

NETS की सड़क सुरक्षा के लिए विस्तृत मार्गदर्शिका™



मई 2014

बड़े या छोटे फ्लीटों और नए, विकसित हो रहे, या उन्नत सड़क सुरक्षा कार्यक्रमों वाले नियोक्ताओं के लिए

यातायात सुरक्षा के लिए
नियोक्ताओं के नेटवर्क द्वारा सड़क सुरक्षा के लिए
कार्रवाई के दशक 2011-2020 के समर्थन में तैयार की गई



विषय सूची

परिचय	2
व्याप्ति और उपयोग	4
मीट्रिक्स, व्यवसाय मामला, और सतत सुधार	5
परिभाषाएँ	9
सड़क-सुरक्षा प्रबंधन की आवश्यकताएं	12
परिशिष्ट ए	
परिशिष्ट ए1.1: उदाहरण सड़क सुरक्षा संगठनात्मक संरचना	22
परिशिष्ट ए1.2: नमूना सड़क सुरक्षा संगठनात्मक चार्ट और सड़क सुरक्षा प्रबंधन मॉडल	24
परिशिष्ट ए2: नमूना घटना जाँच प्रक्रिया	25
परिशिष्ट बी	
परिशिष्ट बी1: नमूना मोबाइल फोन उपयोग नीति	31
परिशिष्ट बी2: सड़क सुरक्षा प्रशिक्षण की आवश्यकताओं के लिए नमूना मार्गदर्शन	32
परिशिष्ट बी3: नमूना अल्कोहल और नशीली दवाइ के उपयोग की नीति	35
परिशिष्ट बी4: नमूना ड्राइवर लाइसेंसिंग नीति	37
परिशिष्ट बी5: काम पर रखने की नई योग्यता और ड्राइवर की आवश्यकताओं का उदाहरण	38
परिशिष्ट बी6: उच्च-जोखिम ड्राइवर की पहचान और प्रबंधन के लिए नमूना मार्गदर्शन	40
परिशिष्ट बी7: दुपहिया ड्राइविंग नीति का उदाहरण	41
परिशिष्ट सी	
परिशिष्ट सी1: ड्राइवर की थकावट का प्रबंधन करना	43
परिशिष्ट सी2: यात्रा प्रबंधन मार्गदर्शन	54
परिशिष्ट सी3: यात्रा प्रबंधन योजना	56
परिशिष्ट डी	
परिशिष्ट डी1: नमूना वाहन निरीक्षण जाँचसूची	58
परिशिष्ट ई	
परिशिष्ट ई1: ANSI/ASSE Z15.1—2012	61

परिचय

यातायात सुरक्षा के लिए नियोक्ताओं का नेटवर्क (NETS)

NETS वैश्विक सड़क सुरक्षा का एक नियोक्ता नेतृत्व वाला हिमायती है और उसे एक गैरमुनाफा गैर-सरकारी संगठन (NGO) के रूप में अधिकृत किया गया है। इसकी वैश्विक सड़क सुरक्षा की हिमायत में शामिल है, युनाइटेड नेशन्स रोड सेफ्टी कोलाबोरेशन (United Nations Road Safety Collaboration-UNRSC) में इसकी संलग्नता के माध्यम से सड़क सुरक्षा के लिए कार्रवाई के दशक को प्रोत्साहित करने के अलावा, इसके सदस्यों की ओर से एक वार्षिक फ्लीट सुरक्षा बेंचमार्क कार्यक्रम। NETS अमेरिकी परिवहन विभाग, नेशनल इन्स्टीट्यूट फॉर ऑकुपेशनल सेफ्टी एंड हेल्थ, उद्योग संघों और NGOs के साथ सहयोग से मार्ग सुरक्षा से संबंधित परियोजनाओं के संचालन और अपने सारे नेटवर्क में सड़क सुरक्षा को प्रोत्साहित करने के लिए काम करता है। अंत में, NETS सुरक्षापूर्वक ड्राइव करें सप्ताह अभियान की सामग्रियों का उत्पादन और उन्हें हर वर्ष वितरित करता है।

प्रयोजन

NETS की सड़क सुरक्षा के लिए विस्तृत गाइड का विकास वैश्विक सड़क सुरक्षा में नियोक्ताओं की सहायता करने के लिए उसके मिशन के हिस्से के रूप में किया गया। इस दस्तावेज का प्रयोजन है नियोक्ताओं की सड़क सुरक्षा कार्यक्रम के विकास के विभिन्न चरणों पर नियोक्ताओं की सहायता करना, जिनमें वे लोग शामिल हैं जो:

- सड़क सुरक्षा कार्यक्रम शुरू करने की तैयारी कर रहे हैं;
- नीति और कार्यक्रम के विकास के प्रारंभिक चरणों में हैं;
- अधिक परिपक्व सड़क सुरक्षा प्रबंधन प्रणालियों और हस्तक्षेपों का प्रबंधन कर रहे हैं।

अभिस्वीकृतियाँ

इस दस्तावेज के लिए स्रोतों में शामिल हैं ANSI/ASSE Z15.1 – 2012 मानक, *मोटर वाहन संचालनों के लिए सुरक्षित परिपाटियाँ*; इंटरनेशनल एसोसिएशन ऑफ ऑइल एंड गैस प्रोड्यूसरों की *भूमि परिवहन सुरक्षा के लिए अनुशंसित परिपाटी* (OGP 365); आईएसओ 39001:2012 मानक, *मार्ग यातायात सुरक्षा (RTS) प्रबंधन सिस्टम – उपयोग के लिए मार्गदर्शन के साथ आवश्यकताएं*; और NETS के निदेशक मंडल के सदस्य और कर्मचारी।

अस्वीकरण

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे इसकी सटीकता के विषय में किसी प्रतिनिधित्व या गारंटी के बगैर, "जैसी है" के रूप में प्रदान किया जाता है, और न तो NETS और न ही कोई योगदान करने वाली कंपनी इस जानकारी की विषय-वस्तु या उपयोग के लिए उत्तरदायी है।

इस दस्तावेज के मुख्य भाग का निर्माण करने वाली सड़क सुरक्षा प्रबंधन आवश्यकताएं NETS के निदेशक मंडल के सदस्यों और योगदान करने वाले कर्मचारियों के बीच मतैक्य पर आधारित हैं। दूसरी ओर, परिशिष्टों में प्रदान किए गए उदाहरणों का NETS और उसके कर्मचारियों, सदस्य कंपनियों और निदेशक मंडल के विचारों का प्रतिनिधित्व करना आवश्यक नहीं है।

इसके अलावा, चूंकि परिशिष्टों में उपलब्ध सामग्री विविध स्रोतों से ली गई है, उसमें निहित कुछ नमूना नीतियाँ एक दूसरे के साथ और सड़क सुरक्षा प्रबंधन की आवश्यकताओं के साथ असंगत हो सकती हैं। जहाँ कहीं भी सड़क सुरक्षा प्रबंधन आवश्यकताओं और परिशिष्टों में दी गई संबंधित सामग्री के बीच विसंगतियाँ हैं, आवश्यकताओं में निर्दिष्ट प्रावधानों को प्राथमिकता दी जाएगी।

आगे, पाठकों को समझना चाहिए कि यहाँ प्रदान की गई नमूना नीतियों के विशिष्ट तत्वों को लागू करते समय स्थानीय अवस्थाओं को ध्यान में रखना चाहिए। उदाहरण के लिए, सामान्य तौर पर न्यूनतम 2 सेकंड की सुरक्षित अनुगामी दूरी रखने की सिफारिश की जाती है, जो खराब मौसम की अवस्थाओं में 4 से 8 सेकंड तक बढ़ जाती है। तथापि, दुनिया के कुछ भागों में भीड़-भाड़ वाले शहरी पर्यावरणों में 2 सेकंड का न्यूनतम समय शायद व्यावहारिक नहीं होगा, और संभव है कि अत्यंत चुनौतीपूर्ण मार्ग या मौसम की दशाओं में 4 से 8 सेकंड सुरक्षा की समुचित गुंजाइश प्रदान न करें।

अंत में, इस दस्तावेज के विषय और सिफारिशें प्रकाशन के समय उपलब्ध सबसे ताज़ा और विस्तृत जानकारी का प्रतिनिधित्व करती हैं। यह सब कहने के बाद, इस दस्तावेज में पेश की गई सिफारिशों की व्याख्या करने और उन्हें लागू करते समय, पाठकों को हमेशा नए उभरते खतरों, स्थानीय मार्ग पर्यावरण, प्रौद्योगिकी में परिवर्तनों और अनुसंधान की नई खोजों को ध्यान में रखना चाहिए।

स्थानीय, प्रांतीय, प्रादेशिक, और राष्ट्रीय यातायात सुरक्षा कानूनों का अनुपालन

किसी भी संगठन के वाणिज्यिक और गैर-वाणिज्यिक लीज़ पर लिए गए या अपने वाहनों को, कम से कम, सभी स्थानीय, प्रांतीय, प्रादेशिक और राष्ट्रीय विनियमों तथा यातायात कानूनों, और साथ ही वाणिज्यिक और गैर-वाणिज्यिक वाहनों के लिए स्थापित सभी विनियामक आवश्यकताओं को पूरा करना होगा।

व्याप्ति और उपयोग

यह दस्तावेज कंपनी के स्वामित्व वाले या कंपनी द्वारा लीज पर लिए गए हल्के, मध्यम या भारी वाहनों के ड्राइवर्स, और उन अनुबंधीय कामगारों और कर्मचारियों पर लागू होता है जो कंपनी के व्यवसाय के लिए निजी, पूल किए गए, लीज या किराये पर लिए गए वाहनों को प्रति वर्ष 5,000 मील/8,000 किलोमीटर से अधिक चलाते हैं। दस्तावेज का प्रयोग कई विविध तरीकों से किया जा सकता है, जिनमें शामिल है:

- कंपनियों के द्वारा सड़क सुरक्षा कार्यक्रम के विकास के प्रारंभिक चरणों में एक प्रवेशिका के रूप में। यह सड़क सुरक्षा पहल के विकास, कार्यान्वयन और उसे संधारणीय बनाने के लिए आवश्यक पाई गई मद्दों का एक टेम्प्लेट उपलब्ध कराता है।
- पहले से मौजूद फ्लीट-सुरक्षा कार्यक्रमों वाले नियोक्ताओं के लिए एक लेखा साधन के रूप में ताकि वे अपने फ्लीट-सुरक्षा कार्यक्रमों की कमियों और सुधार के अवसरों की पहचान कर सकें।
- जब एकाधिक कंपनियाँ अपने फ्लीट-सुरक्षा कार्यक्रमों को बेंचमार्क करने के लिए मिलती हैं, तब तुलना के लिए एक टेम्प्लेट के रूप में।

संगठनात्मक विचार

सफल सड़क सुरक्षा कार्यक्रम नेतृत्व द्वारा जुटाए और आगे बढ़ाए जाते हैं तथा कंपनी के स्वामित्व में होते हैं।

1. संसाधन जुटाने में निम्नलिखित के लिए वित्तपोषण करना शामिल है, लेकिन यह इन तक ही सीमित नहीं है:
 - a. ड्राइवर-सुरक्षा कार्यक्रम (जैसे प्रशिक्षण);
 - b. सड़क सुरक्षा कार्यक्रम प्रबंधन (उदा. कार्पोरेट लोगो की संख्या या बाहरी सेवाएं);
 - c. मीट्रिक्स एकत्र करने के लिए प्रौद्योगिकी।
2. वरिष्ठ व्यवसाय/विश्व क्षेत्र प्रबंधन अधिकारी प्रतिबद्धता दर्शाते हैं और समय, संसाधन और ध्यान देते हैं। वे सड़क सुरक्षा कार्यक्रम की हिमायत करते हैं और सुरक्षा का मूल्य समझने वाली संस्कृति को अपनाने की शुरुआत करते हैं।
3. "लाइन ओन्ड (Line owned)" का मतलब निम्नलिखित तत्वों से है:
 - a. प्रत्येक ड्राइवर अपने ड्राइविंग के निष्पादन के लिए उत्तरदायी है।
 - b. ड्राइवर का प्रबंधक भी अपने संगठन के ड्राइविंग के निष्पादन के लिए उत्तरदायी है, और परिणामों के लिए उत्तरदायित्व संगठन के उच्चतम स्तरों में से होता हुआ ऊपर उठता है।
 - c. स्थानीय क्षेत्र सड़क सुरक्षा टीमों प्रांतीय या व्यावसायिक सड़क सुरक्षा नेताओं से बने सड़क सुरक्षा नेटवर्क का हिस्सा हैं जो वैश्विक सड़क सुरक्षा प्रबंधक से जुड़े होते हैं।

टिप्पणी: कुछ बड़े संगठनों में, वैश्विक सड़क सुरक्षा प्रबंधक की भूमिका पूर्ण-कालिक होती है। अन्य सभी लोग अपनी सड़क सुरक्षा भूमिकाओं को अपने पदों के हिस्से के रूप में निभाते हैं। सड़क सुरक्षा संगठन चार्टों के उदाहरण परिशिष्ट ए में दर्शाए गए हैं।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

मीट्रिक्स, व्यवसाय मामला, और सतत सुधार

मीट्रिक्स/मुख्य प्रदर्शन संकेतकों का संग्रहण, विश्लेषण और प्रसार फ्लोट-सुरक्षा कार्यक्रम के महत्वपूर्ण प्रबंधन घटक हैं।

डेटा की मूलभूत जरूरतें

1. किस्म के अनुसार वाहनों की कुल संख्या:
 - a. हल्के
 - b. मध्यम
 - c. भारी
2. समय की किसी दी गई अवधि के लिए कुल मील/किलोमीटर वाहन की किस्म के अनुसार
3. समय की किसी दी गई अवधि के लिए कुल टक्करें वाहन की किस्म के अनुसार
4. समय की किसी दी गई अवधि के लिए कुल चोटें वाहन की किस्म के अनुसार
5. टक्करों की किस्म, उदा.
 - a. परिणाम के अनुसार: उदा., मृत्यु, कर्मचारी को चोट, तृतीय पक्ष को चोट, केवल सम्पत्ति को नुकसान
 - b. कारण के अनुसार: उदा., ट्रैफिक सिग्नल का पालन करने में विफलता, रास्ता देने में विफलता, दुर्घटना करके भागना
 - c. टक्कर होने की प्रक्रिया के अनुसार: उदा., साइडी वार, सामने से, पीछे से

मीट्रिक्स/मुख्य संकेतक

1. मुख्य प्रदर्शन संकेतक
मुख्य प्रदर्शन संकेतक भविष्य की सकारात्मक या नकारात्मक घटनाओं की संभावना में अंतर्दृष्टि प्रदान करते हैं।
 - a. उदाहरण: उच्च-जोखिम ड्राइवर के रूप में वर्गीकृत ड्राइवरों का प्रतिशत (उदा. तेज चलाने या टक्कर के रिकार्डों या अन्य डेटा स्रोतों के आधार पर, जिनमें वाहन के

भीतर स्थित निगरानी सिस्टम भी शामिल हैं, परिशिष्ट बी भी देखें)

b. उदाहरण: एक कैलेंडर वर्ष में ड्राइवर प्रशिक्षण पूरा करने वाले ड्राइवरों का प्रतिशत

उदाहरण: ऐसी टक्करों का प्रतिशत जिनके "मूल कारण" का विश्लेषण टक्कर के 30 दिनों के भीतर हो जाता है

2. पिछड़ जाने वाले प्रदर्शन संकेतक

पिछड़ जाने वाले प्रदर्शन संकेतक इस बात पर प्रकाश डालते हैं कि कोई फ्लीट-सुरक्षा कार्यक्रम कितनी अच्छी या बुरी तरह से काम कर रहा है।

उदाहरण: टक्करें और चोटें प्रति दस लाख मील (Collisions and Injuries per Million Miles-CPMM और IPMM)

$$\text{CPMM} = \frac{\text{(किसी दिए गए समय में कुल टक्करें} \times 1,000,000)}{\text{उस अवधि के दौरान ड्राइव की गई मीलों की कुल संख्या}}$$

$$\text{IPMM} = \frac{\text{(किसी दिए गए समय में कुल चोटें} \times 1,000,000)}{\text{उस अवधि के दौरान ड्राइव की गई मीलों की कुल संख्या}}$$

टक्कर की मरम्मत लागतों का निर्धारण

नीचे दिया गया उदाहरण टक्करों की मरम्मत की लागत निर्धारित करने के लिए मार्गदर्शन प्रदान करता है। ध्यान दें कि इसमें चोटों और मौतों से संबद्ध लागतें शामिल नहीं हैं।

मान लें कि:

फ्लीट का आकार = 500 वाहन; फ्लीट का 15% प्रति वर्ष एक बिना चोट वाली टक्कर में लिप्त होता है;
मरम्मत की औसत लागत = यूएसडी \$15,380*

टक्कर का वार्षिक मरम्मत लागत = $500 \times 0.15 \times \$15,380 =$ यूएसडी \$1,153,500

(* औसत मरम्मत लागत *नियोक्ताओं पर दुर्घटनाओं का आर्थिक बोझ*, NHTSA, 2002 से)

सहयोग/बेंचमार्किंग/सतत सुधार

NETS सिफारिश करता है कि कंपनियों के फ्लीट/मार्ग-सुरक्षा नेता नियमित रूप से अपने स्वयं के फ्लीट-सुरक्षा कार्यक्रमों से परे देखें और अपने उद्योग के अन्य लोगों और असंबंधित उद्योगों के लोगों से सीखें। इससे समस्या का हल करने के समय में कमी होगी, सड़क सुरक्षा कार्यक्रमों में ताज़े विचार आएंगे, सतत सुधार को बढ़ावा मिलेगा और आशाजनक परिपाटियों का विनिमय सुगम होगा।

बेंचमार्किंग/सहयोग औपचारिक या अनौपचारिक हो सकता है। औपचारिक बेंचमार्किंग में शामिल है किसी सड़क सुरक्षा बेंचमार्किंग संगठन (उदाहरण के लिए, NETS) में शामिल होना, और साथ ही उद्योग के संगठनों द्वारा अपने सदस्यों (उदाहरण के लिए, अमेरिकन गैस एसोसिएशन) की ओर से संचालित बेंचमार्किंग कार्यक्रमों में भाग लेना। औपचारिक और विस्तृत फ्लीट सुरक्षा बेंचमार्किंग कार्यक्रम पर जानकारी के लिए, www.trafficsafety.org पर जाएं और NETS के संख्याओं में शक्ति™ फ्लीट सुरक्षा बेंचमार्क कार्यक्रम के बारे में जानें। ध्यान रखें कि यह बड़े और छोटे फ्लीटों, सभी प्रकार के वाहनों के लिए, और वैश्विक रूप से संचालन करने वाले नियोक्ताओं के लिए, विश्व के एक प्रांत या केवल एक देश में ही उपयोगी हो सकता है।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

अनौपचारिक बेंचमार्किंग में, नियोक्ताओं का एक समूह, आम तौर पर एक ही उद्योग से, संबंधित कंपनियों के सड़क सुरक्षा कार्यक्रमों को सुधारने के लिए सहयोग करता है और किसी तृतीय पक्ष को डेटा जमा करने और विश्लेषण करने के लिए नियुक्त नहीं करता है।

NETS का बेंचमार्क कार्यक्रम CPMMs/IPMMs और बेंचमार्क करने के काम में भाग ले रही कंपनियों द्वारा प्रयुक्त कार्यक्रम के तत्वों पर डेटा एकत्रित करता है।

NETS द्वारा बेंचमार्क किए गए कार्यक्रम के निम्नलिखित तत्व हैं, लेकिन इन तक ही सीमित नहीं हैं:

- 1) नीतियाँ
- 2) प्रशिक्षण कार्यक्रम, कॉमेंटरी ड्राइव प्रक्रिया सहित
- 3) उच्च-जोखिम ड्राइवरों की पहचान और हस्तक्षेप
- 4) टक्कर की समीक्षा की प्रक्रिया
- 5) मूल उपकरण निर्माता (OEM) द्वारा आपूर्तित वाहन के भीतर निगरानी सिस्टम (IVMS) और सुरक्षा प्रौद्योगिकी
- 6) प्राधिकृत ड्राइवर प्रक्रिया (जीवनसाथी/घरेलू सहभागी/आश्रित कार्यक्रम/ठेकेदार)
- 7) मीट्रिक्स (उदा., CPMM/IPMM, टक्कर में लिफ्ट फ्लीट का प्रतिशत, टक्कर के सबसे आम प्रकार, वाहन के प्रकार के अनुसार और देश या विश्व के क्षेत्र के अनुसार स्कोरबोर्ड)
- 8) मोबाइल फोन और अन्य इलेक्ट्रॉनिक उपकरण नीति
- 9) वरिष्ठ प्रबंधन संलग्नता
- 10) प्रशासनिक नियंत्रण (उदा., प्रति दिन या एक सप्ताह में लगातार ड्राइव करने के घंटों पर सीमाएं; अनिवार्य विश्राम अवकाश)

परिभाषाएँ

ABS	एंटी-लॉक ब्रेक सिस्टम
टक्कर	एक घटना जिसमें कोई चलता हुआ मोटर वाहन किसी अन्य वाहन, अन्य संपत्ति, व्यक्ति(यों) या पशु(ओं) से संपर्क में आता है। यह घटना सार्वजनिक मार्ग के ऊपर या उससे हटकर हो सकती है और इसका परिणाम वाहन को क्षति, संपत्ति को क्षति या चोट हो सकता है।
कंपनी का ड्राइवर	<ul style="list-style-type: none"> • कंपनी का ड्राइवर वह व्यक्ति है जिसे कोई कंपनी का अपना या लीज़ पर लिया गया वाहन आबंटित किया गया है। • नियोक्ता के विवेकानुसार, कंपनी के ड्राइवरों में कंपनी के ड्राइवरों के जीवनसाथी, घरेलू सहयोगी और लाइसेंसप्राप्त आश्रित, और साथ ही अनुबंधित कर्मचारी भी शामिल हो सकते हैं। • कंपनी के ड्राइवरों में ऐसे कर्मचारी भी शामिल हैं जिन्हें "मुआवज़ा" वाहन प्रदान किया गया है। • जो अनुबंधित कामगार और कर्मचारी जो कंपनी के काम से निजी, पूल किए गए, लीज़ या किराये पर लिए गए वाहनों को प्रति वर्ष 5,000 मील/8,000 किलोमीटर से अधिक चलाते हैं, वे भी कंपनी के ड्राइवर हैं।
रक्षात्मक ड्राइविंग प्रशिक्षण	सुरक्षित ड्राइविंग तकनीकों और सभी सड़क-प्रयोक्ताओं के प्रति जिम्मेदारी की शिक्षा देने वाला एक पाठ्यक्रम। यह सड़क के नियमों और ड्राइविंग की मूल प्रक्रियाओं में महारत से परे जाता है। इसका उद्देश्य प्रतिकूल अवस्थाओं या अन्य लोगों की गलतियों के बावजूद, खतरनाक परिस्थितियों का पूर्वानुमान करके टक्कर होने के जोखिम को कम करना है।
भारी वाहन	कोई वाहन जो या तो: <ul style="list-style-type: none"> • अकेले या ट्रक/ट्रेलर संयोजन में 26,001 पाउंड (11,794 किलोग्राम) या अधिक ग्राँस वेहिकल वेट रेटिंग (GVWR) वाला है या • ड्राइवर सहित, 16 या अधिक यात्रियों को ले जाने के लिए डिज़ाइन किया गया है।
HSSE	Health (स्वास्थ्य), Safety (सुरक्षा), Security (अभय), Environment (पर्यावरण)
चोट	प्राथमिक चिकित्सा से परे चिकित्सीय उपचार की जरूरत पड़ती है और चोट का निदान किसी चिकित्सक या अन्य स्वास्थ्य देखभाल पेशेवर द्वारा किया जाता है। अन्य परिभाषाओं में शामिल हैं किसी व्यक्ति का शारीरिक हानि या नुकसान के परिणामस्वरूप बेहोश हो जाना, कम से कम एक दिन काम पर न जा पाना, प्रतिबंधित कार्य गतिविधि या नौकरी का स्थानांतरण।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

IVMS	वाहन के भीतर निगरानी प्रणालियाँ (In-vehicle Monitoring Systems-IVMS), या ड्राइवर के बर्ताव की निगरानी प्रणालियाँ, ऐसे इलेक्ट्रॉनिक उपकरण हैं जो ड्राइवर के बर्ताव और वाहन के उपयोग के बारे में डेटा रिकार्ड करते हैं जैसे तारीख, समय, रफ्तार, गति में वृद्धि, गति में कमी और सीट बेल्ट का उपयोग।
यात्रा प्रबंधन प्रणाली	यात्रा प्रबंधन प्रणाली कंपनी के संचालनों के भीतर सड़क परिवहन से संबंधित जोखिमों को कम करने की नियोजित और व्यवस्थित प्रक्रिया है। यात्रा प्रबंधन के निम्नलिखित घटक हैं: 1) यात्रा की जरूरत के आकलन के लिए औपचारिक प्रक्रिया और लंबी यात्राओं को समाप्त या कम करने का प्रयास करना; और 2) यात्राओं के प्रबंधन के लिए एक प्रक्रिया जिसमें जोखिम घटाना, सुरक्षित मार्गों का नियोजन तथा ड्राइवरों और पर्यवेक्षकों के बीच संचार शामिल है।
JMP	यात्रा प्रबंधन योजना (JMP) यात्रा प्रबंधन प्रणाली का हिस्सा है और इसका संबंध ड्राइवर और पर्यवेक्षक (या यात्रा प्रबंधक) के बीच सहमति-प्राप्त योजना से है। JMP प्रस्थान और अंतिम गंतव्य पर पहुँचने के बीच के समय को कवर करता है। JMP रास्ते में किसी भी संभावित खतरों से बचने या उन्हें घटाने के लिए सबसे सुरक्षित मार्ग, वैकल्पिक मार्गों, रेडियो यातायात निगरानी स्टेशनों, रास्ते पर रहने के समय संचार का वर्णन करता है और इसमें थकावट की रोकथाम के लिए ड्राइवरों के विश्राम अवकाश (सुरक्षित स्थानों पर) शामिल हैं। ऐसे स्थानों पर, जहाँ सार्वजनिक आपात्कालीन अनुक्रिया प्रणाली तक पहुँच का अभाव है, योजना को ऐसी सुविधाओं की पहचान करनी चाहिए जहाँ ड्राइवर चिकित्सीय देखभाल प्राप्त कर सकते हैं।
हल्का वाहन	कोई वाहन जो या तो: <ul style="list-style-type: none"> की ग्रॉस वेहिकल वेट रेटिंग (GVWR) 10,001 पाउंड (4,536 किलोग्राम) से कम होती है या ड्राइवर सहित आठ या कम लोगों को ले जाने के लिए बना होता है। GVWR अकेले वाहन की ड्राइवर, यात्रियों, ईंधन और माल समेत अधिकतम लदने की क्षमता होती है।
मध्यम वाहन	कोई वाहन जो या तो: <ul style="list-style-type: none"> की GVWR 10,001 पाउंड से अधिक, लेकिन 26,001 पाउंड (11,794 किलोग्राम) से कम होती है किसी भी प्रकार के ट्रेलर को खींचता है और उसका संयुक्त GVWR 26,001 पाउंड (11,794 किलोग्राम) से कम होता है या ड्राइवर समेत नौ से 15 लोगों को ले जाने के लिए बना होता है।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

NCAP	नई कार आकलन कार्यक्रम। आम तौर पर सरकार द्वारा संचालित, NCAP का काम मोटर वाहनों की जाँच करना और दुर्घटना होने पर सवारियों की चोट से रक्षा करने की उनकी क्षमता के आधार पर उन्हें रेटिंग (आम तौर पर संख्या के रूप में) का आबंटन करना है। अधिक जानकारी: http://www.globalncap.org/
रोलओवर की रोकथाम की प्रौद्योगिकी	<p>हल्के वाहनों के लिए परिकल्पित रोलओवर की रोकथाम की प्रौद्योगिकी इलेक्ट्रॉनिक स्थिरता नियंत्रण प्रणाली (ESC) का उपयोग करती है। यह प्रणाली विशिष्ट पहियों पर ब्रेक सक्रिय करती है, जिससे वाहन खिंचाव की पुनःप्राप्ति कर सकता है, ताकि ड्राइवर वाहन को नियंत्रित कर सके।</p> <p>इसी तरह की प्रौद्योगिकी अन्य नामों में शामिल हैं: खिंचाव नियंत्रण प्रणाली (TCS), वाहन स्थिरता नियंत्रण (VSC), इलेक्ट्रॉनिक स्थिरता कार्यक्रम (ESP), सक्रिय स्थिरता नियंत्रण (DSC)। यह प्रणाली अधिकांश वाहन निर्माताओं की ओर से उनकी नई कारों, SUVs और हल्के ट्रकों में उपलब्ध है।</p>
रोलओवर से रक्षा	<p>रोलओवर से रक्षा करने वाली संरचनाओं का उद्देश्य वाहन के रोलओवर से लगने वाली चोटों से वाहन पर सवार लोगों की रक्षा करना है।</p> <p>यह अतिरिक्त सुरक्षा निम्न रूप में हो सकती है:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● वाहन के भीतर फुल रोल केज ● छत के स्तंभों का समर्थन ● अधिक मजबूत खिड़की
साइड से धक्का लगने से रक्षा	<p>यूरोपियन यूनियन विनियम ECE95, अमेरिकी विनियम FMVSS 214 या समतुल्य के साथ अनुपालन वाली साइड पर होने वाली टक्करों में चोट से रक्षा की प्रणाली।</p> <p>आदर्श रूप से, सभी आधुनिक वाहनों का संरचनात्मक डिजाइन साइड से धक्का लगने से रक्षा के लिए अनुकूलित होता है; अधिकांश वाहन साइड के एयरबैगों से सुसज्जित होते हैं तथा कई वाहन सिर की अतिरिक्त रक्षा के लिए एयरबैगों या पर्दों की पेशकश करते हैं।</p>

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

सड़क-सुरक्षा प्रबंधन की आवश्यकताएं

आवश्यकताओं को चार स्तंभों में वर्गीकृत किया गया है:

- सड़क सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली:** में ऐसे कार्यक्रम तत्व होते हैं जो सड़क-सुरक्षा प्रदर्शन को सुधारने में संगठन को सक्षम बनाते हैं
- ड्राइवर और यात्री आवश्यकताएं**
- नियोजन, निष्पादन और अनुवर्तन के लिए** यात्रा प्रबंधन की आवश्यकताएं
- वाहन आवश्यकताएं**

एक तगड़ी सड़क सुरक्षा पहल के अनिवार्य तत्व बायीं ओर सूचीबद्ध हैं। अतिरिक्त सामग्रियाँ, मार्गदर्शन के लिए संदर्भों, सर्वोत्तम परिपाटियों और परिशिष्टों सहित दायीं ओर हैं।

अनिवार्य तत्व	मार्गदर्शन
ए. सड़क-सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली	
<p>1. सड़क-सुरक्षा प्रणाली को यह सुनिश्चित करने के लिए कार्यान्वयित करना चाहिए कि गतिविधियों को सड़क परिवहन के जोखिमों को कम से कम करने के लिए नियोजित, कार्यान्वयित, नियंत्रित और निर्देशित किया जाना ज़रूरी है। प्रबंधन प्रणाली में निम्नलिखित तत्व होने चाहिए:</p> <ol style="list-style-type: none"> नेतृत्व और प्रतिबद्धता सड़क सुरक्षा नीति, उद्देश्य और लक्ष्य संगठन, संसाधन, भूमिकाएं और दायित्व सामर्थ्य, प्रशिक्षण और जागरूकता सड़क परिवहन जोखिम प्रबंधन संचार प्रक्रिया प्रबंधन प्रणाली का दस्तावेजीकरण संचालनीय नियोजन और नियंत्रण आपात्कालीन तैयारी और अनुक्रिया निगरानी, मापन, विश्लेषण और मूल्यांकन सड़क परिवहन घटना जाँच और अनुवर्तन आंतरिक लेखा प्रबंधन समीक्षा अवज्ञा, सुधारात्मक और निवारक कार्यवाही सतत सुधार के लिए प्रतिबद्धता 	<p>विस्तृत सड़क सुरक्षा प्रबंधन प्रणालियों के लिए ढांचे के उदाहरण हैं:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGP 365 जमीनी परिवहन सुरक्षा अनुशंसित परिपाटी - ISO 39001:2012 सड़क यातायात-सुरक्षा प्रबंधन प्रणालियाँ (RTS) – उपयोग के लिए मार्गदर्शन सहित आवश्यकताएं <p>आगे, मोटर वाहन संचालनों के लिए ANSI/ASSE Z15.1 2012 मानक सुरक्षित परिपाटियों में सड़क-सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली के तत्व हैं।</p> <p>नमूना संगठनात्मक चार्ट और घटनाओं की जाँच रिपोर्ट परिशिष्ट ए में उपलब्ध हैं।</p>

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

बी. ड्राइवर और यात्री आवश्यकताएं	
1. वाहनों में सवार लोगों को सीट बेल्ट का उपयोग करना ज़रूरी है। इस अपेक्षा की जानकारी देना ड्राइवर की जिम्मेदारी है।	
2ए. ड्राइवरों के पास स्थान और वाहन के प्रकार के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस होना ज़रूरी है। 2बी. एक आंतरिक काम के लिए उपयुक्तता नीति का विकास करके निश्चित करें कि ड्राइवर शारीरिक और मानसिक रूप से ड्राइविंग के लिए योग्य हैं।	नमूना ड्राइवर लाइसेंसिंग नीति के लिए परिशिष्ट बी4 देखें। एक ड्राइवर की काम के लिए उपयुक्तता कार्यान्वयित करें जिसमें आवधिक चिकित्सीय परीक्षण शामिल हों (उदा., नौद अश्वसन जैसे नौद के विकारों के लिए
3. ड्राइवरों को संचालित किए जा रहे वाहनों के विभिन्न वर्गों के लिए उचित रक्षात्मक ड्राइविंग प्रशिक्षण सफलतापूर्वक पूरा करना ज़रूरी है। प्रशिक्षण में निम्नलिखित शामिल होना चाहिए: A. सामान्य खतरों की जागरूकता (थकावट के प्रबंधन और विचलित ड्राइविंग सहित) और ऐतिहासिक टक्करों की समीक्षा के माध्यम से पहचानी गई मर्तें B. स्वयं वाहन को चलाकर या अन्य पद्धति से कौशल के स्तर का प्रदर्शन और आकलन करना C. आवधिक रिक्रेशर प्रशिक्षण ड्राइवर के प्रदर्शन और जोखिम का सामना करने के अनुभव पर आधारित होना चाहिए और हर तीन वर्ष पर न्यूनतम रूप से स्वयं वाहन चलाने का रिक्रेशर प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए	जहाँ पर रोलओवर का उच्च जोखिम हो (उदा., वाहन के प्रकार और/या सड़क के प्रकार या दशाओं के कारण), ऐसी जगहों पर NETS रोलओवर की जागरूकता का प्रशिक्षण पूरा करने की सिफारिश करता है। नमूना ड्राइवर प्रशिक्षण नीति, जिसमें कमेंटरी और समकक्षों की ड्राइव पर जानकारी शामिल है, के लिए परिशिष्ट बी2 का संदर्भ लें। NETS ड्राइवरों से ड्राइवर प्रशिक्षण नीति का लिखित अनुमोदन/अभिस्वीकृति लेने की सिफारिश करता है।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

<p>4. प्रबंधन को एक उच्च-जोखिम ड्राइवर हस्तक्षेप प्रक्रिया का कार्यान्वयन करना चाहिए, जिसमें कम से कम निम्नलिखित शामिल होने ज़रूरी हैं:</p> <p>A. उच्च-जोखिम वाले ड्राइवरों का प्रबंधन करने, अधिसूचना देने और उनकी पहचान के लिए मापदंड;</p> <p>B. उच्च-जोखिम ड्राइवर वर्गीकरण के तत्काल बाद ड्राइवर के तत्काल पर्यवेक्षक के साथ एक अनुसूचित प्रशिक्षण सत्र; और</p> <p>C. अतिरिक्त पुनर्प्रशिक्षण और पूरक आकलन आवश्यकताएं;</p> <p>D. उपयुक्त प्रदर्शन प्रबंधन प्रक्रिया की ओर निर्दिष्ट करना।</p>	<p>उच्च-जोखिम की पहचान और संभाल की नमूना नीति के लिए परिशिष्ट बी6 का संदर्भ लें।</p>
<p>5ए. HSSE जोखिम आकलन के आधार पर पहचान करें कि किन वाहनों को वाहन के भीतर निगरानी प्रणालियों (IVMS) से सुसज्जित करना ज़रूरी है। न्यूनतम रूप से, IVMS उपकरणों को "ड्राइवर पहचान कुंजी" के सम्मुख रफ्तार, गति को तेजी से बढ़ाना, गति को तेजी से घटाना, ड्राइव किए गए किलोमीटर या मील और ड्राइवर के घंटों को रिकार्ड करना ज़रूरी है।</p> <p>5बी. IVMS डेटा का उपयोग निम्न के लिए करें:</p> <ul style="list-style-type: none"> ड्राइवरों को फीडबैक देने और ड्राइवर के प्रदर्शन को सुधारने के लिए पहचान और परिणाम प्रबंधन लागू करने के लिए; अवज्ञा के लिए प्रतिबंध जारी करें 	<p>IVMS लगाने की गति को बढ़ाने के लिए जोखिम पर आधारित दृष्टिकोण का उपयोग किया जा सकता है। जोखिम के आकलन का परिणाम यह हो सकता है कि IVMS को पहले उच्च-जोखिम ड्राइवरों के लिए, और उसके बाद ड्राइवरों की अन्य श्रेणियों के लिए लगाया जाए।</p> <p>IVMS के कार्यान्वयन और ड्राइवर फीडबैक मार्गदर्शन दस्तावेज का एक उदाहरण http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf पर पाया जा सकता है।</p> <p>टिप्पणी: इस आवश्यकता का कार्यान्वयन करने का अर्थ यह नहीं है कि अन्य फीडबैक प्रक्रियाएं (उदा. कमेंटरी और समकक्षी ड्राइव) ड्राइवर प्रदर्शन को सुधारने का वैध तरीका नहीं हैं। कमेंटरी</p>

	और समकक्षी ड्राइव तब भी ड्राइवर प्रशिक्षण योजना का हिस्सा हो सकती हैं।
<p>6. ड्राइवरों को वाहन चलाते समय मोबाइल फोन/पेजर/दो-तरफा रेडियो का उपयोग करने की अनुमति नहीं है। इसमें हैंड्स-फ्री उपकरण भी शामिल हैं।</p> <p>A. इसके अपवाद, यदि कानून-सम्मत हों तो, निम्न हैं:</p> <ul style="list-style-type: none"> • आपात्काल के मामलों में • रक्षा दल के प्रबंधन के भाग के रूप में • HSSE जोखिम आकलनों के आधार पर, अन्य परिस्थियाँ, 	नमूना मोबाइल फोन नीति के लिए परिशिष्ट बी1 का संदर्भ लें।
<p>7. ड्राइवरों को अल्कोहल, नशीली दवाइयों, मादक द्रव्यों या ड्राइविंग की क्षमता को कम करने वाली औषधि के प्रभाव में होने पर वाहन नहीं चलाना ज़रूरी है।</p>	अल्कोहल, नशीली दवाइयों और ड्राइविंग की क्षमता को कम करने वाली औषधि के उपयोग के बारे में नमूना नीति के लिए परिशिष्ट बी3 का संदर्भ लें।
<p>8. कंपनी का काम करते समय दुपहिया मोटर वाहन के उपयोग की अनुमति नहीं है, जब तक कि जोखिम आकलन यह प्रदर्शित नहीं करता है कि इस प्रकार के परिवहन से संबद्ध जोखिम का प्रबंधन करने के लिए पर्याप्त नियंत्रण स्थापित किए गए हैं।</p> <p>यदि जोखिम आकलन का परिणाम निर्धारित करता है कि दुपहिया मोटर वाहनों को अनुमति है, एक नीति/प्रक्रिया स्थापित की जानी चाहिए जो इन वाहनों के उपयोग के लिए न्यूनतम आवश्यकताओं को संबोधित करती हो, जिसमें उपयुक्त हेलमेटों का उपयोग और विशेषज्ञ ड्राइवर प्रशिक्षण शामिल है।</p>	दुपहिया मोटर वाहनों के उपयोग पर नमूना नीति के लिए परिशिष्ट बी7 देखें।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

सी. यात्रा का प्रबंधन

1. प्रबंधन को थकावट प्रबंधन प्रक्रियाओं और कर्तव्य, ड्राइविंग और विश्राम के घंटों की व्यवस्था को कार्यान्वयित करना ज़रूरी है। इस व्यवस्था को स्थानीय कानूनों और विनियमों का अनुपालन करना ज़रूरी है। प्रबंधन को काम का आबंटन इस प्रकार नहीं करना चाहिए कि जिससे ड्राइवर कर्तव्य, ड्राइविंग और विश्राम के घंटों की व्यवस्था के उल्लंघन में काम करे।
 - A. ड्राइवरों को वाहन चलाने के लिए शारीरिक और मानसिक रूप से सक्षम होना ज़रूरी है।
 - B. ड्राइवरों को निम्न का अधिकार है:
 - यदि वे पूरी तरह से विश्रामित या सचेत नहीं हैं तो ड्राइविंग न करें
 - यदि ध्यान खो जाता है तो वाहन को रोक दें और किसी सुरक्षित स्थान में विश्राम का अवकाश लें
 - C. ड्राइवरों को कर्तव्य, ड्राइविंग और विश्राम के घंटों का अनुपालन करना ज़रूरी है।

थकावट के प्रबंधन के लिए प्रक्रियाएं कार्यान्वयित करें जिनमें शामिल हैं:

- काम को इस प्रकार से नियोजित करें कि पर्याप्त विश्राम अवकाश मिलें, ड्राइविंग के लंबे घंटों से बचा जाए, रात की ड्राइविंग से बचें और काम की शिफ्टों का आवर्तन न हो
- कामगारों को रात भर रुकने की योजना बनाने की अनुमति दें।
- ड्राइवरों को थकावट के जोखिम और थकावट का प्रबंधन करने की प्रभावी कार्यनीतियों के बारे में शिक्षित करें
- यदि कर्तव्य, ड्राइविंग और विश्राम के घंटों के लिए स्थानीय कानून और विनियम उपलब्ध नहीं हैं, तो तालिका 1 (पृष्ठ 22) पर दिए गए कर्तव्य, ड्राइविंग और विश्राम के घंटे अनुशंसित हैं।
- यदि कर्तव्य, ड्राइविंग और विश्राम के घंटों के लिए स्थानीय कानून और विनियम कम सख्त हैं, तो NETS तालिका 1 में निर्दिष्ट अधिक सख्त आवश्यकताओं को लागू करने की सिफारिश करता है।

<p>2. प्रबंधक यात्राओं को रद्द करने और जोखिम को घटाने के उद्देश्य से आवधिक रूप से यात्राओं की संख्या पर सवाल उठाएंगे और उनकी समीक्षा करेंगे।</p>	<p>परिवहन के अधिक सुरक्षित तरीकों (रेल, नाव, हवाई यात्रा) और काम को पूरा करने के वैकल्पिक तरीकों जैसे वीडियो कॉन्फरेंसिंग या वेब मीटिंगों पर विचार करें।</p> <p>जहाँ सड़क परिवहन ही एकमात्र संभव हल है, वहाँ एक्सपोजर (ड्राइव किए गए किलोमीटर या मील) और जोखिम को घटाने के लिए विशिष्ट सड़क परिवहन उपायों पर विचार करना चाहिए। इसमें शामिल हैं: कम जोखिम वाले सड़क परिवहन प्रकारों का उपयोग (उदा. बस बनाम हल्का वाहन) और यात्राओं के संयुक्त करना।</p>
<p>3ए. स्थानीय HSSE जोखिम आकलन का उपयोग करके पहचान करना कि किस (प्रकार की) यात्राओं को यात्रा प्रबंधन योजना (JMP) की जरूरत है और उन यात्राओं के लिए JMP लागू करना।</p> <p>3बी. JMP में प्राधिकृत मार्ग, मार्ग के खतरों और संबद्ध नियंत्रणों की पहचान, विश्राम के पड़ाव, और यात्रा के दौरान संचार की आवश्यकताएं शामिल होती हैं। यात्रा के नियोजन में, तालिका 1 में निर्दिष्ट कर्तव्य, ड्राइविंग और विश्राम के घंटों तथा थकावट प्रबंधन नियंत्रण लागू किए जाएंगे।</p>	<p>यात्रा प्रबंधन पर नमूना नीति के लिए परिशिष्ट सी का संदर्भ लें।</p> <p>NETS यात्रा प्रबंधकों को नियुक्त करने और यह सुनिश्चित करने की सिफारिश करता है कि वे उचित ढंग से प्रशिक्षित किए जाएं।</p> <p>जहाँ संभव हो, वहाँ ड्राइवर और यात्रा प्रबंधक को यात्रा के पहले यह सुनिश्चित करने के लिए बातचीत करनी चाहिए कि:</p> <ol style="list-style-type: none"> ड्राइवर काम करने के योग्य है और यात्रा के लिए पात्रता रखता है (आवश्यकताएं 3,4 और 8 भी देखें) ड्राइवर और यात्रा प्रबंधक को JMP की समझ है यात्रा के पहले वाहनों का निरीक्षण किया जाता है (आवश्यकता 16.2 भी देखें) <p>जिन यात्राओं के लिए यात्रा-पूर्व बातचीत संभव नहीं है, वहाँ वैकल्पिक</p>

	<p>नियंत्रणों को लागू करके सुनिश्चित किया जा सकता है कि यात्राएं उपरोक्त ए, बी और सी मदों का अनुपालन करें।</p>
<p>4. कंपनी के काम पर होने पर वाहन में अप्राधिकृत यात्रियों को अनुमति नहीं है।</p>	<p>एक नीति का कार्यान्वयन करें जो उन लोगों को निर्दिष्ट करती है जो कंपनी के स्वामित्व वाले या लीज़/किराये पर लिए गए वाहन को चलाने के लिए प्राधिकृत हैं और जो कंपनी के स्वामित्व वाले या लीज़/किराये पर लिए गए वाहन पर सवार होने के लिए प्राधिकृत हैं।</p> <p>आम तौर पर, भारी मालवाहक वाहन में प्राधिकृत यात्री वह व्यक्ति होता है जिसे ड्राइवर के लाइन प्रबंधन द्वारा अनुमोदित किया गया है। इसमें ड्राइवर प्रशिक्षक, प्रशिक्षु ड्राइवर, रखरखाव कर्मचारी और परिवहन कर्मचारी शामिल हैं, लेकिन यह इन तक ही सीमित नहीं है।</p> <p>कुछ देशों में, यात्रियों को विनियामक आवश्यकताओं का अनुपालन करना चाहिए जहाँ उनसे माल, उसके गुणों और आपात्कालीन प्रतिक्रिया प्रक्रिया की जानकारी रखने की अपेक्षा की जाती है।</p>
<p>5. ड्राइवरों को, जहाँ कानूनन अनुमति है, दिन की रोशनी के घंटों के दौरान बतियाँ चालू रखकर ड्राइव करना चाहिए।</p>	

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

तालिका 1: नमूना काम/कर्तव्य, ड्राइविंग और विश्राम के घंटे

निम्नलिखित सिफारिशें प्राथमिक रूप से भारी वाहनों पर लागू विनियामक ढांचों पर आधारित हैं। तथापि, नीचे दिए गए कई तत्व, उदा., विश्राम के अवकाशों की जरूरत और यात्रा के समय पर ड्राइविंग के कुल समय के एक घटक के रूप में ध्यान देने की जरूरत से संबंधित तत्व, हल्के और मध्यम वाहनों के लिए भी प्रासंगिक हैं।

तालिका 1 में दी गई प्रत्येक आवश्यकता के विषय में अधिक जानकारी, इन आवश्यकताओं का अनुपालन करने के महत्व और वे स्थानीय कानूनों और विनियमों से कैसे संबंधित हैं, यह जानने के लिए परिशिष्ट सी1 का संदर्भ लें।

	हल्के या मध्यम वाहनों के ड्राइवरों के लिए	भारी वाहनों के ड्राइवरों और अन्य लोगों के लिए जिनके लिए ड्राइव करना नौकरी का प्राथमिक काम है
अवकाशों के बीच अधिकतम ड्राइविंग समय और न्यूनतम अवकाश समय	दो घंटों की लगातार ड्राइविंग के बाद कम से कम 15 मिनट का अवकाश।	4.5 घंटे की लगातार ड्राइविंग के बाद 30 मिनट का अवकाश। तथापि, हर दो घंटे पर 15 मिनट का अवकाश लेने, या सर्कडियन लोड की अवधियों के दौरान अधिक बार अवकाश लेने की जोरदार सिफारिश की जाती है।
रोलिंग 24 घंटे की अवधि के भीतर काम/ड्यूटी के अधिकतम घंटे* *वे काम/ड्यूटी के घंटे जिनमें प्राथमिक रूप से व्यवसाय संबंधी ड्राइविंग शामिल होती है	कर्मचारी को काम/ड्यूटी के बारह घंटों के बाद ड्राइव करने की अनुमति नहीं है।	कर्मचारी को ड्यूटी के 14 घंटों के बाद ड्राइव करने की अनुमति नहीं है।
रोलिंग 24 घंटे की अवधि के दौरान काम के अधिकतम घंटे	यात्रा के समय को छोड़कर, कुल आठ घंटे। यात्रा के किसी भी समय समेत, नौ घंटे।	यात्रा के समय को छोड़कर कुल दस घंटे। यात्रा के किसी भी समय समेत ग्यारह घंटे।
किसी रोलिंग सात दिन और 14 दिन की अवधि में काम/ड्यूटी के अधिकतम घंटे	सात दिन की अवधि में काम/ड्यूटी के 40 घंटों, या 14 दिन की अवधि में 80 घंटों की अवधि के बाद कोई ड्राइविंग नहीं।	आठ दिन की अवधि में काम/ड्यूटी के 70 घंटों, या 14 दिन की अवधि में 120 घंटों की अवधि के बाद कोई ड्राइविंग नहीं।

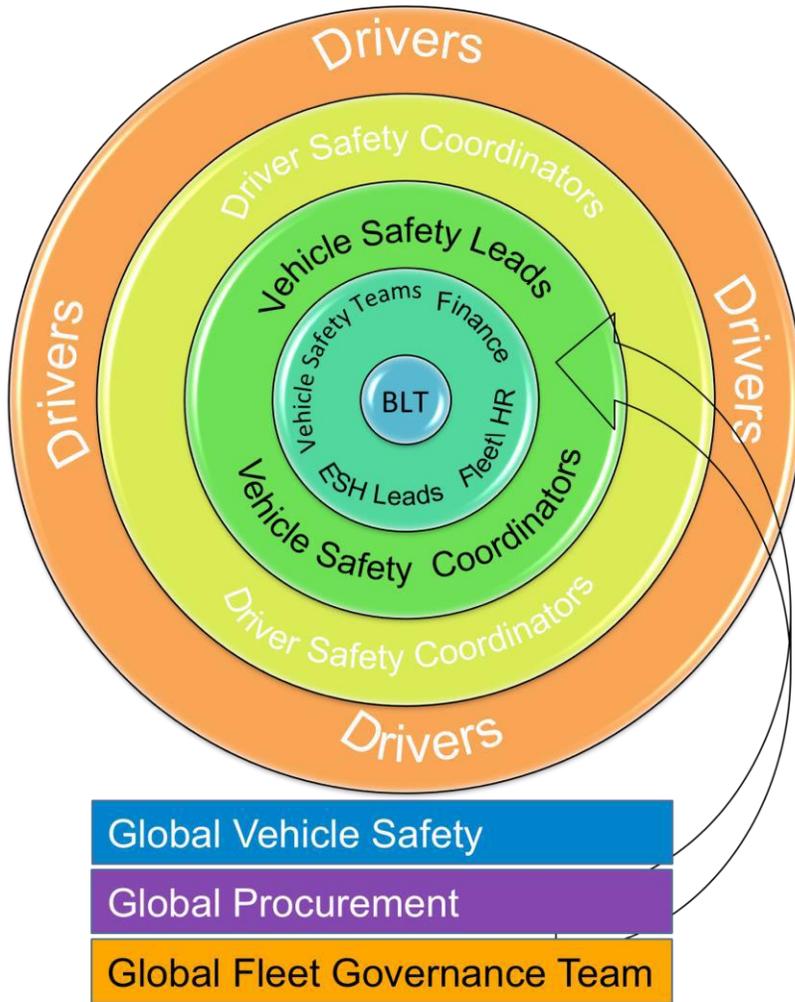
यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

डी. वाहन	
<p>1. प्रबंधन को सुनिश्चित करना चाहिए कि ऐसे वाहनों का उपयोग हो जो न्यूनतम मानकों का अनुपालन करते हैं:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. 3-बिंदु सीट बेल्ट* B. हेड रेस्ट/हेड रेस्ट्रेट* C. एयरबैग (ड्राइवर और सामने की सीट के यात्री के लिए) D. साइड के धक्के से रक्षा E. ABS F. IVMS (जोखिम के आकलन के आधार पर) G. आपात्कालीन अनुक्रिया किट <p>*ड्राइवर के स्वामित्व या उसके द्वारा लीज पर लिए गए कंपनी के काम के लिए उपयोग में लाए जाने वाले हल्के वाहनों के लिए न्यूनतम मानक।</p>	<p>इस दस्तावेज में निर्दिष्ट मानक न्यूनतम मानक हैं। अतिरिक्त मानकों में शामिल हो सकते हैं: टो करने की क्षमता, एर्गोनॉमिक ध्यान (उदा. उपयोग में आसानी, गतिविधि, वाहन से या उसमें काम करने की क्षमता), सुरक्षा की विशेषताएं जैसे स्थिरता प्रणालियाँ, पीछे देखने या पहचान करने वाले उपकरण, टक्कर से बचाव की प्रणाली, गाड़ी के भीतर लगा कैमरा और बाह्य शीशे प्रणालियाँ।</p> <p>यदि पलटाव जोखिम आकलन पलटने के उच्च जोखिम की पहचान करता हो, तो NETS पलटने से बचाव या रक्षा करने वाले उपकरणों से सज्जित वाहनों के उपयोग की सिफारिश करता है।</p> <p>NETS सिफारिश करता है कि वाहनों को NCAP रेटिंग योजना या समतुल्य दुर्घटना परीक्षण रेटिंग टांचे पर कम से कम चार सितारों से युक्त होना चाहिए।</p> <p>उपयुक्त आपात्कालीन उपकरण में शामिल हैं: प्राथमिक उपचार किट, फ्लैशलाइट, परावर्तक सुरक्षा वेस्ट, अग्नि शामक, चेतावनी त्रिकोण।</p>
<p>2ए. वाहनों का निर्माता की निर्दिष्टताओं और स्थानीय कानूनी आवश्यकताओं के अनुरूप सुरक्षित काम करने की स्थिति में रखरखाव करना चाहिए।</p>	<p>नमूना वाहन रखरखाव प्रक्रिया और वाहन निरीक्षण प्रक्रिया के लिए परिशिष्ट डी का संदर्भ लें।</p>

<p>2बी. ड्राइवरों को यात्रा से पहले निरीक्षण करके सुनिश्चित करना चाहिए कि वाहन काम करने की अच्छी स्थिति में है और यात्रा के लिए उपयुक्त है।</p>	
<p>3. यात्री कंपार्टमेंट में खुली वस्तुओं को सुरक्षित करें</p>	<p>यात्री कंपार्टमेंट में खुली वस्तुएं नहीं ले जानी चाहिए; भंडारण क्षेत्र को यात्री क्षेत्र से अलग रखने के लिए कार्गो नेट या समतुल्य का उपयोग किया जा सकता है।</p>

परिशिष्ट ए1.1: उदाहरण सड़क सुरक्षा संगठनात्मक संरचना

- 1.1 वे संगठन जो व्यवसायों या भौगोलिकताओं की बड़ी विविधता में संचालन करते हैं, एक उच्च-स्तरीय वैश्विक नीति की स्थापना पर विचार कर सकते हैं जो न्यूनतम आवश्यकताओं की रूपरेखा बनाती है और प्रांतीय या व्यवसाय इकाइयों को लागू संचालनों के लिए विशिष्ट और वैश्विक नीति की आवश्यकताओं के भीतर अधिक विस्तृत मार्गदर्शन स्थापित करने देती है।
- 1.2 सड़क और फ्लीट सुरक्षा कार्यक्रम को सफलतापूर्वक लागू करने और जारी रखने के लिए, सड़क और वाहन सुरक्षा कार्यक्रम के प्रति प्रबंधन की प्रतिबद्धता का मजबूत प्रदर्शन आवश्यक है।



डाइवर

- सुरक्षित तरीके से डाइव करें
- माइलेज और घटनाओं की सूचना दें
- डाइवर सुरक्षा समन्वयकों के साथ काम करें
- डाइवर प्रशिक्षण पूरा करें

डाइवर सुरक्षा समन्वयक (DSC)

- टीम प्रबंधक या प्रशासनिक पेशेवर
- टीम को प्रासंगिक वाहन सुरक्षा डेटा प्रदान करें
- टीम के भीतर जोखिम पर होने वाले डाइवरों की निगरानी करें
- टीम के भीतर सुरक्षा का समर्थन और उसे प्रभावित करें
- DSC नेटवर्क में भाग लें
- घटनाओं की सूचना दे और माइलेज एकत्र करें

वाहन सुरक्षा समन्वयक

- ESH या मुख्य व्यवसाय नेता
- DSC's का आबंटन करे और उनके साथ काम करे
- वाहन सुरक्षा प्रमुख के साथ काम करे
- वाहन सुरक्षा टीम में भाग ले

वाहन सुरक्षा प्रमुख/पर्यावरण सुरक्षा और स्वास्थ्य विभाग (ESH)

- समन्वयकों एवं DSC's के साथ काम करे
- प्रणालियों का प्रबंधन करे एवं ESH मीट्रिक्स एकत्र करे
- वाहन सुरक्षा टीमों का मार्गदर्शन करे

वाहन सुरक्षा टीमें

- नीतियों की स्थापना करें
- मीट्रिक्स के लिए अनुरोध और उनकी निगरानी करें
- व्यवसाय के नेतृत्व को रिपोर्ट करे

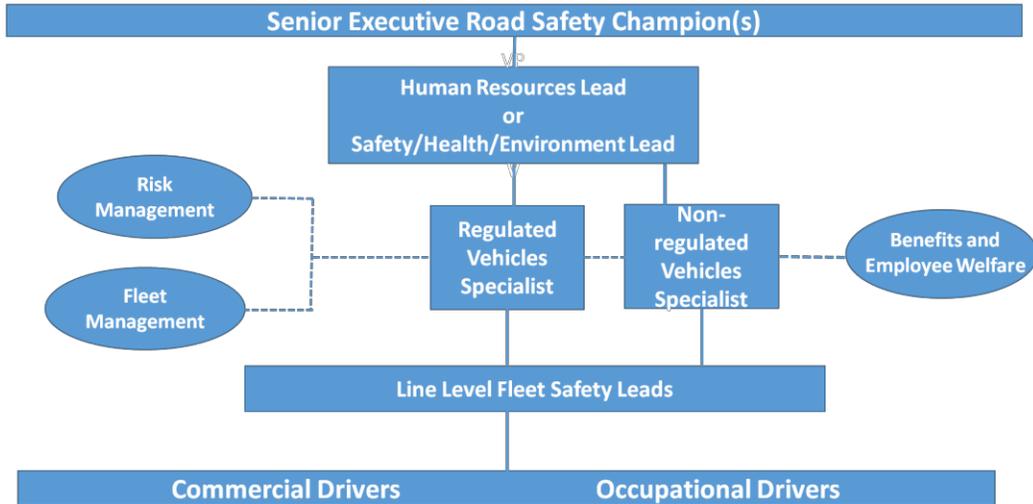
व्यवसाय नेतृत्व टीमें/जन नेता

- दिशा एवं अपेक्षाओं का निर्धारण करें
- मीट्रिक्स की समीक्षा करें
- नीतियों का अनुमोदन और उन्हें लागू करे
- डाइवर फॉलो-अप और हस्तक्षेप का संचालन करे

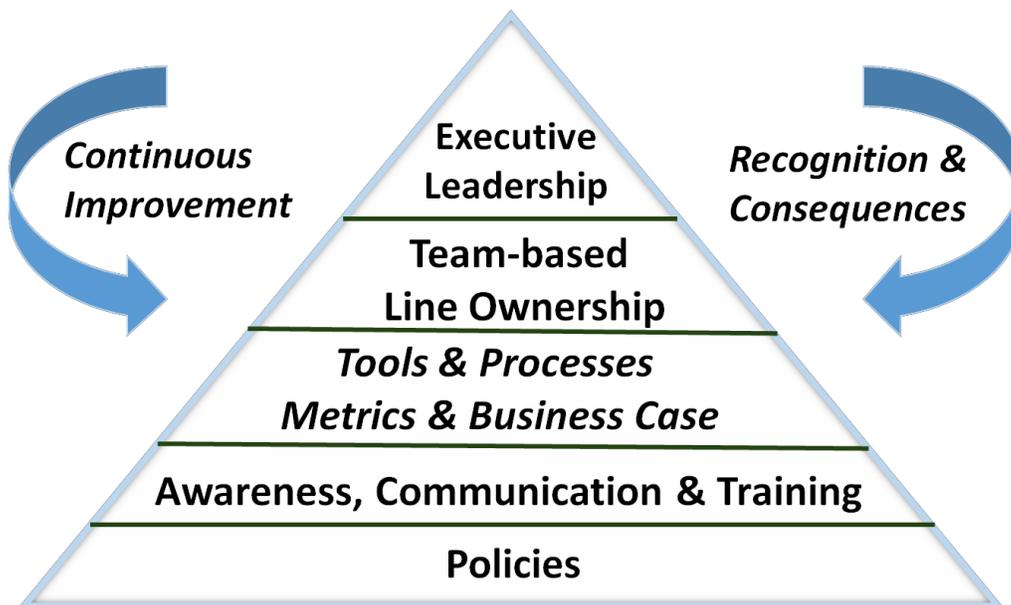
- 1.3 संगठनात्मक नेताओं को सुनिश्चित करना चाहिए कि कार्यक्रम को लागू करने, समुचित मीट्रिक्स जमा करने और संचार करने, घटनाओं/टक्करों की समीक्षा करने, सुनिश्चित करने के लिए कि ड्राइवर का प्रशिक्षण अपेक्षा के अनुसार पूरा किया गया है और लगातार सुधार के लिए क्षेत्रों की पहचान और अनुवर्तन करने के लिए समुचित संसाधन उपलब्ध हैं। संरचना का एक उदाहरण ऊपर उपलब्ध है।
- 1.4 प्रत्येक व्यवसाय इकाई या विश्व क्षेत्र के भीतर मुद्दों के प्रबंधन के लिए प्रांतों में स्थित वाहन सुरक्षा टीमों की स्थापना पर विचार करें।
- प्रांत/व्यवसाय इकाई के भीतर सुरक्षा नीति की स्थापना और समीक्षा करें।
 - वाहन सुरक्षा समन्वयकों की पर्याप्त संख्या की पहचान सुनिश्चित करें
 - घटनाओं और टक्करों की समीक्षा करें
 - सुनिश्चित करें कि नीति के अनुसार ड्राइवर प्रशिक्षण पूरा किया जाए
- 1.5 वाहन सुरक्षा कार्यक्रम की आवश्यकताओं के प्रबंधन और कंपनी के अपने या लीज़ पर लिए गए वाहनों को चलाने वाले कंपनी ड्राइवरों और जीवनसाथियों/घरेलू सहयोगियों की किसी भी रिपोर्टिंग और अन्य संचारों में सहायता के लिए संपर्क के मुख्य बिंदु का काम करने वाले जिम्मेदार व्यक्तियों की पहचान और प्रशिक्षण के लिए एक पद्धति होगी।

परिशिष्ट ए1.2: नमूना सड़क सुरक्षा संगठनात्मक चार्ट और सड़क सुरक्षा प्रबंधन मॉडल

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

परिशिष्ट ए2: नमूना घटना जाँच प्रक्रिया

प्रयोजन

टक्कर/घटना के तथ्य निर्धारित करना और आवश्यक प्रोटोकॉल का पालन करना।

व्याप्ति

(कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) के वाहनों (अपने, किराये, या लीज़ पर लिए हुए) का संचालन करने वाले सभी कर्मचारी

परिभाषाएँ

निवारणीय टक्कर या घटना—निवारणीय टक्कर या घटना वह है जिसमें (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) का कर्मचारी टक्कर या घटना की रोकथाम करने में हर संभव काम करने में विफल रहा, जिसमें खतरे का अनुमान लगाना और उपयुक्त प्रतिरक्षात्मक ड्राइविंग प्रक्रियाएं लागू करना शामिल है।

अनिवारणीय टक्कर या घटना—अनिवारणीय टक्कर या घटना वह है जिसमें (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) के कर्मचारी ने टक्कर या घटना की रोकथाम करने के लिए हर संभव काम किया, जिसमें खतरे का अनुमान लगाना और उपयुक्त प्रतिरक्षात्मक ड्राइविंग प्रक्रियाएं लागू करना शामिल है।

सामान्य

टक्कर की जाँच-पड़ताल में तथ्यों की खोज होती है। (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) के लिए प्रबंधन के रूप में, आपको न केवल यह निर्धारित करना चाहिए कि क्या हुआ था, बल्कि वह क्यों हुआ और, सबसे महत्वपूर्ण रूप से, आपका कर्मचारी इसी तरह की टक्करों से कैसे बच सकता है। पर्यावरण, सड़क और वाहन की दशाएं, मानवीय और संगठनात्मक बर्ताव सभी पर विचार करना चाहिए। जाँच का सफलता प्रबंधक की बिना किसी पूर्वाग्रह के और बिना पूर्वनिश्चित मतों का समर्थन करने का प्रयास किए तथ्य प्राप्त करने की क्षमता पर निर्भर करती है।

जाँच-पड़ताल और रोकथाम की संभावना का निर्धारण करने में (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) का अंतिम लक्ष्य है आत्म सुधार करके भविष्य में टक्करों का निवारण करना।

निम्नलिखित पृष्ठों पर मार्गनिर्देशों का प्रयोजन प्रबंधकों की अपने काम के अन्वेषणात्मक और निवारणीयता निर्धारण का हिस्सा पूरा करने में सहायता करना है। रूपरेखा के अनुसार प्रक्रिया का चरण-दर-चरण पालन करके,

प्रबंधक अपने प्रयोजनों के लिए पर्याप्त जानकारी एकत्र कर सकेंगे, और साथ ही (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) को कानूनी और वित्तीय दस्तावेज प्रदान कर सकेंगे। यह आवश्यक है कि रिपोर्टें यथा संभव पूर्ण और सटीक हों क्योंकि कई मामलों में, यह टक्कर के विषय में (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) का एकमात्र अधिकारिक दस्तावेज होता है और बीमा के प्रयोजनों के लिए अदालत में या अनुशासनात्मक कार्यवाही का औचित्य सिद्ध करने के लिए उपयोग में लाया जा सकता है।

कर्मचारी के दायित्व

किसी वाहन की टक्कर में लिप्त होने के बाद:

1. तत्काल रूक कर जाँच करना।
2. जो कोई भी घायल हो उसकी सहायता करना।
3. आपात्कालीन सेवाओं को अधिसूचित करना।
4. यदि लागू हो तो, यातायात को सचेत करने, आदि के लिए, चेतावनी उपकरण रखकर टक्कर के स्थान की रक्षा करना।
5. अपने वाहन की और नुकसान या चोरी से रक्षा करना। अपने आपको खतरे की स्थिति में नहीं रखें।
6. यदि संभव हो तो, पुलिस के आने तक अपने वाहन को न हटाएं।
7. शालीन बने रहें, लेकिन किसी भी चीज पर हस्ताक्षर या पुलिस और (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) के प्रतिनिधि, उसकी पहचान कर लेने के बाद, के सिवाय किसी के भी साथ टक्कर की चर्चा न करें।
8. अपने डिसपैचर/प्रबंधक को तुरंत फोन द्वारा सूचित करें
9. टक्कर की सूचना देने के लिए फ्लीट रिस्पॉंस से संपर्क करें
10. किसी भी चीज के लिए दायित्व स्वीकार न करें या भुगतान करने के लिए सहमत न हों।
11. पहले पहुँचने वाले व्यक्तियों सहित, गवाह प्राप्त करके अपनी रक्षा करें। यदि नाम देने से इंकार किया जाए, तो वाहन के लाइसेंस नंबर प्राप्त करें।
12. यदि संभव हो, तो वाहन(नों) और टक्कर के स्थान के फोटो लें

प्रबंधक के दायित्व

जब कोई कर्मचारी टक्कर की सूचना देने के लिए फोन करता है, तब प्रबंधक को:

1. सुनिश्चित करें कि कर्मचारी जख्मी नहीं हुआ है और नुकसान से बाहर है।
2. निर्धारित करना चाहिए कि क्या कर्मचारी को तत्काल चिकित्सीय सहायता की जरूरत है और कर्मचारी को चिकित्सीय सहायता प्राप्त करने के साधन प्रदान करना चाहिए (आवश्यक हो तो एम्बुलेंस बुलाएं)।
3. सुनिश्चित करना चाहिए कि कर्मचारी ने उपरोक्त चरणों का पालन किया है।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

दुर्घटना-स्थल पर

दुर्घटना-स्थल पर पहुँचते समय, **प्रबंधक** (यदि उपयुक्त हो तो):

1. कर्मचारी और लिफ्ट होने वाले अन्य लोगों की अवस्था की जाँच करेगा।
2. वाहन और उसकी सामग्रियों को सुरक्षित करेगा।
3. दुर्घटना-स्थल की तस्वीर लेगा।
4. अपनी रिपोर्ट के लिए जानकारी एकत्र करेगा।
5. दुर्घटना-स्थल का रेखाचित्र बनाएगा।
6. गवाहों के कथन प्राप्त करेगा।

दुर्घटना-स्थल की तस्वीरें लेना

दुर्घटना-स्थल की जितने संभव हो उतने कोणों से तस्वीरें लें। वाहनों के चित्र कुछ दूर से भी लें ताकि सुनिश्चित हो कि इर्द-गिर्द का क्षेत्र भी तस्वीरों में आए। वाहनों के भीतर या बाहर, या आस-पास की संपत्ति को हुए किसी भी नुकसान के नजदीकी चित्र भी शामिल होने चाहिए। यदि वाहनों का हटाया गया है, तो प्रत्येक वाहन के जितने संभव हो उतने कोणों से चित्र लें।

टक्कर के पर्याप्त चित्र लेने से बहुत सारे चित्र लेना बेहतर है!

दुर्घटना-स्थल पर जानकारी एकत्र करना

टक्कर का सही स्थल--आपको अवश्य जानना चाहिए कि:

1. शहर, राज्य, और काउंटी जहाँ टक्कर हुई
2. राजमार्ग, गली, या मार्ग का नाम
3. यदि टक्कर किसी निर्मित क्षेत्र में हुई हो तो सबसे नजदीकी गली का पता
4. सबसे नजदीकी चौराहे या अन्य महत्वपूर्ण स्थान जैसे खेत, पार्क, व्यवसाय, संकेत, आदि से दूरी।

संबंधित पक्ष--निम्न का पता करना सुनिश्चित करें:

1. यात्रियों, गवाहों, और पुलिस अधिकारियों (संभव हो तो पुलिस अधिकारी का बैज नंबर) समेत सभी संबंधित पक्षों के नाम, पते, और फोन नंबर
2. टक्कर में शामिल वाहनों या अन्य संपत्ति का स्वामी कौन है
3. अन्य ड्राइवर की बीमा कंपनी, पॉलिसी नंबर, एजेंट का नाम, एजेंट का फोन नंबर

शामिल वाहनों और संपत्ति के नुकसान के बारे में, निम्न बातें जानना सुनिश्चित करें: मेक, मॉडल, वर्ष, लाइसेंस नंबर, रंग, प्रकार (ऑटो, ट्रक, मोटर साइकिल) और, यदि संभव हो, सभी शामिल वाहनों का सीरियल नंबर।

प्रत्येक वाहन या संपत्ति के हिस्से को हुए नुकसान का वर्णन करें। यदि पूर्व अनुभव से संभव हो, तो नुकसान के डॉलर में मूल्य का अनुमान लगाएं, लेकिन अनुमानित नुकसान के बारे में कोई बात न करें।

जख्मों का परिमाण

1. यदि संभव हो, तो टक्कर में शामिल किसी भी व्यक्ति को लगी चोटों की सही प्रकृति और परिमाण का निर्धारण करें (यदि आवश्यक हो तो अपने कार्यालय पर लौटने के बाद अस्पताल फोन करें)।
2. सुनिश्चित करें, आपका ड्राइवर आगे बढ़ने से पहले शारीरिक और मानसिक रूप से ड्राइव करने योग्य है।
3. यदि संभव हो, तो उन अस्पताल(लों)/चिकित्सीय उपचार सुविधाओं का नाम, पता और टेलीफोन नंबर तय करें जहाँ घायलों को ले जाया गया था।
4. यदि संभव हो, तो उस एम्बुलेंस कंपनी का नाम और टेलीफोन नंबर तय करें जो घायलों को ले गई थी।

निर्धारित करें कि अल्कोहल/नशीली दवा के परीक्षण के मापदंड पूरे किए गए हैं या नहीं। यदि टक्कर के फलस्वरूप निम्न में से कुछ भी घटित होता है, तो (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) प्रबंधन को टक्कर के पश्चात कर्मचारी पर एक नशीली दवा और अल्कोहल परीक्षण आयोजित करना चाहिए:

1. मृत्यु या
2. (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) के ड्राइवर को मूविंग उल्लंघन जारी किया गया हो और या तो वाहन को निर्योग्यकारी नुकसान के कारण खींचकर ले जाने की जरूरत पड़ी थी या टक्कर से प्रभावित किसी व्यक्ति को टक्कर के स्थल से दूर तत्काल चिकित्सीय उपचार दिया गया था

बयान: संबंधित पक्षों और टक्कर का वर्णन करने वाले गवाहों के बयान लिखें

माप--आपको निम्न मापन करने चाहिए:

1. घिसटने के निशानों की लंबाई (यदि ट्रैफिक के कारण आप घिसटने के वास्तविक निशान को सुरक्षित रूप से न माप सकते हैं तो निशानों को समान दूरी पर किनारे के साथ-साथ मापें)
2. सड़क या राजमार्ग और अलग-अलग ट्रैफिक लेनों की चौड़ाई
3. कम से कम दो स्थिर संदर्भ बिंदुओं जैसे केंद्र रेखा और किनारे से टकराव के बिंदु की दूरी (यदि वाहनों को हटाया न गया हो)

ड्राइविंग की अवस्थाओं के बारे में, निम्न बातें नोट करें:

1. सड़क की सतह और अवस्था (उदा., डामर, गीलापन)
2. टक्कर के समय मौसम और प्रकाश की अवस्थाएं (उदा., साफ, दिन की रोशनी, रात का समय)

पता करें कि आपको पुलिस रिपोर्ट की प्रति कहाँ मिल सकती है और वह कब उपलब्ध होगी।

वाहन को हटाने या ड्राइव करने से पहले उसकी सुरक्षा और यांत्रिक विश्वसनीयता का सत्यापन करें। संदेह होने पर, उसे खिंचवा कर ले जाएं।

घटना-स्थल का रेखाचित्र बनाना

घटना का रेखाचित्र यथासंभव सटीकता से बनाएं जिसमें आस-पास की सभी भौतिक विशेषताएं जैसे पेड़, बाड़ें, दीवारें, गढ़े और संकेत शामिल हों। ट्रैफिक संकेत और सिग्नल, और साथ ही सड़कों और राजमार्गों के नाम विशेष रूप से महत्वपूर्ण होते हैं।

निम्न बातें दर्शाना भी सुनिश्चित करें:

1. संबंधित वाहनों की टक्कर से पहले की दिशा
2. टक्कर का स्थान (किसी स्थिर संदर्भ बिंदु से उसकी दूरी नोट करें)
3. टक्कर के फलस्वरूप वाहन(नों) के रुकने का अंतिम स्थान
4. घिसटने के सभी निशानों की लंबाई
5. सड़क और अलग-अलग ट्रैफिक लेनों की चौड़ाई

वापस कार्यालय में: निवारणीयता का निर्धारण

टक्कर की जाँच करने के बाद, आपको निर्धारित करना चाहिए कि क्या वह आपके कर्मचारी द्वारा निवारणीय था या नहीं और निर्णय की अधिसूचना पूरी करें। (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) टक्कर/घटना को निवारणीय मानती है बशर्ते कि कर्मचारी ने उसके निवारण की हर संभव चीज की, जिसमें खतरे का पूर्वानुमान करना और उपयुक्त प्रतिरक्षात्मक ड्राइविंग प्रक्रियाएं लागू करना शामिल है।

यह महत्वपूर्ण है कि निष्पक्ष रहा जाए। यह आसान नहीं होगा, लेकिन संबंधित कर्मचारी के लिए व्यक्तिगत भावनाओं को निर्णय को प्रभावित करने नहीं देना चाहिए। उस निर्णय के प्रभाव उस कर्मचारी और प्रश्नाधीन टक्कर से कहीं दूर तक होंगे।

उस परिभाषा से, जहाँ तक (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) का संबंध है, निवारणीयता कानूनी दायित्व से बहुत परे जाती है। यह संभव है कि कर्मचारी के कानूनी रूप से गलत न होते हुए उसके साथ कोई निवारणीय टक्कर/घटना हुई हो। प्रशिक्षित पेशेवर होने के नाते, कंपनी के ड्राइवरों पर टक्करों की रोकथाम करने का साधारण मोटर-चालकों की अपेक्षा अधिक दायित्व होता है। वह मानक वास्तव में उँचा है, लेकिन वह क्षेत्र के साथ आता है और सारे परिवहन उद्योग में सार्वभौमिक रूप से स्वीकार किया जाता है।

किसी टक्कर/घटना को अनिवारणीय के रूप में वर्गीकृत करके, प्रबंधक अपने सभी कर्मचारियों के लिए उस ड्राइविंग व्यवहार का अव्यक्त अनुमोदन कर रहा हो सकता है। किसी घटना को निवारणीय ठहराकर, प्रबंधक उस ड्राइविंग व्यवहार को कॉर्पोरेशन के मानकों के द्वारा अस्वीकरणीय के रूप में परिभाषित करता है। संक्षेप में, प्रत्येक निर्णय ड्राइविंग के वे मानक निर्धारित करता है जिनके अनुरूप कर्मचारियों को काम करने की अपेक्षा की जाती है।

परिशिष्ट बी1: नमूना मोबाइल फोन उपयोग नीति



अनुशंसित उपयोग

यह नीति आपके संगठन की नीति के लिए मॉडल के रूप में काम कर सकती है। आप नीति की भाषा को फैलाकर अपने संगठन की जरूरतों से प्रासंगिक परिदृश्यों को शामिल कर सकते हैं, जैसे स्वयंसेवी, आपके संगठन की ओर से लोगों का परिवहन कर रहे ड्राइवर, कंपनी की संपत्ति पर ड्राइव करना, आदि। हालांकि आप अमल और अनुशासनात्मक शब्दों का संपादन कर सकते हैं, विशिष्ट शब्दों का समावेश नीति के अनुपालन को शक्तिशाली करता है। यह सिफारिश की जाती है कि आपकी कानूनी टीम आपकी नीति की अंतिम भाषा की समीक्षा करे।

हमारे लिए सभी कर्मचारियों की सुरक्षा और सलामती अत्यंत मूल्यवान है। ड्राइव करते समय सेल फोन के उपयोग के कारण दुर्घटनाओं की बढ़ती संख्या के कारण, हम एक नई नीति की स्थापना कर रहे हैं।

1. कर्मचारियों को कंपनी के काम पर और/या कंपनी के समय में मोटर वाहन चलाते समय, सेल फोन, चाहे हैंडहेल्ड या हैंड्सफ्री, का उपयोग करने की अनुमति नहीं है।
2. कर्मचारियों को कंपनी के काम पर और/या कंपनी के समय में मोटर वाहन चलाते समय ईमेल या टेक्स्ट संदेश पढ़ने या उनका उत्तर देने की अनुमति नहीं है।
3. यह नीति PDAs के उपयोग पर भी लागू होती है।
4. ड्राइव करते समय, कॉलों का जवाब नहीं दिया जा सकता और उन्हें वॉइस मेल की ओर निर्देशित करना ज़रूरी है।
5. यदि कर्मचारी को आपातकालीन कॉल (911) करना हो, तो वाहन को पहले किसी सुरक्षित स्थान में पार्क करना ज़रूरी है।

कर्मचारियों को दो चेतावनियाँ दी जाएंगी। कर्मचारी तीसरी बार इस नीति का उल्लंघन करता पाया गया, तो वह तत्काल बर्खास्तगी का कारण होगा।

नीचे आपका हस्ताक्षर प्रमाणित करता है कि आप इस नीति का अनुपालन करने के लिए सहमत हैं।

कर्मचारी के हस्ताक्षर

तारीख

स्वत्व त्याग: हालांकि इस प्रकाशन में मौजूद जानकारी और सिफारिशें विश्वसनीय माने जाने वाले स्रोतों से संकलित की गई हैं, राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद ऐसी जानकारी या सिफारिशों की सत्यता, पर्याप्तता या पूर्णता का कोई आश्वासन नहीं देती है, और उनके लिए कोई जिम्मेदारी नहीं लेती है। विशिष्ट परिस्थितियों में अन्य या अतिरिक्त सुरक्षा उपायों की जरूरत हो सकती है। नियोक्ताओं के लिए मुफ्त सेल फोन नीति किट डाउनलोड करने के लिए, http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx पर जाएं।

© 2009 राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद। सभी अधिकार सुरक्षित। अनुमति से पुनर्मुद्रित।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

परिशिष्ट बी2: सड़क सुरक्षा प्रशिक्षण की आवश्यकताओं के लिए नमूना मार्गदर्शन

यह सुनिश्चित करने के लिए एक प्रक्रिया होगी कि सभी कर्मचारी और सभी जीवनसाथी/घरेलू सहयोगी और ठेकेदार जो कंपनी के स्वामित्व वाले या लीज़ पर लिए गए वाहन चलाते हैं चलाई जाने वाले विशिष्ट वाहनों के लिए उपयुक्त रूप से प्रशिक्षित किए जाएं और प्रशिक्षण का उपयुक्त रूप से दस्तावेजीकरण किया जाए।

सभी कर्मचारियों के लिए सार्वभौमिक प्रशिक्षण:

वार्षिक कक्षा या कंप्यूटर पर आधारित सुरक्षा जागरूकता प्रशिक्षण, जिसमें नीति समीक्षा प्रमाणीकरण शामिल है, काम पर या काम के बाद ड्राइव करने वाले सभी कर्मचारियों के लिए आवश्यक है। वार्षिक प्रशिक्षण को जोखिम की सामान्य जागरूकता (थकावट के प्रबंधन और विचलित ड्राइविंग सहित), ऐतिहासिक टक्करों की समीक्षा के माध्यम से पहचानी गई मद्दों और नीति समीक्षा प्रमाणीकरण को संबोधित करना चाहिए। इस प्रशिक्षण की पेशकश जीवनसाथियों/घरेलू सहयोगियों और ठेकेदारों को करनी चाहिए जो कंपनी के स्वामित्व वाले या लीज़ पर लिए गए वाहनों को चलाने योग्य हैं।

कंपनी ड्राइवरों के लिए हल्के वाहन का प्रशिक्षण:

कंपनी के हल्के यात्री वाहनों के सभी ड्राइवरों के लिए सार्वभौमिक वार्षिक प्रशिक्षण पूरा करना आवश्यक है। सभी कर्मचारियों के लिए सार्वभौमिक प्रशिक्षण आवश्यकताओं के अलावा, हल्के वाहनों के कंपनी ड्राइवरों के प्रशिक्षण में निम्नलिखित सम्मिलित होना ज़रूरी है:

1. कंपनी के सभी ड्राइवरों के लिए नौकरी पर रखने के 90 दिनों के भीतर या प्रशिक्षण जैसे ही उपयुक्त रूप से उपलब्ध हो, और उसके बाद दर तीन वर्ष पर, हल्का वाहन BTW (बिहाइंड द व्हील-स्टीयरिंग के पीछे) प्रशिक्षण।
2. एक आकलन अभियान पूरा करना ज़रूरी है जिसमें व्याख्याता को कंपनी की ओर से ड्राइव करने से पहले और हर उस वर्ष जब हल्के वाहन के प्रशिक्षण की जरूरत न हो, उल्लेखनीय सरोकार नोट करने ज़रूरी है।
3. यदि जीपीएस/इलेक्ट्रॉनिक फीडबैक प्रणालियाँ उपयोग में न हों तो वार्षिक समकक्ष ड्राइव आकलनों पर विचार करना चाहिए।

कंपनी ड्राइवरों के लिए मध्यम और भारी वाहन प्रशिक्षण:

हल्के वाहनों के कंपनी ड्राइवरों के लिए प्रशिक्षण आवश्यकताओं के अलावा, मध्यम और/या भारी वाहनों के संचालकों के लिए निम्नलिखित सम्मिलित होना ज़रूरी है:

1. न्यूनतम हर तीन वर्षों पर लागू होने वाले वाहन में BTW प्रशिक्षण।
2. हर उस वर्ष जब BTW प्रशिक्षण आवश्यक न हो, व्याख्याता द्वारा उल्लेखनीय सरोकार नोट करते हुए, किसी उपयुक्त वाहन में आकलन अभियान।
3. BTW प्रशिक्षण के बीच के दो वर्षों में कक्षा या कंप्यूटर पर आधारित प्रशिक्षण (computer based training-CBT)।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

4. नौ से 15 यात्रियों के वाहनों के ड्राइवरों के पास वाणिज्यिक ड्राइवर का लाइसेंस (Commercial Driver's License-CDL) अनुमोदन होना ज़रूरी है। जो ड्राइवर बड़ी संख्या में लोगों (यानी 9 से अधिक) का परिवहन करते हैं उन्हें संबोधित करने के लिए अतिरिक्त प्रशिक्षण आवश्यकताओं का विकास किया जाना चाहिए।
5. भारी वाहनों के ड्राइवरों के प्रशिक्षण में मध्यम वाहन के प्रशिक्षण में शामिल तत्व भी सम्मिलित होने चाहिए ताकि भारी वाहनों का उपयुक्त रूप से प्रशिक्षित संचालक मध्यम वाहनों का संचालन करने की भी योग्यता रखता हो।
6. जीवनसाथी/घरेलू सहयोगी मध्यम या भारी वाहनों को चलाने के लिए प्राधिकृत नहीं हैं।

उच्च-जोखिम ड्राइवर प्रशिक्षण:

जिन ड्राइवरों का पहचान निगरानी और पहचान प्रक्रियाओं के अनुसार उच्च-जोखिम के रूप में की जाती है उन्हें निम्नलिखित प्राप्त होना ज़रूरी है:

1. जोखिम-पर ड्राइवर का वर्गीकरण होने के तत्काल बाद ड्राइवर के तत्काल पर्यवेक्षक के साथ एक प्रशिक्षण सत्र; और
2. BTW प्रशिक्षण या उपयुक्त वैकल्पिक प्रशिक्षण (जैसा ड्राइवर के पर्यवेक्षक द्वारा पर्यावरण, सुरक्षा और स्वास्थ्य विभाग (ESH) और व्यवसाय के परामर्श से जोखिम-पर ड्राइवर वर्गीकरण के 90 दिनों के भीतर निर्धारित किया जाए; और
3. जोखिम-पर ड्राइवर वर्गीकरण के 12 महीनों के भीतर दो आकलन अभियान जिसमें से पहला आकलन अभियान 30 दिनों के भीतर होगा।

आकलन ड्राइवर प्रशिक्षण:

आकलन अभियान प्रबंधकों के लिए ड्राइविंग कौशलों और वाहन की दशा का अपनी कंपनी के ड्राइवरों के साथ आमने-सामने रह कर समीक्षा करने के अवसर हैं। उनका उद्देश्य ड्राइविंग कौशलों पर तत्काल फीडबैक प्रदान करना और सुधार के क्षेत्रों की पहचान करना है। आकलन अभियानों के लिए प्रबंधकों को प्रशिक्षण प्रदान किया जाएगा। प्रबंधक कर्मचारी के कंपनी ड्राइवर बनने के 15 दिनों के भीतर आकलन अभियान नियत और पूरा करेगा। ड्राइवर के तत्काल पर्यवेक्षक द्वारा हस्ताक्षरित आकलन अभियान जाँचसूचियाँ तीन वर्षों की अवधि तक बनाई रखनी चाहिए।

समकक्ष अभियान:

समकक्ष अभियान सुरक्षा के लिए सतर्क प्रशिक्षण वातावरण बनाना जारी रखने के अवसर हैं जहाँ लोग एक दूसरे की तलाश करते हैं और सुरक्षित बर्तावों को प्रोत्साहित करते हैं। प्रत्येक कंपनी ड्राइवर के लिए वार्षिक रूप से एक समकक्ष अभियान की आवश्यकता होगी। समाप्ति के रिकार्ड पर ड्राइवर और प्रेक्षक दोनों द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे और ड्राइवर के तत्काल पर्यवेक्षक द्वारा 3 वर्षों की अवधि के लिए बनाए रखे जाएंगे।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

नमूना आकलन और/या समकक्ष अभियान मूल्यांकन प्रपत्र

स्कैन 360 कौशल	सकारात्मक बर्ताव	सुधार की जरूरत है	प्रेक्षण नहीं किया गया
झड़व करना शुरू करने से पहले ब्लाइंड स्पॉट्स को हटाने के लिए शीशों को समायोजित करें	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
झड़व करते समय वाहन के आगे, पीछे और दोनों साइडों (360°) को स्कैन करें	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
झड़व करते समय हर चार से आठ सेकंड पर पिछले और साइड के शीशों में देखता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ब्रेक को कवर करके या किसी अन्य लेन में जाकर सामने आने वाले खतरों के प्रति शीघ्र प्रतिक्रिया	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
वाहन को रोक देने पर भी 360° स्कैनिंग जारी रखता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
पीछे जाते समय 360° स्कैन करता है और कंधे के ऊपर से देखने के लिए घूमता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
झड़व करते समय या रोके जाने पर उपयुक्त "पलायन मार्गों" का वर्णन कर सकता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

टिप्पणियाँ:

अनुवर्तन की दूरी के कौशल	सकारात्मक बर्ताव	सुधार की जरूरत है	प्रेक्षण नहीं किया गया
हमेशा कम से कम "दो सेकंड" की अनुवर्तन दूरी बनाए रखता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
खराब मौसम/सड़क की अवस्थाओं में अनुवर्तन दूरी को चार से आठ सेकंड तक बढ़ाता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
टेलगेटरों की प्रतिपूर्ति के लिए अनुवर्तन दूरी को बढ़ाता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
यदि कोई कार सामने आ जाती है तो शीघ्रता से सुरक्षित अनुवर्तन दूरी को वापस लौट जाता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
रास्ते पर लो-बीम की हेडलाइटों का प्रयोग करता है ताकि वाहन अन्य लोगों को दिखाई दे, यानी	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
अनुशंसित सुरक्षा परिपाटी	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
अप्रशस्त सड़कों पर रफ्तार कम करता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
"धीमे चलते वाहनों" के पास सावधानी से जाता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
अचिह्नित या कम दृश्यता वाले चौराहों पर धीमा होता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
प्रशस्त से अप्रशस्त सड़कों पर जाते समय रफ्तार कम करता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

टिप्पणियाँ:

चौराहे के कौशल	सकारात्मक बर्ताव	सुधार की जरूरत है	प्रेक्षण नहीं किया गया
चौराहों पर से गुजरते समय धीमा होता है, सामने वाले ट्रैफिक को परखता है, और ब्रेक पर पाँव	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
पीली बत्तियों वाले चौराहों में प्रवेश करने से बचता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
रोके जाने पर, साफ देख सकता है किसामने वाली कार के पिछले टायर पट्टी को किस स्थान पर	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
मूड़ने का संकेत काफी पहले देता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
बायें मूड़ते समय, पहियों को घुमाने के लिए सारे पार कर रहे ट्रैफिक के निकलने की प्रतीक्षा करता	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
बत्ती के हरे होने के बाद चौराहे में प्रवेश करने से पहले दो पूरे सेकंड रुकता है	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

टिप्पणियाँ:

ब्रेक लगाने के कौशल	सकारात्मक बर्ताव	सुधार की जरूरत है	प्रेक्षण नहीं किया गया
जब भी कोई संभावित समस्या सामने आती है या "स्टेल ग्रीन" बत्ती दिखती है तो "रेडी ब्रेक"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
सामान्य ब्रेकिंग अवस्थाओं में कार को निरापद रूप से रोकने के लिए "30% ब्रेकिंग" का प्रयोग	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

टिप्पणियाँ:

वाहन की देखभाल:

- अच्छी दशा, बाह्य एवं आंतरिक बाहर के भाग को रखरखाव की जरूरत है भीतरी भाग के रखरखाव की जरूरत है

पर्यवेक्षक का हस्ताक्षर

तारीख

झड़वर का हस्ताक्षर

तारीख

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

परिशिष्ट बी3: नमूना अल्कोहल और नशीली दवाई के उपयोग की नीति

1. ड्राइव करने वाले कर्मचारियों को लागू वाहन नीतियों की आवश्यकताओं को पूरा करना ज़रूरी है, और सुरक्षित ढंग से ड्राइव करने के लिए तत्पर रहना ज़रूरी है। यदि दुर्बलता के कारण कर्मचारी सुरक्षित ढंग से ड्राइव करने में असमर्थ हो तो उन्हें, किसी भी परिस्थिति में, कंपनी के काम से कोई भी वाहन चलाने की अनुमति नहीं है। इस प्रतिबंध में वे परिस्थितियाँ शामिल हैं जब कोई कर्मचारी सुरक्षित ढंग से या नशीली दवाइयों के उपयोग या नशे के कारण वाहन चलाने में अस्थायी रूप से असमर्थ होता है।
2. दुर्बल रहने के समय ड्राइविंग के उल्लंघनों के परिणामस्वरूप की जाने वाली किसी भी अनुशासनात्मक कार्यवाही को कंपनी के मानव संसाधन विभाग को संबोधित करना चाहिए ताकि किसी भी सरकारी विनियम का अनुपालन सुनिश्चित किया जा सके।
3. सभी कर्मचारियों को इस नीति में परिभाषित किए अनुसार अपने पर्यवेक्षक को, 24 घंटों के भीतर, कंपनी के काम से अपने निजी वाहन या कंपनी के वाहनों को ड्राइव करते समय सभी कानून प्रवर्तन अधिकारियों द्वारा रोके जाने और प्रभाव में, नशे में या दुर्बलता के साथ ड्राइव करने के लिए हुई गिरफ्तारियों की सूचना देनी ज़रूरी है।
4. सूचना देने में विफलता का परिणाम रोजगार की समाप्ति तक, और उसके सहित अनुशासनात्मक कार्यवाही होगा।
5. अल्कोहल से संबंधित दुर्बलता के लिए, दुर्बल को उस व्यक्ति के अल्कोहल स्तर के, जैसा ब्रीथेलाइज़र या रक्त परीक्षण से निर्धारित हो, जिस स्थान में कर्मचारी ड्राइव कर रहा था, वहाँ की कानूनी सीमा के बराबर या उससे अधिक के रूप में परिभाषित किया जाता है। इस नीति के प्रयोजनों के लिए, निष्कर्ष लागू कानूनी रक्त अल्कोहल सीमाओं पर आधारित होंगे और अपराध स्थापन आवश्यक नहीं होगा। जो कर्मचारी किसी अल्कोहल से संबंधित टक्कर के कारण दुर्बल पाए जाते हैं उन्हें इस नीति के उल्लंघन के पहले अपराध पर निलंबित कर दिया जाएगा। इसके अलावा, यदि कोई व्यक्ति कानून प्रवर्तक या कंपनी के अनुरोध पर क्षेत्र में संयम, ब्रीथेलाइज़र या रक्त अल्कोहल परीक्षण से इन्कार करता है, तो उस व्यक्ति को रोजगार से निलंबित कर दिया जाएगा।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

-
6. अप्राधिकृत कानूनी या गैरकानूनी दवाइयों के लिए दुर्बलता का निर्धारण संबंधित दवाई के लिए स्वीकरणीय और भरोसेमंद परीक्षण पर निर्भर होगा। इस बात की कोई आवश्यकता नहीं है कि अपराध स्थापन हो। जिन कर्मचारियों को अप्राधिकृत या गैरकानूनी नशीली दवाइयों द्वारा दुर्बल पाया जाएगा उन्हें इस नीति के उल्लंघन के पहले अपराध पर निलंबित कर दिया जाएगा।
 7. कानूनी प्रिसक्रिप्शन या काउंटर पर मिलने वाली दवाइयों के कारण हुई दुर्बलता का निर्धारण लागू परीक्षणों, कानून प्रवर्तन रिपोर्टों, चिकित्सीय सलाह और किसी भी अन्य संबंधित जानकारी द्वारा किया जाएगा। कानूनी नुस्खे या काउंटर पर मिलने वाली दवाइयों के कारण दुर्बल कर्मचारियों को ड्राइव करते पाए जाने पर रोजगार से निलंबन तक और उसके सहित अनुशासनात्मक कार्यवाही की जा सकती है।

परिशिष्ट बी4: नमूना ड्राइवर लाइसेंसिंग नीति

ड्राइवरों के लिए आवश्यकताएं:

1. यह मूलभूत अपेक्षा है कि सभी ड्राइवर सभी सरकारी कानूनों का अनुपालन करें।
2. यह ड्राइवर का दायित्व है कि वह ड्राइवर का वैध लाइसेंस और/या लागू सरकारी आवश्यकताओं के अनुसार सही लाइसेंस वर्ग रखे।
3. ड्राइवर प्रशिक्षण के लिए कंपनी की नीतियों के अनुपालन के अलावा, स्थानीय कानूनों या सुरक्षा विनियमों की आवश्यकता के अनुसार, ड्राइवरों से अपेक्षा की जाती है कि वे उनके पास मौजूद किसी भी विशेषज्ञता प्राप्त ड्राइवर के लाइसेंस को बनाए रखने के लिए ज़रूरी कोई भी अतिरिक्त प्रशिक्षण प्राप्त करेंगे।
4. यह ड्राइवरों का दायित्व है कि किसी भी मोटर वाहन दृष्टांत (या उल्लंघन) की अधिसूचना अपने तत्काल पर्यवेक्षक को 24 घंटों के भीतर दें जो उन्हें मोटर वाहन चलाने के अयोग्य बनाता है।

कंपनी की नीतियाँ और प्रक्रियाएं:

1. यह सत्यापित करने की एक प्रक्रिया होगी कि ड्राइवरों के पास अधिकारक्षेत्र से युक्त स्थानीय सरकारी प्राधिकरण द्वारा जारी वर्तमान और वैध ड्राइवर का लाइसेंस है और कि वह लाइसेंस चलाए जा रहे वाहन के लिए उपयुक्त प्रकार का है।
2. कंपनी के स्वामित्व वाले या लीज़ पर लिए गए वाहनों के प्राधिकृत उपयोग के लिए एक स्थापित नीति होगी।
3. प्रत्येक ड्राइवर से वार्षिक रूप से यह अभिस्वीकृति लेने की एक स्थापित पद्धति होगी कि उसने वर्तमान वाहन सुरक्षा नीति की समीक्षा कर ली है और वह उसे समझता है।
4. काम पर रखने के समय, काम देने वाले अधिकारियों को आवेदनकर्ता की पृष्ठभूमि की जाँचें और पिछले नियोक्ताओं से संदर्भ की जाँचें करनी चाहिए। इन जाँचों में निम्नलिखित शामिल होना चाहिए, लेकिन इन तक ही सीमित नहीं: मोटर वाहन उल्लंघनों की संख्या और तीव्रता, इससे पहले लाइसेंस का स्थगन, पूर्व में हुई मोटर वाहनों की टक्करें, पिछला अनुभव और प्रशिक्षण।
5. ड्राइवर से यह लिखित अनुमति लेने की एक पद्धति होगी कि वह कंपनी को, जहाँ कानूनन अनुमति हो, मोटर वाहन रिकार्डों की आवधिक जाँच करने देगा, या स्वयं ड्राइविंग रिकार्डों का खुलासा देगा।
6. सभी ड्राइवरों के लिए ड्राइवर योग्यता, लाइसेंसिंग, प्रशिक्षण और कार्यप्रदर्शन के नवीनतम रिकार्ड रखे जाने चाहिए।
7. मोटर वाहन उल्लंघनों के प्रकारों और आवृत्तियों को श्रेणीबद्ध करने की एक पद्धति होगी जिसका परिणाम संभावित अनुशासनात्मक कार्यवाही या ड्राइव करने के विशेषाधिकारों का स्थगन होगा। कामगारों को इस प्रणाली की सूचना दी जाएगी। ऐसी प्रणाली का उपयोग ड्राइवरों को जोखिम श्रेणियों में रखने और अधिक जोखिम वाले ड्राइवरों को अधिक गहन कार्यक्रम तत्व प्रदान करने के लिए किया जा सकता है।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सदभावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

परिशिष्ट बी5: काम पर रखने की नई योग्यता और ड्राइवर की आवश्यकताओं का उदाहरण

स्क्रीनिंग मापदंड (पिछले तीन वर्षों के भीतर)	काम पर रखने के लिए योग्यता
ए. अल्कोहल या नशीली दवाइयों के प्रभाव में ड्राइव करने या नशे में ड्राइव करने सहित कोई भी अल्कोहल और/या नशीली दवाई से संबंधित ड्राइविंग अपराध। इसमें परीक्षण की अनुमति देने से इन्कार भी शामिल है।	नियुक्ति के योग्य नहीं
बी. निलंबन या ड्राइवर के लाइसेंस का निरसन।	नियुक्ति के योग्य नहीं (यदि निलंबन प्रशासनिक कारणों से हुआ था और/या आवेदनकर्ता दस्तावेज प्रस्तुत कर सकता है कि उसका ड्राइवर का लाइसेंस फिलहाल वैध है तो नियोक्ता विवेक का उपयोग कर सकता है)
सी. जिस राज्य/देश में उल्लंघन हुआ था उसके कानून की परिभाषा के अनुसार दुर्घटना-स्थल से चले जाना या दुर्घटना करके भाग जाना।	नियुक्ति के योग्य नहीं
डी. जिस राज्य/देश में दुर्घटना हुई थी उसके कानून की परिभाषा के अनुसार प्राणघातक दुर्घटना में गलती पर होना।	नियुक्ति के योग्य नहीं
ई. पिछले तीन वर्षों के भीतर, वाहन के चलते समय, तीन या अधिक उल्लंघनों या दुर्घटनाओं का कोई भी संयोजन। योग्यता का आकलन वास्तविक उल्लंघन की तारीख(खों) बनाम जब अपराध-स्थापन होने की तारीख पर आधारित होता है, किसी भी छह महीने की अवधि के भीतर, वाहन के चलते समय, दो या अधिक या अधिक उल्लंघनों या दुर्घटनाओं का कोई भी संयोजन। योग्यता आकलन वास्तविक उल्लंघन बनाम जब अपराध-स्थापन होने की तारीख(खों) पर आधारित होता है।	नियुक्ति के योग्य नहीं

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

उपरोक्त जानकारी स्थानीय कानूनों और विनियमों के अनुसार एकत्रित और दर्ज की जा सकती है।

ऐसी सूरत में जब कि उपरोक्त मापदंडों का उपयोग करके स्क्रीनिंग प्रक्रिया को मोटर वाहन के डेटा (यानी, दृष्टांत/उल्लंघन) तक सीमित पहुँच होने के कारण, या स्थानीय कानूनों और विनियमों के आदेशानुसार प्रतिबंधित पहुँच के कारण, लागू नहीं किया जा सके, तो कंपनी के सहायक को जोखिम कम करने के उसी उद्देश्य को प्राप्त करने वाली उच्च जोखिम संबंधी स्क्रीनिंग प्रक्रिया लागू करनी ज़रूरी है।

वैकल्पिक स्क्रीनिंग मापदंडों (उदा., दुर्घटनाओं और/या उल्लंघनों को आबंटित पूर्व-निर्धारित अंक मूल्यों का उपयोग करने वाले जोखिम मूल्यांकन मापदंड) की समीक्षा वैश्विक नेतृत्व टीम द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए करनी ज़रूरी है कि जोखिम का आबंटन उन ड्राइवरों को अलग करने के लिए उपयुक्त जो असुरक्षित ड्राइविंग परिपाटियों के इतिहास का प्रदर्शन करते हैं। स्क्रीनिंग मापदंड लागू स्थानीय कानूनों और विनियमों के अनुपालन में होने ज़रूरी है।

परिशिष्ट बी6: उच्च-जोखिम ड्राइवर की पहचान और प्रबंधन के लिए नमूना मार्गदर्शन**उच्च-जोखिम ड्राइवरों की पहचान**

उच्च-जोखिम ड्राइवर को ऐसे कंपनी ड्राइवर या प्राधिकृत जीवनसाथी/घरेलू सहयोगी या आश्रित के रूप में परिभाषित किया जाता है जो:

1. पिछले तीन वर्षों में तीन या अधिक असंबंधित टक्करें और/या गति में रहते समय उल्लंघन कर चुका हो या
2. पिछले छह महीनों में दो असंबंधित टक्करें और/या गति में रहते समय उल्लंघन कर चुका हो या
3. पिछले तीन वर्षों में टक्कर के घटना-स्थल को गैरकानूनी ढंग से (जैसा लागू स्थानीय कानूनों द्वारा परिभाषित है) छोड़ गया हो या
4. पिछले तीन वर्षों में कोई "गलती पर" (जैसा लागू स्थानीय कानूनों द्वारा परिभाषित है) प्राणघातक टक्कर कर चुका हो या
5. पिछले तीन वर्षों में अपना ड्राइवर का लाइसेंस निलंबित या रद्द करवा चुका हो या
6. पिछले तीन वर्षों में दुर्बल ड्राइविंग के कारण गति में रहते हुए उल्लंघन कर चुका हो या
7. कंपनी के IVMS कार्यक्रम के माध्यम से उच्च-जोखिम के रूप में पहचाना गया हो।

उच्च-जोखिम ड्राइवरों का प्रबंधन:

उन उच्च-जोखिम ड्राइवरों का प्रबंधन जिन्हें निगरानी और आकलन प्रक्रियाओं द्वारा "जोखिम-पर" के रूप में पहचाना गया है:

1. प्रशिक्षण मार्गदर्शन में दिए वर्णन के अनुसार पुनर्प्रशिक्षण में भाग लेना ज़रूरी है।
2. जोखिम-पर ड्राइवरों को मध्यम या भारी वाहन नहीं चलाने चाहिए।
3. जोखिम-पर ड्राइवर के रूप में वर्गीकृत किए जाने के 12 महीने बाद, कम से कम जोखिम-पर ड्राइवर के मोटर वाहन रिकार्ड (MVR) की समीक्षा की जाएगी।
4. ऐसे जोखिम-पर ड्राइवर के लिए, जो हस्तक्षेप की उपेक्षा करता है, हस्तक्षेप के प्रयासों में भाग लेने से इन्कार करता है, या बार-बार जोखिम-पर ड्राइवर के रूप में पहचाना जाता है, किसी भी अनुशासनात्मक कार्यवाही को मानव संसाधन के सुपुर्द किया जाएगा।
5. कंपनी ऐसे कंपनी ड्राइवरों के विरुद्ध निलंबन तक अनुशासनात्मक कार्यवाही कर सकती है जो दो वर्षों से अधिक तक जोखिम-पर ड्राइवर वर्गीकरण बनाए रखते हैं।
6. जोखिम-पर के रूप में पहचाने गए किसी भी जीवनसाथी या घरेलू सहयोगी को कंपनी के स्वामित्व वाले या लीज पर लिए गए वाहन को चलाने से प्रतिबंधित किया जाएगा।

हालांकि दुर्बल ड्राइविंग करके चलने का अल्कोहल, गैरकानूनी दवाइयों, या नुस्खे की दवाइयों से संबंधित उल्लंघन ड्राइवर की जोखिम-पर अवस्था के आकलन के लिए मायने रखता है, ऐसे उल्लंघन के प्रति अनुक्रिया में कंपनी के कोई अन्य निर्णय या कार्यवाहियाँ मानव संसाधनों के सुपुर्द की जाएंगी।

परिशिष्ट बी7: दुपहिया ड्राइविंग नीति का उदाहरण

इस दस्तावेज का प्रयोजन उन नीतियों को परिभाषित करना है जिनका [कंपनी का नाम प्रविष्ट करें] के ठेकेदारों और मौसमी कामगारों को [कंपनी का नाम प्रविष्ट करें] के व्यवसाय से संबंधित प्रयोजनों के लिए दुपहिया वाहनों की सवारी करते समय अपनी सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पालन करना ज़रूरी है।

दुपहिया वाहन सुरक्षा

दुपहिया वाहन, या मोटरसाइकिलें, लोगों को ऐसे गंतव्यों तक ले जा सकती हैं जहाँ कारों और ट्रकों का जाना आमतौर पर असंभव होता है। तथापि, उनकी प्रकृति के कारण, सड़क पर रहते समय उन्हें चलाना अपेक्षाकृत रूप से अधिक जोखिम वाला होता है।

सभी एजेंसी द्वारा नियुक्त मौसमी कामगारों या ठेकेदारों पर, जो [कंपनी का नाम प्रविष्ट करें] के काम से संबंधित प्रयोजनों के लिए दुपहिया वाहनों की सवारी करते हैं, निम्नलिखित आवश्यकताएं लागू होती हैं। [कंपनी का नाम प्रविष्ट करें] के कर्मचारियों को किसी भी परिस्थिति में कंपनी के काम के लिए दुपहिया वाहनों के उपयोग की अनुमति नहीं है।

सामान्य आवश्यकता

किसी भी देश के भीतर दुपहिया वाहन सुरक्षा आवश्यकताओं में निम्नलिखित शामिल होना चाहिए:

- वाहन के सुरक्षित संचालन का प्रशिक्षण:** सभी ड्राइवरों के लिए [कंपनी का नाम प्रविष्ट करें] के साथ नियुक्ति के अपेक्षित दिनों के भीतर योग्यता प्राप्त प्रशिक्षकों द्वारा संचालित संबंधित सुरक्षा प्रशिक्षण में भाग लेना और उसे सफलतापूर्वक पूरा करना आवश्यक है। उनके लिए अपेक्षित आवृत्ति पर, वाहन सुरक्षा समन्वयक या प्रबंधन द्वारा आयोजित रीफ्रेशर प्रशिक्षण में भाग लेना भी आवश्यक है।
- यात्री:** यात्रियों को दुपहिया वाहनों पर ले जाने की अनुमति केवल वाहन सुरक्षा समन्वयक की अनुमति से ही दी जाती है, और वह भी केवल तभी यदि उन्होंने नीचे परिभाषित उपयुक्त निजी रक्षात्मक उपकरण पहने हों।
- वजनी सामान ले जाना:** दुपहिया वाहनों पर भारी सामान को ले जाने की अनुमति नहीं है। हल्के सामान/निजी वस्तुओं को ले जाने की अनुमति केवल उन विशिष्ट पात्रों (उदा. टोकरे, थैले) का उपयोग करने पर दी जा सकती है जिनकी वाहन-सुरक्षा टीम द्वारा मोटरसाइकिल को सुरक्षित ढंग से चलाने की क्षमता के लिए समीक्षा कर ली गई हो।

4. **वाहन सुरक्षा विशेषताएं/ घटक:** वाहन सुरक्षा समन्वयक सुनिश्चित करेगा कि सभी दुपहिया वाहन आवश्यक सुरक्षा विशेषताओं और घटकों से सुसज्जित हों ताकि वाहन सुचारु रूप से काम कर सके।
5. **अधिकतम दूरी:** प्रत्येक देश को वह अधिकतम दूरी परिभाषित करनी चाहिए जिस तक कोई व्यक्ति कंपनी के काम से एक वर्ष के दौरान दुपहिया वाहन पर यात्रा कर सकता है।

डाइवर का लाइसेंस और वाहन का पंजीकरण

वाहन सुरक्षा समन्वयक को सुनिश्चित करना ज़रूरी है कि सभी दुपहिया चालकों के पास वैध लाइसेंस और आवश्यक दस्तावेज हैं इससे पहले कि उन्हें [कंपनी का नाम प्रविष्ट करें] के काम पर नियुक्त किया जाए। [कंपनी का नाम प्रविष्ट करें] का काम करने के लिए प्रयुक्त सभी वाहनों के पास, कानून की अपेक्षानुसार, वैध पंजीकरण और पंजीकरण के सभी आवश्यक दस्तावेज होने ज़रूरी है।

वाहन सुरक्षा प्रशिक्षण

दुपहिया वाहनों की सवारी करने वाले सभी लोगों को वाहन सुरक्षा टीम या प्रबंधन द्वारा आवश्यक निर्धारित किए गए अंतराल पर उन्हें प्रदान किए जाने वाले प्रशिक्षण में भाग लेना ज़रूरी है।

व्यक्तिगत सुरक्षात्मक उपकरण (PPE)

सभी सवारियों को वाहन सुरक्षा टीम या प्रबंधन द्वारा आवश्यक किए गए व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण पहनने ज़रूरी है। यात्रा की दूरी, समय, भूभाग, स्थिति और मौसम चाहे कुछ भी हो इस PPE का उपयोग करना अनिवार्य है। PPE का उत्पादन स्थानीय विनियामक सुरक्षा आवश्यकता के अनुसार किया जाएगा और खराबियों के लिए नियमित रूप से जाँचा जाएगा।

सभी दुपहिया वाहनों की सवारियों के लिए PPE और अन्य सुरक्षा उपकरण को आवश्यकता पूरी करनी ज़रूरी है (मोटे अक्षरों वाली आवश्यकताएं महत्वपूर्ण हैं):

- a. हेलमेट (पूरे चेहरे का)
- b. आँखों की सुरक्षा
- c. जैकेट
- d. कोहनी और घुटने की सुरक्षा
- e. चमड़े के दस्ताने
- f. पूरी लंबाई के पैट (खरोंच प्रतिरोधक)
- g. जूते
- h. बरसाती (दो हिस्सों की) आवश्यकतानुसार

परिशिष्ट सी1: ड्राइवर की थकावट का प्रबंधन करना

1. परिचय

ड्राइवर की थकावट हर वर्ष होने वाली वाहन दुर्घटनाओं और मौतों की उल्लेखनीय संख्या में योगदान करने वाला कारक है। यह काम के लिए और यात्रा करने वाले लोगों में संबोधन के लिए एक विशेष रूप से महत्वपूर्ण विषय है। थकावट हमें सड़क पर जो कुछ हो रहा है उसके प्रति कम सतर्क, और यदि कोई खतरनाक परिस्थिति उत्पन्न हो जाए तो शीघ्रता से और सुरक्षापूर्वक प्रतिक्रिया करने में कम सक्षम बनाती है।

NETS सिफारिश करता है कि सभी संगठन ऐसी नीतियाँ अपनाएं जो कहती हैं कि कर्मचारी और प्राधिकृत ड्राइवर थकावट की स्थिति में या नुस्खे की या काउंटर पर खरीदी गई ऐसी दवाई के उपयोग के समय वाहन न चलाएं जो वाहन को चलाने की उनकी क्षमता को प्रतिकूल ढंग से प्रभावित करती हैं। थकावट का प्रबंधन संगठन और कर्मचारी की साझा जिम्मेदारी है। संगठन पर ड्राइवरों को यह जानकारी देने की जिम्मेदारी है कि थकावट और सतर्कता समस्याओं की पहचान कैसे करें और इस मुद्दे को संबोधित करने के उपयुक्त तरीके क्या हैं। थकावट प्रबंधन से संबंधित संगठन की नीतियों और मार्गनिर्देशों के पालन के लिए कर्मचारी जिम्मेदार हैं।

ड्राइवरों और पर्यवेक्षकों को सही यात्रा प्रबंधन के माध्यम से ड्राइवरों की थकावट से संबद्ध जोखिमों को कम से कम किया जा सकता है। ड्राइवर की थकावट के जोखिमों को प्रबंधित करने का सबसे प्रभावशाली तरीका है ड्राइव करने की जरूरत को समाप्त करना – यात्राएं केवल तभी की जानी चाहिए जब वह व्यवसाय के लिए स्पष्ट रूप से आवश्यक हो और टेलीकॉन्फ्रेंसिंग या वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग जैसे विकल्प संभव न हों।

आगे दिए गए खंड गाड़ी चलाते समय ड्राइवर की थकावट के जोखिम को न्यूनतर करने के लिए एक कार्यदिवस की योजना बनाने और आयोजित करने में मदद के लिए उपयोगी जानकारी प्रस्तुत करते हैं। संगठनों को इस जानकारी को अपनी नीतियों और जागरूकता सामग्रियों में शामिल करना चाहिए। संगठनों को रात भर रुकने की नीतियाँ भी विकसित करनी चाहिए जो उन ड्राइवरों पर लागू होती हैं जिन्हें लगता है कि वे थक गए हैं।

2. ड्राइवर की थकावट के बारे में तथ्य

नींद शरीर की दो प्रणालियों द्वारा विनियमित होती है: *सोने/जागने की होमियोस्टैसिस (समस्थापन)* और *सर्कैडियन जैविक घड़ी*। जब हम लंबी समयावधि तक जगते हैं, तो सोने/जगने की होमियोस्टैसिस हमें बतलाती है कि सोने की जरूरत एकत्र हो रही है और कि अब सोने का समय है। सभी वयस्कों को

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

सुविश्रामित महसूस करने और अपनी पूर्ण क्षमता तक काम करने के लिए हर रात सात से नौ घंटों की निर्बाधित नींद की जरूरत होती है।

दूसरी ओर, हमारी आंतरिक सर्कैडियन जैविक घड़ियाँ सारे दिन उर्नीदेपन और जागरूकता की अवधियों के समय को विनियमित करती हैं। सर्कैडियन रिथम (आवर्तन) दिन के विभिन्न समयों पर गिरती और उठती है। अमेरिका के नेशनल स्लीप फाउंडेशन के अनुसार, वयस्कों की नींद की सबसे प्रबल प्रेरणा आम तौर पर सुबह 2:00 और 4:00 बजे के बीच और दोपहर में 1:00 और 3:00 बजे के बीच होती है। यह इस बात पर भिन्न हो सकती है कि आप "सुबह वाले व्यक्ति" हैं या "रात वाले"। इन "सर्कैडियन गिरावटों" के दौरान हमें महसूस होने वाला उर्नीदापन कम तीव्र होगा यदि हमने पर्याप्त नींद ली है, और अधिक गहन यदि हमने कम नींद ली थी। के ऐसे समय जब "सर्कैडियन गिरावटें" होने की संभावना होती है दिन के वही समय होते हैं जब टक्करों का जोखिम सबसे अधिक होता है।

यदि आपको नींद नहीं भी आती है, तो भी आपके उर्नीदे या थके हुए रहते समय ड्राइव करने का मतलब है आप कम सजग होंगे, आपके प्रतिक्रिया समय कम होंगे, और निर्णय करने की आपकी क्षमता कम हो जाएगी। शोध ने दर्शाया है कि नींद का अभाव ड्राइव करने की क्रिया को अल्कोहल जितना ही या उससे अधिक क्षीण कर सकता है। वास्तव में, ड्राइविंग प्रदर्शन पर 17 या अधिक घंटों तक जगे रहने के प्रभाव उत्तर अमेरिका और यूरोप में रक्त-अल्कोहल सांद्रता की कानूनी सीमा के बराबर या उससे अधिक के समतुल्य होते हैं। अन्य शब्दों में, उर्नीदा ड्राइव करना पीकर ड्राइव करने जैसा है।

नींद के अभाव से "निद्रा ऋण" हो जाता और इस ऋण को चुकाने का एकमात्र तरीका सोना है। जब तक आप अपनी नींद पूरी नहीं कर लेते, आपको थकावट से संबंधित दुर्घटना का अधिक जोखिम है।

3. थकावट को पहचानना

थकावटपूर्ण ड्राइविंग के कुछ सबसे आम संकेत और लक्षण निम्नलिखित हैं:

- A. अपनी मुद्रा को बनाए रखने या अपने सिर को उठाए रखने में कठिनाई
- B. अत्यधिक जम्हाई लेना
- C. थकी हुई, भारी या जलती हुई आँखें
- D. ध्यान केंद्रित करने में कठिनाई
- E. ड्राइव किए गए पिछले चंद मील को याद रखने में कठिनाई
- F. अपने लेन से दूर चले जाना, पटरी पर से उतर जाना या मध्य रेखा पार कर लेना
- G. अपने बाहर निकलने के स्थान से आगे निकल जाना
- H. सड़क के साइड की ओर स्थित "रंबल स्ट्रिप" से टकरा जाना

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

आई. सूक्ष्मनिद्रा (ध्यान का अनचाहे रूप से हट जाना जो करीबन छह सेकंड या अधिक तक रह सकता है) के कारण विचलित हो जाना।

यदि आपको ड्राइव करते समय एक या अधिक सूक्ष्मनिद्राओं या थकावट के अन्य संकेतों का अनुभव होता है, तो तत्काल किसी सुरक्षित स्थान पर रुकें और अपनी यात्रा को जारी करने से पहले विश्राम करें।

यदि आपको ऊपर सूचीबद्ध लक्षण बार-बार होते हैं, तो आपको स्लीप ऐप्निया जैसा नींद का विकार हो सकता है। इसके लक्षणों में शामिल हैं भारी खुराटे जिनके बीच अचानक शांति की अवधियाँ होती हैं, बेचैनी-भरी नींद और लगातार सारे दिन थके हुए रहना। निदान और उपचार के विकल्पों के बारे में अधिक जानने के लिए, अपने स्वास्थ्य पेशेवर से परामर्श करें।

4. थकावट का प्रबंधन करने के लिए

रणनीतियाँ यात्रा-पूर्व नियोजन

A. पर्याप्त विश्राम करना

1. ड्राइव करने से पहले पर्याप्त लेना सुनिश्चित करें। अधिकांश वयस्कों को हर दिन सात से नौ घंटों की निर्बाध नींद की जरूरत होती है।
2. लंबी यात्रा से पहले कार्य-संबंधित और गैर-कार्य-संबंधी विस्तारित गतिविधियों की योजना बनाएं।
3. हर दिन, यहाँ तक बिना काम वाले दिनों में भी, समान समय के आस-पास सोने जाने और जगने का प्रयास करें। सबसे बढ़िया आराम तब मिलता है जब आपके सोने के समय सुसंगत होते हैं।
4. यदि आप काम के बाद कसरत करते हैं, तो कसरत की समाप्ति और सोने जाने के समय के बीच तीन घंटों का अंतर रखें।
5. अल्कोहल और कैफीन दोनों ही आपकी नींद के प्रतिमानों को विचलित कर सकते हैं और उनसे बचना चाहिए।

B. उच्च-जोखिम के ड्राइविंग समयों से बचने की योजना बनाएं।

दिन के ऐसे समयों में लंबी या नीरस यात्राओं से बचने का प्रयत्न करें जब आपके द्वारा "सर्कैडियन गिरावटों" का अनुभव करने की संभावना होती है और इसलिए थकावट से संबंधित टक्कर या घटना के अधिक जोखिम पर होते हैं: सुबह के प्रारंभिक घंटे और दोपहर के भोजन और मध्य-दोपहर के बीच के घंटे।

C. मार्ग का नियोजन

1. अपने मार्गों का प्रभावशाली नियोजन करके अपने ड्राइव करने के समय को कम करें। जब संभव हो, तब अपने व्यावसायिक पड़ावों को अनुक्रमिक क्रम में नियोजित करें ताकि अपने जोखिम में पड़ने की संभावना और ड्राइव की गई दूरी को कम कर सकें।
2. बाहर निकलने से पहले, निम्नलिखित कारकों पर विचार करें जिनसे जोखिम हो सकता है: वाहन का रखरखाव (तेल और तरल के स्तर, टायर, आदि), सड़क की अवस्था, यात्रा का समय और अवधि, भूभाग, मौसम, दृश्यता, निजी हिफाजत/सुरक्षा, यातायात घनत्व, पशुओं की मौजूदगी, पदयात्रियों की उपस्थिति/घनत्व, पर्यावरण, संचार-सुविधाएं (यदि संभव हो तो, यात्रा शुरू करने से पहले कॉल कर लें), और आपके मार्ग में आपात्कालीन सेवाओं की उपलब्धता।
3. यदि आपको कोई नया इलाका आबंटित किया गया है, तो अपने दैनिक कामकाज को प्रबंधित करने के लिए सबसे सुरक्षित और सबसे कुशल तरीके के बारे में अपने पर्यवेक्षक से बात करना सुनिश्चित करें।
4. योजना बनाएं कि आप किन ग्राहकों से मिलेंगे और कौन से मार्गों से जाएंगे। जल्दी करने से बचने के लिए अतिरिक्त समय का प्रावधान करें। अधिक ट्रैफिक मिलने पर या सड़क पर किसी अप्रत्याशित घटना से सामना होने की स्थिति के लिए, वैकल्पिक मुलाकातों और मार्गों की योजना बनाएं।

D. ड्राइव करने और काम के समयों तथा विश्राम की अवधियों का नियोजन

ड्राइविंग के घंटों, काम के घंटों, और विश्राम की अवधियों के लिए निम्नलिखित सुझावों को उन कर्मचारियों के लिए निर्धारित किया गया है जो हल्के और मध्यम भार के वाहन चलाते हैं और जिनके लिए ड्राइव करना नौकरी का प्राथमिक कर्तव्य नहीं है। वे उन पेशेवर ड्राइवरों के लिए विनियामक आवश्यकताओं के अधीन अनुमत सुझावों से उल्लेखनीय रूप से अधिक रूढ़िवादी हैं जो अपना सारा समय वाहन चलाने में गुजारते हैं।

1. अधिकतम दैनिक काम (ड्राइव करते हुए और ड्राइव न करते हुए) के घंटे: आठ घंटे, अवकाशों समेत; (एक हफ्ते में) 40 घंटों से अधिक नहीं की सिफारिश की जाती है, अवकाशों समेत।
2. ड्राइव करने के अधिकतम लगातार घंटे: दो घंटे। हर दो घंटे ड्राइव करने के बाद कम से कम 15 मिनट अवकाश लें।
3. न्यूनतम अवकाश समय (कोई ड्राइविंग नहीं): आठ घंटे ड्राइव करने के बाद अवकाश का न्यूनतम समय कम से कम 11 घंटे होना चाहिए।

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

E. यात्रा के समय का अनुमान लगाना

1. अपनी यात्रा से पहले, उस समय का अनुमान लगाने के लिए जो आपको किसी गंतव्य तक जाने और वहाँ से वापस आने में लगेगा, ऑनलाइन मैपिंग कार्यक्रमों का उपयोग करने का प्रयास करें। ड्राइव करते समय जीपीएस डेटा कभी जीपीएस इकाइयों में न डालें। यह आपकी यात्रा से पहले या सुरक्षित स्थान में खड़े रहने पर करना चाहिए।
2. जब आपकी योजना को लंबे कार्यदिवसों की जरूरत हो तब रात के समय रुकने की योजना बनाएं। यात्रा करने से पहले, यदि रात में रुकने के लिए मार्गनिर्देशों के विषय में आपके कोई प्रश्न हों तो अपने पर्यवेक्षक से पूछ लें।

45 मील या 72 किलोमीटर प्रति घंटा की औसत रफ्तार और आठ घंटे का कार्यदिवस मानकर, निम्नलिखित तालिका कतिपय यात्रा की लंबाइयों के लिए आवश्यक ड्राइविंग के लगभग समय देती है, और चली गई दूरी और काम के प्रयोजनों के लिए उपलब्ध समय के बीच संबंध का संकेत देती है। सरल शब्दों में, आप सड़क पर जितना अधिक समय व्यतीत करते हैं, आपके पास उतना ही कम काम करने का समय उपलब्ध होता है, और आपके उतना ही अधिक थकने की संभावना होती है। आपके जोखिम के स्तर को बढ़ाने के अलावा, इससे उस काम की संभावित गुणवत्ता के प्रभावित होने की भी संभावना होती है जो आप करने में सक्षम होते हैं।

यात्रा की दूरी (मील)	यात्रा की दूरी (किलोमीटर)	ड्राइव करने के घंटे	ड्राइव न करने के काम के घंटे
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

चार या अधिक घंटे ड्राइव करना (पीला हाइलाइट किया हुआ) शायद आपके समय का सबसे सुरक्षित, सबसे मितव्ययी या सबसे कुशल उपयोग नहीं हो सकता है, और पाँच से आठ घंटे ड्राइव करना (लाल हाइलाइट किया हुआ) संकेत देता है कि अन्य विकल्पों पर विचार करना चाहिए, जैसे टेलीकॉन्फ्रेंस, वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से बैठक करना, या हवाई जहाज से जाना।

F. अनियोजित घटनाओं और परिस्थितियों का अनुमान करना

1. अपनी यात्रा की योजना बनाते समय, अन्य कारकों जैसे निर्माण क्षेत्रों, भारी यातायात और खराब मौसम का ध्यान रखें। इससे आपका ड्राइव करने का समय बढ़ जाएगा और अतिरिक्त ध्यान देने की जरूरत होगी, जो स्वयं थकावट को बढ़ा सकता है। सुनिश्चित करें कि आपने इन व्यवधानों के लिए समय का प्रावधान किया है, और रात के पड़ाव की आवश्यकता को निर्धारित करते समय उन्हें ध्यान में रखें।
2. ध्यान रखें कि जीपीएस के गंतव्य पर पहुँचने के अनुमान संभावित देरियों पर विचार नहीं करते हैं, इसलिए आपकी यात्रा के नियोजन के भाग के रूप में इस पर विचार करें।

काम पर और सड़क पर

A. ड्राइव करने के समय का लचीलापन

यदि अप्रत्याशित घटनाएं आपके कार्यदिवस और आपके ड्राइव करने के समय को जितनी आपने योजना बनाई है उससे बढ़ा देती हैं, तो उस दिन के लिए अपनी मूल योजना को आगे कार्यान्वयित करने का प्रयास न करें। ड्राइव करने की थकावट का जोखिम लेने की बजाए रुक जाना और रातभर के लिए कहीं ठहर जाना बेहतर है।

B. थकावट का प्रबंधन करना

ड्राइव करते समय थकावट और उर्नीदेपन से बचने का सबसे प्रभावशाली तरीका है सही मात्रा में अच्छी गुणवत्ता की नींद लेना। तथापि, यदि ड्राइव करते समय आपको थकावट के चेतावनी संकेत अनुभव होते हैं, तो निम्न कदम उठाएं:

सर्वोत्तम विकल्प: ड्राइव करना बंद करें—अगले द्वार या विश्राम क्षेत्र पर रुक जाएं।

1. दिन के समय और रहने के स्थान की उपलब्धता के आधार पर, रात भर ठहरने पर विचार करें।
2. अन्यथा, वाहन को किसी सुरक्षित स्थल में पार्क करें और झपकी लें। एक विश्रामपूर्ण झपकी करीब 20 मिनट की होती है। (20 मिनट से अधिक झपकी लेने पर आप जगने के बाद 15 या अधिक मिनटों तक सुस्त बने रह सकते हैं)।
3. यदि आप किसी सह-कर्मि के साथ यात्रा कर रहे हैं, तो जब आप विश्राम के अवकाशों के लिए रुकें, तब ड्राइवर बदल लें।

दूसरा विकल्प: कैफीन का सेवन करें।

दो कप कॉफी का समतुल्य जागरूकता को कई घंटे बढ़ा सकता है। उसे रक्तप्रवाह में पहुँचने में आम तौर पर लगभग 30 मिनट लगते हैं। कैफीन कई रूपों (कॉफी, चाय, सॉफ्ट ड्रिंक, एनर्जी ड्रिंक, चुड़ंग गम, गोलियाँ), और कई मात्राओं में उपलब्ध है। उदाहरण के लिए, एक कप कॉफी में कैफीन की मात्रा (लगभग 135 मिग्रा) दो या तीन कप चाय या नियमित या डाइट कोला के तीन से चार कैनों के बराबर होती है। शोध ने सुझाया है कि एक छोटी झपकी के साथ कैफीन के सेवन का संयोजन जागरूकता बढ़ाने का अकेले कैफीन के सेवन से अधिक प्रभावी तरीका है।

खिड़की को बंद कर लेना या शोर भरे संगीत को सुनना थकावट का प्रबंधन करने के प्रभावशाली तरीके नहीं हैं। वे आपकी थकावट को केवल अस्थायी रूप से छिपाते हैं।

आपकी निजी सुरक्षा के लिए: सुनिश्चित करें कि कोई भी क्षेत्र जहाँ आप रुकें वह सुरक्षित और निरापद है (उदा., किसी स्टोर के अच्छी तरह से रोशन पार्किंग स्थान और निर्दिष्ट विश्राम क्षेत्र)। पैदल यातायात की अधिक मात्रा वाले इलाकों की तलाश करें; कई अपराध ऐसी जगहों में होते हैं जहाँ गवाह कम होते हैं। इग्निशन बंद कर दें, कीमती सामानों को नज़र से दूर रखें, दरवाजों को लॉक कर दें, और खिड़कियाँ ऊपर चढ़ा दें (गर्म और धूप-भरे दिनों में हवा आने देने के लिए)।

5. विचार करने के अन्य कारक

A. हवाई यात्रा के बाद वाहन का उपयोग और काम का समय

जेट लैग एक अवस्था है जिसे यात्री विभिन्न टाइम ज़ोन को पार करके उड़ते समय महसूस कर सकते हैं। अंतरराष्ट्रीय, रातभर की या उल्लेखनीय समय क्षेत्र समायोजन वाली उड़ानों पर यात्रा करने वाले या देर-रात आगमन करने वाले सभी कर्मचारियों के जेट लैग और थकान महसूस करने की संभावना है। इन कर्मचारियों को हवाई यात्रा की विस्तारित अवधियों के बाद मोटर वाहन नहीं चलाना चाहिए।

जेट-लैग से प्रभावित यात्रियों के लिए सड़क सुरक्षा सुझाव:

1. अपने गंतव्य पर पहुँचने के तत्काल बाद मोटर वाहन नहीं चलाएं। टक्कर होने के जोखिम ऐसे स्थानों पर विशेष रूप से अधिक होते हैं जहाँ ड्राइविंग सड़क के दूसरी ओर होती है या संकेत अनजान होते हैं।
2. विशेषकर लंबी यात्रा के बाद लौटने के तत्काल बाद किराये के वाहन का उपयोग करने से बचें, जब तक कि व्यवसाय की आवश्यकता के अनुरूप कोई अन्य परिवहन का साधन उपलब्ध न हो। स्थानीय शटल सेवाएं सामान्य तौर पर होटलों, कार्यस्थलों, घर और अन्य गंतव्यों के लिए जमीनी परिवहन के लिए सुरक्षित, विश्वसनीय और लागत-प्रभावी विकल्प हैं। उपयुक्त होने पर हवाई अड्डों तक और वापस एक्सप्रेस रेल लिंक्स का उपयोग भी करना चाहिए।
3. यदि आप देर रात या सुबह जल्दी किसी लंबी उड़ान के बाद घर लौट रहे हैं, तो आपको हवाई अड्डे से लेने के लिए किसी की व्यवस्था करें या टैक्सी या सार्वजनिक परिवहन का उपयोग करें।
4. जब कर्मचारी सुबह जल्दी ट्रांस-अटलांटिक या अन्य लंबी उड़ान के बाद पहुँचते हैं, तब काम के कर्तव्यों को शुरू करने से पहले उन्हें उपयुक्त विश्राम अवधि देने पर विचार करना चाहिए। हवाई यात्रा करने में व्यतीत घंटों को काम की शिफ्ट का हिस्सा माना जाना चाहिए।

B. चिकित्सीय अवस्थाएं

किसी भी ऐसी चिकित्सीय अवस्था के प्रति जागरूक रहें और तदनुसार योजना बनाएं जो आपके ड्राइव करते समय सतर्क रहने की आपकी क्षमता को प्रभावित कर सकती है (उदा., मधुमेह, उच्च रक्तचाप, हृदय रोग, अवसाद, स्लीप ऐप्निया)। आपके चिकित्सीय पेशेवर आपकी स्थिति का प्रभावशाली तरीके और जिम्मेदारी से सामना करने में आपकी सहायता कर सकते हैं। अंततः, यदि आपको कोई रोग है जो कंपनी के काम पर ड्राइव करते समय वाहन के सुरक्षित संचालन को खतरे में डाल सकता है तो उचित सावधानी बरतने और अपने मानव संसाधनों या व्यावसायिक स्वास्थ्य विभागों को सूचित करने के लिए आप उत्तरदायी हैं। (यदि काम के लिए विशेष समायोजन या वैकल्पक काम की जरूरत हो तो मानव संसाधनों से संपर्क करना चाहिए।)

यह जानकारी NETS द्वारा अपने सदस्यों और साथ ही आम जनता को सद्भावना के रूप में उपलब्ध कराई गई है। इसे किसी प्रतिनिधित्व या इसकी सटीकता की गारंटी के बिना यह "जैसे है" की स्थिति में उपलब्ध कराया गया है और न तो NETS और न ही कोई भी योगदान करने वाली कंपनी इसकी सामग्री या इस जानकारी के उपयोग के लिए जवाबदेह है।

लंबी अवधियों तक गतिविधि न करने के स्वास्थ्य पर प्रभाव: डीप-वेन थ्रॉम्बोसिस

ड्राइविंग के लंबे घंटों और बिना शारीरिक गतिविधि के यात्रा की लंबी अवधियों के स्वास्थ्य पर प्रतिकूल प्रभाव भी होते हैं। हवाई जहाज से लंबी यात्राएं डीप-वेन थ्रॉम्बोसिस के जोखिम से संबद्ध होती हैं, जो कि रक्त का एक थक्का होता है जो शरीर में गहरे भीतर, आम तौर पर पैर में बनता है। यदि थक्का टूट कर अलग हो जाता है, वह फेफड़े तक पहुँच सकता है, जिससे फेफड़े को गंभीर क्षति या मृत्यु हो सकती है। रोकथाम के सुझावों के लिए <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html> देखें।

C. दवाईयाँ

कुछ नुस्खे की और काउंटर पर मिलने वाली दवाईयाँ उर्नीदापन उत्पन्न कर सकती हैं। दवाईयों के सभी प्रतिकूल प्रभावों पर अपने स्वास्थ्य पेशेवर या फार्मसिस्ट के साथ चर्चा करें। साथ ही काउंटर पर मिलने वाली दवाईयों के सभी लेबल पढ़कर पता लगाएं कि क्या उर्नीदापन संभावित प्रतिकूल प्रभाव है। यदि आप कोई नई दवाई शुरू कर रहे हैं, तो उसे लेने से पहले देखें कि ड्राइव करते समय वह दवाई आपको कैसे प्रभावित करती है। ये सावधानियाँ बरतना आपकी जिम्मेदारी है। **यदि आप कोई दवाई ले रहे हैं जो उर्नीदापन उत्पन्न कर सकती है तो आपको कंपनी के या अन्य काम पर कभी ड्राइव नहीं करना चाहिए।**

D. तनाव

काम और घरेलू तनाव और संघर्ष के कारण आराम-भरी नींद लेने में कठिनाई हो सकती है, जिसका परिणाम नींद की कमी और हाथ में लिए गए काम पर ध्यान देने में अक्षमता हो सकती है। यदि आप काम या घर पर तनाव या संघर्ष के उच्च स्तरों का अनुभव कर रहे हैं, तो किसी मानसिक स्वास्थ्य पेशेवर, अपने चिकित्सक, या जहाँ उपलब्ध हो अपने (कंपनी का नाम प्रविष्ट करें) के कर्मचारी सहायता कार्यक्रम से संपर्क करें।

E. खाद्य पदार्थ और पेय

कतिपय "कम्फोर्ट फूड्स" का संबंध अल्प निद्रा से जोड़ा गया है। खास तौर पर, सोने के पहले के तीन घंटों के भीतर बड़े, मसालेदार, नमकीन या चिकनाहट भरे भोजन के उपभोग से बचें। नींद में व्यवधान डालने वाले खाद्य पदार्थों में शामिल हैं तले हुए खाद्य पदार्थ, लहसुन, टमाटर की चटनी और चॉकलेट। निरंतर ऊर्जा के लिए खाने पर सुझाव के लिए, कृपया "निरंतर ऊर्जा के लिए खाना" (नीचे) का संदर्भ लें। कैफीन एक उत्तेजक है और शरीर को ऊर्जा की आपूर्ति नहीं करता। यह ऊर्जा का मिथ्या संवेदन प्रदान कर सकता है और आपके प्राकृतिक भूख संकेतों का दमन करता है। कैफीन का उपयोग कफायत से करना चाहिए। इसके बाद के प्रभावों में शामिल हैं: थकान, चिड़चिड़ापन, और संकटपूर्ण ऊर्जा स्तर।

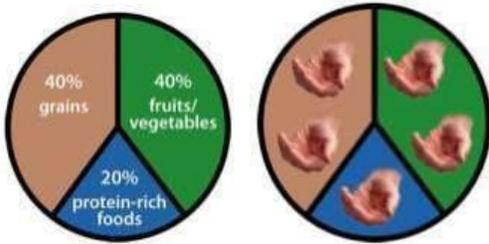
अल्कोहल एक मूड को बदलने वाला अवसादकारक है जो थकावट के प्रभावों को बढ़ा सकता है। सोने से पहले अल्कोहल का सेवन नींद में व्यवधान डाल सकता है, क्योंकि वह रक्त शर्करा के स्तरों को प्रभावित करता है। **किसी भी मात्रा में अल्कोहल का सेवन करने के बाद कभी वाहन न चलाएं।**

निरंतर ऊर्जा के लिए खाना

हयुमन परफॉर्मैस इंस्टीट्यूट निरंतर ऊर्जा के विषय में निम्नलिखित सिफारिशें प्रदान करती है:

भोजन के समय प्रत्येक खाद्य समूह की सर्विंग के आकार का अनुमान लगाने के लिए अपनी हथेली या मुट्ठी का उपयोग करें।

किसी प्लेट की कल्पना करें, जो शांति के संकेत की तरह तीन खंडों में विभाजित है। इसमें पाँच मुट्ठियों के लिए जगह है; दो अनाजों के लिए, दो फलों और/या सब्जियों के लिए, और एक प्रोटीन के लिए। अब हम आपकी मुट्ठियों की कल्पना नाश्ते की प्लेट पर करते हैं। संभव है आप एक मुट्ठी आमलेट, टोस्ट का एक स्लाइस, एक मुट्ठी मिश्रित बेर, और एक कप/मुट्ठी संतरे का रस ले रहे हैं।



अपने भोजन को धीरे से चबाते हुए, अपने काँटे को बीच-बीच में नीचे रखते हुए, और बातचीत करते हुए उस नाश्ते का आनंद लें। जगने के एक घंटे के भीतर किया गया "पाँच मुट्ठियों" का नाश्ता दिन के लिए आपके चयापचय को तत्काल शुरू कर देगा और आपकी शारीरिक जरूरतों के लिए पोषकों की संतुलित मात्रा प्रदान करेगा।

सही समय ही सब कुछ है। अपनी ऊर्जा को सारे दिन प्रभावशाली रूप से बनाए रखने के लिए, आपको हल्का भोजन करना चाहिए और कई बार खाना चाहिए। भोजनों के बीच, आपको हर दो से तीन घंटे पर छोटे (करीब 100 - 150 कैलोरी अधिकतम) स्वास्थ्यप्रद अल्पाहार की जरूरत पड़ सकती है, जिसमें प्राथमिक रूप से रक्तशर्करा को कम रखने वाला अल्पाहार जैसे दही, सूखी खुबानियाँ, सेब, या पीनट बटर के साथ सेलरी होनी चाहिए। अल्पाहारों का प्रयोजन आपके पेट को पूरा भर देना नहीं होता है; बल्कि, उनका उपयोग आपको भोजनों के बीच अंतर को पाटने और अपने ऊर्जा स्तरों को बनाए रखने के लिए करना चाहिए।

आदर्श रूप से, आप कभी चार घंटों से अधिक बिना खाए रहना नहीं चाहेंगे, इसलिए जब आप यात्रा करें पहले से योजना बनाएं और याद रखें कि आपको अपने भोजन को अपने नियंत्रण में रखना है। यदि आप हल्का खाना, अक्सर खाना और अपनी हाथ की मुट्ठी वाले मापक साधन का उपयोग करना याद रखते हैं, तो अच्छा पोषण आसान है।

अतिरिक्त जानकारी के लिए, <http://www.hpoinstitute.com/> पर हयुमन परफॉर्मैस इंस्टीट्यूट की वेबसाइट देखें।

6. संसाधन सामग्रियाँ

A. ड्राइवर की थकावट पर "श्वेत पत्र"

[यूरोपियन स्लीप रिसर्च सोसायटी](#) ने *वाहन चलाते समय उर्नीदापन* नामक एक श्वेत पत्र विकसित किया है, जो उर्नीदेपन से भरी ड्राइविंग से संबंधित वैज्ञानिक सबूत का एक अच्छा विवरण प्रस्तुत करता है और संगठनात्मक परिवेशों में ड्राइवर की थकावट को संबोधित करने के लिए बर्ताव-संबंधी और प्रौद्योगिकी पर आधारित पद्धतियाँ सुझाता है:

[http://www.esrs.eu/fileadmin/user_upload/publications/Livre blanc VA V4.pdf](http://www.esrs.eu/fileadmin/user_upload/publications/Livre_blanc_VA_V4.pdf)

B. नॉर्थ अमेरिकन फ़ैटीग मैनेजमेंट प्रोग्राम (NAFMP)

अमेरिकी परिवहन विभाग और ट्रांसपोर्ट कनाडा द्वारा संयुक्त रूप से विकसित, [नॉर्थ अमेरिकन फ़ैटीग मैनेजमेंट प्रोग्राम](#) www.nafmp.com मोटर वाहनों, ड्राइवरों, और आपूर्ति शृंखला के अन्य लोगों की ड्राइवर की थकावट के बेहतर प्रबंधन में मदद के लिए मुफ्त ऑनलाइन कोर्स और संसाधन सामग्रियाँ उपलब्ध कराता है। इन सामग्रियों का विकास प्राथमिक रूप से माल परिवहन उद्योग के लिए किया गया था, किंतु वे अन्य कंपनियों, जहाँ कर्मचारी काम के लिए वाहन चलाते हैं, के लिए भी उपयोगी हैं।

NAFMP के विषयों में शामिल हैं:

- ऐसी कॉर्पोरेट संस्कृति का विकास कैसे करें जो ड्राइवर की कम थकावट का समर्थन करती है
- ड्राइवरों, ड्राइवरों के परिवारों, वाहन अधिकारियों और प्रबंधकों, सामान भेजने/प्राप्त करने वालों, तथा डिस्पैच करने वालों के लिए थकावट प्रबंधन शिक्षा
- निद्रा विकारों के लिए स्क्रीनिंग और उपचार
- ड्राइवर और यात्रा का नियोजन
- थकावट प्रबंधन प्रौद्योगिकियाँ

C. अमेरिका और यूरोपियन यूनियन में काम और विश्राम के समय पर नियंत्रण

बड़े ट्रकों और बसों के संचालकों के लिए अमेरिकी विनियम: <http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

ड्राइविंग और काम करने के समय से संबंधित विनियमों पर यूरोपियन कमीशन से

जानकारी: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

परिशिष्ट सी2: यात्रा प्रबंधन मार्गदर्शन

1. यात्रा प्रबंधन क्या है?

यात्रा प्रबंधन सभी स्वास्थ्य, सुरक्षा, हिफाजत, और पर्यावरण संबंधी (HSSE) आवश्यकताओं के अनुपालन के साथ आवश्यक भूमि परिवहन यात्राओं का नियोजन और निष्पादन करने की प्रक्रिया है। यात्रा प्रबंधन को तीन चरणों में बांटा जा सकता है:

A. यात्रा की योजना बनाएं

यात्रा के नियोजन में संबोधित किए जाने वाले पहलुओं में (अन्य पहलुओं सहित) शामिल हैं:

- क्या यात्रा जरूरी है और विश्राम के अवकाशों, ड्राइव करने और ड्यूटी के घंटों सहित कब ड्राइव करना चाहिए यह निर्धारित करना;
- कौन से वाहन का प्रयोग करना है और क्या वह उपयुक्त है और सही अवस्था में है;
- ड्राइवर के लिए आवश्यक कौशल और कार्यक्षमता;
- कौन से मार्ग से जाना है और विश्राम के पड़ाव कहाँ पर होंगे।

यात्रा प्रबंधन प्रक्रिया का एक प्रमुख हिस्सा है यात्रा प्रबंधन योजना (JMP)। आदर्श रूप से डिस्पैचर, यात्रा प्रबंधक या ड्राइवर JMP तैयार करता है। यात्रा के निष्पादन से पहले, ड्राइवर को यात्रा और संबद्ध जोखिमों के विषय में पूरी तरह से जानकारी होना (या सजग होना), जिसमें JMP में दिए गए जोखिमों को कम करने के उपाय शामिल हैं।

B. यात्रा को निष्पादित करना

सहमत JMP के अनुसार यात्राएं निष्पादित करने का दायित्व ड्राइवरों का है, लेकिन अन्य लोगों को भी इसमें भूमिका निभाने की जरूरत हो सकती है। उदाहरण के लिए, JMP में "आदमी खो गया" प्रक्रिया के लिए तैयारियाँ शामिल हो सकती हैं जिन्हें यात्रा प्रबंधकों द्वारा शुरू करने की जरूरत पड़ सकती है। यह सुनसान या प्रतिकूल इलाकों में से ड्राइव करते समय प्रासंगिक हो सकता है, जिसमें बिना मोबाइल फोन के कवरेज वाले इलाके शामिल हैं।

C. यात्रा की समाप्ति

यात्रा की समाप्त सुनिश्चित करती है कि यात्रा के लक्ष्य पूरे किए गए और उन पाठों को सीखने में सक्षम करती है जो यात्रा प्रबंधन प्रक्रिया को सुधारने और/या भविष्य में यात्राओं के नियोजन में सहायता कर सकते हैं।

2. यात्रा प्रबंधन क्या है?

यात्रा प्रबंधन का उपयोग भूमि परिवहन यात्राओं के अवांछित सुरक्षा संबंधी HSSE परिणामों के निवारण के लिए किया जाता है। कंपनी के काम पर ड्राइव करने वाले व्यक्तियों के लिए जिम्मेदार पर्यवेक्षक यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी हैं कि आवश्यकता होने पर JMP तैयार किया जाए। कंपनी के वाहन को चलाने वाला या कंपनी के काम पर ड्राइव करने वाला हर व्यक्ति आवश्यकता होने पर JMP की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए जिम्मेदार है।

यात्रा प्रबंधन योजना के लिए कुछ विचारों में शामिल हैं:

A. लादने और छोड़ने का स्थान (जहाँ लागू हो)

- साइट पर लादना और उतारना, जिसमें साइट का आकलन और साइट के जोखिम शामिल हैं
- वाहन को लादना (यात्री, थोक और माल के लिए उत्पाद की स्थिरता, माल के जोखिम)
- यात्रा के लिए आवश्यक वाहन का प्रकार और वाहन की सड़क पर चलने की योग्यता

B. ड्राइवर की तैयारी

- ड्राइव करने का कर्तव्य और विश्राम की अवधियाँ
- थकावट संबंधी बातों सहित ड्राइवर की कार्यक्षमता और तंदुरुस्ती

C. प्राधिकृत मार्ग

- मार्ग योजना (खतरों से बचने के लिए सबसे तेज या सबसे छोटे मार्ग से अधिक लंबी हो सकती है)
- कर्तव्य के लिए ड्राइव करने और विश्राम के घंटों के साथ अनुपालन को सक्षम करता है

D. मार्ग के खतरों और नियंत्रणों की पहचान करना

- देश के बुनियादी ढांचे, पर्यावरण, मौसम, मौसम की दशाओं (धूल, हिम, बर्फ, वर्षा, कोहरा), रात के समय ड्राइव करने (घटी हुई दृश्यता), आदि के सहित सामान्य सुरक्षा संबंधी खतरे
- पारस्थितिक खतरों जैसे रास्ते का बंद होना; खतरनाक चौराहे; रफ्तार की सीमाएं; सड़क की प्रतिकूल अवस्थाएं; पुल; ओवरहेड क्लियरेंस, आदि को ध्यान में रखें
- विशिष्ट सुरक्षा खतरों को ध्यान में रखें
- स्थानीय ड्राइविंग परिपाटियाँ; दिन के समय और/या सप्ताह के दिन के प्रभावों के कारण उत्पन्न भिन्नताएं; राष्ट्रीय और धार्मिक समारोह; पदयात्री और सड़क पर बड़े पशु

E. संचार प्रक्रिया

- मार्ग का नियोजन और परिवर्तन, आपात्कालीन अनुक्रिया के लिए तैयारी, विचलन और आगमन

यात्रा प्रबंधन योजना		उच्च स्तरीय यात्रा GM और HSE सलाहकार द्वारा साइट का दौरा और वापसी। विवरण:			यात्रियों के नाम	वैकल्पिक ड्राइवर?	
क्या यात्रा ज़रूरी है? क्यों?		हाँ, अनुबंध से संबंधित आवश्यकता			1 माइक स्मिथ		
क्या इसे किसी अन्य यात्रा के साथ शामिल किया जा सकता है? यदि		नहीं, आज कोई अन्य यात्राएं नहीं हैं					
क्या रात में ड्राइव करने की जरूरत है? यदि हाँ,		नहीं					
यात्रा प्रबंधक के रूप में काम कर रहे व्यक्ति का नाम		जो मिचेल	फोन नंबर:	12345678			
प्रस्थान की तारीख	प्रस्थान का समय	वाहन का आईडी	क्या वाहन यात्रा के योग्य है?	मुख्य ड्राइवर (और कंपनी यदि ठेकेदार) का नाम	क्या ड्राइविंग लाइसेंस वाहन और देश के लिए वैध है(हैं)?	क्या ड्राइवर ने प्रतिरक्षात्मक ड्राइविंग का प्रशिक्षण लिया है	
04/25/11	07:30	88-XT-VD	हाँ	डेव रिवर	हाँ	हाँ (10/10/11)	
मार्ग का गंतव्य/विश्राम क्षेत्र			आगमन समय	प्रस्थान समय	विश्राम अवकाश?	क्या संपर्क चाहिए?	गंतव्य/विश्राम क्षेत्र(त्रों) के ज्ञात खतरे और उन्हें कम करने के उपाय, विशिष्ट अनूदेश (उदा.
स्मिथटाउन ऑफिस- साल्टफ्लैट			09:15	09:45	हाँ	हाँ	100 किमी, स्टारबक्स कॉफी पर सड़क पर चल रहे काम के लिए धीमा करें
साल्टफ्लैट- ब्राउन्सविले साइट			11:00			हाँ	साइट गेट्स पर सुरक्षा उपाय, पास आवश्यक।
क्या यात्रा अपेक्षानुसार हुई और यदि नहीं, तो क्यों?					ड्राइवर का हस्ताक्षर (जब तक ड्राइवर ही यात्रा प्रबंधक न हो)		
नहीं। यात्रा में साल्टफ्लैट और साइट के बीच सड़क के अतिरिक्त काम के कारण देर हुई। आगमन समय 11:25 के रूप में।							

आपात्कालीन अनुक्रिया	(उदा. संपर्क विवरण, बिना GSM कवरेज वाले सुदूर इलाके आदि)
यात्रा प्रबंधक: 12345678; सुरक्षा प्रबंधक- जॉन वेन: 23456 6789; साइट प्रबंधक- रॉब कीन्स: 34560987 पूर्ण GSM कवरेज।	
सुरक्षा	(उदा. अपहरण, लूट, चोरी के मामले - माल, वाहन, आदि)
साल्टफ्लैट में स्टारबक्स वाहनों को नष्ट करने और लूटपाट के लिए कुख्यात है। किसी भी निजी वस्तु को सार्वजनिक नज़रों में न छोड़ा जाए; वाहन को लॉक करें।	
स्थान और समय	(उदा. ड्राइव करने के समय, ठीक तरह से प्रकाशित न की गई सड़कों पर रात में ड्राइव करने का प्रभाव, रमादान के दौरान ड्राइव करना आदि)
स्थानीय पर्यावरण और परिस्थितियाँ	(उदा. मौसम, मार्ग की दशा, वाहन के रोलओवर का जोखिम आदि)
साल्टफ्लैट और साइट के बीच तेज चलने वाला तृतीय-पक्षीय यातायात। स्मिथ्स गैप के ऊपर सड़क संकरी होती है। स्मिथ्स गैप में कोहरा अपेक्षित। अनुसरण की दूरी को आवश्यकतानुसार घटाएं और बढ़ाएं।	
लादना/उतारना	(उदा. बेस या ग्राहक स्थल के ले-आउट आदि के परिणामस्वरूप विशेष जोखिम)
साइट में प्रवेश के बाद, बाई ओर के पहले मोड़ पर बाई ओर लोडिंग डॉक एंट्री है। उस क्षेत्र में HGV गतिविधि के प्रति सजग रहें।	

परिशिष्ट डी1: नमूना वाहन निरीक्षण जाँचसूची

वाहन सं:	ड्राइवर का नाम	ओडोमीटर (किमी) रीडिंग:	ट्रेलर नं: (यदि प्रासंगिक हो)
बाहरी		आंतरिक	
कोई ईंधन, तेल, पानी के रिसाव नहीं		यंत्र और प्रमापक <ul style="list-style-type: none"> ईंधन का स्तर तेल का दबाव वायु का दबाव (भारी वाहन) कोई लाल चेतावनी बतियाँ चालू नहीं हैं 	
निम्नलिखित के तरल स्तरों की जाँच करें: <ul style="list-style-type: none"> इंजिन आइल ब्रेक फ्लुइड क्लच फ्लुइड पॉवर स्टीयरिंग फ्लुइड ऑटो ट्रांसमिशन फ्लुइड (यदि प्रासंगिक हो) 		नियंत्रण <ul style="list-style-type: none"> हॉर्न ब्रेक विंडशील्ड वाइपर्स 	
निम्नलिखित के जल स्तरों की जाँच करें: <ul style="list-style-type: none"> रेडिएटर बेडर टैंक और कूलेंट स्तर जाँच करें कि रेडिएटर कैप बंद है विंडशील्ड वाइपर/वाशर रेज़रवाँयर स्तर बैटरी फ्लुइड स्तर 		एसी/ऑडियो: <ul style="list-style-type: none"> एयर कंडीशनिंग काम कर रही है ऑडियो प्लेयर काम कर रहा है 	

<p>विद्युतीय प्रणालियों की जाँच करें:</p> <ul style="list-style-type: none"> • बैटरी टर्मिनल साफ हैं • बैटरी निरापद है • फ्यूजों की स्थिति की जाँच करें • हेडलाइट्स काम कर रही हैं • ब्रेक लाइट्स काम कर रही हैं • इंडिकेटर्स काम कर रहे हैं • रिवर्स लाइट्स काम कर रही हैं • हाई डेंसिटी रियर लाइट्स काम कर रही हैं 		<p>विंडशील्ड/विंडशील्ड वाइपर्स</p> <ul style="list-style-type: none"> • विंडशील्ड वाइपर्स • विंडशील्ड – साफ और अनवरुद्ध 	
<p>रबड़ की जाँच करें</p> <ul style="list-style-type: none"> • जाँच करें कि रेडिएटर होज कसे हुए हैं • फैन बेल्ट्स की जाँच करें • जाँच करें कि विंडशील्ड वाइपर्स घिसे हुए नहीं हैं • टायर- जाँच करें कि दबाव सही है • ट्रेड की गहराई न्यूनतम 1.6 मिमी • ट्रेड का पैटर्न मेल खाता है • कोई गहरे कटाव, गाँठें, उभार, चीरे, परत का दिखना नहीं 		<p>आपातकालीन उपकरण</p> <ul style="list-style-type: none"> • जैक और अतिरिक्त सामान • अग्नि शामक • प्राथमिक चिकित्सा किट • खतरे की चेतावनी देने वाला त्रिकोण 	
<p>वाहन की बाँडी</p> <ul style="list-style-type: none"> • कोई नुकसान नहीं • माल की सुरक्षा • बत्तियाँ और रिफ्लेक्टर - साफ 		<p>ट्रेलर (यदि लागू हो)</p> <ul style="list-style-type: none"> • कोई नुकसान नहीं • ब्रेक के होज • विद्युतीय कनेक्शन • कप्लिंग सुरक्षा 	

कोई अन्य नोट की गई खराबियाँ:

यदि कोई खराबियाँ नहीं पाई गईं तो यहाँ कुछ नहीं लिखें	ड्राइवर का हस्ताक्षर:
---	-----------------------

रिपोर्ट स्वीकार करने वाले का नाम:.....

हस्ताक्षर:.....

परिशिष्ट ई1: ANSI/ASSE Z15.1—2012

मोटर वाहन संचालनों के लिए सुरक्षित परिपाटियाँ

यह मलैक्य मानक अमेरिकन सोसायटी ऑफ सेफ्टी इंजीनियर्स के निर्देश के अधीन विकसित किया गया और अमेरिकन नेशनल स्टैंडर्ड्स इंस्टीट्यूट द्वारा अनुमोदित किया गया। यह नियोक्ताओं की ओर से संचालित वाहनों के सुरक्षित उपयोग के लिए परिपाटियाँ प्रदान करता है, जिसमें शामिल हैं:

- परिभाषाएं, प्रबंधन, नेतृत्व, और प्रशासन
- संचालनीय पर्यावरण
- ड्राइवर से संबंधित बातें
- वाहन से संबंधित बातें
- घटना की रिपोर्टिंग और विश्लेषण

ये परिपाटियाँ संगठनात्मक संचालनों के भाग के रूप में मोटर वाहनों के प्रशासन और संचालन के लिए उत्तरदायी व्यक्तियों के उपयोग के लिए परिकल्पित की गई हैं।

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