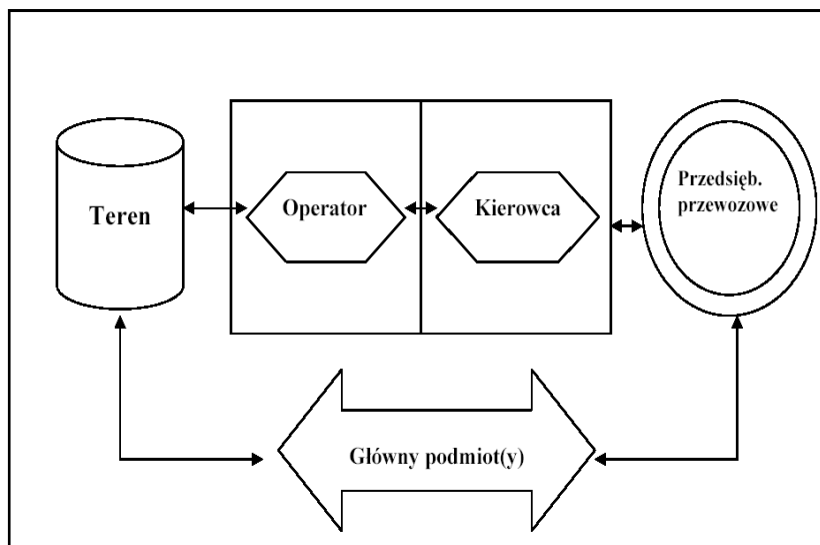
Na stanowisku mogą wystąpić różnego rodzaju zagrożenia. W tabeli 1 przedstawiono listę identyfikacji zagrożeń na stanowisku pracy kierowca.

Tab. 1. Lista identyfikacji zagrożeń na stanowisku kierowca. Źródło: <http://www.serwisbhp.pl>

Zagrożenie	Źródło zagrożenia (przyczyna)	Możliwe skutki zagrożenia	Środki ochrony przed zagrożeniami
Hałas	Hałas w kabinie, odgłosy ruchu drogowego	Zmęczenie hałasem, uszczerbek słuchu	Dobry stan techniczny pojazdu, wygłuszenie kabiny
Napad.	Przewożenie towaru o dużej wartości	Ogólne potłuczenie ciała, śmierć	Przestrzeganie procedur i instrukcji, telefon komórkowy, radio CB, szkolenia
Pochwycenie przez obracające się elementy	Nieosłonięte elementy silnika, obsługa codzienna pojazdu	Zmiażdżenie końców palców, rozcięcia, zerwanie paznokci, przecięcia skóry	Postępowanie zgodnie z instrukcją, wzmożona uwaga
Przeciążenie układu ruchu	Prowadzenie samochodu	Długotrwałe i nawracające dolegliwości układu mięśniowo-szkieletowego	Ergonomiczne siedzisko, przerwy w pracy
Przygniecenie	Ładowany towar, jego nieprawidłowe rozmieszczenie	Ogólne potłuczenie ciała, złamanie kości, ciężkie urazy	Przestrzeganie instrukcji, wzmożona uwaga
Skaleczenia	Obsługa codzienna pojazdu	Rany cięte dłoni	Wzmożona uwaga, rękawice
Uderzenie o przedmioty	Obsługa codzienna pojazdu	Ogólne potłuczenie ciała, siniaki, guzy	Zachowanie uwagi
Upadek na tym samym poziomie	Dojście do samochodu, warunki atmosferyczne	Ogólne potłuczenie ciała	Zachowanie uwagi, odpowiednie obuwie
Upadek z pojazdu	Wsiadanie i wysiadanie z pojazdu, obsługa pojazdu	Ogólne potłuczenie ciała, złamanie kości kończyn z dysfunkcją	Zachowanie uwagi, odpowiednie obuwie
Wibracje	Drgania układu napędowego, drgania powodowane nierównościami dróg	Zmęczenie drganiami, choroby wibracyjne	Dobry stan techniczny pojazdu, tłumienie drgań przez zawieszenie kabiny i fotel kierowcy
Wypadek drogowy	Jazda samochodem	Ogólne potłuczenie ciała, złamanie kości, śmierć	przepisami, wzmożona uwaga.

2.3. Praca załadowcza i rozładowcza

W pracy załadowczej i rozładowczej biorą udział najczęściej dwie osoby. Jest to operator i kierowca. Na rysunku 4 przedstawiono podmioty uczestniczące w wykonywaniu czynności załadunku/rozładunku.



Rys. 4. Podmioty uczestniczące w wykonywaniu czynności załadunku/rozładunku. Źródło: <http://www.serwisbhp.pl>

Kierownictwo bazy ponosi odpowiedzialność za zapewnienie, iż operator jest w kondycji pozwalającej im na wypełnienie obowiązków i przeszedł wszystkie przeszkolenia wymagane prawem i regulaminem bazy, w szczególności szkolenia w zakresie obchodzenia się z niebezpiecznymi materiałami [2].

Kierownictwo winno propagować i utrzymywać wysoki poziom uświadomienia w kwestiach bezpieczeństwa, przede wszystkim w odniesieniu do czynności przemieszczania i układania przewożonych materiałów. Ponosi także odpowiedzialność za zapewnienie wykonywania operacji załadunku/rozładunku pod nadzorem.

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

Kluczowe znaczenie ma, aby proces załadunku/rozładunku był w sposób ciągły monitorowany przez blisko ze sobą współpracujących kierowcę i operatora. Dlatego też tak ważne jest, aby kierowca i operator dobrze znali zakres obowiązków, przypisany każdemu z nich. Pewne czynności pozostają w zakresie wspólnej odpowiedzialności zarówno operatorów, jak i kierowców. W każdych okolicznościach należy postępować zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego i międzynarodowego [2].

Przed przystąpieniem do załadunku/rozładunku, operator powinien sprawdzić, czy udostępniony sprzęt przewozowy spełnia wymogi zezwalające na wykonanie nim przewidzianych czynności. Przed wjazdem na teren bazy, kierowcy powinni sprawdzić, czy pojazd i sprzęt pomocniczy są zdadne do wykonania przewidzianych czynności i spełniają wszystkie wymogi wyszczególnione w instrukcjach pracy kierowcy.

Operatorzy powinni zawsze stosować się do instrukcji obowiązujących w bazie i stanowić przykład dla kierowców. Winni obserwować cały proces załadunku/rozładunku chyba, że procedura przewiduje inaczej. Z wyjątkiem przypadków, gdy poczyniono inne ustalenia, kierowcy powinni zawsze zgłaszać się przy bramie lub wjeździe na bazę i prosić o instrukcje. Instrukcje powinny zawierać informacje odnośnie procedur na wypadek awarii, wymaganego sprzętu ochrony osobistej, trasy dojazdu do stanowiska załadunku lub rozładunku oraz ogólne wskazania takie jak zakaz palenia,

spożywania alkoholu i używek, zakaz korzystania z telefonów komórkowych, obowiązujące ograniczenia szybkości itp. Kierowcy winni zawsze stosować się do instrukcji. Kierowcy powinni obserwować cały proces załadunku/rozładunku chyba, że procedura przewiduje inaczej [2].

We wszystkich przypadkach, kiedy jest to możliwe, operatorzy powinni upewnić się, że pojazdy są prowadzone i parkowane zgodnie z instrukcjami obowiązującymi w bazie i powinni powiadamiać kierownictwo bazy o wszelkich zaobserwowanych niebezpiecznych sytuacjach. Kierowcy powinni skierować się do miejsca załadunku/rozładunku i zaparkować pojazd zgodnie z instrukcjami. Jest rzeczą bardzo ważną, aby cały czas oceniać sytuację pod kątem bezpieczeństwa, nie tylko w czasie jazdy pojazdem po terenie bazy, ale także w momencie dojazdu do miejsca załadunku/rozładunku. Kierowcy powinni podejmować wszelkie środki ostrożności, aby upewnić się, że pojazd jest unieruchomiony w momencie załadunku/rozładunku.

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

Kierowcy powinni stosować ŚOO, tak jak wymagają tego instrukcje bazy. Minimalnym wymogiem jest, aby kierowca miał w pojeździe następujące ŚOO: kask ochronny, buty i okulary ochronne, odpowiednie rękawice robocze i odzież okrywającą całe ciało.[2]

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

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

Operatorzy powinni podpisem złożonym na stosownych dokumentach potwierdzić, że czynność została prawidłowo wykonana. Jeśli mają jakiegokolwiek uwagi, powinni je odnotować w podpisanych dokumentach. Jeżeli nie uzgodniono inaczej, kierowca powinien przekazać wszystkie stosowne dokumenty operatorowi, takie jak: kwit ważenia, potwierdzenie dostawy, certyfikat badań i czyszczenia oraz dokument przewozowy, w stosownych przypadkach z informacją wymaganą w przypadku przewożenia niebezpiecznych towarów.[3,4,6]

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

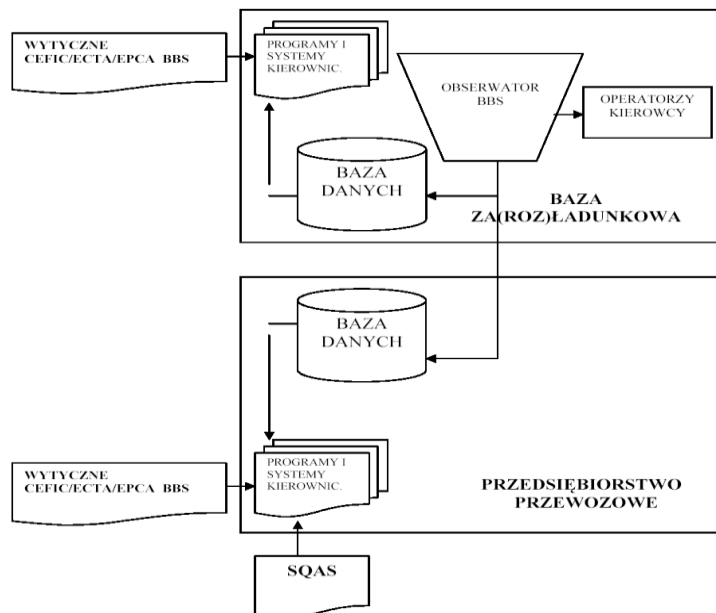
Operator powinien w sposób wyraźny udzielić kierowcy zezwolenia na obsługiwanie urządzeń pojazdu takich jak zawory, sprężarki i pompy. Operatorzy powinni obsługiwać zawory, zawory ciśnienia i pompy zbiornika magazynowego - jeśli wymaga tego wykonanie czynności.

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

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

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

Na rys. 5 przedstawiono proces obserwacji bezpiecznej obserwacji załadunku/rozładunku.



Rys.5. Proces obserwacji bezpiecznej obserwacji załadunku/rozładunku. Źródło: <http://www.serwisbhp.pl>

WNIOSKI

Zgodnie z postanowieniami Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zasadą obowiązującą w Unii Europejskiej w obrocie towarowym z zagranicą jest swobodny przepływ towarów pomiędzy krajami członkowskimi. Polska, stając się członkiem Unii Europejskiej i przyjmując unię celną, przyjęła tym samym zobowiązanie do zniesienia granic celnych w stosunku do krajów Wspólnoty, a także nie stosowania jakichkolwiek ograniczeń ilościowych w obrocie z krajami członkowskimi.

Masowy import używanych samochodów osobowych spowodował, że Ministerstwo Infrastruktury wprowadziło szereg obostrzeń formalnych, które były związane z rejestracją samochodów na terytorium Polski. Między innymi wymogiem koniecznym dla pozytywnego wyniku obowiązkowych badań technicznych było spełnianie przez sprowadzony samochód restrykcyjnych norm czystości spalin - tzw. normy EURO II. Bariera ta, dość skutecznie spełniła swoje zadanie.[6] Import samochodów używanych zmniejszył się ze 179 tys. sztuk w 2002 r. do 35,7 tys. w 2003.[1] Wielkość importu samochodów osobowych w latach 1999-2006 ulegał wahaniom. W 2006 r. sprowadzono do Polski 816,8 tysiąca aut używanych, o 6,2 procenta mniej niż w 2005 r. W roku 2013 do Polski sprowadzono 711 865 pojazdów.

Tak duża liczba importowanych samochodów wymaga rozbudowanej infrastruktury i stosowania zasad bezpieczeństwa na każdym etapie transportu. Opracowano i wprowadzono szereg przepisów, które regulują nie tylko przepisy dotyczące sprowadzania używanych aut z obszaru państw UE, ale także sprzętu do ich sprowadzania.

Opracowano także przepisy dotyczące zasad bezpieczeństwa i higieny pracy wobec podmiotów organizujących import używanych samochodów. Ponadto wdrożono odpowiednie unormowania dotyczące dokumentacji przewozowej, pracy załadowniczej i rozładowniczej.

Streszczenie

Celem niniejszej pracy jest przedstawienie organizacji transportu używanych samochodów osobowych w Polsce. Omówiono zasady bezpieczeństwa i higieny pracy wobec podmiotów organizujących import używanych samochodów ukazano. Analizie poddano takie zagadnienia, jak: wymagania techniczne wobec sprzętu; organizacja pracy stanowiska kierowcy, praca załadownicze; a także zagrożenia środowiskowe.

Ponadto scharakteryzowano wymagania organizacyjne wobec podmiotów prowadzących import używanych samochodów, w tym dokumentację przewozową, identyfikację zagrożeń na stanowisku kierowcy, a także podczas prac załadowniczych i rozładowniczych.

Organization of used car transportation

Abstract

The objective of this paper is to present the organization of transport used cars in Poland. The principles of occupational health and safety to entities that organize import cars shown. Analyzed issues such as technical requirements to the equipment, organization of work of the driving position, work loading, as well as environmental hazards.

We further characterized the organizational requirements for entities engaged in import of used cars, including shipping documentation, identification of hazards to the driving position, as well as the work of loading and unloading.

BIBLIOGRAFIA

1. Krzak J.: Sytuacja na rynku samochodów osobowych w pierwszych miesiącach członkostwa Polski w UE. Warszawa 2004.
2. Kurczyński A., Nowak J.: Podręcznik kierowcy kategorii B, Warszawa 2001.
3. Rozporządzenie ministra finansów z 12 marca 2001 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie deklaracji skróconych i zgłoszeń celnych (Dz. U. z 2001 r., nr 19, poz. 234).
4. Rozporządzenie ministra finansów z 15 marca 2001 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia urzędów celnych, w których są dokonywane czynności przewidziane przepisami prawa celnego w zależności od rodzaju towarów lub procedur celnych, którymi mogą być obejmowane towary w poszczególnych urzędach celnych (Dz. U. z 2001 r., nr 17, poz. 198).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r., nr 58, poz. 515 z późn. zm.).
6. Rozporządzenie ministra środowiska z 8 marca 2001 r. - Zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji odpadów (Dz. U. z 2001 r., nr 17, poz. 204).
7. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r., nr 169, poz. 1650).
8. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. – O czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2004 r., nr 92, poz. 879).
9. Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. (poz. 262).