

სტანდარტი

ავტო მანქანის მართვის უსაფრთხოება

მოქმედების სფერო:	ჯგუფი
ავტორი:	ჯგუფის ადამიანური რესურსები, H&S
შედგენილია	10.2010
განახლება	11.2019
ვერსია	4.0

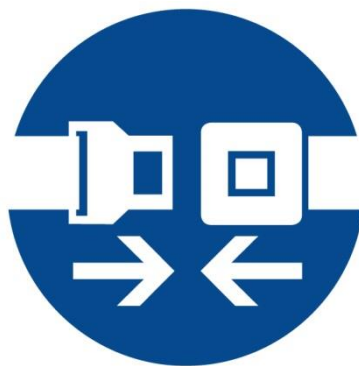


Table of Contents

1	დანიშნულება.....	3
2	მიზანი.....	3
3	მოქმედების სფერო	3
4	როლი და პასუხისმგებლობები.....	3
5	განმარტებები.....	4
6	უსაფრთხოების ზომები მძღოლებისათვის	5
6.1	ფხიზლად ყოფნა, გადაღლის პრევენცია	5
6.2	ალკოჰოლი დამავნე ნივთიერებები.....	6
6.3	უსაფრთხოების ღვედები	6
6.4	მგზავრები	6
6.5	ტვირთი.....	6
6.6	საგზაო წესები და ნიშნები (on-site and off-site).....	7
6.7	მობილური ტელეფონები და ორმხრივი კომუნიკაციის საშუალებები	7
6.8	ინდივიდუალური დაცვის საშუალებები	7
	მძღოლებმა უნდა ატარონ მაღალი გარჩევადობის, შუქამრეკლი ტანისამოსი, როდესაც ისინი მუშაობენ ა/ტრანსპორტის გარეთ.	7
7	უსაფრთხოების ზომები მენეჯერებისათვის	8
7.1	მძღოლების კვალიფიკაცია და შერჩევა	8
7.2	მძღოლების სწავლება და შეფასება.....	8
7.3	ავტო სატრანსპორტო საშუალებების შერჩევა და სპეციფიკაცია.....	9
	7.3.1 მსუბუქი ტრანსპორტი.....	9
	7.3.2 ლოჯისტიკური ა/სატრანსპორტო საშუალება.....	10
	7.3.3 მძიმე მობილური ტექნიკა HME	11
7.4	ტრანსპორტის რემონტი და სერვისი	12
7.5	წინა სამგზავრო დათვალიერება.....	13
7.6	ა/ტრანსპორტის მონაცემთა ჩამწერი სისტემა ლოჯისტიკის ტრანსპორტისათვის (VDR ან შავი ყუთი).....	13
7.7	ობიექტის (On-site) საგზაო მენეჯმენტი	14
7.8	მგზავრობასთან დაკავშირებული საფრთხის მენეჯმენტი.....	16
7.	კონტრაქტორი სატრანსპორტო ორგანიზაციები.....	17
7.	პროცესის იმპლემენტაცია და კონტროლი	19
8	დამატებითი ინფორმაცია	20

1 დანიშნულება

აღნიშნული დოკუმენტი წარმოადგენს სახელმძღვანელოს მენეჯერებისათვის და სტრუქტურული დანაყოფებისათვის HTC, CCM, CCR, შესყიდვები, ლოჯისტიკა და ა.შ. რათა დადგინდეს და განისაზღვროს მინიმალური სტანდარტები ავტო ტრანსპორტის უსაფრთხოების განვითარებისათვის როგორც კომპანიის შიდა ტერიტორიაზე ასევე მის გარეთაც

ადგილობრივ დონეზე გატარებული უნდა იქნას შესაბამისი ზომები, რათა პროცესი იყოს თანხვედრაში აღნიშნულ სტანდარტთან. ნებისმიერი ღონისძიება, რომელიც გატარებული იქნება სტანდარტის დანერგისკენ უნდა აკმაყოფილებდეს, როგორც ადგილობრივ საკანონმდებლო ასევე არსებული სტანდარტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს. იმ შემთხვევაში თუ წარმოიშვება კონფლიქტი სტანდარტსა და კანონმდებლობას შორის უპირატესობა უნდა მიენიჭოს ყველაზე მკაცრ მოთხოვნას.

2 მიზანი

ჰაიდელბერგცემენტი მოწოდებულია, რომ შეამციროს ავტო ტრანსპორტის მართვისას გამოწვეული უბედური შემთხვევები, როგორც სამუშაო ობიექტებზე ასევე მათ გარეთ. ყოველივე ამის მიიღწევა კი შესაძლებელია შესაბამისი კონტროლის ზომების დანერგვის საფუძველზე.

3 მოქმედების სფერო

წინამდებარე სახელმძღვანელო სავალდებულო ჰაიდელბერგ ცემენტის საკუთრებასა და მართვაში მყოფ ყველა სამუშაო ობიექტისათვის, ასევე სამუშაო ობიექტების გარეთ, როდესაც ხდება კომპანიის საკუთრებაში მყოფი ა/ტრანსპორტით ოპერირება.

აღნიშნული სტანდარტი ფარავს ყველა სახის სატრანსპორტო საშუალებას რომელიც აღწერილია თავში 7.3, ლოჯისტიკის ტრანსპორტი, მძიმე მობილური ტექნიკა, სატვირთოები, ყვითელი ტექნიკა, მსუბუქი სატრანსპორტო საშუალებები და ა.შ. მაგრამ იმის გათვალისწინებით, რომ უბედური შემთხვევების დიდი ნაწილი დაკავშირებულია მძიმე ტექნიკასა და სატვირთოებთან, ძირითადი ფოკუსი აღებულია მათ მიმართ.

4 როლი და პასუხისმგებლობები

არსებული სტანდარტი იძლევა მკაფიო ფორმულირებას იმ როლსა და პასუხისმგებლობებზე, რომლებიც აკისრიათ ადგილობრივ პერსონალს არსებული სტანდარტის დანერგვისათვის.

მმართველი საბჭო და ქვეყნის აღმასრულებელი კომიტეტები

მათ გააჩნიათ პირველი და გადამწყვეტი როლი არსებული სტანდარტის დანერგვისათვის. ისინი ვალდებული არიან გამოავლინონ თავიანთი ჩართულობა, ლიდერობა არნიშნული სტანდარტის დანერგვისათვის.

უფროსი მენეჯერები და ლოჯისტიკის მენეჯერები

მაღალი დონის მენეჯერებს, შესყიდვების მენეჯერებს, ლოჯისტიკის მენეჯმენტი ასევე პროცესში შემხებლობაში მყოფ მენეჯერებს HTC, CCM, CCR გააჩნიათ პირდაპირი ვალდებულება და პასუხისმგებლობა არსებული სტანდარტის დანერგვისათვის.

იმ შემთხვევაში თუ ადგილობრივი ენა არ არის ინგლისური, ვალდებულნი არიან არსებული სტანდარტის თარგმნაზე და მიწოდებაზე ყველა დაინტერესებული მხარისათვის მათთვის გასაგებ ენაზე.

დარგის ადგილობრივი მენეჯმენტი ვალდებულია დარწმუნდეს რომ არსებული სტანდარტით გათვალისწინებული მოთხოვნები დაცულია და გატარებული ყოველდღიურ ცხოვრებაში.

შრომის უსაფრთხოების მრჩევლები

შრომის უსაფრთხოების მრჩევლები აძლევენ მიმართულებას, რჩევასა და სწავლებას შესაბამის პირებს არსებული სტანდარტის დანერგვაში. სტანდარტის დანერგვაზე პასუხისმგებლობა გააჩნია დარგის მენეჯმენტს

თანამშრომლები და კონტრაქტორები

- ვალდებულნი არიან დაიცვან ყველა არსებული უსაფრთხოების ზომები და გამოიყენონ სავალდებულო ინდ დაცვის საშუალებები;
- განახორციელონ ანგარიშგება პოტენციურ საფრთხეებზე მათ პირად ხელმძღვანელობასთან
- დარწმუნდნენ, რომ ტექნიკა არის შემოწმებული და გამართული
- გამოიყენონ მათზე გადაცემული მოწყობილობები და უსაფრთხოების ხელსაწყოები მხოლოდ შესაბამისი სწავლების შემდგომ
- შეაჩერონ სამუშაოს შესრულება თუ არსებობს მაღალი რისკები და მოახსენონ არსებულის შესახებ პირად ხელმძღვანელობას

5 განმარტებები

მეფლავმანე	პიროვნება, რომელიც აძლევს მიმართულებას ტრანსპორტის მოძრაობას
კონტრაქტორი	პიროვნება, ორგანიზაცია და ა.შ. რომელიც გარკვეული პერიოდის მანძილზე ახორციელებს სამუშაოებს კომპანია ჰაიდელბერგცემენტისათვის.
მძღოლის სწავლება	სასწავლო პროგრამა, რომელიც ტარდება იმისათვის, რომ დავრწმუნდეთ მძღოლი არის კომპეტენტური და შეუძლია შესაბამისი კლასის ტრანსპორტის ოპერირება. პროგრამა უნდა შეიცავდეს როგორც თეორიულ ასევე პრაქტიკულ სწავლებასა და შეფასებას.
მძღოლი	პიროვნება, რომელიც ოპერირებს ტრანსპორტს კომპანიის საქმიანობის ფარგლებში.
კიდების დაცვა/ ნაპირები	ბარიერები- მყარი ან ნაყარის სახით, რომელიც არ გადაიყვანს ტრანსპორტს სამომდრაო ზოლიდან
FOPS/ ROPS	ვარნილი საგნების შემაკავებელი სტრუქტურა (FOPS), რომელიც წარმოადგენს სისტემას, რომელიც იცავს ოპერატორს კაბინაზე მძიმე საგნების დაცემისაგან. (ROPS) სისტემა რომელიც იცავს ოპერატორს ტექნიკის ამოზრუნებისას.
ლოჯისტიკის ტრანსპორტი, სატვირთო	ტრანსპორტი, რომლის ნებადართული მაქსიმალური მასა აღემატება 3.5ტონას ფიქსირებული ან არტიკულური შასით. აღნიშნულ კატეგორიაში შედის off-site მიწოდების სატრანსპორტო საშუალებები- კომპები, მიქსერები.
მძიმე ტექნიკა HM	ტექნიკა მძიმე ტექნიკასა და სატვირთოს კლასს შორის, რომელიც გამოიყენება სხვადასხვა სახის სამუშაოებზე, მაგალითისათვის დაპერები, მოსარწყავი მანქანები,

	საბურღი მანქანები
მძიმე მობილური ტექნიკა (HME)	მობილური ტექნიკა, რომელიც გამოიყენება გარკვეული, სპეციფიკური სამუშაოებისათვის და რომელთაც ძირითად არ აქვთ უფლება გავიდნენ და ისარგებლონ საერთო სარგებლობის გზებით. მაგალითისათვის: ექსკავატორები, ციცხვიანი და ჩანგლიანი დამტვირთველები, ბულოზერები, გრეიდერები და ა.შ.
მართვის მოწმობა	კანონიერი დოკუმენტი, რომელიც აძლევს მის მფლობელს უფლებას ოპერირება გაუწიოს მართვის მოწმობით კლასიფიცირებულ ა/სატრანსპორტო საშუალებას.
მსუბუქი ტრანსპორტი	3.500კგ-მდე ნებადართული მაქსიმალური მასის სატრანსპორტო საშუალება
მობილური ტექნიკა	ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც შეიძლება იყოს თვითმავალი ან რომლის ოპერირებაც ხდება ოპერატორის მიერ.
საერთო სარგებლობის გზა	გზა, რომელიც არ არის ჰაიდელბერგცემენტის კონტროლის ან საკუთრების ქვეშ.
ორმხრივი საკომუნიკაციო მოწყობილობა	ნებისმიერი მოწყობილობა, რომელიც გამოიყენება ორ პიროვნებას შორის კომუნიკაციის დასამყარებლად. მაგალითისათვის: მობილური/სატელიტური ტელეფონები, რაციები, ტექსტური შეტყობინების მოწყობილობები და ა.შ.
VDR	ა/მანქანის მონაცემთა რეგისტრატორი. მოწყობილობა იწერს ისეთ ინფორმაციას როგორცაა: მკვეთრი აჩქარება, მკვეთრი მუხრუჭი, მოძრაობის საათი, სიჩქარე, ხელის მუხრუჭის მდგომარეობა, უსაფრთხოების ღვედის მდგომარეობა.
სამუხრუჭე ბუნიკები	მყარი მოწყობილობა, რომელიც ლაგდება საბურავებთან, რათა თავიდან იქნას აცილებული ტრანსპორტის დაგორება ან უეცარი დაძვრა.

6 უსაფრთხოების ზომები მძღოლებისათვის

აღნიშნული თავი ხაზს უსვამს ძირითად უსაფრთხოების ზომებს, რომლებიც უნდა დაიცვან როგორც ჰაიდელბერგცემენტის მძღოლებმა, ასევე კონტრაქტორმა ორგანიზაციებმა თუ ფიზიკურმა პირებმაც.

აღნიშნულმა ზომებმა, შესაძლოა შეავსოს ადგილობრივი კანონმდებლობით ან ობიექტის საგზაო რეგულაციით გათვალისწინებული მოთხოვნები. იმ შემთხვევაში თუკი არსებობს წინააღმდეგობები კანონმდებლობასა და ადგილობრივ რეგულაციებს შორის ესეთ შემთხვევაში უპირატესობა ენიჭება საკანონმდებლო მოთხოვნებს ხოლო შემდგომ ადგილობრივ რეგულაციებს.

6.1 ფხიზლად ყოფნა, გადაღლის პრევენცია

მძღოლებს ეკრძალებათ ტრანსპორტის ოპერირება დაღლილ ან გადაღლილ მდგომარეობაში, მანამ სანამ ისინი სრულფასოვნად არ დაისვენებენ.

მძღოლები ვალდებული არიან ტრანსპორტის გამოყენებამდე შესაბამისად დაისვენონ. კომპანიამ ინფორმირება უნდა გაუწიოს მძღოლებს თუ როგორ შეიძლება გადაღლის იდენტიფიცირება და მისი პრევენცია.

ჰაიდელბერგცემენტის მენეჯმენტი, უნდა დარწმუნდეს, რომ მძღოლების წახალისება არ გამოწვევს მგზავრობის დროის გაზრდას, რასაც შესაძლოა მძღოლის გადაღლა მოყვეს.

6.2 ალკოჰოლი დამავნე ნივთიერებები

მძღოლებს ეკრძალებათ ა/ტრანსპორტის ოპერირება თუ ისინი იმყოფებიან ალკოჰოლის ან ნარკოტიკული ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ. ასევე აკრძალულია ა/ტრანსპორტის ოპერირება თუ მძღოლი მოიხმარს მედიკამენტებს, რამაც შესაძლოა ხელი შეუშალოს ტრანსპორტის ნორმალურ მართვას და უსაფრთხოებას.

მძღოლმა უნდა დაიცვას წინამდებარე სახელმძღვანელოთი, კანონმდებლობითა და შესაბამისი შიდა რეგულაციებით გათვალისწინებული მოთხოვნები, რაც დაკავშირებულია ალკოჰოლისა და მავნე ნივთიერებების მოხმარებასთან.

6.3 უსაფრთხოების ღვედები

მძღოლები და მგზავრები ვალდებული არიან გამოიყენონ უსაფრთხოების ღვედები ა/ტრანსპორტით მოძრაობისას.

უსაფრთხოების ღვედების გამოყენება წარმოადგენს საყოველთაო მეთოდს რათა მგზავრები მაქსიმალურად დაცული იყვნენ ინციდენტის შემთხვევაში. ყოველივე ეს წარმოადგენს მძღოლის პასუხისმგებლობას, რომელიც ვალდებულია დარწმუნდეს, რომ მის ყველა მგზავრს უკეთია უსაფრთხოების ღვედი.

ტაქსები და ავტობუსები, რომლებიც არ არიან აღჭურვილნი უსაფრთხოების ღვედებით, მათი გამოყენება უნდა მოხდეს მხოლოდ მაშინ, როდესაც სხვა სახის ალტერნატივა არ არსებობს. რისკების შემცირებისათვის წინა მგზავრის სკამი მსუბუქ ტრანსპორტში და ავტობუსებსა და მიკრო ავტობუსებში კწინა კართან არსებული მგზავრებისათვის განკუთვნილი სკამები უნდა გაუქმდეს ან არ მოხდეს მათი გამოყენება.

რაიმე სახის მოწყობილობის გამოყენება, რომელიც გააჩერებს, შეასუსტებს ან მოდიფიცირებს გაუკეთებს ღვედს აკრძალულია.

იმ შემთხვევაში თუ სატვირთოს აქვს საძინებელი განყოფილება და ის გამოყენებული უნდა იყოს სატვირთოს მოძრაობისას, უნდა დაყენდეს შესაბამის ბარიერი სატვირთოს მოძრაობის პერიოდში კაბინასა და საძინებელს შორის.

6.4 მგზავრები

მძღოლებს ეკრძალებათ გარე პირების დაშვება ა/ტრანსპორტში.

ყველა მგზავრმა უნდა გამოიყენოს ღვედი. მძღოლი უნდა მოქმედებდეს შემდეგი პრინციპით ერთი მგზავრი, ერთი ადგილი, ერთი უსაფრთხოების ღვედი.

6.5 ტვირთი

ტვირთი რომელიც მოთავსებულია ტრანსპორტში უნდა იყოს განთავსებული უსაფრთხოდ და აკმაყოფილებდეს სატრანსპორტო საშუალების ლიმიტს.

6.6 საგზაო წესები და ნიშნები (on-site and off-site)

მძღოლებმა უნდა იცოდნენ საგზაო წესები და რეგულაციები, მათ შორის ყველა საგზაო ნიშანი ყველა იმ ადგილმდებარეობაზე სადაც უწევთ მოძრაობა.

6.7 მობილური ტელეფონები და ორმხრივი კომუნიკაციის საშუალებები

მობილური ტელეფონების გამოყენება მართვისას აკრძალულია, ეს ეხება ტექსტური შეტყობინების წერას, ელ ფოსტის კითხვას და ყველა ხელით საქმიანობას საკომუნიკაციო მოწყობილობასთან დაკავშირებით

პასიური მოსმენა და პასუხი მობილურით, პორტატული რადიოთი ან რადიომიმღებით შესაძლოა იყოს დაშვებული, მაგრამ მათი გამოყენება უნდა იყოს მინიმუმამდე დაყვანილი და გამოიყენებოდეს მხოლოდ და მხოლოდ მნიშვნელოვანი ინფორმაციის გადასაცემად, როგორცაა საავარიო სიტუაციები, ინციდენტები და ა.შ.

მობილური ტელეფონების გამოყენება ა/ტრანსპორტის მართვისას მნიშვნელოვნად ზრდის ავტო სატრანსპორტო ინციდენტების რისკს. ზოგიერთ ქვეყანაში არაკონტაქტური საკომუნიკაციო მოწყობილობები (ე.წ. ბლუთუზის ყურსასმენები და ა.შ) ნებადართულია, მიუხედავად ამისა ის მათი გამოყენებაც უარყოფით გავლენას ახდენს მძღოლის ქცევაზე და უსაფრთხოებაზე. ჰაიდელბერგცემენტი ურჩევს და აფრთხილებს ყველას, რომ არ გამოიყენონ არანაირი კომუნიკაციის საშუალებები, გარდა განსაკუთრებულ და გამონაკლის შემთხვევებისა.

6.8 ინდივიდუალური დაცვის საშუალებები

მძღოლებმა უნდა ატარონ მაღალი გარჩევადობის, შუქამრეკლი ტანისამოსი, როდესაც ისინი მუშაობენ ა/ტრანსპორტის გარეთ.

შუქამრეკლი ტანისამოსის ტარება სავალდებულოა გზებზე, კარიერებზე, სამშენებლო უბნებზე და მობილურ ტექნიკაზე სამუშაო ობიექტზე.

შუქამრეკლი ტანისამოსი გზაზე აფრთხილებს სხვა საგზაო მოძრაობის სუბიექტებს, რომ ადამიანი იმყოფება გზაზე, მანქანის ან გზის ნაპირზე. არსებული წესი ვრცელდება როგორც დღის ასევე ღამის საათებში.

ზოგიერთ ქვეყანაში სავალდებულოა დღის განმავლობაში შუქების გამოყენება. არსებულ პრაქტიკას ჰაიდელბერგცემენტი მიესალმება

ჩართული შუქებით მოძრაობა უზრუნველყოფს ა/მანქანის ხილვადობას გზაზე და შესაბამისად ამცირებს ავტო საგზაო შემთხვევის რისკს. დღის განმავლობაში ჩართულმა ფარებმა უნდა მიიპყროს წინიდან მომავალი მძღოლის ყურადღება და არ უნდა მოახდინოს მისი მხედველობის შეზღუდვა.

7 უსაფრთხოების ზომები მენეჯერებისათვის

არნიშნულ ქვეთავში განსაზღვრულია უსაფრთხოების ზომები მენეჯერებისათვის, რომლებიც უნდა იყოს მიღებული როგორც ჰაიდელბერგცემენტის სამუშაო ობიექტებზე, ასევე კონტრაქტორი ორგანიზაციებისათვისაც, რათა გაუმჯობესდეს მათი უსაფრთხოების მაჩვენებლები.

7.1 მძღოლების კვალიფიკაცია და შერჩევა

მძღოლები უნდა იყვნენ კვალიფიცირებულნი, გააჩნდეთ შესაბამისი ცოდნა და გამოცდილება სამუშაოს უსაფრთხოდ შესრულებისათვის.

მძღოლები უნდა იყვნენ კვალიფიცირებულნი.

მძღოლების შერჩევის პროცესი ტრანსპორტისათვის საერთო მოხმარების გზებზე სამოდრაოთ (მსუბუქი ტრანსპორტი, ლოჯისტიკის ტრანსპორტი, HD ტრანსპორტი)

- დარწმუნდით რომ მძღოლს გააჩნია შესაბამისი კლასის მართვის მოწმობა ან ლიცენზია (აღნიშნული წესი ვრცელდება ყველა მძღოლსა და ოპერატორზე, მათ შორის კონტრაქტორებზე)
- შესაძლებლობის შემთხვევაში გადაამოწმეთ მისი ისტორი
- შეამოწმეთ მძღოლის ცოდნა და უნარები
- გააცანით ჰაიდელბერგცემენტის პოლიტიკა და შესაბამისი სტანდარტები

საკვალიფიკაციო პროცესი მძმე ტექნიკაზე HME, HD

- დარწმუნდით, რომ ოპერატორები არიან დატრენინგებულნი და კომპეტენტურები
- დარწმუნდით, რომ თანხვედრაში ხართ ყველა სახის საკანონმდებლო

7.2 მძღოლების სწავლება და შეფასება

ყველა მძღოლი, რომელიც ოპერირებას უწევს ა/ტრანსპორტს კომპანიის საქმიანობის ფარგლებში, ვალდებულია გაიაროს შესაბამისი ყოველწლიური ტრენინგი, რომელიც შედგენილი იქნება რისკების შეფასების საფუძველზე.

სპეც ტექნიკისათვის, ასევე მაღალი რისკის გარემოში მყოფი მძღოლებისათვის უნდა ჩატარდეს შესაბამისი სწავლება

მყველა მძღოლმა, რომელიც წლის განმავლობაში გადის 16000კმ-მანძილს ა/ტრანსპორტით, ასევე სამუშაო ობიექტებზე მძიმე ტექნიკის ოპერატორები, რომლებიც მინიმუმ 15%თავიანთი სამუშაო დროისა უთმობენ ტექნიკის ოპერირებას, ვალდებული არიან გაიარონ უსაფრთხოების ყოველწლიური სწავლება, მათ საქმიანობასთან დაკავშირებული რისკების გათვალისწინებით.

ა/ტრანსპორტის მართვის უსაფრთხოება უნდა შეიცავდეს შემდეგ თემებს:

- ჰაიდელბერგცემენტის უსაფრთხოების პოლიტიკის მიმოხილვა ა/ტრანსპორტის მართვის უსაფრთხოების კუთხით
- მომხდარი ა/სატრანსპორტო შემთხვევების მიმოხილვა
- უსაფრთხო მართვის ტექნიკა (მგზავრობის მანძილი, თვალთ კონტროლი, აჩქარება და მკვეთრი მუხრუჭი)
- მგზავრობის რისკ მენეჯმენტი

- დაღლა და გადაღლა
- მედიკამენტური საშუალებებისა და მავნე ნივთიერებების ეფექტი
- უსაფრთხოების აღჭურვილობები ა/მანქანაში
- წინა სამგზავრო დათვალიერება
- ა/ტრანსპორტის მართვის ადგილობრივი საფრთხეები და მართვის კულტურა
- მართვის უნარებისა და ქცევის შეფასება.

დამატებითი შეფასების კრიტერიუმი შესაძლოა იყოს საწვავის ეკომონომარება

განმეორებითი ტრენინგის საჭიროება და პერიოდულობა დამოკიდებულია თავად მძღოლზე და რისკების შეფასებაზე. იმ შემთხვევაში თუ განმეორებითი ტრენინგის შედეგად მძღოლი მძღოლის ქცევა და უნარები მაინც იქნება არადაამაკმაყოფილებელი, ესეთ შემთხვევაში მძღოლს არ უნდა მიეცეს ა/ტრანსპორტის გამოყენების საშუალება.

ტრენინგ პროვაიდერების ხარისხი, ტრენინგ მასალების შემადგენლობა თანხვედრაში უნდა იყოს ჰაიდელბერგცემენტის სტანდარტებთან.

კომპანიამ ტრენინგებთან მიმართებაში უნდა გაითვალისწინოს შემდეგ:

- გამოიყენოს ადგილობრივი, კვალიფიცირებული კადრი როგორც ტრენერი, ან მოიძიოს შესაბამისი ორგანიზაცია რომელიც დააკმაყოფილებს სტანდარტებს
- ტრენინგის შემადგენლობად განსაზღვროს მხოლოდ კომპანიისათვის საჭირო და აუცილებელი საკითხები
- რეგულარულად შეამოწმოს ტრენინგ პროვაიდერის სტანდარტებისა და ხარისხის შესაბამისობა კომპანიის მოთხოვნებთან
- შეადგინეთ მძღოლების სახელმძღვანელო, რომელიც ადაპტირებული იქნება ქვეყნის შიდა მოთხოვნებთან და გამოწვევებთან და გადაეცით ის მძღოლებს

7.3 ავტო სატრანსპორტო საშუალებების შერჩევა და სპეციფიკაცია

იმისათვის, რომ დავრწმუნდეთ ტრანსპორტის აქტივობის ეფექტურობაში და უსაფრთხოებაში, ამისათვის საჭიროა შერჩეული იქნას შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალება კონკრეტული სამუშაოსათვის, რომელიც იქნება ნაკლები საფრთხის შემცველი მძღოლისათვის, ტვირთისათვის და მთლიანად გარშემომყოფთათვისაც. (ტრანსპორტის შერჩევისას გათვალისწინებული უნდა იყოს სამუშაო და აქტივობის ხანგრძლივობა, როგორც მძღოლისათვის ასევე სატრანსპორტო საშუალებისათვისაც).

დაშვებულია მხოლოდ და მხოლოდ სამწერტილიანი უსაფრთხოების ღვედები, ასევე ა/მანქანაში სავალდებულოა შუქამრეკლი ჟილეტის ქონა.

7.3.1 მსუბუქი ტრანსპორტი

მსუბუქი ტრანსპორტი უნდა აკმაყოფილებდეს მინიმუმ მოთხოვნებს(ტრანსპორტი რომელიც შეძენილია 2011წლის 1 იანვრიდან):

- 3 წერტილიანი უსაფრთხოების ღვედი ყველა სკამზე
- თავმისადები (ყველა სავარძელზე)
- უსაფრთხოების ბალიშები (მინიმუმ მძღოლისათვის)
- გვერდითი სარკეები მძღოლისა და მგზავრის მხარეს
- მუხრუჭების ბლოკირება ABS

კომპანიამ თავი უნდა შიკავოს კონტრაქტორებისა და საკუთარი თანამშრომლების ა/სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენებისაგან კომპანიის საქმიანობისათვის თუ ისინი არ აკმაყოფილებენ აღნიშნულ მოთხოვნებს.

მგზავრობის თავისებურებებიდან გამომდინარე, როგორც კომპანიის ასევე კონტრაქტორი ორგანიზაციის მსუბუქი ა/სატრანსპორტო საშუალებები აღჭურვილნი უნდა იყვნენ მინიმუმ შემდეგი უსაფრთხოების მოწყობილობებით:

- ცეცხლმაქრი
- პირველადი დახმარების ყუთი და ხელის ფანარი
- სათადარიგო საბურავი
- ხელსაწყოები (საბურავის ქანჩი, სახრახნისი, დომკრატი)
- გამაფრთხილებელი სამკუთხედი

იმ შემთხვევაში თუ არსებობს რისკი რომ მსუბუქი სატრანსპორტო საშუალება ვერ იქნება დანახული მძიმე ტექნიკის ოპერატორის მიერ, ესეთ შემთხვევაში ის აღჭურვილი უნდა იყოს:

- ამრეკლი დროშით მინიმუმ 2.5მ სიმაღლით
- ციმციმა ნათურით
- შუქამრეკლი ლეტით
- საკომუნიკაციო რადიოთი

იმ შემთხვევაში თუ ხშირად ხდება კარიერზე მსუბუქი სატრანსპორტო საშუალების შესვლა. სამომავლოთ შესყიდული უნდა იყოს ისეთი ფერის ტრანსპორტი, რომელის ფერიც არ აირევა გარშემო მოძრავ ტრანსპორტის ფერებში.

7.3.2 ლოჯისტიკური ა/სატრანსპორტო საშუალება

შემდეგი სახის მინიმალური მოთხოვნები სავალდებულოა იმ მძიმე ა/სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ (3.5ტ და მეტი) რომლებიც შეძენილია 2011 წლის 1 იანვრის შემდგომ:

- 3 წერტილიანი ინტეგრირებული უსაფრთხოების ღვედი ყველა სკამზე
- მარჯვენა და მარცხენა გვერდითი სარკეები, პლიუს დამატებითი სარკე ე.წ. მკვდარი წერტილებისათვის
- სარკეები, რომლებიც ფარავს ავტომობილის წინა მხარეს;
- უსაფრთხოების ბალიშები (მინიმუმ მძღოლისათვის) თუ ეს არსი გათვალისწინებული მწარმოებლის მიერ. (ტრანსპორტის შესყიდვა-შერჩევას უპირატესობა უნდა მიენიჭოს უსაფრთხოების ბალიშების არსებობას)
- მუხრუჭების ბლოკირების სისტემა ABS
- უკუსვლის ხმოვანი სიგნალი (ყველა მძიმე ტრანსპორტი)
- საბურავის ბლოკირების მოწყობილობა
- ტახოგრაფი
- რეზინის საფარი პედლებზე
- უკანა, ქვედა დამცავი, ტრანსპორტის ან სხვა სახის ბარიერზე შეჯახებისას ძარის დასაცავად (12.5ტ და მეტი ა/ტრანსპორტისათვის)
- საბურავები, რომლებიც რეკომენდირებულია მწარმოებლის მიერ

- ტვირთის/ბარგის დამჭერი მოწყობილობა, რომ არ მოხდეს მისი მოძრაობა კაბინაში ტრანსპორტის გადაადგილებისას. ასევე დომკრატი და შესაბამისი ხელსაწყოები
- ამრეკლები ძარის უკანა მხარეს;
- ტალახის საწინააღმდეგო ფარდები;
- შესაბამისი გამაფრთხილებელი ნიშნები

იმ შემთხვევაში თუ არსებობს ა/ტრანსპორტის ამოტრიალების საფრთხე, მაშინ შესაბამისი ზომები მიღებული უნდა იქნას, რომელიც ძირითადად ითვალისწინებს ა/ტრანსპორტის კაბინაში შესაბამისი დაცვის საშალებების მოწყობას

დაუმაგრებელი ნივთები ხშირ შემთხვევაში წარმოადგენს საფრთხეს მძღოლისა და მგზავრებისათვის. იმ შემთხვევაში თუ ტრანსპორტში არის ესეთი ნივთები ისინი მოთავსებული უნდა იყოს შესაბამის სექციაში, რომელიც გამოყოფილი იქნება დამცავი ბადით, ან უნდა მოხდეს მათი გამაგრება, რათა ავარიის შემთხვევაში გამოირიცხოს მათი გადაადგილება, რამაც შესაძლოა დამატებითი ზიანი მოუტანოს მძღოლსა და მგზავრებს.

7.3.3 მძიმე მობილური ტექნიკა HME

ახლად შეძენილი HME

არსებულ ბმულზე შეგიძლიათ იხილოთ HTC-ის დოკუმენტი, სადაც აღწერილია სავალდებულო მახასიათებლები მობილურ ტექნიკასთან დაკავშირებით, არსებული გამონათვალის განახლება მოხდება პერიოდულად HTC, CCM და CCR ექსპერტების მიერ პერიოდულად. აღნიშნული სპეციფიკაციიდან გადახრა შესაძლებელია მხოლოდ და მხოლოდ აგილობრივი რისკების შეფასების საფუძველზე, რომელიც დამტკიცებული უნდა იყოს ქვეყნის გენერალური მენეჯერის მიერ შრომის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელ პირთან შეთანხმებით.

http://unite.grouphc.net/wok/hs/HS_goodPrac/HTC_Yellow%20Machine-safetylist-31Okt2014.pdf

აღნიშნული სპეციფიკაცია ფარავს ისეთ საკითხებს, როგორებიცაა:

- ასასვლელ/გამოსასვლელები;
- რემონტი და სერვისი;
- მხედველობა (სარკეები, კამერები)
- უსაფრთხოების მოწყობილობები
- სამუშაო გარემო (კაბინა, კომუნიკაცია)

ასევე არსებული ცხრილი არ შეიცავს ინფორმაციას იმის თაობაზე, რომ ახლად შეძენილი მძიმე მობილური ტექნიკას უნდა გააჩნდეს ამრეკლი ლენტები მინიმუმ უკანა ნაწილზე.

არსებული მძიმე მობილური ტექნიკის მოდერნიზაცია

იმისათვის, რომ გავაუმჯობესოთ მძიმე მობილური ტექნიკის ხილვადობა სავალდებულოა რომ ყველა ტექნიკა აღიჭურვოს უკანა ხმოვანი სიგნალით და შუქამრეკლი ლენტებით მინიმუმ უკანა მხარეს. არსებული მოთხოვნა სავალდებულოა კონტრაქტორებისთვისაც

იმ შემთხვევაში თუ ტექნიკა არის 10ტ და მეტი, ესეთ შემთხვევაში ასევე სავალდებულოა რევერსული კამერის მონტაჟიც.

7.3.4. მძიმე ტექნიკა HD

HD ტექნიკა (დამპერები, სარწყავი მანქანები, საამფეთქებლო მანქანები, სარწყავი მანქანები) უნდა აკმაყოფილებდნენ არსებულ სტანდარტს

მნიშვნელოვანი მოთხოვნებია:

- 3 წერტილიანი ინტეგრირებული ღვედები ყველა სავარძელზე
- 2 დამოუკიდებელი სამუხრუჭე სისტემა
- მხედველობისა და გარჩევადობის იგივე მოთხოვნები, როგორც HME-ზე
- საბურავები უგზობის პირობებზე
- FOPS/ROPS
- ასევე უკანა სვლის კამერები

7.4 ტრანსპორტის რემონტი და სერვისი

კომპანია უნდა დარწმუნდეს, რომ მის საკუთრებაში და მოხმარებაში მყოფი ა/სატრანსპორტო საშუალებები არიან გამართულ მდგომარეობაში, ხდება მათი შემოწმება და სერვისი შესაბამისი პროგრამის საფუძველზე .

კომპანიამ უნდა უზრუნველყოს მის საკუთრებაში მყოფი ა/ტრანსპორტის პერიოდული რემონტი და შემოწმება, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი გაუმართაობით გამოწვეული ა/სატრანსპორტო შემთხვევები და ტრანსპორტის გაჩერება საგზაო მონაკვეთზე მოძრაობისას.

სარემონტო სამუშაოები ა/ტრანსპორტზე უნდა იყოს დოკუმენტირებული. უნდა შეიქმნას სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს მძღოლის მხრიდან ა/სატრანსპორტო საშუალების ყოველდღიურ ან ყოველკვირეულ შემოწმებას, რათა დაცული იყოს ტრანსპორტის გამართულობა და მაღალი სტანდარტი. შესაბამისი პროგრამის საფუძველზე გაწერილი უნდა იყოს ტრანსპორტის შემოწმების პერიოდულობა დროის ან ნამუშევარი საათების გათვალისწინებით, ასევე სავალდებულო ინსპექტირება, რაც შესაძლოა გათვალისწინებული იყოს საკანონმდებლო მოთხოვნებით. უნდა გაკონტროლდეს შეცვლილი ნაწილების ხარისხიანობა, იმ ნაწილების დროული შეცვლა და სერვისი რომელიც ითვალისწინებს პერიოდულ და რეგულარულ შეცვლა-შემოწმებას.

იმ შემთხვევაში, თუ საკანონმდებლო რეგულაცია არ არსებობს, HD/HME ტექნიკაზე უნდა ჩატარდეს მუხრუჭების ეფექტურობის ტესტი მინიმუმ 3 თვეში ერთხელ. აღნიშნული ტესტი უნდა ცატარდეს ელექტრონული ტესტირების ხელსაწყოს მეშვეობით. ყოველივე ეს შესაძლოა შეთავაზებული იქნას სერვის პროვაიდერების მხრიდან.

შიდა სარემონტო სამუშაოები ტრანსპორტზე უნდა ჩაატაროს პიროვნებამ, რომელსაც გააჩნია შესაბამისი ცოდნა და გამოცდილება აღნიშნულ საკითხთან მიმართებაში. სარემონტო სამუშაოები უნდა წარიმართოს ტრანსპორტის მწარმოებლის რეკომენდაციების გათვალისწინებით.

დაუშვებელია ა/ტრანსპორტის არავტორიზებული სარემონტო სამუშაო კომპანიის თანამშრომლის ან კონტრაქტორი პირის ან ორგანიზაციის მიერ.

7.5 წინა სამგზავრო დათვალიერება

უნდა შეიქმნას სისტემა რომელიც უზრუნველყოფს ა/ტრანსპორტის წინა სამგზავრო დათვალიერებას. მინიმუმ მძიმე ტექნიკაზე.

წინა სამგზავრო დათვალიერების შედეგები უნდა იყოს დოკუმენტირებული და უნდა ხდებოდეს მათი კონტროლი მენეჯერების მხრიდან

წინა სამგზავრო დათვალიერების მიზანია, დავრწმუნდეთ, რომ ა/ტრანსპორტი არის გამართულ მდგომარეობაში მისი ოპერირების დაწყებამდე. წინა სამგზავრო დათვალიერება უნდა ჩატარდეს მძღოლის მიერ ყოველ 24 საათში ერთხელ ტრანსპორტის ოპერირების დაწყებამდე.

წინა სამგზავრო დათვალიერება წარმოადგენს ტრანსპორტის შემდეგი კომპონენტების ვიზუალურ შემოწმებას:

- საბურავები (ე.წ. პროტექტორები, წნევა)
- მაშუქები
- საქარე მინა, მინის საწმენდების გამართულობა
- საყვირები
- გარე დაზიანებები, სითხეების დაღვრა
- მუხრუჭების გამართულობა (ხელის მუხრუჭის ჩათვლით)
- საჭის მდომარეობა

წინა სამგზავრო დათვალიერება უნდა ჩატარდეს კარგი ხილვადობისას, რათა ნებისმიერი დეფექტი ან შეუსაბამობა იყოს ხილული. მცირე ზომის დარღვევები შესაძლოა გამოსწორებული იყოს მძღოლის მიერ, ხოლო რაც შეეხება სერიოზულ დარღვევებს, როგორცაა მაგალითისათვის მუხრუჭების გაუმართაობა, საჭის სისტემის გაუმართაობა და ა.შ. რაც დიდი ალბათობით ზრდის ა/საგზაო შემთხვევას, ტრანსპორტი უნდა გაჩერდეს და მძღოლი ვალდებულია შეატყობინოს პრობლემა პირად ხელმძღვანელს.

- მექანიკოსები და მძღოლები ვალდებული არიან შეატყობინონ ხელმძღვანელობას ტრანსპორტის გამართულობასთან დაკავშირებულ პრობლემებზე
- დაზიანებულ ა/ტრანსპორტზე (LOTO) ენერგო იზოლაცია სავალდებულოა, რათა გამოირიცხოს მისი არაავტორიზებული გამოყენება.

7.6 ა/ტრანსპორტის მონაცემთა ჩამწერი სისტემა ლოჯისტიკის ტრანსპორტისათვის (VDR ან შავი ყუთი)

ტრანსპორტი ყოველთვის დაკავშირებულია, როგორც პიროვნულ ფაქტორთან ასევე იმ გეოგრაფიულ გარემოსთან სადაც მძღოლს უწევს ტრანსპორტით ოპერირება. ყოველივე ეს გარკვეულწილად ზრდის რისკს ავტოსაგზაო შემთხვევისა. ამისათვის სავალდებულოა ა/ტრანსპორტი აღჭურვილი იყოს ა/მანქანის მონაცემთა ჩამწერი სისტემით ან ე.წ. შავი ყუთით.

ყველა ქვეყანა არის კლასიფიცირებული როგორც მაღალი ან ძალიან მაღალი რისკის შემცველი გეოგრაფიული გარემოთი. აღნიშნული მონაცემები წარმოდგენილია ჯანმრთელობის საერთაშორისო ორგანიზაციის SOS კოორპორაციის მიერ.

მგზავრობის მონაცემები უნდა იყოს ჩაწერილი, მექანიზმი უნდა ირთვებოდეს მძლოლის პერსონალური სამუშაო გეგმებით. მოწყობილობამ უნდა ჩაიწეროს ისეთი მონაცემები, როგორცაა სიჩქარე, მკვეთრი აჩქარება და მუხრუჭი, გავლილი კილომეტრაჟი და ა.შ.

მონაცემთა მართვის სისტემა ითვალისწინებს:

- პროცედურას, რომელიც უზრუნველყოფს, რომ მოწყობილობა დაყენებულია, მუშაობს გამართულად, დაცულია მონაცემთა წაშლისაგან და გააჩნია საგანგაშო შეტყობინების საშუალება
- მონაცემების ჩამოტვირთვას, მათი ანალიზსა და მძლოლების ინდივიდუალურ შეფასებას.

7.7 ობიექტის (On-site) საგზაო მენეჯმენტი

კომპანიის სამუშაო ობიექტებზე შემუშავებული უნდა იყოს ა/ტრანსპორტის მოძრაობის გეგმა, რათა მოხდეს ფეხით მოსიარულეებისა და ა/ტრანსპორტის ერთმანეთისაგან დისტანცირება.

კონტროლის შემდეგი მექანიზმები უნდა არსებობდეს კომპანიის სამუშაო ობიექტზე:

- **საგზაო გეგმა** – უნდა განთავსდეს ობიექტის შესასვლელში
- **ნიშნები** – მონიშნული ტრანსპორტის სამოძრაო ადგილები, საგზაო წესები, სიჩქარის ლიმიტები, პარკირების ადგილები, მობრუნების ადგილები, გაჩერების აკრძალვები და ა.შ.
- **სიჩქარე** – სიჩქარის არსებული ლიმიტები განთავსებული უნდა იყოს სამუშაო ობიექტის ტერიტორიაზე
- **განათება** – საფეხმავლო გზები, სატრანსპორტო გზები, პარკირების ადგილები, მობრუნების ადგილები უნდა იყოს განათებული ღამის საათებში
- **პარკირება/მძლოლების მოსასვენებელი ადგილები** – უნდა იყოს წინასწარ განსაზღვრული, მარკირებული და დისტანცირებული მთავარი გზებიდან და საფრთხის შემცველი ადგილებიდან. პარკირება უნდა განხორციელდეს რევერსულად, პირველი მოძრაობა პარკირების შემდომ მიმართული უნდა იყოს წინ. მობრუნება უნდა განხორციელდეს მხოლოდ ამისათვის განკუთვნილ მონაკვეთზე რომელიც წინასწარ იქნება განსაზღვრული და მარკირებული.
- **საფეხმავლო გზები** – საფეხმავლო გზები უნდა იყოს წინასწარ განსაზღვრული და მარკირებული. ადამიანთა მოძრაობა დისტანცირებული უნდა იყოს ტრანსპორტის მოძრაობისაგან.
- **ნაპირების დაცვა** – ნაპირების დაცვა განსაკუთრებით საყურადღებოა კარიერებზე. ყველა ნაპირი დაცული უნდა იყოს 1.5მ სიმაღლის ნაყარი მასალით, მინიმუმ ნაყარი მასალის სიმაღლე უნდა შეადგენდეს კარიერზე მოძრავი ტექნიკის საბურავის ნახევარს. ნაყარი უნდა მოეწყოს ისე, რომ მძიმე ტექნიკას ვერ შეეძლოს მასზე გადასვლა. ნაყარი თავის მხრივ არ წარმოადგენს სრულფასოვან დაცვას ტრანსპორტისათვის, მიუხედავად ამისა ის წარმოადგენს ერთ ერთ ეფექტურ პრევენციის ზომას კარიერზე. იმ შემთხვევაში თუ არსებობს მაღალი რისკი, რომ ნაყარი ვერ შეაჩერებს მძიმე ა/ტრანსპორტს, გასაკუთრებით ყვითელ ტექნიკას, ესეთ შემთხვევაში რისკების შეფასების საფუძველზე შესაბამისი პრევენციული ზომები უნდა გატარდეს
- **სატრანსპორტო გზები (სამსხვრეველები AGG)** – ერთ ზოლიანი მოძრაობის შემთხვევაში, სავალი მონაკვეთის სიგანე უნდა იყოს 2.5მ მეტი ა/ტრანსპორტის სიგანეზე. იმ

შემთხვევაში თუ ობიექტზე მოქმედებს 2 ზოლიანი მოძრაობის ხაზი, ესეთ შემთხვევაში გზის სიგანე უნდა იყოს მინიმუმ 3.5მ მეტი ტრანსპორტის სიგანეზე.

- **დერეფნები** – სამუშაო ობიექტზე, ყველა შემთხვევაში ტრანსპორტმა გზა უნდა დაუთმოს მასზედ დიდ სატრანსპორტო საშუალებებს- სატვირთოები, ავტო ჩამტვირთველები, (მიუხედავად იმისა, ისინი დატვირთულნი არიან თუ არა)
- **უკუსვლა** – მაქსიმალურად შემცირებული უნდა იყოს ერთზოლიან სამოძრაო ხაზზე უკუსვლითი მანევრირება. თუ ეს მაინც გარდაუვალია რისკების შეფასების საფუძველზე დამატებითი ღონისძიებები უნდა იყოს მიღებული. ყოველივე ეს უნდა შიგავდეს მინიმუმ:
 - დამატებითი განათება, ოვალური სარკეები, CCTV, უკუსვლის ხმოვანი სიგნალები (არჩევანის შემთხვევაში ე.წ. ულტრაბგერითი უკუსვლის სენსორები)
 - წინასწარ განსაწვდრული უკუსვლის ზონები და ბარიერები სავალი გზის ნაპირებთან
- **სარკინიგზო მოძრაობა** – განსაკუთრებული ყურადღება უნდა დაეთმოს ობიექტზე სარკინიგზო მოძრაობას. კერძოდ:
 - სარკინიგზო ხაზები უნდა იყოს დაცული (ბარიერები ან სხვა ალტერნატივა), სამუშაო ობიექტზე უნდა ხდებოდეს შემადგენლობის გაცილება/გაყოლა შესაბამისი პროფესიის წარმომადგენლის მიერ.
 - სარკინიგზო ხაზებს უნდა გააჩნდეთ შესაბამისი გადაკვეთის ადგილები, რათა ხალხმა და ტრანსპორტმა შეძლოს უსაფრთხოდ გადასვლა ხაზზე.
 - სარკინიგზო ხაზზე გადასასვლელები უნდა იყოს დაცული სხვადასხვა სახის საშუალებებით: გამაფრთხილებელი სიგნალები ან ე.წ. შლაგბაუმებით ან გამოყოფილი უნდა იყოს მეფლაგმანე რომელიც გააკონტროლებს შემადგენლობის მოძრაობას გზების გადაკვეთებზე.
- **კომუნიკაცია** – უნდა შეიქმნას კომუნიკაციის სისტემა და პროტოკოლი, რათა თავიდან იქნას აცილებული ადამიანების გადაადგილება მოძრავ ტექნიკას შორის..
- **ტრენინგები** – თანამშრომლების, კონტრაქტორების, ვიზიტორებისა და სხვა მხარის ტრენინგები და ინსტრუქტაჟი უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას სამუშაო ობიექტზე ტრანსპორტის გადაადგილებისა სამუშაო ობიექტზე მოქმედი საგზაო წესების შესახებ. ტრენინგებში კი გათვალისწინებული უნდა იყოს მინიმუმ შემდეგი საკითხები:
 - უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების აუცილებლობა
 - ტრანსპორტის არაავტორიზებული შეკეთება და რემონტი სამუშაო ობიექტზე
 - ძილისა და დასვენების აკრძალვა პარკირებული სატრანსპორტო და მძიმე ტექნიკის სიახლოვეს
 - MP3 iPods და სხვა სახის აუდიო აპარატურის ყურსასმენებით გამოყენების აკრძალვა
 - მობილური ტელეფონებისა და ორმხრივი კომუნიკაციის სისტემების გამოყენების აკრძალვა

სამუშაო ობიექტის მენეჯმენტმა გასაგები უნდა გახადოს ყველასათვის, ვინც კი სარგებლობს კომპანიის სამუშაო ტერიტორიით (საკუთარი თანამშრომლები, კონტრაქტორები, სტუმრები

და ა.შ) რომ ა/ტრანსპორტთან დაკავშირებული წესები სამუშაო ტერიტორიაზე არის უფრო მაღალი ან იგივე სტანდარტის როგორც საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზებზე.

7.8 მგზავრობასთან დაკავშირებული საფრთხის მენეჯმენტი

მგზავრობა საერთო სარგებლობის გზებზე მაღალი და ძალიან მაღალი რისკის შემცველ ქვეყნებში ყოველთვის დაკავშირებულია საფრთხესთან, განსაკუთრებით ღამის და ცუდი მეტეოროლოგიური პირობების შემთხვევაში. ესეთ შემთხვევაში უნდა არსებობდეს შესაბამისი მგზავრობის გეგმა.

ავტო საგზაო შემთხვევების რისკი არის მაღალი, როდესაც ხდება მგზავრობა ხანგრძლივი დროის მანძილზე, განსაკუთრებით შესაბამის ქვეყნებში საფრთხის შემცველ და საშიშ გარემო პირობებში. ჰაიდელბერგცემენტის კომანიებმა და მათმა კონტრაქტორებმა პერიოდულად უნდა გადახედონ თავიანთ ლოჯისტიკის სტრატეგიას და უნდა გაითვალისწინონ ისეთი საკითხები როგორებიცაა ამინდი, ტრანსპორტის ტიპი, მიწოდების სისტემა და ა.შ. რაც ხელს შეუწყობს მგზავრობაზე რისკის ზემოქმედების შემცირებას.

უნდა შეფასდეს რისკები ისეთი მგზავრობისათვის, რომლებიც ითვალისწინებს მგზავრობას ხანგრძლივი დროით, მაღალი რისკის შემცველ გზებზე, ცუდი მეტეოროლოგიური პირობები და ა.შ. მგზავრობის მართვის გეგმა უნდა ეყრდობოდეს რისკების შეფასებისას გამოვლენილ საფრთხეებს და ის უნდა მოიცავდეს ყველა დაგეგმილ მგზავრობას მაღალი და ძალიან მაღალი რისკის შემცველ ქვეყნებში. მგზავრობა უნდა იყოს კარგად დაგეგმილი და მასში გათვალისწინებული უნდა იყოს უსაფრთხო სამუშაო საათები, რათა თავიდან იქნას აცილებული მძღოლის გადაღლა. მგზავრობის მართვის გეგმა უნდა შეიცავდეს:

- მგზავრობის მენეჯერი განსაზღვრულია(მაგალითად ცვლის უფროსი)
- წინა სამგზავრო გასაუბრება მძღოლსა და ცვლის უფროს შორის მინიმუმ შემდეგ საკითხებზე: გასავლელი გზების სირთულეები, გაჩერებები, ტვირთის მასა, საგანგებო გეგმა ა/მანქანის გზაზე გაუმართაობის შემთხვევაში
- გასავლელი გზა არის წინასწარ განსაზღვრული
- მგზავრობასთან დაკავშირებული საფრთხეები, განსაკუთრებით სახიფათო გზაჯვარედინები არის იდენტიფიცირებული რელიეფისა და დღე ღამის დროის გათვალისწინებით, განსაზღვრულია სიჩქარის ლიმიტები, დასვენებისა და საღსასწაულო დღეები, როდესაც შესაძლოა გზაზე ნასვამი მძღოლები იყვნენ.
- შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალება შერჩეულია კონკრეტული მგზავრობისათვის
- მხოლოდ კვალიფიცირებული და კომპეტენტური მძღოლი არის შერჩეული მგზავრობისათვის, შესაბამისი კატეგორიის მართვის მოწმობით
- კომუნიკაციის საშუალებები მძღოლსა და მენეჯერს შორის არის განსაზღვრული მგზავრობის სრული პერიოდის მანძილზე
- ა/ტრანსპორტი არის შემოწმებული მგზავრობამდე (წინა სამგზავრო დათვალიერება)
- დასვენებისათვის განკუთვნილი გაჩერებები არის დაგეგმილი
- მგზავრობის დასრულების სავარაუდო დრო განსაზღვრულია და ადგილზე შესაბამისი პირები გაფრთხილებულნი არია, რომლებმაც უნდა შეიმუშავონ სამოქმედო გეგმა იმ შემთხვევისათვის თუ მძღოლი არ გამოცხადდება მითითებულ დროს.

- მგზავრობა დეტალურად უნდა იყოს განხილული და დაგეგმილი შემდეგი შემთხვევებისათვის: ღამით მგზავრობა, მგზავრობა შეზღუდული მხედველობისას, ნისლის ან კვამლის დროს, ძლიერი წვიმის დროს. ყოველი ესეთი შემთხვევისათვის გაკეთებული უნდა იყოს რისკების შეფასება.
- მძღოლის ფიზიკური და ფსიქიკური მდგომარეობა უნდა იყოს დამაკმაყოფილებელი, გათვალისწინებული უნდა იყოს მგზავრობის დაწყებამდე მისი ნამუშევარი და დასვენების საათები
- მძღოლი უნდა ათვისებდეს პასუხისმგებლობას და ყველა იმ საფრთხეს რაც დაკავშირებულია მგზავრობასთან

ტრანსპორტის პარკირება უნდა მოხდეს ისე, რომ პირველი მოძრაობა პარკირების შემდგომ მიმართული იყოს წინ. მოძრაობის დაწყებამდე მძღოლი უნდა დარწმუნდეს რომ ა/ტრანსპორტის გვერით ან მის ქვეშ არავინ არ იმყოფება.

სიტუაციიდან გამომდინარე, კომპანიამ უნდა ითანამშრომლოს შესაბამის სააგენტოებთან ან სახელისუფლებო სტრუქტურებთან გზებზე მდგომარეობის გაუმჯობესების მიზნით.

დაუშვებელია მენეჯერებმა და პასუხისმგებელმა პირებმა განახორციელონ ისეთი ქმედება, რაც წნეხის ქვეშ მოაქცევს მძღოლს მგზავრობის მანძილზე და აიძულებს მას მიიღოს და არ გაითვალისწინოს მგზავრობასთან დაკავშირებული რისკები. მაგალითისათვის მძღოლის დაჩქარება.

7. კონტრაქტორი სატრანსპორტო ორგანიზაციები

სამუშაო ობიექტის გარეთ, კონტრაქტორი სატრანსპორტო ორგანიზაციის საქმიანობა დაკავშირებულია განსაკუთრებულ გამოწვევებთან და სირთულეებთან, რაც დაკავშირებულია კომპანია ჰაიდელბერგცემენტის კონტროლთან კონტრაქტორ ორგანიზაციებზე. მიუხედავად ამისა განსაკუთრებული ყურადღება უნდა იყოს მიმართული მათ მიმართ, რადგან კონტრაქტორმა სატრანსპორტო ორგანიზაციებმა ან მესამე მხარემ შესაძლოა გამოიწვიონ უბედური შემთხვევა.

ჰაიდელბერგცემენტს სწამს, რომ კონტრაქტორ სატრანსპორტო ორგანიზაციებში ა/ტრანსპორტის უსაფრთხოების ანალოგიური წესების იმპლემენტაცია მკვეთრად გააუმჯობესებს უსაფრთხოების საერთო დონეს მომდევნო 5 წლის განმავლობაში

მანამ სანამ, არსებული სახელმძღვანელოს იმპლემენტაცია წარმოადგენს კონტრაქტორი ორგანიზაციების პასუხისმგებლობას ჰაიდელბერგცემენტმა ხელი უნდა შეუწყოს და წახალისოს ისინი

ჰაიდელბერგცემენტი უნდა დარწმუნდეს შემდგომში

- კონტრაქტორი მძღოლები არიან კვალიფიციურები, გააჩნიათ შესაბამისი კატეგორიის მართვის მოწმობა თუ ლიცენზია სატრანსპორტო საშუალების ოპერირებისათვის
- კონტრაქტორი ორგანიზაციების ა/ტრანსპორტის უსაფრთხოება უნდა იყოს ორგანიზაციების წინასწარი შეფასების ნაწილი

- კონტრაქტორი ორგანიზაციების ა/ტრანსპორტის უსაფრთხოება უნდა იყოს კონტრაქტის განმსაზღვრელი და მათი წამახალისებელი საშუალება.
- კონტრაქტორი ორგანიზაციების ა/ტრანსპორტის უსაფრთხოება უნდა იყოს ნაწილი კონტრაქტორის რისკების შეფასებისას.
- კონტრაქტორი ორგანიზაციის ა/ტრანსპორტის მართვის უსაფრთხოება უნდა იყოს რეგულარულად გადახედილი კონტრაქტის მოქმედების პერიოდში.
- კონტრაქტორი ორგანიზაციის ა/ტრანსპორტის მართვის უსაფრთხოება უნდა იყოს ნაწილი წინა საკონტრაქტო პერიოდში. .
- ინციდენტი, რომელშიდაც მონაწილეობს კონტრაქტორი ა/სატრანსპორტო ორგანიზაცია, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს კომპანია ჰაიდელბერგცემენტის საკონტრაქტო პირს და შრომის უსაფრთხოების დეპარტამენტს.

ზემოთ აღნიშნული პროცესი შეესაბამება კომპანიის სახელმძღვანელოს „სტუმრებისა და კონტრაქტორების უსაფრთხოებას“ ასევე ასევე CSI ცემენტის მდგრადი განვითარების დოკუმენტს, რომელიც ხელმოწერილია დირექტორთა საბჭოს თავმჯდომარის, დოქტორ შეიფელეს მიერ 2009 წელს.

კონტრაქტორი ორგანიზაციის ა/სატრანსპორტო საშუალებებზე სერვისის შეფასებისათვის ჰაიდელბერგცემენტს აქვს საშუალება ითანამშრომლოს ორგანიზაციების შესაბამის სამიზნე ჯგუფებთან, როგორებიცაა მაგალითისათვის: იურიდიული დეპარტამენტი, ლოჯისტიკა და ა.შ. რათა მოხდეს შესაბამისი კონტრაქტების შემუშავება, ტრენინგებისა სერვისების, სწავლებების განსაზღვრა, პროცედურების შედგენა და ყველა იმ საქმიანობის ერთობლივად დაგეგმვა, რომელიც მიმართული იქნება კონტრაქტორ ორგანიზაციაში სატრანსპორტო რისკების შემცირებასთან.

კრიტერიუმები, კონტრაქტორი სერვის ორგანიზაციის შერჩევისას:

- კონტრაქტორ ორგანიზაცია გააჩნია მართვის უსაფრთხოების პოლიტიკა:
 - თანხვედრაშია საკანონმდებლო მოთხოვნებთან
 - შესაბამისობაშია ორგანიზაციასთან დაკავშირებულ რისკებთან
 - გათვალისწინებულია კლიენტის მოთხოვნები
 - დემონსტრირებას ახდენს მართვის უსაფრთხოების გაუმჯობესებაზე.
- კონტრაქტორ ორგანიზაციას გააჩნია ა/ტრანსპორტის უსაფრთხოების კონტროლისა და მართვის პროცესი:
 - მძღოლები არიან დატრენინგებული, სერტიფიცირებულნი და ჯანმრთელნი.
 - განსაზღვრულია მძღოლების მოსვენება
 - ხდება ა/ტრანსპორტის შემოწმება და რეაგირება დარღვევებზე
 - განსაზღვრულია საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა ინციდენტის შემთხვევაში
 - მგზავრობასთან დაკავშირებული რისკები არის კონტროლზე აყვანილი
 - მძღოლების ქცევა და ქმედება არის შეფასებული (წახალისებები/დისციპლინარული სანქციები)

7. პროცესის იმპლემენტაცია და კონტროლი

სახელმძღვანელოს გამოცემიდან, მაქსიმუმ 3 თვის მანძილზე უნდა ჩატარდეს ხარვეზების ანალიზი, რათა გამოიკვეთოს ხარვეზები ახალ სახელმძღვანელოსთან მიმართებაში, შედგეს სამოქმედო გეგმა და განისაზღვროს შესრულების ვადები.

არსებული სახელმძღვანელოს იმპლემენტაციის პროცესი და პროგრესი შემოწმებული უნდა იყოს შედა რესურსებითა და საშვალებებით. ერთ ერთი მათგანია H&S მენეჯმენტ სისტემის აუდიტი.

კონტრაქტოს ფორმის გადახედვა და განახლება უნდა მოხდეს არსებული სახელმძღვანელოს მოთხოვნის ფორმებში.

არსებული სტანდარტით განსაზღვრულია სპეციფიური ვადები, კერძოდ:

7.2. მძღოლების სწავლებები

- მძღოლების სახელმძღვანელოს შედგენა 2020 წლის ბოლომდე

7.3.1. მსუბუქი ა/ტრანსპორტი

- მსუბუქი ა/სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც მოძრაობენ კარიერებზე უნდა მოხდეს მათი შექმნა იმ ფერების გათვალისწინებით, რომ არ მოხდეს მათი აღრევა სხვა მძიმე ტექნიკასთან

7.3.2. ლოჯისტიკის ტრანსპორტი

- ახლად შექმნილი ლოჯისტიკის ტრანსპორტი უნდა აკმაყოფილებდეს აღნიშნულ სტანდარტის (ვერსია4.0) მოთხოვნებს
- ჰაიდელბერგცემენტის კუთვნილი, ლიზინგით აყვანილი თუ დაქირავებული ტექნიკა უნდა განახლდეს არსებული სტანდარტის გათვალისწინებით 2020 წლის ბოლომდე
- კონტრაქტორი ორგანიზაციების არსებული ტექნიკა უნდა განახლდეს არსებული სტანდარტის გათვალისწინებით 2020 წლის ბოლომდე

7.3.3 HME, 7.3.4. HD ტექნიკა

- ჰაიდელბერგცემენტის ახლად შექმნილი, ლიზინგით აყვანილი თუ დაქირავებული ტექნიკა უნდა აკმაყოფილებდეს არსებული სტანდარტის მოთხოვნებს
- უკვე არსებული ტექნიკის განახლება უნდა მოხდეს 2020 წლის ბოლომდე
- კონტრაქტორის საკუთრებაში არსებული ტექნიკის განახლება უნდა მოხდეს 2020 წლის ბოლომდე

ზემოთ მოყვანილი მოცემული მოთხოვნების ან ვადის ნებისმიერი გამონაკლისი შესაბამისი შესრულების ვადა არ უნდა გაცდეს 2022 წელს.

8 დამატებითი ინფორმაცია

დამატებითი ინფორმაცია შეგიძლიათ იხილოთ კომპანიის ელექტრონულ გვერდზე:

http://unite.grouphc.net/wok/hs/Pages/HSGuideline_Training_en-US.aspx

საკონტაქტო ინფორმაცია:

დოქტორი კლაუს ჰორმანი

H&S მენეჯერი

ჯგუფის ადამიანური რესურსების

დეპარტამენტი

ტელეფონი: +49 6221 481 32007

ელ.ფოსტა

klaus.hormann@heidelbergcement.com



დანართი1: დამტკიცების წერილი (დააკლიკეთ [here](#))

DEDICATED TO MAKING A DIFFERENCE



World Business Council for
Sustainable Development