

HVORDAN FUNGERER DOCSTOP



Problemfremstilling

Fra søndag kl. 22.00 indtil næste weekend ”på tur”. Ikke noget nyt for lastbilchauffører, det er snarere en helt normal hverdag. Buschauffører er overvejende berørt af det, når det drejer sig om længere busture, eftersom buschauffører på korte afstande bedre kan regulere deres arbejdstid. Hvilke muligheder har der været indtil nu, når en chauffør pludselig bliver syg, når han får hovedpine fremkaldt af spændinger i nakkeområdet, har synsforstyrrelser eller diarré? Indtil i dag har der ikke været nogen løsning på problemet.

Hvad nu, hvis chaufføren lider af alvorlige søvnforstyrrelser og dagligt kører med disse uerkendte problemer? Chaufføren har som regel ikke noget stort valg, når han er langt hjemmefra. Det er ikke sådan ligetil at få fat i en ny kollega, som kører bussen, sættevognstoget eller 40 tons-lastbilen videre. Derfor kan chaufføren let komme på kollisionskurs med arbejdsgiveren.

Enhver erhvervsaktiv borger kan, hvis der er problemer med øjnene, ved utilpashed eller tandsmerter direkte opsøge sin egen læge for at få hjælp. Han kan så, når problemet er afhjulpet, vende tilbage til sin arbejdsplads, men hvad gør bus-/lastbilchaufføren? Når han skal udføre en transport fra Celle til Milano eller fra München til Cuxhaven, er dette næppe muligt. Men det kan være et problem allerede med en normal arbejdsdag i regionalt regi. Angsten for mulige bebrejdelser i virksomheden og for at skulle afbryde transporten er hos mange chauffører ofte grund til at ignorere sygdomme.

Ofte bliver der som korttidsløsning indtaget medikamenter, hvor man ofte ikke kender bivirkningerne og således udgør en høj risiko for den videre kørsel med lastbilen. Denne mulighed understøttes gennem salg af receptfri medicin i apotekerne, og disse indtages således uden lægekontrol. Eller der køres blot videre i den sørgelige sundhedstilstand. Faren for at forårsage et uheld med alvorlige følger stiger mange gange.

Chauffører burde ikke bare ignorere deres smerter eller andre sundhedsmæssige begrænsninger og så bare køre videre. En bus-/lastbilchauffør skal altid være meget opmærksom og koncentreret omkring sin kørsel. Hvis chaufføren kom til at forårsage en ulykke på grund af dårligt helbred eller indtagelse af medicin, ville det kunne forårsage alvorlige følger for de involverede parter.

Den lovgivningsmæssige situation i Tyskland:

- I paragraf 1 i StVO har chaufføren pligt til at forholde sig således, at andre hverken bliver skadet eller udsættes for risiko.

- I paragraf 2 i kørekortsbestemmelserne gøres der opmærksom på, at en person, som pga. fysiske eller mentale sundhedsproblemer ikke kan køre sikkert i trafikken, kun må fortsætte i trafikken, når han har draget omsorg for, at andre ikke udsættes for fare....

Manglende overholdelse af disse bestemmelser kan i værste fald, alt efter sagens omfang, få store strafferetlige følger for chaufføren.

Findes der alternativer?

For at man kunne finde frem til nødvendige løsninger, tal og data, som ville kunne godkendes af fagforeninger, arbejdsgivere, chauffører, sygekasser og andre involverede parter, blev de tyske chauffører bedt om at udfylde et spørgeskema.

Følgende spørgsmål skulle besvares:

- Hvor ofte opstår en sådan situation?
- Er der overhovedet behov for en sådan omsorg?
- Hvad gør du i et sådant tilfælde?
- Tager du receptfri medicin?
- Afbryder du transporten?
- Ringer du til dit firma for at bede om en erstatningschauffør?
- Kører du ind til en læge eller et sygehus på turen?
- Kører du videre med dine sundhedsproblemer?
- Er du bekendt med tilfælde, hvor det er kommet til trafikuheld?
- Har du realisable løsningsforslag?
- Findes der allerede hjælpetilbud fra arbejdsgivere, sygehus o.a.?
- Er ældre lastbilchauffører oftere ramt?
- Er de nuværende forholdsregler i firmaet tilstrækkelige?

Der kom forslag til at forbedre den nuværende mangelsituation. Et alternativ kunne være at opsøge en læge, før man starter arbejdstiden. Men dette er ikke altid muligt for de chauffører, som er ansat i transporterhvervet (helligdage, søndage, arbejde om natten, lang vej til lægen, transport i udlandet, chaufføren arbejder alene, akutte smerter, etc.).

Myndigheder har mulighed for, under bestemte forudsætninger, at udstede begrænsninger for chaufførens kørsel af helbredsmæssige grunde. Men dette ville være lig med arbejdsløshed for erhvervschauffører.

Der vil snart i Tyskland være et netværk af informationssteder på rastepladser (som ejes af VEDA). Her vil chaufføren blive hjulpet med anvisning af adresse på en læge samt beskrivelse af vejen til dennes praksis eller et sygehus. Afstanden til denne læge/dette sygehus bør ikke være længere end 4 km fra rastepladsen. Nogle behandlingssteder har erklæret sig villige til at forkorte ventetiden, når de bliver kontaktet af en chauffør. Andre informationsmåder vil være fagpressen, radio og TV, brochurer, organisationer samt samtaler blandt chauffører. Dette skulle gerne medføre en tydelig forbedring af livskvaliteten og trafikikkerheden for chaufførerne. Kun en sund chauffør er også en sikker chauffør og udsætter ikke sig selv eller andre trafikanter for fare. Der findes på vore landeveje dagligt ca. 1,6 mio. erhvervskøretøjer. Tendensen er kraftigt stigende. Og hvis de aktuelle

prognoser for tilgangen til erhvervet holder stik frem til 2010, ser der ud til at komme endnu flere problemer. Det gælder her om tidsnok at fremsætte et hjælpetilbud.

Chauffører, som får brug for lægehjælp undervejs, findes i tilstrækkeligt antal. Det i dag hyppigst stillede spørgsmål er **OMKOSTNINGER**, og disse kan reduceres betydeligt, hvis man kan undgå følgerne af et uheld, som skyldes sygdom, og hvor resultatet er forsinkelse i levering eller afhentning. Målet for disse overvejelser er at reducere alvorlige trafikuheld samt følgerne heraf og forbedre de humanitære forhold på arbejdspladsen for alle chauffører. Der er taget det første skridt og oprettet en liste over læger i hele Tyskland, som har deres praksis i nærheden af motorveje, og som er positive over for et sådant system og er parate til at støtte det. De nuværende infrastrukturer var en forudsætning, og med VEDA rastepladserne blev der fundet en pålidelig partner.

I tvivlstilfælde, eller ved akutte problemer, bør chaufførerne omgående opsøge en læge, og få ordineret medicin. Chauffører fra Tyskland kan afregne med sygesikringskortet. Chauffører fra andre lande har enten et europæisk sygesikringskort (som anerkendes) eller skal i første omgang selv betale omkostningerne, som de senere kan få refunderet gennem deres eget forsikringsselskab.

Opsætningen af et sådant netværk til forbedring af arbejdsbetingelserne for bus-/lastbilchauffører kræver støtte fra offentligheden og fra chaufførerne selv. Initiativet vil først blive realiseret i Tyskland og derefter i Europa. Der foreligger allerede anmodninger om at indføre systemet i Danmark og England, og man har haft de første samtaler med de interesserede parter.