

NETS

道路安全综合指南™



2014年5月

适用于拥有大型或小型车队的雇主及处于全新阶段、开发阶段或高级阶段的道路安全项目

编制机构：

交通安全雇主联盟 (Network of Employers
for Traffic Safety, NETS) 支持对象：
2011-2020年道路安全十年行动计划



目录

引言	2
适用范围及用途	4
指标、业务案例及持续改进	6
定义	9
道路安全管理要求	12
附录 A	
附录 A1.1 : 道路安全组织结构示例	22
附录 A1.2 : 道路安全组织结构图及道路安全管理模式范本	24
附录 A2 : 事故调查程序范本	25
附录 B	
附录 B1 : 手机使用政策范本	31
附录 B2 : 道路安全培训要求指南范本	32
附录 B3 : 酒精及药物使用政策范本	35
附录 B4 : 驾驶许可政策范本	36
附录 B6 : 高风险驾驶员鉴定及管理指南范本	39
附录 B7 : 双轮车驾驶政策示例	40
附录 C	
附录 C1 : 疲劳驾驶管理	42
附录 C2 : 行程管理指南	51
附录 C3 : 行程管理计划	53
附录 D	
附录 D1 : 车辆检验清单范本	55
附录 E	
附录 E1 : ANSI/ASSE Z15.1—2012	58

引言

交通安全雇主联盟 (Network of Employers for Traffic Safety, NETS)

NETS 是由雇主发起并特许成立、倡导全球道路安全的一个非营利性的非政府组织 (NGO)。其全球道路安全倡议包括通过参与联合国道路安全协作机制 (United Nations Road Safety Collaboration, UNRSC) 宣传“道路安全十年行动计划” (Decade of Action for Road Safety), 以及代表其成员参与年度车队安全基准项目。NETS 与美国交通运输部 (U.S. Department of Transportation)、美国国家职业安全卫生研究所 (National Institute for Occupational Safety and Health)、各行业协会及非政府组织合作实施道路安全相关计划, 并通过其联盟网络促进道路安全。最后, NETS 每年还会制作并发放“安全驾驶工作周” (Drive Safely Work Week) 活动材料。

目的

《NETS 道路安全综合指南》作为 NETS 使命的一部分, 旨在协助雇主促进全球道路安全。本文件的宗旨是在道路安全项目发展的不同阶段为雇主提供协助, 这些协助对象包括:

- 准备启动“道路安全项目” (ROAD SAFETY program) 的雇主;
- 处于政策及项目发展初期的雇主;
- 管理更加成熟的道路安全管理系统及干预活动的雇主。

鸣谢

本文件信息来源包括 ANSI/ASSE Z15.1 — 2012 标准 *机动车辆操作安全实施规程 (Safe Practices for Motor Vehicle Operations)*; 国际石油天然气生产商协会 (International Association of Oil & Gas Producers) *陆上交通安全最佳实践 (Land Transportation Safety Recommended Practice)* (OGP 365); ISO 39001:2012 标准、*道路交通安全 (Road traffic safety, RTS) 管理系统—使用要求及指南*; NETS 董事会成员及全体员工。

免责声明

本信息由 NETS

向其成员及公众免费提供。本信息“按原样”提供，对其准确性不提供任何陈述或保证，NETS 及任何参与企业概不对本信息的内容及使用负责。

《道路安全管理要求》构成本文件的主要部分，其内容基于 NETS 董事会成员及提供支持之员工所达成的共识。另外，附录中的示例不一定代表 NETS 及其员工、成员公司及董事会的观点。

除此之外，鉴于附录中的材料来源较为多样化，其中包含的部分政策范本可能互不一致或与《道路安全管理要求》不一致。若附录中相关材料与《道路安全管理要求》存在不一致，以《要求》中的规定为准。

此外，读者应理解，执行本范本中提供的具体政策时应考虑当地具体条件。例如，一般推荐的最小行车间隔为 2 秒，而在天气恶劣时则提高至 4-8 秒。但是，在世界某些地区的拥挤城市环境中，2 秒的最小行车间隔可能不可行，而在极端恶劣的路况或天气状态下，4-8 秒的行车间隔可能无法提供适当的安全系数。

最后，本文件中的话题及建议为截至出版日期时可获得的最为及时全面的信息。即便如此，读者在解释及应用本文件中提供的建议时仍应始终考虑所出现的危险、当地道路环境、技术变化及最新研究结果等。

遵守当地、所在区域、州及国家的交通安全法律

某一组织出于商业及非商业目的出租或拥有的车辆，必须至少遵守所有当地、所在区域、州及国家的交通安全法律，并遵守针对商业及非商业用车所制定的监管要求。

适用范围及用途

本文件适用于公司自有或租赁的轻型、中型及重型车辆的驾驶员、出于公司业务需要驾驶个人、公有、出租或租用车辆的合同工及正式员工，上述人员的车辆行驶里程每年应不低于 5,000 英里/8,000 公里。本文件还可用于多种用途，包括：

- 作为入门读物为处于道路安全项目初期发展阶段的公司提供参考。为在提出、执行及支持某项道路安全倡议过程中至关重要的项目提供模板。
- 供已部署车队安全项目的雇主用作审计工具，帮助其识别车队安全项目中的差距及改进机会。
- 在多家公司共同讨论车队安全项目标准时用作比对模板。

组织方面的注意事项

成功的道路安全项目设施优良、由领导人员牵头实施并实行线型责任制。

1. 资源提供方面包括但不限于为以下事项提供资金：
 - a. 驾驶员安全项目（如培训）；
 - b. 道路安全项目管理人员（如企业编制人员或外部服务）；
 - c. 用于收集测量指标的技术。
2. 高级业务/全球区域管理层高管会郑重承诺并投入时间、资源及精力。他们支持该道路安全项目，建立并拥护一种重视安全的文化。
3. “线型责任”指以下内容：
 - a. 各驾驶员对其驾驶效果负责。

-
- b. 驾驶员的上级主管也应对所在组织的驾驶效果负责，这种责任应随其在组织内管理级别的提高而相应增加。
 - c. 当地道路安全团队从属于由道路安全区域主管或业务主管组成的道路安全网络，各主管人员可与全球道路安全经理直接联系。

注意：在某些大型组织中，全球道路安全经理属于全职岗位，而其他人员则应承担与其岗位相对应的那部分道路安全责任。道路安全组织结构图示例参见附录 A。

指标、业务案例及持续改进

收集、分析并发布指标/关键绩效指标是车队安全项目的重要管理内容。

基本数据需求

1. 各类型车辆总数：
 - a. 轻型
 - b. 中型
 - c. 重型
2. 特定时间内各类型车辆行驶总英里数/公里数
3. 特定时间内各类型车辆碰撞总次数
4. 特定时间内各类型车辆损伤总次数
5. 碰撞类型，如：
 - a. 按结果划分：如死亡、员工受伤、第三方员工受伤、仅造成财产损失
 - b. 按起因划分：如未遵守交通信号、未避让车辆、肇事逃逸
 - c. 按碰撞位置划分：如擦边、正面碰撞、追尾

指标/关键绩效指标

1. 主要绩效指标
主要绩效指标可用于推测将来可能发生的积极事件或消极事件。
 - a. 示例：划分为高风险驾驶员的数量比例（例如可基于速度或碰撞记录或车辆监控系统等其他数据来源计算得出，另请参阅附录 B）
 - b. 示例：在一个日历年内完成驾驶员培训的驾驶员比例示例：在碰撞发生 30 日之内接受“根本原因”分析的碰撞次数比例

2. 落后续效指标

落后续效指标可显示一个车队安全项目的执行情况好坏。

示例：每百万英里的碰撞及损伤次数（CPMM 和 IPMM）

$$\text{CPMM} = \frac{\text{(特定时间内的碰撞总次数} \times 1,000,000)}{\text{该时间内行驶的总英里数}}$$
$$\text{IPMM} = \frac{\text{(特定时间内的损伤总次数} \times 1,000,000)}{\text{该时间内行驶的总英里数}}$$

确定碰撞维修成本

以下示例可为确定维修碰撞成本提供指引。注意：该示例不包括人身伤害及死亡相关成本。

假设：

车队规模 = 500 辆车；车队中每年涉及无损伤碰撞的车辆比例为 15%；平均维修成本 = 15,380 美元

年维修成本 = 500 x 0.15 x 15,380 美元 = 1,153,500 美元

(* 平均维修成本参考自 *雇主应承担的车祸经济损失 (Economic Burden of Crashes on Employers)*，国家公路交通安全管理局 (NHTSA)，2002)

合作/基准/持续改进

NETS

建议，公司车队/道路安全领导除关注其自身的车队安全项目之外，还应定期向其他行业及非相关行业学习。该行为可加快问题的解决、为道路安全项目提供新思路、促进持续改善，也有利于交流最佳实践。

基准管理／合作可采用正式或非正式的方式。正式基准管理包括加入一个道路安全基准组织（例如

NETS），也可参加行业组织代表其成员实施的基准项目（例如美国天然气协会）。有关正式及全面的车队安全基准项目信息，请访问 www.trafficsafety.org 网站以了解 NETS 数字优势™ 车队安全基准项目。请注意，正式基准可能适用于大小型车队及所有车辆类型以及在全球运营的雇主，也可能适用于仅在全球单一区域或国家运营的雇主。

在非正式基准情况下，同一行业的雇主通常会组成团体共同合作，以改进各自公司的道路安全项目，而非借助第三方来收集和分析数据。

NETS 的基准项目对 CPMM／IPMM

数据及参与该基准测试的公司所使用的项目要素进行收集。

NETS 使用基准问题测试的项目要素包括但不限于：

- 1) 政策
- 2) 培训项目，包括评论性驾驶流程
- 3) 高风险驾驶员鉴定及干预
- 4) 碰撞审核流程
- 5) 使用车载监控系统 (In-vehicle Monitoring Systems, IVMS) 及由原始设备制造商 (Original Equipment Manufacturer, OEM) 提供的安全技术
- 6) 获授权的驾驶员流程（配偶／家庭伴侣／所属项目／承包商）
- 7) 指标（例如 CPMM／IPMM、车队中发生碰撞的车辆比例、最常发生碰撞的车辆类型、按车辆类型及国家或全球区域划分的记分卡）
- 8) 手机及其他电子设备政策
- 9) 高级管理人员敬业度
- 10) 管理控制（如每日驾驶时数或一周累计驾驶时数限制；强制休息时间）

定义

ABS	防抱死制动系统 (Anti-Lock Brake System)
碰撞	一种涉及一辆行驶中的机动车与其他车辆、其他财产、人员或动物发生接触的事故。事故地点可能位于公共道路范围之内或之外，可能导致车辆损坏、财产损失或损伤。
公司驾驶员	<ul style="list-style-type: none"> • 公司驾驶员是被指派驾驶公司自有车辆或租赁车辆的驾驶员。 • 经雇主酌情决定，公司驾驶员也可包括配偶、家庭伴侣及持有许可证的公司驾驶员家属，也可为约聘人员。 • 公司驾驶员还包括由公司提供“福利”车辆的员工。 • 出于公司业务需要驾驶个人车辆、公有车辆、出租车辆或租用车辆的合同工及正式员工，若其行驶里程每年不低于 5,000 英里/8,000 公里，则上述人员也属于公司驾驶员之列。
警觉性驾驶培训	为所有道路使用者教授安全驾驶技巧及责任的课程。其培训内容不仅涉及对道路规范及基本驾驶技巧的掌握，还涉及其他方面。该课程目标在于，即使在驾驶条件不利或他人操作失误的情况下，也可通过预测危险情况来降低碰撞风险。
重型车辆	中型车辆的标准为： <ul style="list-style-type: none"> • 单独行驶或挂有卡车/拖车且车辆总重额定值 (GVWR) 达到或超过 26,001 磅 (11,794 千克) 或 • 额定载客量不少于 16 人 (包括驾驶员)。
HSSE	健康、安全、安保和环境 (Health, Safety, Security, Environment)
损伤	除基本急救之外还需进行药物治疗，且已被医生及其他医疗保健专业人员诊断为损伤。更多定义包括对个人造成意识丧失的身体伤害或损伤，并至少导致其无法工作一天、工作活动受限或岗位调动等。

IVMS	<p>车载监控系统 (In-vehicle Monitoring Systems, IVMS), 或称驾驶员行为监控系统, 是记录关于驾驶员行为及车辆使用数据 (如时间、速度、加速、减速及安全带使用情况) 等的电子设备。</p>
行程管理系统	<p>行程管理系统是旨在降低在公司业务运营中道路运输相关风险的一个计划性、系统化流程。行程管理包括以下内容: 1) 用于评估出行需求并力图取消或减少长距离路程的正式机制; 2) 行程管理程序, 包括风险缓解、规划安全路线及驾驶员与主管人员之间沟通。</p>
JMP	<p>行程管理计划 (Journey Management Plan, JMP) 是行程管理系统的一部分, 指驾驶员与主管人员 (或行程经理) 之间达成共识的计划。JMP 涵盖从出发到抵达目的地之间的这段时间。JMP 对避免或缓解路线中任何潜在危险的最安全路线、替代路线、无线电交通监控站、路线中的通讯情况等进行了详细说明, 还包括了驾驶员为防止疲劳应采取的 (在安全地点的) 休息时间。在缺少公共应急系统的地点, 该计划应能够识别出驾驶员可前往就医的设施。</p>
轻型车辆	<p>中型车辆的标准为:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 车辆总重额定值 (Gross Vehicle Weight Rating, GVWR) 低于 10,001 磅 (4,536 千克) 或额定载客量不超过 8 人 (包括驾驶员)。GVWR 为单辆车最大负载重量, 其中包括驾驶员、乘客、燃料及货物的重量。
中型车辆	<p>中型车辆的标准为:</p> <ul style="list-style-type: none"> • GVWR 介于 10,001 磅和 26,001 磅 (11,794 千克) 之间 • 挂有合计 GVWR 低于 26,001 磅 (11,794 千克) 的任何类型拖车, 或 • 额定载客量为 9-15 人 (包括驾驶员)。

NCAP	<p>新车评价规程 (New Car Assessment Program)。NCAP 通常由政府牵头，负责对机动车辆进行测试，并根据其在碰撞中保护乘员免受损伤的能力划定等级（一般用数字表示）。更多详情请参阅：http://www.globalncap.org/</p>
防侧翻技术	<p>为轻型车辆设计的防侧翻技术运用了电子稳定控制系统 (electronic stability control system, ESC)。该系统可激活每个车轮上的刹车装置，使车辆重新获得牵引力，从而让驾驶员控制车辆。</p> <p>这一技术的其他名称还包括：牵引力控制系统 (Traction control system, TCS)、车辆稳定控制 (vehicle stability control, VSC)、电子稳定程序 (electronic stability program, ESP)、动态稳定控制 (dynamic stability control, DSC)。该系统可从大多数车辆制造商处获得，多用于新车、运动型多功能车 (SUV) 及轻型卡车。</p>
侧翻保护	<p>侧翻保护装置（通常位于驾驶室或车架处）用于保护车辆乘员免受车辆侧翻造成的损伤。</p> <p>这种额外保护可能采用以下形式：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 车内全身防滚护架 ● 车顶支柱支撑 ● 增加车窗强度
侧面撞击保护	<p>该系统用于防止符合欧盟法规 ECE95、美国法规 FMVSS 214 或同等法规规定的侧向碰撞所造成的损伤。</p> <p>一般来说，所有现代车辆都采用适合侧面撞击保护的结构性设计；大部分车辆都配有侧面安全气囊，许多车辆还另外提供可保护头部的安全气囊或气帘。</p>

道路安全管理要求

本要求涉及四个主要方面：

- A. **道路安全管理系统**：包含可让组织提升道路安全绩效的项目要素
- B. **驾驶员和乘客要求**
- C. **行程管理要求**，针对计划、执行及跟踪而制定
- D. **车辆要求**

左边一列为有关道路安全的强烈倡议所要求的强制性要素。右边一列为其他材料，包括指南参考、最佳实践及附录。

强制性要素	指南
A. 道路安全管理系统	
<p>1. 必须运行道路安全管理系统，确保活动得以顺利计划、实施、控制及管理，以便将道路运输风险降至最低。该管理系统必须包含以下要素：</p> <ul style="list-style-type: none"> A. 领导及承诺 B. 道路安全政策、目的及指标 C. 组织、资源、角色及职责 D. 能力、培训及意识 E. 道路运输风险管理 F. 沟通流程 G. 管理系统文件 H. 营运规划及控制 I. 应急准备及响应 J. 监控、测量、分析及评估 K. 道路运输事故调查及跟踪 L. 内部审计 M. 管理审查 N. 违规、纠正及预防措施 O. 持续改进承诺 	<p>综合道路安全管理系统架构示例如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGP 365 陆上交通安全最佳实践 - ISO 39001:2012 道路交通安全管理系统 (Road traffic-safety management systems, RTS) — 要求及使用指南 <p>另外，ANSI/ASSE Z15.1 2012 标准《机动车辆操作安全实践》也包含了道路安全管理系统的要素。</p> <p>组织结构图及事故调查报告范本参见附录 A。</p>

B. 驾驶员和乘客要求	
1. 车辆乘员必须使用安全带。驾驶员应负责传达这一要求。	
<p>2A. 驾驶员必须持有适用于该地区及车辆类型的驾驶执照。</p> <p>2B. 制定工作健康内部政策，确保驾驶员的身心状况适合驾驶车辆。</p>	<p>请参阅附录 B4 了解驾驶员许可政策范本。</p> <p>执行包括定期体检（如睡眠呼吸暂停等睡眠障碍检查）在内的驾驶员工作健康流程。</p>
<p>3. 驾驶员必须顺利完成适用于所操作多种车辆的警觉性驾驶培训。培训内容应包括：</p> <p>A. 一般风险意识（包括疲劳管理及分心驾驶）及通过回顾历史碰撞事故而确定的项目</p> <p>B. 用于展示及评估技能水平的亲手操作、驾驶实践或其他方法</p> <p>C. 定期进修培训应基于驾驶员绩效及风险承担开展，并至少每三年开展一次实践方面的进修培训</p>	<p>NETS 建议完成侧翻意识培训，该培训课程包括一项高风险侧翻训练（例如因车辆类型及/或道路类型或状况等造成的侧翻）</p> <p>请参阅附录 B2 了解驾驶员培训政策范本，其中包含评论性驾驶及同行驾驶信息。</p> <p>NETS 建议驾驶员就驾驶培训政策提供书面背书/确认。</p>

<p>4. 管理人员必须实施一项高风险驾驶干预流程，其中必须至少包括以下内容：</p> <p>A. 鉴定、通知并管理高风险驾驶员的标准；</p> <p>B. 划定为高风险驾驶员级别之后，应立即与驾驶员的直接主管一起安排培训课程；及</p> <p>C. 追加再培训及补充性评估要求；</p> <p>D. 提交至适当的绩效管理流程。</p>	<p>请参阅附录 B6 了解高风险鉴定及处理政策范本。</p>
<p>5A. 基于 HSSE 风险评估体系进行鉴定，该评估体系中的车辆必须安装有车载监控系统 (IVMS)。IVMS 设备必须至少记录下违反“驾驶员鉴定检索表”的速度、突然加速、突然减速、驾驶公里数（或英里数）及驾驶时间。</p> <p>5B. IVMS 数据用于：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 为驾驶员提供反馈并提高驾驶员工作绩效 • 实行识别及后果管理；对违规行为进行制裁 	<p>设定 IVMS 引入速度可使用基于风险的方法。风险评估的结果可能为，首先引入 IVMS 用于鉴定高风险驾驶员，随后再将其用于其他驾驶员类型。</p> <p>IVMS 执行及驾驶员反馈指南文件示例可参阅 http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>注意：本要求的实施并非意味着通过其他反馈机制（如评论性及同行驾驶）无法有效提高驾驶员工作绩效。评论性驾驶</p>

	及同行驾驶可能仍为驾驶员培训计划的一部分。
<p>6. 驾驶员在驾驶车辆时不得使用手机／传呼机／对讲机，也不得使用免提设备。</p> <p>A. 若法律允许，例外情况包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 紧急情况 • 护送管理部分工作 • 基于 HSE 风险评估的其他情况 	<p>请参阅附录 B1 了解手机政策范本。</p>
<p>7. 驾驶员在受酒精、毒品、麻醉剂或可能损害其驾驶能力的药物影响时，不得驾驶车辆。</p>	<p>请参阅附录 B3 了解关于使用酒精、毒品及可能损害驾驶能力的药物的政策范本。</p>
<p>8. 除非一项风险评估结果表明已对该运输类型的相关风险管理实施了充分控制，否则不得使用双轮机动车辆开展公司业务。</p> <p>若该风险评估结果确定允许使用双轮机动车辆，则必须实施一项可满足此类车辆使用最低要求的政策／流程，包括佩戴合适的头盔及开展驾驶员专业培训等。</p>	<p>请参阅附录 B7 了解双轮机动车辆使用政策范本。</p>

C. 行程管理	
<p>1. 管理人员必须实施疲劳管理程序及遵守勤务、驾驶及休息时间制度。该制度须遵守当地法律法规。管理人员不得向驾驶员分配会导致后者违反勤务、驾驶及休息时间制度的工作。</p> <p>A. 驾驶员的身心状况须满足驾驶车辆的要求。</p> <p>B. 驾驶员有权：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 在未得到充分休息或警告的情况下避免驾驶车辆 ● 在无法集中注意力的情况下将车辆停在安全区域并休息 <p>C. 驾驶员须遵守勤务、驾驶及休息时间制度。</p>	<p>需实施的疲劳管理程序包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 制定工作时间表以确保驾驶员得到充分休息，避免长时间驾驶，避免夜间驾驶及避免轮班工作。 ● 允许工作人员留宿过夜 <ul style="list-style-type: none"> ○ 向驾驶员开展教育，使其了解疲劳驾驶的风险及管理疲劳的有效策略 ● 若当地法律法规中没有勤务、驾驶及休息时间的相关规定，则建议遵循表 1（22 页）所列勤务、驾驶及休息时间的规定。 ● 若当地法律法规对于勤务、驾驶及休息时间的规定较为宽松，NETS 建议执行表 1 中详细列明的更为严格的规定。

<p>2. 管理人员需定期询问并检查行程次数，以消除行程次数并降低风险。</p>	<p>考虑采用更为安全的运输方式（铁路、轮渡、航空）及视频会议或网络会议等替代方式开展工作。</p> <p>若道路运输为唯一可行的解决方案时，必须制定详细的道路运输措施，以减少行驶里程并降低风险。其中包括：采用风险较低的道路运输模式（如乘坐大巴而非轻型车辆）并整合行程。</p>
<p>3A. 使用当地 HSSE 风险评估体系以确定哪些（哪种）行程需要制定行程管理计划 (Journey Management Plan, JMP) 并针对这些行程实施 JMP。</p> <p>3B. JMP 包括批准路线、路线危险程度鉴定及相关控制、休息停靠及行程中所需通信要求。在制定行程计划时，也须遵循表 1 中所列的勤务、驾驶及休息时间制度及疲劳管理控制制度。</p>	<p>请参阅附录 C 了解行程管理政策范本。</p> <p>NETS 建议您委任行程经理，并确保其接受过适当培训。</p> <p>如果可行，驾驶员及行程经理需提交行前简报，以确保：</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 驾驶员可胜任工作并有资格参与本次行程（另请参阅第 3、第 4 及第 8 条要求） b. 驾驶员及行程经理均充分理解 JMP c. 行前已对车辆进行检查（另请参阅第 16.2 条要求） <p>对于无法提供行前简报的行程，替代行程</p>

	<p>控制措施，以确保行程符合上述条目 a、b、c 中的规定。</p>
<p>4. 开展公司业务期间，未获授权的乘客不得乘车。</p>	<p>实施一项政策，详细规定哪些人员有权驾驶公司自有或出租/租用的车辆，及哪些人员有权乘坐公司自有或出租/租用的车辆。</p> <p>一般情况下，获得驾驶员直线管理人员批准的人员才有权乘坐重型货车。这些人员包括但不限于驾驶员培训师、见习驾驶员、维护人员以及运输人员。</p> <p>在某些国家和地区，相关法律法规要求乘客必须了解所载货物、货物价值以及应急响应流程。</p>
<p>5. 若当地法律允许，驾驶员在白天驾驶车辆时须开启车灯。</p>	

表 1：范本／勤务、驾驶及休息时间制度

下列推荐范本的制定主要依据适用于重型车辆的规章制度。然而，下列多项内容，如有关休息要求及需将通勤时间纳入整个驾驶时间计算的内容，也适用于轻型及中型车辆。

请参阅附录 C1 了解表 1

中所列全部要求的详细信息、遵守这些要求的重要性及其与当地法律法规之间的联系。

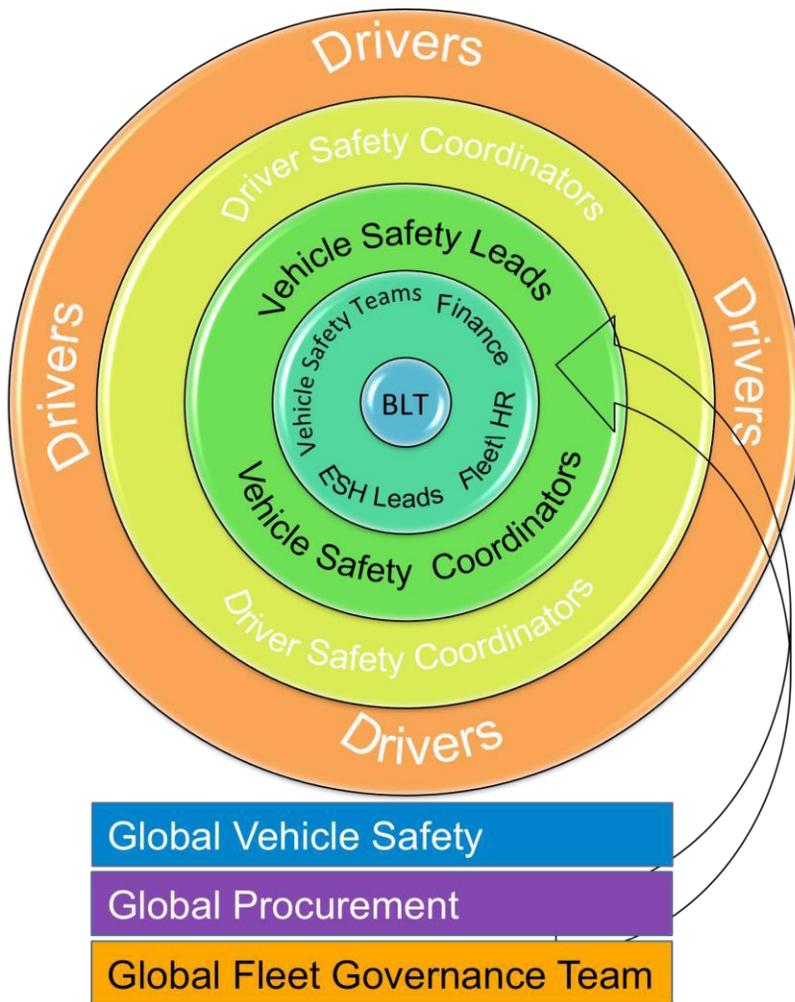
	适用于轻型或中型车辆驾驶员	适用于重型车辆驾驶员及其他以驾驶为主要工作任务的人员
单次最长驾驶时间及最小驾驶间歇	连续驾驶 2 小时应至少休息 15 分钟。	连续驾驶 4.5 小时应至少休息 30 分钟。然而，强烈建议每驾驶 2 小时休息 15 分钟，在身体处于昼夜节律低谷时应增加休息次数。
连续 24 小时内最长工作／勤务时间* *工作／勤务时间主要包括职业驾驶	工作／勤务时间超过 12 小时后，员工不得再驾驶车辆。	勤务时间超过 14 小时后，员工不得再驾驶车辆。
连续 24 小时内最长驾驶时间	总计 8 小时，不包括通勤时间。9 小时，包括任何通勤时间。	总计 10 小时，不包括通勤时间。11 小时，包括任何通勤时间。
连续 7 天及 14 天内最长工作／勤务时间	连续 7 天内工作／勤务时间超过 40 小时、或在连续 14 天内工作／勤务时间超过 80 小时后，不得驾驶车辆。	连续 8 天内勤务时间超过 70 小时、或在连续 14 天内勤务时间超过 120 小时后，不得驾驶车辆。

D. 车辆	
<p>1. 管理须确保所使用车辆符合最低标准：</p> <ul style="list-style-type: none"> A. 三点式安全带* B. 头枕/头部保护装置* C. 气囊（驾驶座及前排乘客座位） D. 侧面撞击保护 E. ABS F. 车载监控系统 (IVMS)（基于风险评估） G. 应急工具包 <p>*驾驶员自有或租用的用于公司业务的轻型车辆的最低标准。</p>	<p>本文件中所列标准为最低标准。其他标准可能包括：牵引能力、人体工程学设计（如易于操纵、移动，可在车辆内外工作），诸如稳定系统、后视设备或探测设备、防撞系统、车载摄像头及车外后视镜系统等安全功能。</p> <p>若鉴定结果确定行程具有较高的侧翻风险，NETS 建议使用配备防侧翻或保护装置的车辆。</p> <p>NETS 建议使用在 NCAP 评级机制或同等碰撞测试评级框架内获得至少四星以上评级的车辆。</p> <p>适当的应急设备包括：急救箱、手电筒、反光安全背心、灭火器和三角警示标志。</p>
<p>2A. 根据制造商所作说明及当地法律要求对车辆进行维护，使其处于安全操作状态。</p>	<p>请参阅附录 D，阅读车辆维护程序及车辆检查程序范本。</p>

<p>2B. 驾驶员必须进行行前检查，以确保车辆处于良好操作状态并适合本次行程。</p>	
<p>3. 固定乘客舱内的松散物件</p>	<p>乘客舱内不得放置松散物件；可用吊货网或类似物件来分隔贮物区与乘客区。</p>

附录 A1.1 : 道路安全组织结构示例

- 1.1 对于经营业务或区域较为多元化的组织，可以考虑制定一项全球高级政策，规定最低要求并允许区域或业务分区根据全球政策要求制定更多针对适用运营活动的详细指南。
- 1.2 为了成功实施及维持道路及车队安全项目，要求管理人员必须高度重视道路及车辆安全项目。



驾驶员

- 安全驾驶
- 报告里程与事故
- 与驾驶员安全协调员合作
- 完成驾驶员培训

驾驶员安全协调员 (Driver Safety Coordinators, DSC)

- 团队经理或专业管理人员
- 向团队提供相关车辆安全数据
- 团队内部监控风险程度较高的驾驶员
- 支持及影响团队内部的安全工作
- 加入驾驶员安全协调员 (DSC) 网络
- 报告事故及总里程数

车辆安全协调员

- 环境安全与健康 (Environment Safety and Health, ESH) 或主要业务主管
- 指派 DSC 并与其合作
- 与车辆安全领导合作
- 加入车辆安全团队

车辆安全领导/环境安全与健康部门 (ESH)

- 与协调员和 DSC 合作
- 管理系统及收集 ESH 指标
- 为车辆安全团队提供指导

车辆安全团队

- 制定政策
- 要求并监控指标
- 向企业领导层汇报

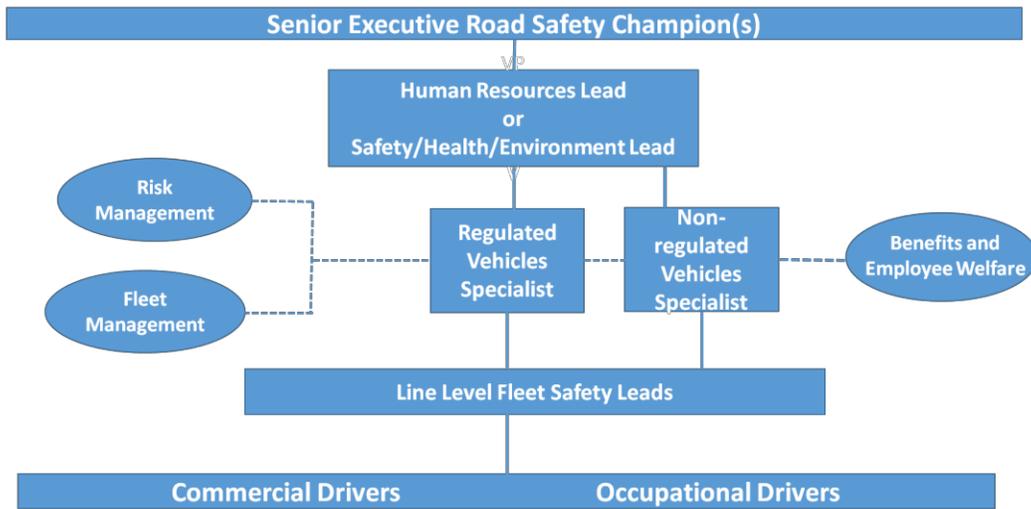
企业领导层团队/人力资源部领导

- 设定方向与预期值
- 审查指标
- 批准及应用政策
- 实施驾驶员跟踪与干预

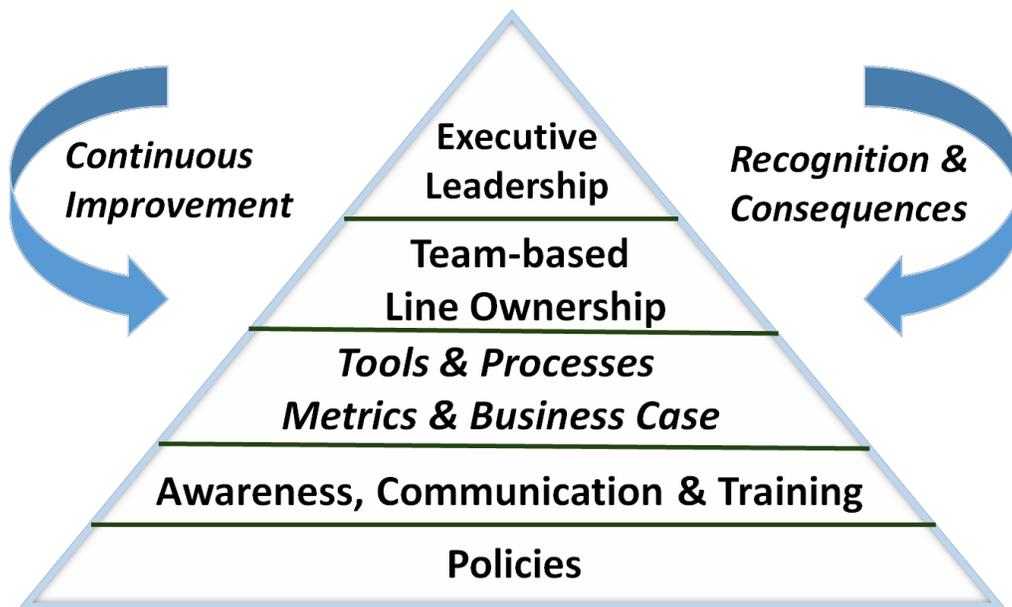
- 1.3 组织领导人员必须确保本项目的设备条件足以适合执行本项目、收集并传达适当指标、审查事故/碰撞、确保按要求完成驾驶员培训以及确定并追求持续改进空间。以上图示为组织结构范例。
- 1.4 考虑建立区域车辆安全团队，以管理各业务分区或全球区域内部的问题。
- 制定并审查该区域/业务分区内的安全政策。
 - 确定并保证车队安全协调员的数量充足
 - 审查事故及碰撞
 - 确保根据政策完成驾驶员培训
- 1.5 应采取有效方法，用于确定及培训负责以下事项的人员：管理车队安全项目要求，并作为主要联系人协助与（驾驶公司自有或出租车辆的）公司驾驶员及配偶/家庭伴侣之间的任何报告及其他交流。

附录 A1.2 : 道路安全组织结构图及道路安全管理模式范本

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



本信息由 NETS 向其成员及公众免费提供。本信息“按原样”提供，对其准确性不提供任何陈述或保证，NETS 及任何参与企业概不对本信息的内容或使用负责。

附录 A2：事故调查程序范本

目的

确定碰撞／事故的具体情况并遵循所需的协议。

适用范围

所有驾驶（插入公司名称）车辆（公司自有、租用或出租）的员工。

定义

可预防性碰撞或事故——

可预防性碰撞或事故是指因（插入公司名称）未能尽力采取一切可能的预防措施（包括预测危险及应用适当的警觉性驾驶程序等）而导致的碰撞或事故。

非可预防性碰撞或事故——

非可预防性碰撞或事故是指（插入公司名称）员工虽已采取一切可能的预防措施，包括预测危险及应用适当的警觉性驾驶程序等，但依然无法避免的碰撞或事故。

概述

碰撞调查即调查事实真相。作为（插入公司名称）管理人员，您不但必须要确定发生何种事故，而且要清楚事故发生的原因，最重要的是要确定您的员工应如何避免类似碰撞事故。环境、道路及车辆状况、人为行为及组织行为都必须考虑在内。调查成功与否取决于管理人员获取事实的能力，其不能带有偏见，也不得试图支持先入为主的概念。

（插入公司名称）调查及可预防性鉴定的最终目标是实现自我改进，以防止将来发生碰撞事故。

以下各页中的指南旨在帮助管理人员执行其调查及可预防性鉴定部分的工作。通过循序渐进地实施所述流程，管理人员将能够为实现其目的收集充足信息，同时也可向（插入公司名称）提供法律及财务文件。报告必须尽可能完整精确，因为在多数情况下，该报告是

(插入公司名称) 关于该碰撞事故的唯一官方文件，并且有可能用在法庭上，以备保险之需，或为纪律处分提供证据。

员工责任

员工在卷入车辆碰撞事故之后应：

1. 立即停止工作，开始调查。
2. 向受伤人员提供帮助。
3. 通知紧急服务部门。
4. 放置警示设备保护碰撞现场，以此告知交通情况等（如适用）。
5. 保护您的车辆免受进一步损坏或盗窃。请勿将自身置于险境。
6. 如有可能，在交警到达前请勿移动您的车辆。
7. 一旦确定碰撞事故，请做到礼貌待人，但请勿签署任何文件或与交警及（插入公司名称）代表以外的任何人讨论该碰撞事故。
8. 立刻打电话向您的调度员/经理报告
9. 联系车队的响应团队，向其报告该碰撞事故
10. 请勿承认负有责任或答应任何赔偿。
11. 通过寻找证人（包括首先到达现场的人员）来保护自己。如果证人拒绝透露姓名，则记下其车牌号。
12. 如有可能，对车辆和碰撞现场进行拍照

经理责任

当有员工打电话报告碰撞事故，经理必须：

1. 确保员工未受伤且已避开事故现场以免受伤。
2. 确定员工是否需要紧急就医，为员工提供获取就医的方式（若需要，打电话叫救护车）。
3. 确保员工已遵循以上步骤。

在现场

到达现场后，**经理**（在相关情况下）应：

1. 检查员工及其他相关人员的身体状况。
2. 保护车辆及所载货物。
3. 对现场进行拍照。
4. 收集信息用于报告。
5. 绘制现场草图。
6. 获取证人证词。

对现场进行拍照。

尽可能多角度拍摄撞车现场。从远处给碰撞车辆拍照，以便将周围环境也拍进去。还应近距离拍摄车辆内外或周围被损坏的设施。如果碰撞车辆已经被移动，尽可能多角度拍摄每辆车。

撞车现场的照片多多益善！

收集现场信息

撞车现场的准确位置——务必了解：

1. 撞车事发所在州、市及县
2. 高速路、街道或线路名称
3. 最近的街道名称（如果撞车事发地为已建成区）
4. 离最近的十字路口或其他地标（如农场、公园、公司、路牌等）的距离。

当事人——务必了解：

1. 包括乘客、目击证人及警官（如有可能，获取其警员编号）在内的所有当事人的姓名、地址及电话号码。
2. 发生碰撞的所有车辆或其他相关设施的所有者
3. 其他驾驶员的保险公司、保单号、代理人姓名及电话号码

关于相关车辆及受损设施，务必了解：车辆生产商、型号、年份、车牌号、颜色、车辆类型（汽车、卡车、摩托车）及（如有可能）所有相关车辆的序列号。

描述所有车辆或一切设施的损坏情况。如有可能，根据以往经验，估算损坏的价值（单位为美元），但切勿就该等价值发表任何声明。

人员受伤情况

1. 如有可能，准确确定撞车事故中每位人员的受伤性质及程度（如有必要，返回办公室后拨打医院电话）。
2. 允许己方驾驶员继续驾驶前，确保其身心状况适合驾驶。
3. 如有可能，确定伤员被送往的医院／医疗机构的名称、地址及电话号码。
4. 如有可能，确定运送伤员的急救机构的名称及电话号码。

确定酒精／药物检测结果是否达到限定水平。如果撞车造成以下任何一种情况，（输入公司名称）管理人员在事故发生后必须对员工进行药物及酒精检测：

1. 死亡或
2. 车辆因受损无法开动而需要拖车，或碰撞事故相关人员已离开事故现场接受急救，并已向（输入公司名称）驾驶员发出移动禁令
声明：记下相关各方及目击证人对撞车事故的声明

测量——您应该测量：

1. 刹车痕迹的长度（如果交通情况不允许在安全的前提下测量刹车痕迹的实际长度，可在路边对相等的标记距离进行测量）
2. 公路或高速路及各车道的宽度
3. 碰撞点（如果车辆未被移动）距离至少两个静止参考点（如中心线和路边）的距离

关于行车状况，请记录以下各项：

1. 路面及条件（如柏油路、潮湿）
2. 撞车时的天气状况及照明状况（如晴天、白天、夜间）

了解从何处可获得警方报告的副本以及何时可以获得。

在车辆移动或开动之前核实其安全性及机械可靠性。如有疑问，请用拖车拖走事故车辆。

绘制现场草图。

尽可能准确地绘制撞车

现场示意图，包括附近所有环境特征，如树木、篱笆、墙体、壕沟及路牌。街道和高速公路的名称以及交通标识和信号灯，都非常重要。

另外请务必标明：

1. 碰撞之前相关车辆的行驶方向
2. 碰撞点（记录其与一处固定参考点之间的距离）
3. 碰撞后车辆的最终位置
4. 所有刹车痕迹的长度
5. 道路及各个车道的宽度

回到办公室后，应执行以下操作：确定能否避免事故发生

对撞车进行调查后，必须确定己方员工是否可以避免事故发生，并填写判断通知。除非员工已竭尽全力阻止事故发生，包括预计到危险并采取适当的警觉性驾驶措施，（插入公司名称）方可认定撞车/事故可以避免。

保持客观至关重要。保持客观虽然不容易做到，但对所涉员工的个人情绪不得影响决策。因为决策的影响不仅限于某个特定员工及当次撞车事故。

根据定义，可预防性远远超出（插入公司名称）的法律责任。员工虽无须承担法律上的罪责，但本来可能阻止撞车／事故的发生。公司驾驶员作为受过培训的专业人员，相比普通驾驶员有更大的责任阻止事故发生。此项标准固然要求很高，但其理应如此且为整个运输行业所接受。

经理若鉴定撞车／事故具有不可预防性，则相当于对其员工的某些驾驶行为表示默认。经理若鉴定撞车／事故具有可预防性，即认为根据公司标准驾驶员的某些行为不可接受。简言之，每一项决定都会设定希望员工符合的驾驶标准。

附录 B1：手机使用政策范本



推荐用法

本政策可用作贵公司政策范本。您可以对本政策的文字内容进行补充，使其涵盖与贵公司需求（如志愿者、公司客车驾驶员、驾驶公司车辆等）相关的其他事项。虽然您可以选择是否修改其中的执行及纪律条款，但是加入具体条款会加强员工对政策的遵守程度。建议贵公司法律团队对政策终稿的语言进行审查。

我们非常重视全体员工的安全及健康。由于因驾车使用手机而导致的事故正逐渐增多，我们特此制定一项新政策。

1. 所有员工在驾驶机动车出差及/或在公司上班期间驾车时均不得以手提或免提方式使用手机。
2. 所有员工在驾驶机动车出差及/或在公司上班期间驾车时均不得阅读或回复邮件或短信。
3. 本政策同样适用于掌上电脑的使用情形。
4. 驾车时不得接听电话，来电必须转入语音邮箱。
5. 员工如必须拨打紧急电话 (911)，须首先将车辆停在安全位置。

员工若违反本政策，前两次将予以警告。员工若第三次违反本政策，将予以直接解雇。

在下方签名即表示您同意遵守本政策。

员工签名

日期

免责声明：虽然本刊所含信息及建议均具有可靠来源，国家安全委员会不对其信息或建议的准确性、充分性或完整性作任何保证，亦不承担任何责任。特殊情况下，可能需要其他额外的安全措施。雇主免费下载手机政策工具包，请访问 http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx。

© 2009 国家安全委员会。保留所有权利。未经许可不得复印。

附录 B2 : 道路安全培训要求指南范本

应制定专门程序，确保全体员工及其配偶／家庭家庭伴侣以及驾驶公司自有车辆或租赁车辆的承包商接受驾驶具体车型的适当培训，并对培训情况进行记录。

针对所有员工的通用培训：

所有开车上下班的员工均须参加每年一次的安全意识课堂培训或在线培训，培训内容包括政策审查方面的认证。年度培训需解决一般风险认知问题（包括疲劳管理及开车注意力不集中），以及通过回顾过去的撞车事故和政策审查认证所发现的问题。该培训的适用对象为员工配偶／家庭伴侣，以及驾驶公司自有车辆或公司租赁车辆的承包商。

针对公司驾驶员的轻型车辆培训：

公司所有轻型客车驾驶员均须完成年度通用培训。除了针对所有员工的通用培训要求，公司轻型车辆驾驶员的培训还包括以下要求：

1. 在入职 90 天内或公司其他驾驶员均适合接受培训之时参加轻型车辆驾驶培训，且以后每三年需参加一次。
2. 必须完成评估驾驶，且需有解说员说明为公司开车前的主要注意事项，而每年的轻型车辆驾驶培训可不参加。
3. 如未使用 GPS／电子反馈系统，还应考虑举办年度同行驾驶评估，以提高反馈频率。

针对公司驾驶员的中型及重型车辆培训：

除了满足对公司轻型车辆驾驶员的培训要求以外，中型及／或重型车辆驾驶员还必须参加以下培训：

1. 至少每三年参加一次相应车辆的驾驶培训。
2. 必须完成评估驾驶，且需有解说员说明其主要注意事项，而每年的驾驶培训可不参加。
3. 驾驶培训间隔的两年间需参加课堂或在线培训 (CBT)。
4. 9 至 15 座客车驾驶员必须具备商业驾驶执照 (Commercial Driver's License, CDL) 资质。应制定其他培训要求，以满足大型客车（即大于 9 座）驾驶员的要求。
5. 重型车辆驾驶员培训应涵盖针对中型车辆驾驶员培训的要求，以便重型车辆驾驶员在经过适当培训后也可以驾驶中型车辆。
6. 驾驶员配偶／家庭伴侣不得驾驶中型或重型车辆。

高风险驾驶员培训：

本信息由 NETS 向其成员及公众免费提供。本信息“按原样”提供，对其准确性不提供任何陈述或保证，NETS 及任何参与企业概不对本信息的内容或使用负责。

在监测和鉴定过程中被确定为高风险驾驶员的司机必须：

1. 在风险驾驶员归类工作完成后立即参加由该驾驶员直接主管所指导的培训；及
2. 参加驾驶培训或其他相应培训（由该驾驶员的主管在风险驾驶员归类工作完成后 90 天内与环境、安全和健康部及公司协商决定）；及
3. 在风险驾驶员归类后 12 个月内完成两次评估驾驶，首次评估驾驶在归类后 30 天内完成。

评估驾驶员培训：

通过评估驾驶，各经理有机会一对一检查公司驾驶员技能及车辆状况。评估驾驶用于提供驾驶技能的直接反馈，并确定需要改进的地方。将为经理提供评估驾驶方面的培训。在员工成为公司驾驶员的 15

天内，经理将进行计划安排，并完成评估驾驶。经签署的《评估驾驶检查清单》应由驾驶员的直接主管保管 3 年。

同行驾驶：

同行驾驶有望继续营造注重安全的培训氛围，在此氛围中个人会相互留意对方并督促落实安全行为。每个公司驾驶员必须每年进行一次同行驾驶。任务完成记录应由驾驶员及观察员双方签署，并由驾驶员的直接主管保管 3 年。

案例评估及/或同行驾驶评估表

360 度环视技能	表现积极	有待改进	驾驶违规
驾驶前调整镜片以消除盲区。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
驾驶期间 360 度环视车辆的前方、后方及两侧	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
驾驶期间每 4 至 8 秒钟检查一次车辆后视镜及侧视镜	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
对前方危险提前做出反应，包括踩刹车或移至另一车道	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
即使车辆已停止仍继续 360 度环视	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
倒车时进行 360 度环视并回头观望	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
无论在驾驶或驻车时都能适当描述“逃生路线”	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
评论：			

行车间隔技能	表现积极	有待改进	驾驶违规
始终保持至少“两秒”的行车间隔	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
天气恶劣或路况不佳时将行车间隔增至 4 至 8 秒	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
适度增加行车间隔防止追尾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
被其他车辆超车时迅速退回安全的行车间隔	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
路上驾驶时使用近光灯以方便他人看清车辆，即最佳安全实践	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
在石子路或泥路上放慢车速	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
接近“慢行车辆”时须谨慎	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
在无标志或能见度低的十字路口让道行驶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
由铺砌的道路向未铺砌的道路行驶时减速行驶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
评论：			

十字路口驾驶技能	表现积极	有待改进	驾驶违规
过十字路口前减速、检查交叉车流并脚踩制动装置	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
避免在黄灯亮时驶入十字路口	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
驻车时可以清楚看到前面车辆后轮触地的部位	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
转向之前提前发出转向信号表明意图	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
向左转向时，等待所有交叉车流归道后才转动方向盘	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
交通信号灯变绿之后等待整整两秒才驶入十字路口	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
评论：			

制动技能	表现积极	有待改进	驾驶违规
无论何时，一旦前方出现潜在问题或绿灯即将变黄，即使用“预警制动”。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
在正常制动情形中使用“30% 制动”以便让车辆平稳停住。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
评论：			

- 环顾车辆四周：
- 车辆内外状况良好 车辆外部需保养 车辆内部需保养

主管人员签名 _____ 日期 _____ 驾驶员签名 _____ 日期 _____

附录 B3：酒精及药物使用政策范本

1. 驾车员工须符合适用车辆政策的要求，并谨慎安全驾驶。当员工因伤而无法安全驾驶时，在任何情况下，员工均不得在公司业务中驾驶任何车辆。此禁令涉及员工暂时无法安全驾驶车辆，或因服用药物或醉酒而无法安全驾驶的情况。
2. 由违反带伤驾驶相关要求而导致的任何纪律处分，应交予公司人力资源部门解决，以确保符合政府法规。
3. 当驾驶本政策规定的个人车辆或公司车辆开展公司业务时，所有员工均须在其因酒后驾车或带伤驾驶而遭受执法机关拘留或逮捕后的 24 小时内，向其主管上报一切相关情况。
4. 未上报者均将导致纪律处分，直至终止雇佣协议。
5. 对于与酒精有关的损伤，*损伤情况*由体内酒量测定仪或血液测验结果显示的个人酒精浓度所决定，等于或大于该员工驾驶所在地的法律限定标准。就此政策的目的，调查结果将基于适用的血醇含量法律限定标准而并不要求定罪。员工若被发现因发生与酒精有关的冲突而导致受伤，其将因首次违反此政策而遭受解雇。此外，如果某员工拒绝接受执法机关或公司要求进行的现场清醒测试、体内酒量测定或血醇检测，将终止与该员工的雇佣关系。
6. 对于因未授权的合法或非法药物造成损伤的测定，将根据一项针对所涉药物、已获认可的可靠测试而定。不要求开具有罪证明。员工若被发现因使用未授权的合法或非法药物造成损伤，将因首次违反此政策而遭受解雇。
7. 因使用合法的有处方或非处方药物造成的损伤，将通过适用测试、执法机关报告、医学建议及任何其他相关信息予以测定。因使用合法有处方或非处方药物造成损伤，并带伤驾驶的员，可能受到纪律处分，直至终止雇佣协议。

附录 B4：驾驶许可政策范本

对驾驶员的要求：

1. 从根本上说，所有驾驶员均应遵守一切政府法律。
2. 根据适用的政府要求，驾驶员有责任持有一份有效的驾驶执照及／或正确的执照类别。
3. 除了遵守公司的驾驶员培训政策之外，驾驶员还应根据当地法律或安全法规要求，获得其专业驾驶执照续签所需的任何额外培训。
4. 驾驶员有责任在因任何机动车辆被开罚单（或违规驾驶）而导致驾驶员无法驾驶车辆的 24 小时内通知其直接主管。

公司政策及程序：

1. 应制定一项程序，用以核实驾驶员所持的驾驶执照目前是否有效并由具有司法管辖权的当地政府颁发，并核实该执照类别适用于所驾车辆。
2. 应针对公司自有或租赁车辆的授权使用行为制定一项政策。
3. 应制定一种方法，每年从所有驾驶员处收集信息，确认驾驶员已审查并了解当前的车辆安全政策。
4. 在聘用时，招聘人员应核实应征者的背景信息，并联系其之前的雇主进行背景调查。此类核实内容应包括但不限于以下方面：机动车辆驾驶违规次数及严重性、过往驾驶执照吊销情况、过往机动车交通事故、过往驾驶经验及培训。
5. 应通过一种方法收集驾驶员的书面许可，使公司可以在法律允许范围内对机动车驾驶记录进行定期检查，或对自我披露的驾驶记录进行定期检查。
6. 应针对所有驾驶员的驾驶资格认证、执照、培训及绩效做好更新记录。
7. 应制定一种方法，对可能导致纪律处分或吊销驾驶执照的机动车辆违规驾驶行为按类型及频率进行分类。有关此系统的信息应告知工作人员。此系统可用于对驾驶员进行风险分类，并向高风险驾驶员宣传更加详细的项目内容。

附录 B5：聘用资格及驾驶员要求政策示例

筛选标准（过去三年内）	聘用资格
<p>A. 任何与酒精及/或药物相关的驾驶违规行为，包括在酒精或药物作用的影响下驾驶或醉酒驾驶。该违规行为也包括拒绝接受检测。</p>	不能聘用
<p>B. 驾驶执照被吊销或撤销。</p>	不能聘用（若执照吊销是由行政原因造成及/或应聘者能出示文件证明其驾驶执照当前有效，则招聘人员可酌情处理）
<p>C. 事故发生后逃离现场，或触及违规行为发生所在州/国家法律规定的肇事逃逸。</p>	不能聘用
<p>D. 在事故发生所在州/国家法律规定的致命车祸中 为须承担罪责的一方</p>	不能聘用
<p>大肠 过去 3 年内，在车辆行驶途中发生过任意 3 次或以上的违规行为或事故的组合。资格评估基于实际违规的日期及违规确认的时间，或</p> <p>任意 6 个月内，在车辆行驶途中发生任意 2 次及以上的违规行为或事故的组合。资格评估基于实际违规的日期及违规确认的时间。</p>	不能聘用

上述信息可根据当地法律法规予以收集及记录。

若使用上述标准的筛选流程因所获取的机动车辆数据有限（即交通罚单或违规情况）而无法实施，或因当地法律法规的规定而导致数据获取受限，则该关联公司须实施有关高风险的筛选流程，以实现同等的风险减缓目标。

其他筛选标准（例如，使用先前决定的分配给交通事故及/或驾驶违规的点值的风险评级标准）须由全球领导团队审查，确保该风险评定适合筛选有不安全驾驶行为记录的驾驶员。该筛选标准必须遵循当地适用法律及法规。

附录 B6：高风险驾驶员鉴定及管理指南范本

高风险驾驶员鉴定

高风险驾驶员是指公司驾驶员或经授权的配偶、家庭伴侣或赡养对象：

1. 在过去三年内，已出现 3 次及以上不相关的交通事故及/或驾驶违规行为
2. 或在过去 6 个月内，已出现 2 次不相关的交通事故及/或驾驶违规行为
3. 或在过去 3 年内，出现非法（根据当地适用法律规定）离开事故现场的行为
4. 或在过去 3 年内，已有一次在致命交通事故中承担“罪责”（根据当地适用法律规定）
5. 或在过去 3 年内，已出现其驾驶执照被吊销或撤销的情况
6. 或在过去 3 年内，已出现一次带伤驾驶的违规行为
7. 或已经公司的 IVMS 反馈计划鉴定为高风险驾驶员。

高风险驾驶员管理：

由监管及评估程序鉴定为“处于风险中”的驾驶员的管理：

1. 必须参加《培训指南》中所述的再次培训。
2. “处于风险中”的驾驶员不得驾驶中型或重型车辆。
3. 该“处于风险中”驾驶员的机动车驾驶记录 (MVR)，将于其被归类为“处于风险中”驾驶员之后至少 12 个月接受审查。
4. 任何“处于风险中”驾驶员若漠视干预、拒绝参与干预活动或被反复鉴定为“处于风险中”，则将交由人力资源部门对其实施纪律处分。
5. 公司可对持续 2 年以上鉴定为“处于风险中”的公司驾驶员实施纪律处分，直至终止雇佣协议。
6. 任何被鉴定为“处于风险中”的配偶或家庭伴侣，都将被禁止驾驶公司自有或租赁的车辆。

尽管涉及酒精、非法药物或处方药物的带伤驾驶违规行为的确可计入驾驶员风险状况的评估中，但公司针对此类违规行为所做的任何进一步决策或采取的进一步行动，将交由人力资源部参考。

附录 B7：双轮车驾驶政策示例

本文件旨在规定[插入公司名称]承包商及季节性工人须遵守的政策，以确保其在为实现[插入公司名称]业务相关目的而驾驶双轮车期间的安全。

双轮车安全

双轮车或摩托车，可让人们抵达通常汽车及卡车无法抵达的目的地。然而，由其本质所决定，在道路上操控双轮车相对更具风险性。

以下要求适用于所有受雇于代理商并为实现[插入公司名称]业务目的而驾驶双轮车的季节性工人或承包商。[插入公司名称]员工在任何情况下都不允许为实现公司业务目的而使用双轮车。

一般要求

针对国内的双轮车安全要求应包括以下内容：

- 1. 车辆安全驾驶培训：**所有驾驶员均须在入职[插入公司名称]后的规定天数内参加并顺利完成相关安全培训，培训方为具备资质的培训师。要求驾驶员定期参与由车辆安全协调员或管理部门安排的进修培训。
- 2. 乘客：**乘客只有在获得车辆安全协调员的许可，或只有在配备以下规定的适当个人防护装置时，才允许搭乘双轮车。
- 3. 负载物携带：**双轮车不允许携带重型负载物。可允许携带使用专门容器（如肩筐、双肩背包）装载的较轻的行李或私人物品，该容器应已接受车辆安全团队审查，以确保双轮车驾驶安全。
- 4. 车辆安全特征/要素：**车辆安全协调员将确保所有双轮车都具备必要的安全特征及要素，以便车辆可正常运行。

5. **最长距离**：每个国家应规定个人出于公司业务目的每年使用双轮车出行的最长距离。

驾驶执照及车辆登记

在所有双轮车驾驶员参与[插入公司名称]业务前，车辆安全协调员须确保其持有有效执照及必要文件。所有用于[插入公司名称]业务用途的车辆，都必须按法律要求进行有效登记，并持有所有必需的登记证明文件。

车辆安全培训

所有双轮车驾驶员都必须参加由车辆安全团队或车辆安全管理部门定期提供的必要培训活动。

个人保护装置 (Personal Protective Equipment, PPE)：

所有驾驶员都必须穿戴车辆安全团队或车辆安全管理部门要求的个人保护装置。不论行驶距离、时间、地形、地点及天气状况如何，都必须使用该个人保护装置。该个人保护装置应按照当地监管部门的安全要求制造，并定期进行缺陷检查。

该个人保护装置及其他双轮车驾驶员的安全装置应符合下列要求（**黑体**部分为关键）：

- a. **头盔（全面）**
- b. **眼部保护装置**
- c. **护套**
- d. **肘部及膝盖保护装置**
- e. 皮质手套
- f. 长腿裤（耐磨型）
- g. **靴子**
- h. 雨衣（两件）（根据需要）

附录 C1：疲劳驾驶管理

1. 引言

疲劳驾驶是导致每年众多交通事故及交通死亡事故的一项重要因素。这是驾车人士及通勤人员亟待解决的重要问题。疲劳会降低我们对道路状况的警惕性，并在危险发生时削弱我们快速安全反应的能力。

NETS

建议所有组织都采取政策，声明员工及所授权驾驶员不可在疲劳状态下、或是在服用会对其安全驾驶能力产生不利影响的处方或非处方药物状态下驾驶车辆。疲劳管理是组织及员工的共同责任。组织有责任告知员工如何鉴定疲劳状况及警惕性问题，以及解决此类问题的适当途径，而员工则有责任遵循与疲劳管理有关的组织政策及指南。

适当的路程管理以及驾驶员和监管人员教育可最大限度降低疲劳驾驶的相关风险。管理疲劳驾驶的最有效方法在于消除驾驶的必要性。除非有确定的业务必要，或是通过电视或视频会议等其他方式不可行时，才应驾车上路。

当前实用信息之后的部分将协助工作人员计划并实施工作日安排，以将疲劳驾驶的风险降至最低。各组织应将此信息内容纳入其政策及意识材料中。各组织也应制定适用于认识到自身疲劳状况的驾驶员住宿政策。

2. 有关疲劳驾驶的事实

睡眠由两个身体系统管理：*睡眠/清醒体内平衡系统及生物钟*。当我们长时间处于清醒状态时，睡眠/清醒体内平衡系统便会发出信息，告知我们睡眠需求越来越强烈，是时候睡觉了。所有成年人每晚都需要 7 至 9 小时不受干扰的睡眠，才能保证得到良好休息且精神饱满。

另一方面，我们体内的生物钟管理着一天当中的睡眠期和清醒期。我们的昼夜节律在每天不同时间段有起有伏。据美国国家睡眠基金会 (National Sleep Foundation) 统计，成人的最佳睡眠期介于凌晨 2:00 至 4:00 之间及下午 1:00 至 3:00 之间。该睡眠期随个人情况而不同，比如就存在“喜欢早起的人”或“喜欢晚睡的人”。如果睡眠充足，则我们在“昼夜节律低谷期”的困倦感会比较轻微；反之，如果缺乏睡眠，我们的困倦感将会更加强烈。NETS

一天中最可能出现“昼夜节律低谷期”的时间也往往正是一天中事故风险最高的时候。

即使您未睡着，困倦或疲劳时驾驶也意味着您的注意力将降低、反应速度变慢且决策能力受损。研究表明，睡眠不足对驾驶效果的损害程度不亚于酒精作用。实际上，持续

17 小时或更长清醒时间对驾驶效果的影响，相当于血醇浓度不低于北美洲及欧洲的法律限定标准。换言之，在困倦状态下驾驶相当于醉酒驾驶。

睡眠不足会导致“睡眠债务”，而偿还这一债务的唯一方法则是睡觉。除非您补足睡眠，否则将面临更大的、与疲劳有关的交通事故风险。

3. 认识疲劳

以下为一些最常见的疲劳驾驶的迹象及症状。

- A. 无法保持现有姿势或无法抬头
- B. 呵欠不断
- C. 眼部倦怠、眼皮沉重或眼睛发热
- D. 无法集中精力
- E. 很难记住刚驾驶经过的几英里路程
- F. 偏移车道、超越路肩驾驶或驾驶越过中线
- G. 错过出口
- H. 撞击路边的“减速振动带”
- I. 由微睡眠（可持续约 6 秒或更长时间的注意力分散）导致的注意力分散。

在驾驶中，如果您一次或多次出现微睡眠状况或任何其他疲劳迹象，请立即将车停在安全地点，休息完毕后再继续行驶。

如果您频繁出现上述症状，就可能患有睡眠疾病，如睡眠呼吸暂停。其症状包括忽而鼾声如雷忽而安静无声、睡眠不安及白天持续犯困。欲了解更多诊断及治疗选择，请咨询健康专业人士。

4. 管理疲劳的策略 出行前计划

A. 获得充足休息

1. 确保驾驶前睡眠充足 每天大多数成人需要 7 至 9 小时不受干扰的睡眠。
2. 长时间驾驶前，切勿安排与工作相关及无关的过多活动。
3. 每天尽量在大致同一时间睡觉和起床，即使非工作日也是如此。只有睡觉时间保持一致，您才会得到最好的休息。
4. 如果要在工作完毕后锻炼身体，请保证在临睡前三小时完成。
5. 酒精及咖啡因都会干扰您的睡眠模式，应避免使用。

B. 计划避免高风险驾驶时间段

在一天中您有可能出现“昼夜节律低谷期”，因此也面临与疲劳有关的交通事故或事故的较高风险期，即清晨时段及中餐与下午之间的时段，应尽量避免长时间或单调的驾驶。

C. 规划路线

1. 有效规划路线从而减少驾驶时长。可能情况下，以连续的顺序规划您的业务停留点，以此降低风险及减少行驶里程。
2. 出发之前，考虑以下可能招致风险的因素：车辆维护（燃油及液体平面、轮胎状况等）、道路状况、行车时间及时长、地形、天气、能见度、个人安全、交通密度、动物出没情况、行人出没情况及密度、环境、通讯（如可行，出发前打完电话）及途中可获得的紧急服务。
3. 如果您被安排至一个新地点执行任务，确保与您的主管讨论管理日常路线的最为安全高效的方法。
4. 规划您将访问的客户及将行驶的路线。留足时间以免过于匆忙。规划其他访问及路线，以防途中遇上交通堵塞或不可预见事故。

D. 规划驾驶时间、工作时间和休息时段

以下推荐的驾驶时间、工作时间和休息时段，专门针对驾驶轻型及中型车辆且不以驾驶作为首要工作职责的员工。以上时间安排，远比相关法规对全日制职业驾驶员的要求要保守。

1. 每天最长工作（驾驶及非驾驶）时间：8 小时，包括休息时间在内；建议一周不超过 40 小时，包括休息时间在内。
2. 最长连续驾驶时间：2 小时。每驾驶 2 小时应至少休息 15 分钟。
3. 最短休息时间（非驾驶）：驾驶 8 小时后应至少安排 11 小时的休息时间。

E. 估计出行时间

1. 出行之前，应尽量使用在线地图软件估计来回目的地将花费的时间。不得在驾驶期间将 GPS 数据输入 GPS 装置。而应在出行之前或在安全地点停车时输入数据。
2. 如果您的计划需占用较长的工作日，请安排好住宿。出行前，如果对于住宿指南有疑问，请与您的主管核实。

假设您的行驶速度为平均 45 英里（或 72 公里）每小时，且一天工作 8 小时，以下表格列举了具体路程长度所需的大概驾驶时间，并显示了驾驶距离与完成工作目的可用时间之间的关系。简单来说，您在路上耗费的时间越多，您可利用的工作时间便越少，并且可能更疲劳。这样除了增加您的风险水平以外，还可能影响你所能获得的工作质量。

行驶里程（英里）	行驶里程（公里）	驾驶时间（小时）	非驾驶工作时间（小时）
45	72	1	7
90	145	2	6
135	217	3	5
180	290	4	4
225	362	5	3
270	435	6	2
315	507	7	1
360	579	8	0

驾驶 4

小时或更长时间（黄色高亮）可能并非最为安全、经济或有效的使用时间，且驾驶 5 至 8

小时（红色高亮）表示应考虑采用其他方式，比如召开电视会议、视频会议或搭乘飞机。

F. 预测意外事件及情况

1. 计划出行时，应考虑其他因素，例如施工区域、交通严重堵塞及恶劣天气。这些因素会增加您的驾驶时间，并要求您加倍集中精神，其本身就可能会加重疲劳。确保您已预留时间应对这些干扰因素，并在决定是否需要住宿时考虑这些因素。
2. 请记住，GPS
对抵达目的地的预计时间不包含可能的延迟，因此确保在旅程规划时考虑到这一因素。

工作中及旅途中

A. 灵活安排驾驶时间

如果因突发事件导致您的工作时间及/或驾驶时间超过预期，请勿强制执行当天的原定计划。最好是停车休息过夜，避免疲劳驾驶。

B. 管理疲劳

避免驾驶过程中出现疲劳、打瞌睡的最有效方式是保证充足的高质量睡眠。但是，如果您在驾驶过程中的确出现了疲劳症状，请采取以下步骤：

最佳选择：停止驾驶——在下一个出口或休息区停车。

1. 根据当日时间及能否找到住宿，考虑是否留宿过夜。
2. 如无法找到住宿，请将车辆停在安全位置后小睡片刻。小睡时间约为 20 分钟。（超过 20 分钟，醒后会有昏沉感，需要 15 分钟甚至更长时间才能恢复。）
3. 如果您有同伴同行，停车休息时请更换驾驶员。

次等选择：摄入咖啡因。

两杯咖啡中的咖啡因便有助于您提高警觉数小时。咖啡因进入血液通常需要 30 分钟左右。咖啡、茶、软饮料、功能饮料、口香糖、片剂均含有咖啡因，含量不等。比如，一杯咖啡中的咖啡因含量（约 135 mg）大约相当于两茶杯茶或三四罐普通可乐（或健怡可乐）的咖啡因含量。有研究表明，摄入咖啡因后再小憩片刻要比只摄入咖啡因更能提高警觉。

摇下车窗或高音播放音乐并不能有效管理疲劳。这些只能让你表面上感觉不到疲劳。

为了您的个人安全：请务必确保您停车小憩区域的安全性（如停车场照明良好，可在指定的休息区休息）。寻找行人较多的区域，因为许多犯罪活动都发生在人少的地方。将车辆熄火，贵重物品切勿放在眼前，锁上车门，摇上车窗（天气晴热时要考虑通风）。

5. 其他考虑因素

A. 下飞机后车辆的使用及工作时间

跨时区飞行时许多人都会遇到时差问题。乘坐国际航班、夜间飞行、航班所跨时区太多或乘坐深夜抵达航班的员工都有可能遇到时差问题，从而感到疲劳。这些员工在长时间飞行后不应驾驶机动车辆。

针对倒时差人员的道路安全小贴士：

1. 抵达目的地后请勿立即驾驶机动车辆。在道路另一侧行驶或在不熟悉引导标识的区域行驶时，撞车风险会显著增加。
2. 请勿租赁车辆，除非已没有其他符合行业规定的交通工具可选，尤其是在长途飞行刚下飞机以后。一般情况下，当地的班车服务安全可靠、成本较低，是往返宾馆、工作地点、家庭及其他目的地的地面交通之选。如果合适，也可搭乘往返机场的快速轨道交通。
3. 如果您在长途飞行后到家时已是深夜或清晨，请安排他人去机场接您或搭乘出租车或公共交通工具。
4. 经过跨大西洋或其他长途飞行后清晨抵达的员工，请注意进行适当休息后再开始工作。机上飞行的时间也应算作是工作时间。

B. 医疗状况

请了解所有可能在驾驶过程中影响您警觉的医疗状况（如糖尿病、高血压、心脏病、抑郁症、睡眠呼吸中止症），并制定相应的计划。您的专业医疗人员可以协助您有效可靠地解决问题。最后，如果您在出差期间患有可能影响安全驾驶的病症，请采取适当的预防措施，并通知人力资源或职业健康部门。（如需特殊的工作安排或需更换工作，应联系人力资源部）

长期不运动对健康的影响：深静脉血栓

长时间驾驶及飞行而不进行体育活动，同样会对健康产生不利影响。长途飞行与患深静脉血栓的几率有所关联，这种疾病通常发生在腿部，会形成血液凝块。凝块如果扩散，会到达肺部，导致肺部严重受损甚至死亡。如要获取预防小贴士，请访问 <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>。

C. 药物

有些处方药及非处方药可能导致嗜睡。请向健康专业人士或药剂师咨询了解药物的所有副作用。另外，请阅读非处方药的所有说明标签，以了解其是否有嗜睡的副作用。准备服用新药前，请了解该药会对您的驾驶产生什么影响。您有责任采取这些预防措施。**如果您正在服用可能导致嗜睡的药物，请勿驾车出差或办理其他事务。**

D. 压力

来自工作及家庭的压力和冲突会导致人难以入睡，进而造成睡眠不足，无法专注手头工作。如果您在工作或家庭中面临高度压力或冲突，请联系精神健康专业人员、您的私人医师，或您所在的【输入公司名称】公司员工协助计划（如有设立此类计划）。

E. 食品和饮料

有些“慰藉食品”会导致睡眠质量不佳。避免大吃大喝或食用辛辣、含盐或油腻食品，尤其是在睡前三小时切勿食用。妨碍睡眠的食品包括油炸食品、大蒜、番茄酱及巧克力。如要获取提供持续能量的饮食贴士，请参考“**通过饮食获取持续能量**”（下文）。咖啡因是兴奋剂，并不提供能量，却可以给人一种补充能量的错觉，阻止身体发出正常的饥饿信号。

咖啡因需适量摄入。其副作用包括疲劳、易怒及能量下降。

酒精作为改变情绪的镇静剂会强化疲劳效应。睡前饮酒可影响血糖水平，进而影响睡眠。**无论饮酒多少请都不要开车。**

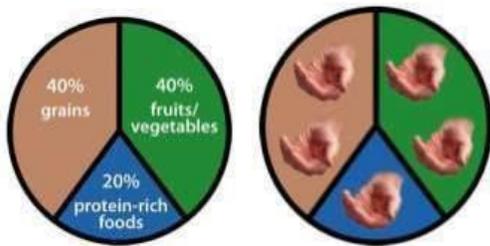
通过饮食获取持续能量

人类行为表现学院就通过饮食获取持续能量提出以下建议：

将食物放于手掌或抓上一小把，以此估计吃饭时每种食物恰当的食用份量。

想象一个碟子被切成三个 V

字形。这就是五把的量；两把谷物，两把水果及/或蔬菜，一把蛋白质。现在想象一下您吃早饭时放在碟子上的五把食物。你手里拿的可能是一把炒鸡蛋，一片寿司，一把鲜浆果混合物，一杯/少量橙汁。



尽情享受您的早餐，做到细嚼慢咽，每吃一口就放下叉子，边吃边与他人谈话。醒后一小时内吃完“五把”早餐会开启您一天的新陈代谢，为您提供生理所需的均衡营养。

进餐时间尤为关键。为使您一整天都能有效获取能量，请多餐少食。两餐之间，您或许需要每隔两到三个小时就补充少量（最多 100-150

卡路里）的健康零食，以低血糖零食为佳，如酸奶、杏脯、苹果或花生酱拌芹菜。零食并不是要让您吃饱；相反，您应将零食作为连接两餐的桥梁，维持您的能量水平。

理想情况下，您不会一连四个多小时不吃东西，因此外出时您要提前计划，并牢记您才是掌控自己饮食的人。只要您记住多餐少食，利用手作为衡量工具，要做到营养均衡其实很简单。

如要获取更多信息, 请访问人类行为表现学院的网站 <http://www.hpoinstitute.com/>。

6. 资源材料

A. 疲劳驾驶“白皮书”

[欧洲睡眠研究会](#)发布了题为《车上睡眠》的白皮书。该白皮书系统阐述了与驾驶时打瞌睡相关的科学证据，并提出了在组织架构内解决司机疲劳的行为方法和技术方法：

B. 北美地区疲劳管理课程 (North American Fatigue Management Program, NAFMP)

由美国交通部和加拿大交通部共同发起的[北美地区疲劳管理课程](#)

(网址：www.nafmp.com) 免费提供在线课程及资源材料，帮助汽车承运人、驾驶员及供应链上的其他人员更好地应对疲劳驾驶。这些材料主要针对货物运输行业，但对于其他行业公司的驾驶员工也不无裨益。

NAFMP 议题包括：

- 如何培育支持减少疲劳驾驶的企业文化
- 针对驾驶员、驾驶员家属、承运人高管及经理、托运人/收货人及调度员的疲劳管理教育
- 睡眠障碍的筛查及治疗
- 驾驶员行程及出差行程安排
- 疲劳管理技术

C. 美国及欧盟关于工作时间和休息时间的规定

美国关于大卡车及公交车驾驶员的规定：<http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

欧盟委员会关于驾驶时间及工作时间的规定：http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

附录 C2：行程管理指南

1. 什么是行程管理？

行程管理是依据《健康、安全、安保和环境（HSSE）》的要求对必要的路上交通行程予以计划及实施的过程。行程管理可分解为以下三个步骤：

A. 计划行程

行程计划要解决的问题主要包括：

- a. 确定此行是否必要，何时驾驶，包括休息时间、驾驶时间及值班时长；
- b. 开什么车，车辆是否可用，状态是否良好；
- c. 开车所需的技能和能力；
- d. 所走线路，休息站点情况。

行程管理的主要成果是行程管理计划（Journey Management Plan, JMP）。一般情况下，调度员、行程经理或驾驶员须遵守 JMP。启动行程之前，驾驶员应充分知晓（或了解）行程及相关风险，包括 JMP 所载的缓解措施。

B. 启动行程

驾驶员负责依据商定的 JMP 启动行程，但其他人也需发挥作用。如，JMP 可能包括“人员丢失”情况下的应对程序，这一程序可能需要行程经理启动。开车穿越荒凉地区或恶劣地区（包括无手机信号覆盖的地区）时，这一情况非常普遍。

C. 结束行程

结束行程这一步骤用于确保实现行程目标，汲取教训，以帮助改善行程管理过程及/或计划将来的行程。

2. 为什么要进行行程管理？

行程管理用于避免道路运输过程中出现不够安全的 HSSE 后果。负责员工驾车出差的主管人员应确保 JMP 在需要的时候能准备好。任何人驾驶公司车辆或驾车出差均应满足 JMP 的必需要求。

行程管理计划要考虑的事项包括：

A. 装卸点（适用时）

- 装卸点，包括场地评估和场地危险性
- 车辆的装载（乘客、散装及装船产品的稳定性，装货的危险性）
- 行程需要的车辆类型及车辆性能

B. 驾驶员的准备程度

- 驾驶责任及休息时间
- 驾驶员的能力及身体状况，包括疲劳相关事项

C. 授权线路

- 线路计划（为避免发生危险，可以长于最快或最短的线路）
- 遵守驾驶时间及休息时间的规定

D. 确认线路危险性 & 控制措施

- 一般安全隐患包括所在国的基础设施、环境、季节、天气状况（沙尘暴、下雪、结冰、下雨、起雾），夜间行车（能见度降低）等。
- 说明各种情况下的危险，如封路；危险十字路口；限速；恶劣的道路状况；桥梁；顶部余隙等。
- 说明具体的安全危害
- 当地驾驶惯例；由当日时间或星期效应引起的差异；全国性活动和宗教活动；路上的行人及大型动物

E. 沟通流程

- 线路规划与变更，应急响应准备，偏差及抵达

行程管理计划		高层出行 总经理及 HSE 顾问现场访问及返程。 描述：					乘客姓名	有无备用司机？
此行是否必要？为什么？		是，合同要求					1 Mike Smith 2 3 4	
此行能否与其他行程合并？如果		不能，今日无其他行程						
是否需要夜间行车？如果需要，		不需要						
行程经理姓名		Joe Mitchell		电话号码：		12345678		
出发日期	出发时间	车辆 ID	车辆是否适合此行？	主驾驶员（及公司，如果是承包商）姓名		机动车驾照在该国是否有效？	是否提供针对司机的警觉性驾驶培训？	
04/25/11	07:30	88-XT-VD	是	Dave 河		是	是 (2011 年 10 月 10 日)	
线路目的地/休息区			抵达时间	出发时间	休息时间？	是否需要联络？	已经了解目的地/休息区的危险、缓解措施及具体规定（如	
Smithtown Office – Saltflat			09:15	09:45	是	是	距离星巴克咖啡 100 公里处因道路施工减速	
Saltflat - Brownsville site			11:00			是	入门处安全措施，需要通行证。	
行程是否与预期一致？如果答案为否，为什么？						驾驶员签名（驾驶员同时又是行程经理可不签）		
否。行程因 Saltflat 及 Brownsville site 的额外施工而延迟。抵达时间是 11 : 25。								

应急响应	(如联络细节、无 GSM 覆盖的偏远地区等。)
行程经理 : 12345678 ; 安全经理 - John Wayne : 23456 6789 ; 站点经理 - Rob Keens : 34560987. GSM 全覆盖	
安全	(如绑架, 抢劫, 针对货物、车辆的盗窃等。)
Saltflat 的星巴克以车辆盗抢而闻名。个人物品切勿放在显眼处 ; 锁好车门。	
位置及时间安排	(如驾驶次数、道路照明状况不佳的情况下夜间行车的影响, 开斋节期间驾驶等。)
当地环境与情况	(如天气、路况、翻车风险等。)
在 Saltflat 及 Brownsville site 快速行驶的其他车辆。Smiths Gap 处道路变窄。Smiths Gap 处预计有雾。请酌情减速及拉大行车间隔。	
装货/卸货	(如由仓库或客户位置分布造成的特殊风险。)
进入 Brownsville site, 第一个路口左转后左侧有装货码头。了解该区域对载重物车辆通行的规定。	

附录 D1：车辆检验清单范本

车辆号：	驾驶员姓名	里程表（公里） 显示	拖车号：（如果 相关）
外部		内部	
无燃料、燃油，漏水		仪器及仪表 <ul style="list-style-type: none"> • 燃料水平 • 油压 • 气压（重型车辆） • 无红色警示灯一直亮着 	
检查以下各项液面高度： <ul style="list-style-type: none"> • 发动机油 • 制动液 • 离合器油 • 动力转向液 • 自动传动液（若相关） 		控制部件 <ul style="list-style-type: none"> • 喇叭 • 刹车 • 雨刷 	
检查以下各项液面高度： <ul style="list-style-type: none"> • 散热器上水箱及冷却剂液面高度 • 检查散热器盖是否关闭 • 雨刷/洗涤器贮液罐液面高度 • 蓄电池液面高度 		空调/音频播放器： <ul style="list-style-type: none"> • 空调正常工作 • 音频播放器正常工作 	

<p>检查电路系统：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 蓄电池接线柱是否清洁 • 蓄电池是否安全 • 检查保险丝位置 • 大灯是否正常工作 • 刹车灯是否正常工作 • 指示灯是否正常工作 • 倒车灯是否正常工作 • 高亮尾灯是否正常工作 		<p>挡风玻璃／雨刷</p> <ul style="list-style-type: none"> • 雨刷 • 挡风玻璃是否整洁、无视线障碍 	
<p>检查橡胶部件</p> <ul style="list-style-type: none"> • 检查散热软管是否密封 • 检查风扇皮带 • 检查雨刷是否磨损 • 轮胎- 检查胎压是否合适 • 胎纹深度至少为 1.6 mm • 胎面花纹是否匹配 • 未出现深口、结块、凸起、撕裂、板层外露 		<p>应急设备</p> <ul style="list-style-type: none"> • 千斤顶及配件 • 灭火器 • 急救箱 • 三角警示牌 	
<p>车身</p> <ul style="list-style-type: none"> • 无损 • 载货安全性 • 车灯及反射镜是否清洁 		<p>拖车（如果适用）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 无损 • 制动软管 • 电路连接 • 联轴器安全性 	

发现的其他缺陷：

如无其他缺陷请在此处写无	驾驶员签名：
--------------	--------

报告接收人：.....

签名：.....

附录 E1 : ANSI/ASSE Z15.1—2012

机动车辆安全操作规程

本合意标准在美国安全工程师协会 (ASSE) 的指导下制定，并获得美国国家标准学会 (ANSI) 的批准。本标准提供了为雇主安全驾驶车辆的行为规范，包括：

- 定义、管理、领导及行政管理
- 操作环境
- 驾驶员注意事项
- 车辆注意事项
- 事故报告及分析

这些行为规范的使用对象为在组织运营过程中须对车辆的管理及操作负责的相关人士。

https://www.asse.org/shoponline/products/Z15_1_2012.php