

OBOSEALA CONDUCĂTORULUI AUTO ÎN TRANSPORTUL RUTIER EUROPEAN



Rezumatul unui nou studiu realizat de ETF*

Oboseala conducătorului auto este recunoscută pe scară largă ca un factor de risc major, care reduce siguranța rutieră și reprezintă o amenințare nu numai pentru șoferi ci pentru toți ceilalți participanți la traficul rutier. Cu toate acestea, există puține cercetări cu privire la oboseala conducătorului auto în transportul comercial și nu au existat studii sau rapoarte extinse la nivelul UE pe această temă în ultimii 15 ani.

Obiectivul dublu al acestui studiu este, în primul rând, să descrie natura și amploarea oboselii șoferului în sectorul transportului rutier de călători și mărfuri din Europa. În al doilea rând, studiul își propune să examineze condițiile specifice de lucru ale șoferilor

Faptul că resimt oboseala nu este o decizie conștientă sau planificată; este mai degrabă un proces mental și fizic autonom

profesioniști și modul în care aceste condiții conduc la oboseală endemică în domeniu. Foarte puține studii au analizat oboseala în rândul șoferilor de autobuze, autocare și camioane în contextul mediului lor de muncă specific, al condițiilor de muncă sau al condițiilor economice generale ale sectorului.

Studiul a analizat literatura de specialitate referitoare la relația dintre siguranță, cauze și contramăsuri care afectează oboseala la șoferii de autobuze, autocare și camioane. Acesta se bazează pe o analiză a datelor primare colectate printr-un sondaj online aplicat la aproximativ 2.800 de șoferi de autobuz, autocar și camion din Europa, precum și pe interviuri aprofundate și ateliere ce au implicat șoferi, reprezentanți sindicali și experți.

DEFINIREA OBOSELII CONDUCĂTORULUI AUTO

Deoarece oboseala este definită în diferite moduri, unii șoferi nu îi cunosc simptomele și s-ar putea să nu fie conștienți de faptul că sunt obosiți până la producerea unui accident. Cu toate acestea, multe definiții împărtășesc ideea că oboseala este o stare cauzată de efortul prelungit. Este o afecțiune care se manifestă fiziologic, cognitiv și emoțional.

La șoferi, duce la o scădere a funcționării mentale și fizice, ceea ce la rândul său duce la un control slab al direcției, scăderea timpului de reacție, neatenție la viteză și pierderea atenției și percepției pericolelor. Oboseala nu este o decizie conștientă sau planificată; este mai degrabă un proces mental și fizic autonom.

Accidentele legate de oboseală sunt adeseori caracterizate de pierderea semnificativă a controlului care are ca rezultat o traiectorie neintenționată a vehiculului și lipsa răspunsului de frânare. Accidentele rutiere care

implică vehicule grele tind să fie mai grave decât alte coliziuni, cu consecințe grave pentru toți cei implicați,

deoarece dimensiunea și masa vehiculelor implică forțe mai mari și mai distructive. În Europa, în 2016 (conform celor mai recente date disponibile, din baza de date EU CARE) 4.002 persoane au fost ucise în accidente rutiere cu camioane și 594 persoane în accidente cu autobuze sau autocare.

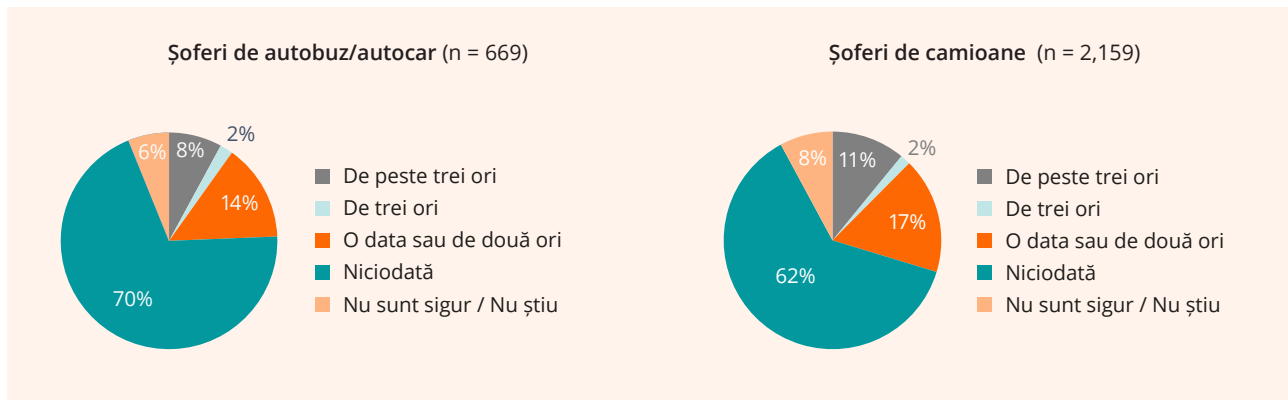
Nu a fost agreată universal o listă exhaustivă a simptomelor oboselii conducătorului auto, dar s-a înțeles în mare măsură în rândul șoferilor de autobuze, autocare și camioane faptul că oboseala

Accidentele rutiere care implică vehicule grele tind să fie mai grave decât alte coliziuni

* *Driver Fatigue in European Road Transport*. De Katrin Vitols și Eckhard Voss, *wmp consult*, pentru ETF. Publicat în iunie 2021. © Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF). Raportul e disponibil în format PDF la <https://www.etf-europe.org/resource/driverfatigue/>



În ultimele 12 luni cât de des ați adormit în timp ce conduceți?



conducătorului auto este o problemă serioasă în toată Europa. Mulți șoferi văd oboseala ca o trăsătură caracteristică a profesiei de conducător auto.

60% DINTRE ȘOFERI SUNT OBOSIȚI ÎN TIMP CE CONDUC

Rezultatele sondajului arată că aproximativ două treimi dintre șoferii profesioniști se simt obosiți în mod regulat atunci când conduc (66% dintre șoferii de autobuz și autocar chestionați; 60% dintre șoferii de camion chestionați). Aproximativ un sfert, până la aproape o treime dintre șoferi au recunoscut că au adormit în timp ce conduceau cel puțin o dată în ultimele douăsprezece luni (24% dintre șoferii de autobuz și autocar; 30% dintre șoferii de camioane). Cu toate acestea, interviurile noastre arată, de asemenea, că șoferii se tem în general să raporteze astfel de incidente, deoarece se tem că ar putea avea repercusiuni asupra angajării lor. Amploarea reală a problemei ar putea fi potențial, mult mai mare.

În ciuda recunoașterii oboselii ca factor de risc pentru accidente și a existenței legislației la nivel european privind timpii de conducere și perioadele de odihnă, acest studiu arată că oboseala conducătorului auto este o problemă structurată și răspândită în sectorul transportului rutier de călători și mărfuri în Europa.

CONDIȚIILE DE MUNCĂ PREGĂRE SUNT CAUZA

Deși există o mare varietate de motive posibile pentru oboseala conducătorului auto, studiile existente se concentrează doar pe câteva. Factorii des citați în studii includ lipsa somnului, somnul de calitate slabă și nevoile specifice ale somnului.

Cu toate acestea, studiul face un pas mai departe și arată că precaritatea condițiilor de muncă și de ocupare a forței de muncă se numără printre principalele motive care stau la baza lipsei de somn.

Multe ore de muncă

Un factor cheie al oboselii îl reprezintă întinderea totală a timpului de lucru. Orele de muncă ale șoferilor de autobuze, autocare și camioane sunt deosebit de multe, lăsând timp insuficient pentru satisfacerea nevoilor de bază pentru recuperare și somn de recuperare, ca să nu mai vorbim despre realizarea unui echilibru satisfăcător între viața profesională și viața personală.

88% dintre șoferii de camion chestionați și 60% dintre șoferii de autobuz și autocar chestionați au lucrat mai mult de 40 de ore pe săptămână - ceea ce este considerat ca normă în majoritatea celorlalte sectoare și profesii - și o proporție semnificativă dintre acești șoferi a lucrat mai mult de 50 de ore pe săptămână.

Salarii mici

Există o relație directă între nivelul remunerației șoferilor și timpul îndelungat de lucru al acestora. O propunere comună a șoferilor chestionați a fost

Aproximativ un sfert până la aproape o treime dintre șoferi au recunoscut că au adormit în timp ce conduceau cel puțin o dată în ultimele 12 luni

aceea de reducere a timpului de lucru pentru a reduce oboseala conducătorului auto. Cu toate acestea, șoferii au remarcat, de asemenea, că reducerea timpului de lucru ar necesita o creștere a salariilor, care implică de obicei tarife orare extrem de mici.

Nevoiți să lucrați în timpul pauzelor

Șoferii de autobuze, autocare și camioane raportează adesea că trebuie să își folosească pauzele pentru activități care constituie „alte lucrări” (așa cum sunt definite în legislația UE care reglementează sectorul): sarcini precum găsirea locurilor de parcare, supravegherea activităților de încărcare și descărcare sau încărcarea și descărcarea bagajelor pasagerilor, ajutarea pasagerilor la îmbarcare și în alte moduri, interacțiunea cu dispecerii sau clienții și studierea traseului. Drept urmare, șoferii trec foarte des peste pauză, deși sunt deseori instruiți de angajatori să înregistreze timpul petrecut pentru aceste activități ca timp de pauză..

Odihnă și somn cu întrerupere

Calitatea scăzută a odihnei șoferilor este, de asemenea, o problemă serioasă. Calitatea somnului este adesea scăzută prin întreruperi și condiții nefavorabile de somn. „Derogarea de feribot / tren” a UE permite angajatorului să contorizeze ca timp de odihnă timpul în care șoferul călătorește cu feribotul sau trenul. Totuși, astfel de presupuse perioade de odihnă și șansele de a dormi ale șoferilor sunt de obicei perturbate de procesele de îmbarcare și debarcare și alte întreruperi. Derogarea de feribot / tren poate fi utilizată în mod legal numai atunci când șoferul are acces la un pat supraetajat sau o cușetă; cu toate acestea, o nemulțumire evidențiată de șoferii care au participat la cercetarea noastră a fost că adesea le lipsesc facilități adecvate de odihnă în timpul acestor călătorii.

Condiții de muncă imprevizibile

Mulți șoferi care au participat la sondajul nostru au raportat programe de lucru neregulate și nerealiste, schimburi prin rotație cu modificări frecvente în programul de odihnă și de lucru, program non-stop și muncă de noapte, toate acestea fiind în conflict cu ritmurile circadiene ale corpului uman și conducând la tipare neregulate de somn și la stres.

Sănătate și securitate

Șoferii au raportat, de asemenea, că trebuie să lucreze în condiții de mediu dure și incomode, care contribuie la oboseală – condiții afectate de exemplu, de căldură, frig, zgomot și vibrații mecanice în interiorul vehiculului, precum și factori externi, cum ar fi vremea rea, vizibilitate slabă, drumuri proaste și trafic de mare densitate. Căldura pune o problemă specială, deoarece aerul condiționat în vehicule este adesea inadecvat și nu reușește să regleze bine temperatura. În cazul șoferilor de camioane, somnul în cabină este frecvent deranjat de lipsa aerului condiționat, de autostrăzile fără protecție față de zgomot și de teama de jafuri, din cauza lipsei de locuri de parcare securizate.

SOLUȚII: PUNCTE PENTRU ANGAJATORI ȘI LEGIUITORI

Rezultatele sondajului nostru arată că atunci când circumstanțele o permit, șoferii ajung adesea să recurgă la măsuri „autoadministrate” pentru a contracara oboseala, cum ar fi oprirea pentru un pui de somn.

Cu toate acestea, programele de livrare foarte strânse și lipsa structurală a zonelor de parcare adecvate din întreaga Europă împiedică

Prevenirea oboselii conducătorului auto nu poate și nu trebuie să fie redusă la o sarcină individuală pentru șoferi

șoferii de camioane să folosească astfel de măsuri în mod regulat. Trebuie subliniat, de asemenea, faptul că șoferii de autobuze și autocare nu sunt liberi să ia o pauză sau să tragă un pui de somn ori de câte ori au nevoie, deoarece au pasageri la bord și orare stricte de respectat. În orice caz, prevenirea oboselii conducătorului auto nu poate și nu trebuie să fie redusă la o sarcină individuală pentru șoferi.

Sectorul transportului rutier a fost caracterizat prin dereglementare și intensificarea concurenței, cu o creștere a cererii de transport ieftin, flexibil, rapid și punctual. Acest lucru a exercitat o presiune excesivă asupra șoferilor și le-a degradat condițiile de angajare și de muncă. Deoarece aceste condiții sunt determinate de dezvoltarea pieței, controlul asupra cauzelor fundamentale ale oboselii conducătorului auto revine, în primul rând, angajatorilor și legiuitorilor.

ANGAJATORI

Studiul nostru stabilește o serie de contramăsuri pe care angajatorii le pot implementa pentru a ajuta la eliminarea oboselei conducătorului auto. Acestea includ Strategii de gestionare a riscului de oboseală la nivel de companie, investiții în echipamente mai bune pentru vehicule (de exemplu, aer condiționat bun) și reducerea muncii fizice pentru șoferi - deoarece munca solicitantă fizic duce, de asemenea, la oboseală.

Contramăsurile deosebit de importante identificate prin acest studiu sunt reducerea timpului de lucru (compensând în același timp orice efecte negative pe care altfel le-ar putea avea asupra plății șoferului) și înregistrarea îmbunătățită a timpului de lucru. Analiza datelor arată o corelație între documentarea slabă a timpului de lucru și oboseala conducătorului auto. În companiile care documentează riguros programul de lucru, șoferii sunt mai puțin afectați de oboseală. Șoferii sunt însă instruiți frecvent să înregistreze timpul de lucru ca timp de pauză sau de odihnă. Acest lucru afectează nu numai bunăstarea șoferilor, ci și plata acestora. Nu în ultimul rând, afectează și siguranța rutieră. Prin urmare, angajatorii trebuie să se asigure că toate sarcinile legate de muncă sunt luate în considerare pentru timpul de lucru și sunt înregistrate în mod corespunzător – și plătite – ca atare.

Legiuitori

Legiuitorii au puterea de a remedia aspectele oboselei conducătorului auto care sunt consecințe ale dereglementării și ale concurenței puternice din sector. Directivele și reglementările UE impun deja

cerințe care reglementează timpul de lucru, orele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă pentru șoferii de autobuze, autocare și camioane. Cu toate acestea, cadrul de reglementare existent nu pare să rezolve destul de eficient problema oboselei conducătorilor auto sau să îi reducă impactul asupra siguranței rutiere. De aici și apelul șoferilor care au participat la studiul nostru de a se întări regulile. În ceea ce privește „derogarea de feribot / tren”, șoferii care au luat parte la cercetarea noastră au recomandat ca

aceasta să fie abandonată complet.

O altă problemă cu cadrul de reglementare este că acesta nu este pus în aplicare nici în mod consecvent nici eficient. Pe

lângă consolidarea reglementărilor, o contramăsură cheie în combaterea oboselei este consolidarea regulilor existente prin controale și sancțiuni. Responsabilitatea este în general o problemă dacă nu există controale și sancțiuni sau dacă câștigurile care pot fi obținute din încălcarea regulilor sunt mai mari decât penalitățile pentru nerespectarea regulilor. Sectorul transporturilor nu face excepție în acest sens. În loc să se facă presiuni pentru amplificarea dereglementării, de aici ar trebui să înceapă acțiunile viitoare de combatere a oboselei șoferilor în UE.

Controlul asupra cauzelor fundamentale ale oboselei conducătorilor auto revine în primul rând angajatorilor și legiuitorilor

© Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF), iunie 2021

Sondajul ETF a fost analizat de Katrin Vitols și Eckhard Voss, *wmp consult*

wmp consult **EVA**



Urmăriți-ne:

Social media:



https://twitter.com/ETF_Europe



<https://www.facebook.com/ETFRoadSection>

Website:

https://www.etf-europe.org/our_work/road-transport/

Email:

road@etf-europe.org



Cu sprijinul financiar al
Uniunii Europene