

Bezpieczeństwo jazdy i pojazdu

Requirement Specification



Streszczenie

Niniejsza norma opisuje minimalne globalne wymagania dotyczące aspektów zdrowia, bezpieczeństwa i dobrego samopoczucia w odniesieniu do bezpieczeństwa jazdy i pojazdu.

Zastosowanie

Norma ta dotyczy dostawców firmy Ericsson, pracowników dostawców i innych pracowników zatrudnionych przez dostawców zaangażowanych w obsługę wszystkich pojazdów będących własnością firmy, wynajmowanych lub prywatnych (z wyłączeniem dojazdów do/z pracy).

Niniejsza Instrukcja dotyczy korzystania z pojazdu w celach służbowych, co odnosi się do jazdy do i z miejsc prowadzenia działalności w celach służbowych, w tym korzystania z prywatnego lub wynajętego pojazdu.

W przypadku bardziej rygorystycznych lub restrykcyjnych wymagań ze strony lokalnych organizacji firmy Ericsson, klientów lub lokalnych przepisów, będą one zawsze nadrzędne w stosunku do odpowiednich specyfikacji zawartych w niniejszej Instrukcji.



Spis treści

1	Instrukcja.....	3
1.1	Ogólne.....	3
2	Wymagania przed rozpoczęciem jazdy.	5
2.1	Ocena ryzyka.	5
2.2	Kontrola przed rozpoczęciem jazdy – tylko pojazdy projektowe.....	6
2.3	Plan zarządzania podróżą – tylko pojazdy projektowe.	6
3	Wymagania dla kierowców.	8
3.1	Ograniczenia jazdy.	8
3.2	Zdolność do prowadzenia pojazdów.....	9
3.3	Orientacja/szkolenie kierowcy.....	9
3.3.1	Szkolenie dla kierowców.....	9
3.3.2	Świadomość bezpiecznej jazdy firmy Ericsson.....	10
3.3.3	Defensywna/bezpieczna jazda.	10
3.3.4	Jazda terenowa lub na czterech kołach.	11
3.4	Monitorowanie wydajności jazdy	11
3.4.1	Proces monitorowania.....	11
4	Wymagania dotyczące pojazdu.....	11
4.1	Funkcje bezpieczeństwa pojazdu.....	11
4.2	Funkcje bezpieczeństwa pojazdów terenowych.	12
4.3	Holowanie, przyczepy i ładunki ponadgabarytowe.	13
5	Inne typy pojazdów i zastosowania biznesowe.	14
5.1	Motocykle (pojazdy dwukołowe).....	14
6	Obowiązki.....	14
6.1	Kierowcy.....	14
6.2	Osoba odpowiedzialna za pracę (OOZP)/Kierownik zespołu lub jego odpowiednik.....	15
6.3	Kierownicy projektów dostawców.....	15
6.4	Kierownik floty, koordynator floty lub jego odpowiednik.....	16
7	Odniesienia.....	16
8	Wykaz zmian.	16

1 Instrukcja

1.1 Ogólne

- Nie należy pracować, ani prowadzić pojazdu pod wpływem alkoholu lub narkotyków, w tym leków na receptę, które mogą obniżać wydajność. [Zasady ratujące życie]
- W trakcie jazdy pojazdem należy zawsze mieć zapięty pas bezpieczeństwa, również jadąc jako pasażer. [Zasady ratujące życie]



- Nie wolno przekraczać ograniczeń prędkości. [Zasady ratujące życie]
- Nie należy używać telefonów ani urządzeń przenośnych podczas jazdy. [Zasady ratujące życie] Obejmuje to między innymi wiadomości SMS, połączenia wideo i połączenia głosowe. Łączność Bluetooth lub podobna może być używana do komunikacji głosowej przez głośnik. Kierowcy nie mogą używać słuchawek nausznych ani dousznych podczas jazdy.
- Ocena ryzyka (patrz sekcja 2.1) przeprowadzona dla projektu, kraju lub regionu lub na poziomie jednostki obejmuje bezpieczeństwo jazdy i pojazdów.
- Należy unikać jazdy w pojedynkę, jeśli istnieją znane obszary bez zasięgu sieci telefonii komórkowej na trasie przejazdu.
- Wszyscy kierowcy muszą posiadać ważne i aktualne prawo jazdy oraz spełniać lokalne wymogi prawne dotyczące prowadzenia pojazdu danego typu/klasy.
- Zdecydowanie zaleca się stosowanie systemów monitorowania pojazdów /telematycznych, jeśli jest to dozwolone. W przypadku instalacji systemów monitorowania pojazdów/telematycznych, zachowanie kierowcy powinno być regularnie monitorowane.
- Kierowcy muszą być zaznajomieni z obsługą i elementami sterującymi pojazdów, którymi mają kierować.
- Kierowcom i pasażerom zabrania się palenia tytoniu i e-papierosów wewnątrz pojazdu w każdym momencie.
- Nieupoważnieni pasażerowie (tj. personel niezwiązany z przydzielonym zakresem pracy związanym z jazdą) i autostopowicze są zabronieni.
- Pasażerom nie wolno podróżować w przestrzeni ładunkowej ani w skrzyniach ładunkowych pojazdów, w tym samochodów typu pick-up itd.
- Sprzęt i materiały w pojeździe muszą być bezpiecznie zamocowane, aby zapobiec przemieszczaniu się.
- Pojazdy muszą spełniać wszystkie lokalne przepisy dotyczące rejestracji, ubezpieczenia i być w stanie odpowiednim do zamierzonego celu.
- Pojazdy muszą być zgodne z protokołami kontroli zgodnie z lokalnymi przepisami prawa.
- Pojazdy podlegają harmonogramowi konserwacji określonego przez sprzedawcę lub producenta pojazdu. Nie należy prowadzić pojazdów, które są niesprawne i powinny one zostać wycofane z eksploatacji do czasu naprawy. Firma Ericsson będzie mieć dostęp do dokumentacji serwisowej na żądanie.



- Nie należy ładować pojazdów powyżej maksymalnej ładowności określonej przez producenta.
- Obserwacje ryzyka, zdarzenia potencjalnie wypadkowe i incydenty należy zgłaszać w odpowiednim czasie do Globalnego narzędzia do zgłaszania incydentów ([GIRT](#)) w celu analizy przyczyn źródłowych i określenia działań.
- Zachęca się kierowców i pasażerów do zgłaszania wątpliwości w systemie GIRT, gdy są świadomi, zaangażowani lub są świadkami prowadzenia pojazdu lub kierowcami pojazdu, który nie spełnia wymogów niniejszej Instrukcji, zgodnie ze standardem Prawo do przerwania pracy dla dostawców [\[1\]](#).
- Należy przeprowadzić kontrolę przed jazdą w celu zweryfikowania bezpiecznego działania pojazdu zgodnie z sekcją 2.2.
- Należy opracować Plan zarządzania podróżą zgodnie z sekcją 2.3.

2 Wymagania przed rozpoczęciem jazdy.

2.1 Ocena ryzyka.

Ocena ryzyka przeprowadzona dla projektu powinna obejmować ryzyko związane z jazdą i bezpieczeństwem pojazdu. Należy uwzględnić co najmniej następujące czynniki:

- Konieczność prowadzenia pojazdu (tj. czy praca może zostać wykonana wirtualnie lub czy istnieją inne bezpieczniejsze środki transportu).
- Warunki pogodowe (oczekiwane i potencjalne ekstrema).
- Jazda w ciemności.
- Średnie dzienne odległości do pokonania.
- Teren, stan dróg i sytuacje drogowe, które mogą wystąpić.
- Stan pojazdu (pojazdów) i wszystkie funkcje bezpieczeństwa.
- Możliwe sytuacje związane z bezpieczeństwem.
- Dostępność zasięgu sieci telefonii komórkowej.
- Potencjalne sytuacje awaryjne i dostępność służb ratunkowych.
- Doświadczenie i kwalifikacje kierowców.
- Potencjalne zapotrzebowanie i dostępność miejsc noclegowych.
- Prywatne pojazdy przeznaczone do okazjonalnego użytku w celach służbowych.
- Inne ryzyka niewymienione powyżej, które są znane lub specyficzne dla ocenianego projektu/obszaru.

Należy określić odpowiednie środki kontroli zgodnie z wymaganiami wyszczególnionymi w niniejszej Instrukcji i wdrożyć je w celu wyeliminowania lub ograniczenia zidentyfikowanego ryzyka w celu ochrony kierowcy, pasażerów, osób postronnych i innych zainteresowanych stron.



Jeśli poziom ryzyka resztkowego po kontroli i ograniczeniu jest nadal uważany za wysoki lub bardzo wysoki, należy go zgłosić bezpośredniemu przełożonemu lub odpowiedzialnemu ekspertowi ds. BHP. Prowadzenie pojazdu nie jest dozwolone, jeśli poziom ryzyka jest wysoki lub bardzo wysoki.

2.2 Kontrola przed rozpoczęciem jazdy – tylko pojazdy projektowe.

Inspekcja poprzedzająca jazdę powinna być przeprowadzana przez kierowcę codziennie przed pierwszą podróżą. Obszary zalecane do sprawdzenia obejmują:

Pojazd:

- Pasy bezpieczeństwa dla kierowcy i wszystkich pasażerów.
- Reflektory, światła hamowania, kierunkowskazy, światła awaryjne (sprawne wszystkie żarówki).
- Klakson.
- Okna i lustra (czyste, niepopękane).
- Wycieraczki przedniej szyby i odpowiednia ilość płynu do spryskiwaczy.
- Bieżnik opon.
- Koło zapasowe i sprzęt do jego wymiany (jeśli nie jest objęte umową serwisową).
- Apteczka pierwszej pomocy, zestaw ratunkowy (w tym trójkąty ostrzegawcze), gaśnica.
- Dowody wycieków.

Kierowca:

- Zmęczenie i stan zdrowia kierowcy.
- Regulacja lusterek wstecznych (w celu zminimalizowania martwego pola).
- Regulacja fotela i kierownicy (jeśli dotyczy).
- Dokumentacja:
- Data ważności prawa jazdy.
- Wymagana prawnie dokumentacja pojazdu (tj. tablice, rejestracja, ubezpieczenie, instrukcja producenta).

Wszelkie nieprawidłowości wykryte podczas kontroli przed rozpoczęciem jazdy muszą zostać usunięte. Nie zezwala się na prowadzenie pojazdu, jeżeli usterki stanowią bezpośrednie zagrożenie dla kierowcy i pasażerów.

2.3 Plan zarządzania podróżą – tylko pojazdy projektowe.

Jeżeli z wyprzedzeniem wiadomo, że podróż wiąże się z ryzykiem nieobjętym oceną ryzyka (sekcja 2.1), które jest nietypowe, nadzwyczajne lub specyficzne dla pojazdu/kierowcy lub środka transportu, dróg, którymi podróż będzie się odbywać, lokalizacji miejsca lub innych warunków do i z punktu początkowego, przed rozpoczęciem podróży należy sporządzić Plan zarządzania podróżą obejmujący zarówno podróż w jedną stronę, jak i z powrotem, w celu zidentyfikowania działań mających na celu wyeliminowanie lub złagodzenie tego ryzyka.



Nietypowe lub nadzwyczajne zagrożenia związane z podróżą mogą obejmować:

- Nowego lub innego kierowcę/pojazd, który nie został wcześniej zarejestrowany/zweryfikowany.
- Niezwykle odległe lokalizacje i miejsca (tj. z dala od głównych skupisk ludności lub służb ratunkowych).
- Długie podróże (tj. ponad 400 kilometrów (250 mil) lub cztery godziny).
- Trudny teren.
- Holowanie przyczep z ładunkami ponadgabarytowymi.

Plan zarządzania podróżą odnosi się do konkretnych zagrożeń, takich jak:

- Zdrowie i stan psychiczny kierowcy (np. nadmierny stres, rozproszenie uwagi i presja).
- Ogólne doświadczenie i wydajność kierowców.
- Łączny czas pracy, w tym okresy prowadzenia pojazdu.
- Jazda samochodem w godzinach ciemności.
- Rodzaje dróg (tj. główne autostrady, drogi dwupasmowe, tunele, mosty, obszary będące w trakcie budowy, drogi nieutwardzone, wyboje, niebezpieczne zakręty, strome zbocza itd.)
- Przewidywalne lub znane warunki ruchu drogowego/drogowe (tj. piosi na drodze, obszary podatne na powódzie, brak poboczy, urwiska, możliwość osunięcia się ziemi, wyboje, obecność ciężkich pojazdów na trasie, duże natężenie ruchu, ulice jednokierunkowe, bezpośrednie światło słoneczne o świcie/kurz, słabe oświetlenie drogi, brak sygnalizacji świetlnej, zwierzęta na drodze, przejazdy kolejowe itd.)
- Aktualne i prognozowane warunki pogodowe.
- Dane kontaktowe po przybyciu do miejsca docelowego lub informacje dotyczące odprawy (np. imiona i nazwiska oraz numery telefonów).
- Znane lub potencjalne obszary o słabym zasięgu lub braku zasięgu telefonii komórkowej.
- Dostępność miejsc do odpoczynku i lokali gastronomicznych.
- Harmonogram wypoczynku, lokalizacja i zakwaterowanie.
- Zapewnienie odpowiedniego nawodnienia.
- Masa, wysokość i długość sprzętu i/lub materiałów, które mają być transportowane, w porównaniu z wymiarami pojazdu i infrastrukturą drogową (np. mosty, wiadukty itd.)
- W jaki sposób sprzęt/materiały wewnątrz pojazdu są przymocowane, aby zapobiec przemieszczaniu się.
- Lokalizacje stacji paliw/ładowania.
- Plan awaryjny zawierający, co najmniej, numery alarmowe, pobliskie centra medyczne i ich zdolność do zarządzania sytuacjami awaryjnymi, szczegóły dotyczące wyposażenia awaryjnego w pojeździe oraz szkolenie personelu w zakresie sytuacji awaryjnych.
- Drogi dojazdowe do miejsca docelowego i w jego pobliżu.



3 Wymagania dla kierowców.

3.1 Ograniczenia jazdy.

Należy przestrzegać maksymalnej liczby godzin jazdy przedstawionej w poniższej tabeli. Limity te nie mogą być wykorzystywane do planowania czasu jazdy w kierunku maksymalnego dozwolonego dla celów operacyjnych lub wydajnościowych.

W miarę możliwości należy unikać jazdy po zmroku, zwłaszcza po długiej zmianie wymagającej dużego wysiłku fizycznego/poznawczego.

	Maksymalna liczba godzin jazdy
	• Maksymalny czas jaki kierowca spędza za kierownicą w ciągu zmiany roboczej jest ograniczony do łącznie 10 godzin. • Jeśli podróż ma trwać ponad 10 godzin, należy podzielić ją na dwa dni (i zorganizować odpowiednie zakwaterowanie). • Należy zaplanować 15-minutowe przerwy co 2 godziny. • Jeśli w ciągu dwóch godzin jazdy nie ma bezpiecznego miejsca do odpoczynku, należy zatrzymać się i odpocząć, gdy tylko takie miejsce będzie dostępne. • Kierowcy powinni być dobrze wypoczęci przed pierwszą jazdą w ramach zmiany roboczej, np. po ośmiu godzinach nieprzerwanego odpoczynku.
Maksymalny czas jazdy	• Jeśli kierowca ma dojechać do odległego miejsca i wykonywać lub nadzorować prace w terenie, w tym czynności wysokiego ryzyka, wówczas czas dojazdu do i z tego miejsca nie może przekraczać łącznie czterech godzin w obie strony. • Jeśli jazda do i z miejsca pracy ma odbywać się w godzinach ciemności, należy dołożyć starań, aby ograniczyć każdy etap podróży do maksymalnie dwóch godzin. • Przed podróżą powrotną kierowcy powinni zgłaszać bezpośrednio przełożonemu/opiekunowi wszelkie negatywne skutki wykonywanej pracy dla ich stanu fizycznego, zdrowia i stanu psychicznego, które mogą mieć wpływ na wydajność i bezpieczeństwo jazdy.



3.2 Zdolność do prowadzenia pojazdów.

Wszyscy kierowcy muszą być zdolni do prowadzenia pojazdu, co oznacza, że muszą być wypoczęci i czujni przez cały czas prowadzenia pojazdu.

Kierowcy nie mogą znajdować się pod wpływem narkotyków lub alkoholu, w tym leków dostępnych bez recepty lub przepisanych na receptę, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo jazdy, ani prowadzić pojazdu w stanie zmęczenia lub znużenia.

Zaleca się, aby kierowcy dokonywali samooceny swojej gotowości fizycznej i psychicznej za każdym razem przed rozpoczęciem jazdy. Ta samoocena powinna obejmować:

- Zdrowie fizyczne: należy upewnić się, że kierowca czuje się sprawny fizycznie i nie cierpi na żadne schorzenia, które mogłyby osłabić koncentrację lub wpłynąć na wydajność ze względu na objawy lub przyjmowane leki.
- Odpoczynek: należy zapewnić kierowcy wystarczającą ilość odpoczynku i snu przed podjęciem zadań, aby zachować ostrożność i koncentrację.
- Nawodnienie: należy zadbać, aby kierowca utrzymywał odpowiednie nawodnienie.
- Ergonomia: należy zwracać uwagę na postawę ciała i konfigurację siedzenia, aby zapobiec niepotrzebnemu obciążeniu fizycznemu podczas jazdy.
- Dobre samopoczucie psychiczne: należy upewnić się, że kierowca jest spokojny i skoncentrowany psychicznie oraz że nie cierpi na żadne schorzenia, które mogłyby osłabić koncentrację lub wpłynąć na wydajność z powodu objawów lub przyjmowanych leków.

Kierowcy powinni poinformować swojego bezpośredniego przełożonego lub opiekuna o wszelkich problemach psychicznych lub zdrowotnych (np. nadmiernym stresie, rozproszeniu uwagi i presji), które mogą mieć wpływ na wydajność jazdy i uzgodnić działania zapobiegawcze lub łagodzące.

3.3 Orientacja/szkolenie kierowcy.

Cały personel dostawcy, który korzysta z pojazdu w ramach działalności dla firmy Ericsson lub w imieniu firmy Ericsson, musi przejść następujące szkolenie:

3.3.1 Szkolenie dla kierowców.

Konieczne jest ukończenie szkolenia dla kierowców skierowanego do nowych pracowników i/lub kierowców, zanim po raz pierwszy będą używać pojazdu w celach służbowych.

Sesje wprowadzające powinny być prowadzone przez bezpośredniego przełożonego kierowcy, opiekuna, personel odpowiedzialny za bezpieczeństwo lub personel zarządzający flotą. Szkolenie dla kierowców ma na celu omówienie takich tematów, jak:



- Potwierdzenie ważnego i aktualnego prawa jazdy dla klasy pojazdu, który ma być prowadzony.
- Obowiązujące zasady ratowania życia firmy Ericsson.
- Wymagania dotyczące kontroli przed rozpoczęciem jazdy i Planu zarządzania podróżą.
- Wymagania dotyczące zdolności do jazdy.
- Inne istotne wymagania niniejszej Instrukcji.
- Obsługa elementów sterujących przydzielonego pojazdu.
- Określone zasady i ustalenia dotyczące zarządzania flotą oraz użytkowania pojazdów obowiązujące na szczeblu lokalnym lub u dostawcy.
- Konsekwencje dla kierowców, którzy naruszają przepisy ruchu drogowego lub nie przestrzegają wymogów niniejszej Instrukcji.
- Kiedy i jak zgłaszać incydenty w Globalnym narzędziu do zgłaszania incydentów ([GIRT](#)) firmy Ericsson.

3.3.2 Świadomość bezpiecznej jazdy firmy Ericsson.

Co roku należy ukończyć najnowszy internetowy moduł firmy Ericsson dotyczący bezpiecznej jazdy: Bezpieczny powrót do domu.

3.3.3 Defensywna/bezpieczna jazda.

Co najmniej raz na dwa lata należy ukończyć osobisty, lokalny kurs defensywnej/bezpiecznej jazdy.

Kurs powinien obejmować co najmniej cztery godziny i zaleca się, aby obejmował zarówno moduły wykładowe, jak i praktyczne (za kierownicą).

Zaleca się, aby kursy defensywnej jazdy były prowadzone przez uznanego w kraju lub akredytowanego dostawcę usług szkoleniowych. Jeśli nie jest to możliwe, kurs może zostać przeprowadzony przez personel firmy Ericsson posiadający doświadczenie w zakresie jazdy defensywnej i kwalifikacje szkoleniowe do prowadzenia takich kursów. W ramach kursu powinien być przeprowadzany test wiedzy, a uczestnik otrzymuje certyfikat uczestnictwa.

Uwaga: Typowy kurs defensywnej jazdy składa się z szeregu technik i ćwiczeń mających na celu unikanie zagrożeń i/lub zapobieganie wypadkom drogowym. Ogólne tematy często omawiane na kursie jazdy defensywnej obejmują:

- Rozszerzenie pola obserwacji kierowcy.
- Ciągłe wyszukiwanie wizualne.
- Całkowita świadomość otaczającego środowiska.
- Przewidywanie działań innych osób.
- Planowanie z wyprzedzeniem.
- Terminowe i celowe działania/reakcje.
- Zapobieganie zmęczeniu.



3.3.4 Jazda terenowa lub z napędem na cztery koła.

Kierowcy, którzy są wyznaczeni do jazdy w terenie, muszą ukończyć, co najmniej raz na dwa lata, praktyczny kurs, który pozwoli im na bezpieczne opanowanie umiejętności jazdy samochodem z napędem na cztery koła, takich jak:

- Przekładnia z napędem na cztery koła.
- Techniki jazdy w różnych warunkach terenowych.
- Techniki odzyskiwania.
- Przegląd różnych urządzeń i narzędzi podczas jazdy w terenie.

3.4 Monitorowanie wydajności jazdy

Wyniki jazdy powinny być monitorowane w celu rozpoznania dobrych wyników i uwzględnienia obszarów wymagających poprawy/niezgodności.

3.4.1 Proces monitorowania.

Wyniki jazdy powinny być okresowo opracowywane i analizowane przez kierowcę, o ile zezwalają na to obowiązujące przepisy i regulacje prawne, a personel, taki jak bezpośredni przełożeni lub opiekunowie, powinien przekazywać kierowcom informacje zwrotne, doceniając dobre wyniki i wskazując obszary wymagające poprawy. W razie potrzeby zastosowanie ma zarządzanie konsekwencjami.

4 Wymagania dotyczące pojazdu.

4.1 Funkcje bezpieczeństwa pojazdu.

Wszystkie pojazdy używane w celach służbowych muszą spełniać wszystkie wymogi bezpieczeństwa określone przez lokalne przepisy, ale co najmniej muszą posiadać:

- Słyszalny klakson.
- Kierunkowskazy.
- Światła awaryjne.
- Odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki przedniej szyby.
- Lusterka wsteczne (wewnętrzne, po stronie kierowcy i pasażera).
- Zagłówki dla wszystkich siedzeń (regulowane lub stałe).
- Opony zalecane przez producenta w dobrym stanie.
- Koło zapasowe, klucz do kół i podnośnik odpowiednio dobrany do masy pojazdu (jeśli nie są objęte umową serwisową).
- Odpowiedni system wentylacji zapobiegający zaparowaniu szyb przednich i wszystkich okien.
- Przednie poduszki powietrzne kierowcy i pasażera (fotele przednie).
- Pasy bezpieczeństwa (trypunktowe) dla wszystkich siedzeń.
- Światła do jazdy dziennej (jeśli nie są dostępne, kierowca musi ręcznie włączyć reflektory)



Zalecane funkcje bezpieczeństwa pojazdu i jazdy obejmują:

- System monitorowania w pojeździe, zwany również telematyką. Firma Ericsson zdecydowanie zaleca stosowanie Fleet Master jako preferowanego rozwiązania dla pojazdów firmy Ericsson. Systemy monitorowania w pojeździe/telematyczne powinny:
 - Monitorować różne aspekty zachowania pojazdu i kierowcy, w tym lokalizację, prędkość, gwałtowne hamowanie, gwałtowne przyspieszanie i kolizje.
 - Być zamontowane w sposób uniemożliwiający ich wyłączenie lub usunięcie z pojazdu.
 - Umożliwiać monitorowanie i śledzenie w czasie rzeczywistym.
 - Mieć możliwość generowania raportów wstecznych dla danej podróży.
 - Mieć możliwość generowania raportów z zarządzania flotą w celu oszacowania emisji i odległości przebytych w różnych okresach (dzień, tydzień, miesiąc).
 - Przechowywać rejestry jazdy przez co najmniej 90 dni.
- Bezpieczne szkło laminowane.
- Alarm ostrzegawczy pasów bezpieczeństwa (dla pasażerów niezapiętych pasami bezpieczeństwa).
- Boczne lub kurtynowe poduszki powietrzne.
- System ostrzegania przy cofaniu (który ostrzega kierowców o obiektach znajdujących się w pobliżu).
- Kamera cofania (która włącza się podczas cofania).
- Ostrzeżenie o niskim ciśnieniu w oponach.
- System zapobiegający blokowaniu się kół w trakcie hamowania (ABS).
- Elektroniczny system stabilizacji toru jazdy (ESC).
- Automatyczne funkcje/aplikacje blokujące połączenia i wiadomości podczas jazdy (dla telefonów komórkowych).
- System monitorowania kierowcy.

Pojazdy muszą być wyposażone w następujące elementy:

- Zestaw awaryjny (tj. trójkąt ostrzegawczy, latarka itd.)
- Zestaw pierwszej pomocy z zawartością zgodnie z lokalnymi przepisami.
- Gaśnica przeciwpożarowa spełniająca lokalne przepisy, ale o wadze co najmniej jednego kilograma (dwóch funtów), sucha chemiczna ABC i odpowiednio zamocowana.

Tam, gdzie ekrany wizualne są wykorzystywane do badań zasięgu radiowego, powinny one być zamontowane z przodu pojazdów i umieszczone tak, aby nie rozpraszać kierowcy.

4.2 Funkcje bezpieczeństwa pojazdów terenowych.

Oprócz powyższych wymagań pojazdy terenowe powinny obejmować:

- Ruchoma, odkształcalna bariera chroniąca przed uderzeniami bocznymi.
- Wymagania dotyczące zderzenia bocznego.



- Odwracalny alarm dźwiękowy uruchamiany dźwignią skrzyni biegów.
- Folie odblaskowe.
- W przypadku przyczep: folie odblaskowe, zabezpieczenie przeciwnajazdowe lub tylny zderzak, urządzenie hakowe kompatybilne z pojazdem, który holuje przyczepę.
- Wewnętrzny i zewnętrzny pałk ochronny.
- Wszystkie opony terenowe.
- Światła dzienne.

4.3

Holowanie, przyczepy i ładunki ponadgabarytowe.

Holowanie innych pojazdów powinno być zawsze wykonywane przez profesjonalną firmę holowniczą.

Jeśli konieczne jest holowanie przyczepy, poniżej przedstawiono minimalne wymagania:

- Pojazd holowniczy musi być dostosowany do tego celu i odpowiedni do wielkości holowanej przyczepy lub holowanego sprzętu.
- Całkowita masa przyczepy nie powinna przekraczać masy własnej pojazdu holującego.
- Maksymalna ładowność powinna być wyraźnie oznaczona na nadwoziu przyczepy.
- Holowane przyczepy i ładunki nie mogą przekraczać maksymalnego udźwigu znamionowego haka holowniczego.
- Mechanizm holowniczy (hak) powinien być instalowany wyłącznie zgodnie ze specyfikacją i parametrami znamionowymi producenta pojazdu. Zabronione jest używanie prętów i łańcuchów.
- Wszystkie holowane przyczepy muszą być wyposażone w odpowiedni łańcuch lub linkę zabezpieczającą i muszą być zabezpieczone podczas holowania, jeśli sprzęgło/mechanizm holowniczy ulegnie awarii.
- Przed rozpoczęciem jazdy należy sprawdzić działanie hamulców i oświetlenia holowanej przyczepy.
- Holowane przyczepy podlegają corocznym przeglądom technicznym.
- Nikt nie może podróżować w przyczepie lub na holowanym sprzęcie.
- Ładunki ponadgabarytowe (wystające poza obrys pojazdu) muszą być zgodne z lokalnymi przepisami. Jeśli nie określono konkretnych wymagań, należy stosować następujące wytyczne:
 - Należy zawsze mocować jasną tkaninę do najbardziej wysuniętego na zewnątrz końca wystającego ładunku.
 - Ładunki ponadgabarytowe powinny być wyposażone w tablicę z oznaczeniem i powinny zostać zgłoszone właściwemu organowi ruchu drogowego przed rozpoczęciem podróży.
 - Ładunek wystający z przodu przyczepy musi być umieszczony tak, aby nie łączył się z tyłem pojazdu holowniczego podczas pełnego skrętu.



5 Inne typy pojazdów i zastosowania biznesowe.

5.1 Motocykle (pojazdy dwukołowe).

Korzystanie z motocykli w celach służbowych nie jest dozwolone jako alternatywny środek transportu lub dla dostawy sprzętu.

Pojazdy czterokołowe powinny być jedynym środkiem transportu osób do obiektów.

Pojazdy cztero lub więcej kołowe powinny być jedynym środkiem transportu i dostarczania sprzętu na miejsce, jeśli posiadają odpowiednie wyposażenie do bezpiecznego wykonania tego zadania, w tym przestrzeń bagażnika lub przestrzeń na skrzynię ładunkową, bagażniki dachowe i środki do ich zamocowania na miejscu.

6 Obowiązki.

6.1 Kierowcy.

Wszyscy kierowcy powinni rozumieć i wypełniać poniższe obowiązki:

- Posiadanie ważnego prawa jazdy i niezwłoczne powiadamianie osoby odpowiedzialnej za pracę (OOZP) lub jego odpowiednika, jeśli prawo jazdy zostanie zawieszone, wygasto lub zostało cofnięte przez odpowiedni organ.
- Prowadzenie pojazdów wyłącznie zgodnie z kategorią prawa jazdy.
- Przystępowanie na czas do przydzielonego szkolenia kierowców.
- Przed przystąpieniem do kierowania pojazdem należy zawsze przeprowadzić samoocenę własnego stanu zdrowia w celu ustalenia, czy jesteś zdolny do kierowania pojazdem i zgłosić wszelkie wątpliwości do osoby odpowiedzialnej za pracę (OOZP) lub bezpośredniego przełożonego.
- Nigdy nie wolno prowadzić pojazdów w warunkach zmęczenia lub pod wpływem alkoholu lub narkotyków, w tym leków dostępnych bez recepty lub przepisanych na receptę.
- Nigdy nie wolno przekraczać maksymalnej liczby godzin w ciągu dnia roboczego, ani w żadnym okresie roboczym (szczegółowe informacje znajdują się w sekcji 3.1 Ograniczenia dotyczące prowadzenia pojazdów). Odmowa i eskalowanie do bezpośredniego przełożonego i/lub kierownika wyższego szczebla (w razie potrzeby).
- Transport towarów lub materiałów niebezpiecznych może się odbywać wyłącznie po przeszkoleniu i uzyskaniu specjalnego upoważnienia oraz zgodnie z lokalnymi wymogami regulacyjnymi.
- Podczas jazdy należy zachować koncentrację i unikać wszelkich zachowań i czynności, które mogą powodować rozproszenie uwagi.
- Podczas jazdy defensywnej, należy spodziewać się nieoczekiwanego.



- Przestrzeganie Planu zarządzania podróżą i planu awaryjnego.
- Terminowe zgłaszanie usterek pojazdu i incydentów.

6.2 Osoba odpowiedzialna za pracę (OOZP)/Kierownik zespołu lub jego odpowiednik.

Osoba odpowiedzialna za pracę (OOZP) musi zapewnić zgodność z wymaganiami określonymi w niniejszym dokumencie, które wchodzi w zakres ich kontroli, przed oddelegowaniem jakiegokolwiek pojazdu i kierowcy do pełnienia obowiązków. Obejmują one między innymi:

- Prawo jazdy, szkolenia i zaświadczenia lekarskie o zdolności do pracy są ważne.
- Rejestracja, ubezpieczenie i przeglądy pojazdu są aktualne.
- Wszystkie pojazdy (w tym przyczepy i cysterny) są sprawne i zdadne do ruchu drogowego.
- Pojazdy są wyposażone co najmniej we wszystkie funkcje bezpieczeństwa i wyposażenie określone w niniejszym standardzie, w tym GPS/Telematykę.
- Wszyscy kierowcy są zdolni do pracy w momencie rozpoczęcia zmiany, co oznacza, że nie wykazują oznak zmęczenia ani żadnych schorzeń, które mogłyby wpłynąć na ich zdolność do bezpiecznego prowadzenia pojazdu. Każdy kierowca, który nie jest zdolny do prowadzenia pojazdu, zostaje zwolniony z obowiązków.
- Zachowanie kierowcy jest monitorowane, a niewłaściwe zachowanie jest zgłaszane bezpośrednio przełożonemu w celu podjęcia odpowiednich działań.
- Ocena ryzyka i planowanie zarządzania podróżą są przeprowadzane i przekazywane kierowcom i wszystkim zainteresowanym osobom.
- Wszystkie incydenty są terminowo zgłaszane zgodnie z wymogami firmy Ericsson.

6.3 Kierownicy projektów dostawców.

Kierownicy muszą zapewnić, że w zakresie ich odpowiedzialności przestrzegane są wymagania określone w niniejszym dokumencie. Obejmują one między innymi:

- Odpowiednie wymogi określone w niniejszym dokumencie są jasno przekazywane wszystkim pracownikom i dostawcom.
- Wszyscy kierowcy spełniają wszystkie odpowiednie wymagania określone w niniejszym dokumencie.
- Jest natychmiastowa reakcja na niewłaściwe zachowanie podczas jazdy.
- Ryzyko zmęczenia jest dobrze zarządzane, a kwestie te są uwzględniane w planowaniu prac.



- Kierowcy uczestniczą w ocenie ryzyka i planowaniu zarządzania podróżą oraz uczestniczą osobiście, gdy jest to konieczne i wykonalne.
- Wszystkie incydenty związane z prowadzeniem pojazdu są zgłaszane, badane, identyfikowane są ich przyczyny źródłowe i wdrażane są działania naprawcze, aby zapobiec ich ponownemu wystąpieniu.
- Zgodność z wymogami Instrukcji jest monitorowana, a programy poprawy są planowane i wdrażane.

6.4

Kierownik floty, koordynator floty lub jego odpowiednik

Przed oddelegowaniem jakiegokolwiek pojazdu i kierowcy do pełnienia obowiązków należy zapewnić zgodność z wymaganiami określonymi w niniejszej normie, które mieszczą się w zakresie ich kontroli. Obejmują one między innymi:

- Prawo jazdy, szkolenia i zaświadczenia lekarskie o zdolności do pracy.
- Aktualna rejestracja, ubezpieczenie i przeglądy pojazdu.
- Wszystkie pojazdy (w tym przyczepy i cysterny) nadają się do określonego celu i są zdadne do ruchu drogowego.
- Pojazdy są wyposażone we wszystkie funkcje bezpieczeństwa i posiadają wyposażenie określone w niniejszej Instrukcji.
- Kierowcy są zdolni do pełnienia obowiązków na początku zmiany, co oznacza, że nie wykazują oznak zmęczenia ani żadnych schorzeń, które mogą wpływać na ich zdolność do bezpiecznej jazdy, a jeśli tak nie jest, są zwalniani ze swoich obowiązków.
- Zachowanie kierowcy jest monitorowane, a niewłaściwe zachowanie jest zgłaszane bezpośrednio przełożonemu w celu podjęcia odpowiednich działań.
- Wszystkie incydenty są zgłaszane w odpowiednim czasie, zgodnie z wymogami firmy Ericsson.

7

Odniesienia.

- [1] Standard, [1/155 01-LZT 138 2381](#), Prawo do przerwania pracy - proces dla dostawców

8

Wykaz zmian.

Wersja E. Kompletna aktualizacja całego dokumentu.

