

Kontroly zvyšují bezpečnost práce řidičů kamionů

Po českých silnicích projedou ročně tisíce nákladních automobilů a kamionů. Povolání řidiče vyžaduje nejen zvláštní kvalifikaci a vysokou míru odbornosti, ale vyznačuje se i zvláštními pracovními podmínkami, se kterými se v jiných zaměstnáních nesetkáme. Tomu jsou uzpůsobeny zvýšené požadavky na bezpečnost práce. Kontroly bezpečnosti práce ze strany MPSV a Státní úřad inspekce práce (SÚIP) jsou spolu pravidelnými lékařskými prohlídkami a povinnými bezpečnostními přestávkami důležitým faktorem, který vede ke snížení úrazovosti v tomto odvětví.

„Nastavování jasných pravidel a kontrola bezpečnosti práce přinese větší ochranu nejen samotným řidičům z povolání, ale i firmám a podnikům. Situace v kamionové a nákladní dopravě je sice z hlediska statistik nehodovosti ve srovnání s osobní stále výrazně příznivější, přesto platí, že nejčastější příčinou úrazů v této profesi je nedodržování základních bezpečnostních předpisů. A zde je kontrola bezpečnosti práce a způsobilosti řidičů důležitým faktorem ochrany občanů, zaměstnanců a ve svém konečném důsledku i prevencí nehodovosti,“ uvádí ministr práce a sociálních věcí František Koníček.

Podle údajů, které shromáždil SÚIP za první pololetí roku letošního roku došlo celkem k 507 pracovním úrazům u řidičů nákladních automobilů a tahačů. Z nich bylo 469 smrtelných a 34 závažných. Celkem 45 pracovních úrazů vzniklo v důsledku dopravní nehody. Z toho 35 skončilo následkem smrti řidiče nákladního vozu nebo kamionu. Za rok 2012 bylo evidováno u této profese celkem 1124 úrazů, z čehož 115 vzniklo v důsledku dopravní nehody, z nich bylo 84 smrtelných.

Mimořádné kontroly

Důležitým nástrojem sledování bezpečnosti práce a také nelegálního zaměstnávání v oblasti dálkové a nákladní dopravy jsou proto mimořádné celorepublikové kontroly. Efektivitu a širší záběr akce zajišťuje účast více orgánů státní správy, a jejich koordinace a vzájemně se doplňující pravomoci. Při poslední celorepublikové akci v září 2012 bylo například provedeno 159 kontrol skupinami složenými vždy ze dvou inspektorů kontroly nelegálního zaměstnávání a jednoho inspektora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (nejčastěji se specializací na dopravu), doplněnou o skupinu příslušníků celní správy a mobilní jednotku Centra služeb pro silniční dopravu. Ty jsou propojeny přímo s mobilními týmy, které jsou připraveny k okamžitému výjezdu do místa podnikání nebo do sídla kontrolované osoby. Je tak zajištěna komplexnější efekt kontrol přes kontroly až po postih konkrétního zaměstnance nebo zaměstnavatele, který zásady bezpečnosti práce výrazně porušuje.

Pravidelné lékařské prohlídky

Profesionální řidiči nákladních vozidel jsou během výkonu své práce vystaveni řadě negativních vlivů, které působí na jejich zdravotní stav. Práce v osamění, dlouhé sezení, vystavení vibracím, tlak ze strany klientů a zaměstnavatele, neustálá přítomnost rizika nehody, to jsou některé z faktorů, které mohou výrazně ohrozit bezpečnost práce a mohou také vést k trvalým a vážným zdravotním problémům.

Proto se na řidiče z povolání vztahují přísnější podmínky pro pravidelné lékařské prohlídky, než je běžné. Musí jimi projít před zahájením pracovní činnosti a poté každé dva roky do završení věku padesáti let. Po dosažení tohoto věku musí tuto prohlídku absolvovat již každý rok. Podle § 85 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a ve znění pozdějších předpisů, posouzení zdravotní způsobilosti provádí posuzující lékař na žádost žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění. Náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku u osob (řidičů) v pracovněprávním vztahu hradí zaměstnavatel.



Problematiku pravidelných lékařských prohlídek upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, a to v ustanovení § 87. V příloze 3 vyhlášky č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel a ve znění pozdějších předpisů, jsou vyjmenovány nemoci, vady, nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel. Patří mezi ně takové nemoci, vady nebo stavy nervové soustavy, které způsobují zdravotní komplikace nebo odchylky nebezpečné pro provoz na pozemních komunikacích.

Zvláštní případ - diabetes

Problematika účasti diabetiků v silničním provozu je však složitější. Správně léčený nemocný s diabetem 1. i 2. typu může vykonávat jakoukoliv práci, u těchto osob však musí být pečlivě zhodnocena případná rizika vyplývající z povahy choroby. Z tohoto pohledu nejsou často doporučovány náročné profese, kterou může být i profese řidiče hromadné dopravy. Důležité je dodržovat dietní režim a pravidelně se stravovat. Zde mají řidiči kamiónu, na rozdíl například od řidičů MHD, výhodu. Mohou si svoje přestávky sami plánovat. V silniční dopravě musí být ale vše provázeno pečlivým zhodnocením případných rizik. Od roku 2011 platí novela vyhlášky 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel a ve znění pozdějších předpisů, která stanovuje, že způsobilost k řízení ztratí osoba v případě druhé a další těžké hypoglykémie, vyžadující pomoc druhé osoby, v posledních 12 měsících. Chrání tak před ohrožením nejen dotyčné osoby, ale i ostatní spoluobčany – účastníky dopravního provozu.

Bezpečnostní přestávky

Přestávky pro řidiče kamiónů a nákladních automobilů upravuje speciálně nařízení Evropského parlamentu (EP) a Rady č. 561/2006. Vztahuje se na řidiče vozidel, jejichž hmotnost přesahuje 3,5 tuny a stanoví, že řidič tohoto vozidla musí mít po čtyřech a půl hodinách přestávku nejméně 45 minut. Jde tedy o přestávku v době řízení, tedy o bezpečnostní přestávku. Z tohoto důvodu je stanoveno, že ve vozidle nebo soupravě nad 3,5 tuny musí být, mimo stanové výjimky, tachograf. V případě provozu s přívěsem je tato povinnost jednoznačná.

V případě, že jednou ve voze dva řidiči, kteří se po 4 a půl hodinách střídají bez toho, aby opustili vozidlo, je podle rozhodnutí Komise EU prvních 45 minut strávených na sedadle spolujezdce bráno jako bezpečnostní přestávka.

*Petr Sulek
tiskový mluvčí*