



ПЕРЕСПЕКТИВИ И ПРЕПОРЪКИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ТРУДОВИТЕ ЗЛОПОЛУКИ В ТРАНСПОРТА

Ердоан ХАДЖИЕВ

erdoan@vtu.bg

*Висше транспортно училище "Т.Каблешков", ул. "Гео Милев" 158 гр. София
БЪЛГАРИЯ*

Резюме: В настоящия доклад се разглеждат перспективите за намаляване на трудовите злополуки в транспорта. В тази връзка са анализирани подходите на редица водещи автори по въпроса и са направени препоръки за ограничаване на трудовите произшествия в транспортния отрасъл.

Ключови думи: трудови злополуки, транспорт, препоръки, превенция, безопасност, здраве

ПЕРЕСПЕКТИВИ И ПРЕПОРЪКИ

Европейската комисия предвижда да бъдат намалени трудовите злополуки с 25 на сто до 2012 г., според новата петгодишна стратегия на общността за здраве и сигурност на работното място. Предишната стратегия е довела до намаляване на общия брой на злополуките със 17 на сто и с 20 на сто броя на тези инциденти, които водят до повече от три дена отсъствие от работа. Според проведени изследвания най-много проблеми има при малките и средни предприятия, където се случват 82 процента от трудовите злополуки и 90 на сто от тези, които завършват със смърт. Най-опасни за здравето са земеделието, строителството, транспортът и добивната промишленост. Препоръчва се националите стратегии да обърнат особено внимание на новите рискове като нанотехнологиите и на неща, за които доскоро не се е обръщало внимание - като ергономичността на работното място.

Друга основна тема са психичните заболявания и се препоръчва да им се обърне по-голямо внимание, тъй като представляват четвъртата по сериозност причина за трайна нетрудоспособност. Според изследване на Световната здравна организация през 2020 г. депресията ще бъде основната причина на

отпадане от пазара на труда на над повече от една четвърт от работещите.

Много от мениджърите не оценяват реално колко много струват злополуките и други нежелани събития. При установилото се „традиционно“ мислене в областта на злополуките, те виждат само разходите за осигуряване и медицинско лечение на работниците и възприемат това като неизбежни разходи, свързани с правенето на бизнес. Резултатите от осигуряване на безопасност и здраве при работа на водещи организации доказват, че злополуките не са неизбежна цена на дейността им. Малко мениджъри си дават сметка и за това, че едни и същи фактори водят до злополуки и същевременно пораждаат проблеми за качеството, за околната среда и за доходността на организацията.

ОБЕКТ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО

Да се оценят и анализират причинните фактори за злополуките, като се създаде, поддържа и развива концепция за контрол на безопасността /Safety control/ или контрол на загубите /Loss control/, която има за цел да контролира всички нежелани събития, водещи до злополуки, заболявания и увреждане на околната среда.

Според Йохан Рулс [1] от „Лос контрол център“ – Белгия, парадигма е „ **мислен модел или рамка, което ни помага да видим реалността и да решаваме проблемите**”. Всяка парадигма, в зависимост от количеството на проблемите, които могат да се решават чрез нея за определено време има свой жизнен цикъл, който се описва от кривата на нормалното разпределение на Бел/Гаус.

В жизнения цикъл на една парадигма се открояват три фази:

- „А” е фаза на развитие, където се решават проблеми и се уточняват границите, законите и правилата за решаване на проблемите;

- „В” са натрупаните познания позволяват да се разкрият нови проблеми;

- „С” са темповете на разкриване и решаване на проблемите намаляват.

Слизайки надолу по кривата, оставащите проблеми са много сложни и трудни за решаване, което поражда потребност от възникване на нова парадигма, наречена „контрол на загубите отвътре-навън”. Създаването на новия модел се налага поради това, че в областта на загубите вследствие на злополуки, традиционното мислене за решаване на проблемите с въздействия (отвън-навътре) в новата обстановка на развитие на технологичния прогрес и морала на производствените отношения вече не може да решава успешно и навреме възникналите проблеми.

В [2] се изтъква, че вече е необходим нов хоризонт в предотвратяването на трудови злополуки и подобряване на разходите и че новата парадигма вече е налице. Теорията на „контрол на загубите” разглежда идентифицирането и анализа на трудовите злополуки, вреди за човека и имуществото. Предотвратяването на загуби все още не е контрол на загубите, според [3].

Характерен нов момент в съвременната парадигма за контрол на безопасността е творческата промяна в начина на мислене и комуникиране, основана на взаимодействието на персонала, като това е динамичен процес, който води до промяна в мисленето и в поведението и се нарича „нова култура по безопасност”. Процесът обхваща следните взаимносвързани фази:

- автентичност на взаимодействието, където основните условия са доверие и откритост, а главните характеристики – изясняване на намеренията и целите, защита и подкрепа,

предаване със свои думи и използване на незаповедни форми;

- одобрително разбиране, което означава да се разбира кое е най-доброто и стойностно за другите. Основните условия са заинтересованост и значимост, възприемане и установяване на неяснотите, а основните характеристики са – открояване на плюсовете, виждане на причините, възможност да се анализират идеи, използване на въпроси;

- творческо съчетаване, което е изграждане на положителни и желани или новаторски резултати, т.е. „аз мога да науча нещо от Вас, а Вие можете да научите нещо от мен”. Основните условия е да бъдеш съзидателен и да бъдеш способен да установяваш причинни връзки, а главните характеристики са – да, и , използване на метафори и на аналози;

- непрекъснато подобрене, което е като „давай всичко от себе си и бъди винаги готов да научиш нещо повече”. Основните условия са упоритост, решителност и взаимозависимост, а основните характеристики са – действие, обратна връзка, промяна, ясна представа за процеса.

Държавните органи и организации не са в състояние да осигурят нормативна уредба, определяща необходимото ниво на безопасност за дадено предприятие или работно място, те само поставят общите изисквания - „отвън-навътре”. По този начин измерването на безопасността се извършва на изхода на системата – ниво на травматизма и състояние на условията на труд.

ПОДХОД „ОТВЪТРЕ-НАВЪН”

Елемент е на новото управленско мислене, подход на вътрешна саморегулация при управление на безопасността и загубите в една организация, при което се измерва ефективно вътре в системата, на входа, всичко което определя изхода. Основните принципи на новия начин на мислене и действие „отвътре-навън” са: принцип на превантивността и оценяване на риска; задължение и отговорност на работодателя да осигури безопасни и здравословни условия на труд; активно участие на персонала.

Контролът на безопасността отделя голямо внимание на механизмите и средствата за формиране:

- на мотивация и убеденост на работниците с опасни навици към проява на съзнателно безопасно поведение;

-за подпомагане на работодателите по нива на управление да се усвоят нови техники и умения, за да изпълняват отговорностите за безопасността в обхвата на тяхната дейност.

Методът е известен като „Отдели време да наблюдаваш и да водиш диалог, за да решиш” (ОНДР) и е управленски инструмент, който осигурява системен подход на линейните ръководители за формиране на култура на безопасност на работното място. Основните цели на метода са:

-да посочи поведение на работното място и работни практики, които не са безопасни;

-да потвърди и подобри стандартите за безопасност; да подобри комуникирането и разбирането за безопасно поведение;

-да осигури по-чувствителни индикатори на изискванията за безопасност;

-да предизвиква и подобрява аспектите на културата в организацията, които влияят на безопасността – отношение, стойности, възприемания, разбираня, поведение и компетентност.

Основните принципи на ОНДР са:

-безопасността е с приоритет и значението ѝ е над нивото на всеки друг проблем;

-наблюдаване поведението на работещите - реакциите, гледните точки, личните предпазни средства, инструментите и оборудването, процедурите, подредеността и акуратността.

Методът разглежда:

-отклоненията от безопасното поведение; случаите на изключително добро безопасно изпълнение;

-последващите действия, които са критични стъпки за получаване на ефективни резултати.

Стратегията за по-високо ниво на безопасност изисква действия за: идентифициране на дейностите; обучение на персонала; оперативна дейност; системно наблюдение /мониторинг/ и коригиране.

СИСТЕМА ЗА КОНТРОЛ НА БЕЗОПАСНОСТТА

Според нея появата на злополука е контролируема, като тежестта на вредата в резултат на злополуката много често е въпрос на шанс, който зависи от - умелост, сръчност, рефлексии, физическо състояние и коя част от тялото е увредена. Инцидентът е „почти злополука”/near accident или near miss/ събитие, което не води до увреждане на здравето на човека или до материални щети.

Това е нежелано събитие, което при малко по-различни обстоятелства би могло да доведе до вреда на хора, щети на имущество или загуба в производството. Рискът е вероятността от загуба, свързана с нейната тежест. Опасност е ситуация или продукт, имащ възможност да причини загуби.

Активен мониторинг са текущи дейности за проверка на мерките за предотвратяване и предпазване от опасности и рискове и съответствието на мерките по прилагане на системата за управление на безопасността и здравето при работа.

Реактивен мониторинг е проверка, дали отказите в мерките за овладяване на опасности, рискове и несъответствия на системата за управление на безопасността и здравето при работа, проявили се в наранявания, влошаване на здравето, заболявания и инциденти са идентифицирани и им е въздействано.

Одит е систематичен, независим и документиран процес за получаване на доказателство и оценяване на неговата обективност да определи степента, до която са изпълнени определени критерии.

Непрекъснато подобряване е итеративен процес за даване на възможност на системата за управление на безопасността и здравето при работа да постига подобрения като цяло. Контрактор е отделно лице или организация, предоставящи услуги в съответствие със съгласувани спецификации, срокове и условия.

Елементите на системата за контрол на загубите са:

-лидерство;

-обучение на ръководството;

-планирани инспекции; анализ на работата и процедурите;

-разследване на злополуки и инциденти; наблюдение на задачите;

-готовност за извънредни обстоятелства; правила и стандарти на организацията;

-анализ на злополуки и инциденти;

-обучение на работниците;

-лични предпазни средства;

-здравен контрол и обслужване;

-програма за системно оценяване на системата за контрол на загубите;

-контрол на доставките и инженеринга;

-лична комуникация;

-групови срещи;

-поощряване и насърчаване;

-наемане и назначаване;

- доклади и архивиране;
- безопасност извън работа.

ОСНОВНИ КОНЦЕПЦИИ ЗА КОНТРОЛ НА БЕЗОПАСНОСТТА

Според [4] разпределението на случайни обстоятелства в изхода на събитието злополука или инцидент, като резултатите са 1:10:30:600, което показва колко недостатъчно /с оглед на превенцията/ е концепцията да се базира само на малък брой опасни събития – злополуки със загуба на работно време, инвалидност или смърт.

Концепция на фазата „контакт при злополука”. Злополуките са резултат на осъществен контакт с материя или източник на енергия, при което настъпва увреждане на човешкото тяло. Мерките за безопасност са насочени към предотвратяване на контакта или намаляване на неговото ниво на въздействие чрез организационни, технически средства за колективна защита, лични предпазни средства и др.

Динамичният модел „Кула на филтрите” е разработен за да служи като основа и ръководство за анализ на нежелани събития и за създаването на адекватна на реалните условия система. Моделът няма за цел да търси виновност от работниците или ръководството, новата култура за контрол се характеризира не с „хвърляне на обвинения”, а с „поемане на отговорност”, чрез което ръководството и работниците поемат заедно своята отговорност да установят истинските причини за нежеланото събитие. Целта е да се контролират опасностите, рисковете, нежеланите събития и загубите, да се работи конкретно с причините за нежеланите събития и тяхното минимизиране. Кулата на филтрите представлява образно едно транспортно предприятие, в което отделните „филтри” са елементи на системата за управление на контрола на безопасността. Системата функционира като един няколкостепенен филтър или сито. Функционирането на различните степени на този филтър „прегражда” опасностите и рисковете да не достигат до работните места, или ако това се случи, да минимизират нежеланите последици.

Моделът се състои от няколко елемента:

-архипелаг на опасности и рискове. Това са множество от разнородни по естество и значимост опасности и рискове, които биха

могли да съществуват в едно транспортно предприятие;

-първи филтър, който е функция и отговорност на управлението. Предприятието трябва да се предпази от опасностите и рисковете, да провери и се увери, че външните снабдители и контрагенти са взели всички необходими мерки да снижат риска до допустимите граници, като по този начин опасностите и рисковете да бъдат овладени още преди да „влязат” в предприятието. Така се осигурява безопасност при инвестиционния процес и при закупките;

-вторият филтър е предназначен да улови рисковете, формиращи реалните условия на работното място и се явяват като непосредствени причини за злополуки. При наличие на дупки в работата на втория филтър, дефектите се проявяват като отклонения от стандартите по отношение на действия на персонала (опасни действия), условията (опасни условия) и организацията на работното място, като всички те представляват нежелани събития;

-трети филтър, при който наличието на опасно събитие и осъществен контакт с човешкото тяло и/или елемент на инфраструктурата води до загуби, но дори и след тях съществува вариант за тяхното минимизиране. Тук действат три взаимосвързани елемента, които определят функционирането и ефективността на третия филтър – човешки, технически и организационен.

Пропуските тук са:

- неадекватно поведение на пострадалия;
- неоказана навреме долекарска и лекарска помощ;
- неспазване организацията на спасителните дейности съгласно аварийния план.

Основните видове загуби са:

- увреждане на хора;
- липса на мотивация;
- имуществени щети;
- увреждане на околната среда;
- накърнен имидж на предприятието;
- загубен пазар;
- влошен мениджмънт.

Причинно-следствения модел на „кулата на филтрите” нагледно представя отговорността на мениджмънта за трудовите злополуки. Според [5] ръководството е отговорно за подобряване контрола на загубите чрез разширяване обхвата на дейността си и чрез определяне на приложими

станданти и критерии, което е ексекутивна функция на средното ниво на ръководството, подпомагано от преките ръководители. Посочва се още, че само за 15% от проблемите в предприятието са отговорни работниците и служителите, а за останалата част от проблемите на безопасността е виновно ръководството. Всички смятат, че безопасността е нещо много скъпо, но малко мениджъри си дават сметка, че това са разходи за правене на бизнес, а съвременните управители приемат безопасността като инвестиция.

При управлението на разходите се имат предвид:

- компенсиране на пострадалите работници;
- медицинско осигуряване;
- щети на оборудването и на продукта;
- загуба на работно време;
- ремонт;
- подмяна на повреденото;
- съдебно производство и отговорност.

Според [6] „най-ценните методи за предотвратяването на злополуки са аналогични с методите за контрол на качеството, на разходите и на качеството на продукцията”. Съвременният опит показва, че прилагането на инструментариума и техниките за осигуряване на безопасност не само повишават безопасността, но водят и до измеримо подобряване на ефективността, качеството и производителността.

Професионалистите мениджъри трябва да знаят и да могат да измерват безопасността на „входа”, за да получат резултатите на „изхода” и това е разликата между добрия управител и чиновника, който отчита само: броят на злополуките, тяхната честота и тежест, разпределението по производства и дейности. Когато познават изпълнението на всеки елемент на системата, мениджърите могат да предприемат такова управление, за да не получат загуби и тогава действията им ще имат предимно превантивен характер и ще изпреварват потенциалните загуби.

Отдел „Безопасност и здраве при работа” определя проблемите:

-свързани с нормативната уредба по БЗР и за всички промени и развитие или призната добра практика;

-по изменения в политиката по безопасност и здраве;

-по въпросите на БЗР в етапите на проектирането, строителството и експлоатацията на предлаганите проекти;

-по изискванията за обучение и провежда курсове по безопасност;

-по процедурите за аварийна безопасност;

-на съоръженията за пожарна безопасност и специфичното оборудване;

-за избора на лични предпазни средства.

Изпитва се ново оборудване и процеси, заедно с инженерния отдел и други компетентни органи;

-разследват се всички злополуки и инциденти, препоръчват се мерки, които трябва да бъдат предприети, за да се избегне повтаряне на случаите;

-поддържат се връзки с други сродни предприятия по всички въпроси, свързани с безопасността;

-иницира, наблюдава и контролира одитите и инспекциите по безопасност;

-подпомага ръководителите при разработването на специфични процедури за работа и оценка на риска;

-води записите на предприятието по въпросите на безопасността и статистиката на злополуките за разкриване на тенденции и предприемане на коригиращи действия;

-участва в обсъждането на идейните проекти и при договорните разработки;

-поддържа връзки с регулаторните органи и външни специалисти за подпомагане прилагането на политиката по БЗР;

-наблюдава съответствието на дейността на предприятието с нормативните изисквания, правила и стандарти; изпълнява планирани и внезапни инспекции, като използва стандартизирани форми за подпомагане и преценка на съответствието с определените стандарти;

-подпомага и обучава преките ръководители за разследване и анализ на злополуките и процедурите за коригиращи действия;

-провежда предвидените инструктажи и поддържа записи за обучение; поддържа и разпространява доклади и записи, свързани с безопасността;

-наблюдава изпълнението на проектите от страна на контракторите за осигуряване на пълно съответствие с политиката по безопасност.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящата разработка се анализират редица изследвания и подходи, третиращи проблемите на безопасността при работа. Методично са представени известни подходи

по въпроса за предпазване от професионални произшествия и събития. Тези методи са разгледани с оглед преставяне на световния опит за нашите условия на труд в транспорта.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Johan Ruls, Loss Control Center, Belgium, 2002

[2] Frank Bard, Damage Control, USA, 1966.

[3] Frank Bard, Loss Control Management, USA, 1974.

[4] Frank Bard, Insurance Company of Nord America, USA, 1969.

[5] Dr Deming, Total Quality Management, USA 1996.

[6] H. W. Heinrich, Industrial Accident Prevention, USA 1973.

PERSPECTIVES AND RECOMMENDATIONS TO DECREASE ACCIDENTS AT WORK IN TRANSPORT

Erdoan HADZHIEV

*Higher School of Transport T. Kableshkov, Geo Milev str.158, Sofia,
BULGARIA*

***Abstract:** The paper presents the perspectives to decrease the accidents at work in transport. In this connection it analyses the approaches described by many prominent scientists and makes recommendations to limit the accidents in the transport sector.*

***Key words:** work accidents, transport, recommendation, prevention, safety, health.*