

មគ្គុទ្ទេសក៍ណែនាំពិស្តារឆ្ពោះទៅកាន់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ (ROAD SAFETY™) របស់ NETS



ឧសភា 2014

សម្រាប់និយោជកដែលមានកងកម្លាំងយានជំនិះទ្រង់ទ្រាយធំ ឬតូច
និងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពលើផ្លូវថ្នល់ទើបចាប់ផ្តើមថ្មី កំពុងរៀបចំដំណើរការ
ឬដែលប្រកបដោយភាពរៀនសូត្ររួចហើយ។

រៀបចំដោយ

បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដែលគ្រោមអំព្រួងដល់

ទសវត្សរ៍នៃសកម្មភាពដើម្បីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ឆ្នាំ 2011-2020



តារាងមាតិកា

សេចក្តីផ្តើម.....2

វិសាលភាព និងការប្រើប្រាស់4

មាត្រាប្រព័ន្ធ ករណីវិភាគជំនួញអាជីវកម្ម និងកំណែលំអដាច់ជាបន្ត.....6

និយមន័យ.....9

លក្ខខណ្ឌតម្រូវការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់.....12

ឧបសម្ព័ន្ធ A

ឧបសម្ព័ន្ធ A1.1 ៖ ឧទាហរណ៍នៃរចនាសម្ព័ន្ធអង្គភាពសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់.....22

ឧបសម្ព័ន្ធ A1.2 ៖ តារាងអង្គភាពស្តីពីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់គួរនិងលំនាំគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់.....24

ឧបសម្ព័ន្ធ A2 ៖ បែបបទទម្រង់ការគំរូស្តីពីការស៊ើបអង្កេតឧបទ្ទវហេតុ25

ឧបសម្ព័ន្ធ B

ឧបសម្ព័ន្ធ B1 ៖ គោលនយោបាយគំរូនៃការប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទចល័ត.....31

ឧបសម្ព័ន្ធ B2 ៖ គោលការណ៍ណែនាំគំរូសម្រាប់លក្ខខណ្ឌតម្រូវការបណ្តុះបណ្តាលសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់32

ឧបសម្ព័ន្ធ B3 ៖ គោលនយោបាយគំរូស្តីពីការប្រើប្រាស់ជាតិស្រវឹង និងឱសថ.....35

ឧបសម្ព័ន្ធ B4 ៖ គោលការណ៍គំរូស្តីពីអង្គការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ36

សេចក្តីបន្ថែម B6 ៖ ការណែនាំគំរូសម្រាប់អគ្គសញ្ញាណ និងការគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់39

សេចក្តីបន្ថែម B7 ៖ ឧទាហរណ៍នៃគោលនយោបាយការបើកបរយានយន្តកង់ពីរ40

ឧបសម្ព័ន្ធ C

សេចក្តីបន្ថែម C1 ៖ ការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឆ្នើយរបស់អ្នកបើកបរ42

សេចក្តីបន្ថែម C2 ៖ គោលការណ៍តម្រង់ទិសស្តីពីការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ.....51

សេចក្តីបន្ថែម C3 ៖ គម្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ53

ឧបសម្ព័ន្ធ D

សេចក្តីបន្ថែម D1: គំរូបញ្ជីពិនិត្យយានយន្ត.....55

ឧបសម្ព័ន្ធ E

សេចក្តីបន្ថែម E1 ៖ ANSI/ASSE Z15.1—201258

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លរសមដោយបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

សេចក្តីផ្តើម

បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ (NETS)

បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

គឺជាអ្នកគាំពារលើកដំបូងដែលដឹកនាំដោយនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់សកលនិងត្រូវបានផ្តល់កតិកាសញ្ញាជាស្ថាប័នអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលនិងមិនយកប្រាក់ចំណេញ (NGO)។ ការគាំពារលើកដំបូងរបស់វាដើម្បីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ជាសកលមានកម្មវិធីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់សុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះប្រចាំឆ្នាំតាងនាមជំនួសអោយសមាជិករបស់វា បន្ថែមពីលើការផ្សព្វផ្សាយលើកកម្ពស់កម្មវិធីទស្សនៈសកម្មភាពដើម្បីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់តាមរយៈការចូលរួមពាក់ព័ន្ធរបស់វាទៅក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់នៃអង្គការសហប្រជាជាតិ (UNRSC)។ បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ (NETS) ធ្វើសកម្មភាពជាដៃគូជាមួយនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនសហរដ្ឋអាមេរិក វិទ្យាស្ថានជាតិដើម្បីសុខភាព និងសុវត្ថិភាពវិជ្ជាជីវៈសមាគមស្សហកម្មនិងអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាលដើម្បីអនុវត្តន៍ចេញនូវគ្រោងការទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់និងលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់នៅពេញបណ្តាញរបស់ពួកគេ។ ចុងបញ្ចប់បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផលិត និងចែកចាយនូវមធ្យោបាយឧបទ្វេសរបស់យុទ្ធនាការសប្តាហ៍ការងារបើកបរសុវត្ថិភាពជាដៀងរាល់ឆ្នាំ។

គោលបំណង

មគ្គុទ្ទេសក៍ពិស្តារស្តីពីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់របស់បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ត្រូវបានបង្កើតចេញមកជាផ្នែកមួយនៃរបស់កម្មរបស់ខ្លួនដើម្បីជួយនិយោជកនៅក្នុងការធ្វើវឌ្ឍនកម្មសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់សកល។ គោលបំណងនៃឯកសារនេះគឺដើម្បីជួយនិយោជកនៅក្នុងដំណាក់កាលនាពេលនៃការបង្កើតចេញនូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់រួមមានអ្នកទាំងឡាយណាដែល៖

- កំពុងរៀបចំផ្តួចផ្តើមនូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់
- នៅដំណាក់កាលដំបូងនៃការបង្កើតចេញនូវគោលនយោបាយនិងកម្មវិធី
- កំពុងគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ និងអន្តរាគមន៍ដែលមានការវិវត្តន៍ ពេញទំហឹងរួចរាល់ហើយ។

ការទទួលស្គាល់

ប្រភពសម្រាប់ឯកសារនេះរួមមានបទដ្ឋាន ANSI/ASSE Z15.1 – 2012, *ការអនុវត្តមានសុវត្ថិភាពសម្រាប់ប្រតិបត្តិការយានយន្ត* ; សមាគមន៍អន្តរជាតិនៃការអនុវត្តតាមការណែនាំពីសុវត្ថិភាពដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោករបស់អ្នកផលិតរូបង និងឧស្ម័ន (OGP 365); បទដ្ឋាន ISO 39001:2012, *ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍តាមផ្លូវថ្នល់ (RTS) — តម្រូវការ នានាជាមួយគោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ការប្រើប្រាស់*; ព្រមទាំងសមាជិកនៃក្រុមប្រឹក្សានាយក និងបុគ្គលិកនៃបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែងពីការកែតម្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះក្តីមសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ការបដិសេធទទួលខុសត្រូវ

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាការគូរសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានគំណាងឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

លក្ខខណ្ឌកម្រិតរបស់ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដែលផ្តល់ជូននូវគ្រឹះការងារនិងនៃកសាងនេះគឺផ្អែកលើការឯកភាពគ្នាក្នុងចំណោមសមាជិកក្រុមប្រឹក្សានាយកនៃបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងបុគ្គលិកដែលបានចូលរួមចំណែក។ ហើយម្យ៉ាងទៀត ឧទាហរណ៍ដែលផ្តល់ជូននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធមិនបានគំណាងជាចាំបាច់នូវទស្សនៈរបស់បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងបុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនជាសមាជិក និងក្រុមប្រឹក្សានាយករបស់ខ្លួនឡើយ។

លើសពីនេះទៅទៀត ដោយសារតែមធ្យោបាយខ្ពស់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធត្រូវបានទាញពីប្រភពនានា នោះទើបគោលនយោបាយខ្លះនៃគោលនយោបាយគំរូដែលមាននៅ

ក្នុងនោះអាចនឹងមិនស៊ីជម្រកគ្នាទៅវិញទៅមកនិងមិនស៊ីជម្រកទៅនឹងលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ឡើយ។

នៅកន្លែងដែលមានភាពមិនស៊ីជម្រកគ្នាខាងលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់និងមធ្យោបាយឧបសម្ព័ន្ធដែលពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ នោះខមាត្រាដែលត្រូវបានចែងបញ្ជាក់នៅក្នុងលក្ខខណ្ឌតម្រូវនឹងយកជាត្រឹមត្រូវ។

លើសពីនេះ អ្នកអានគួរតែទទួលស្គាល់ថាស្ថានភាពក្នុងតំបន់ផ្ទាល់គួរត្រូវបានយកមកពិចារណាគិតគូរនៅពេលអនុវត្តន៍ធាតុផ្សំជាក់លាក់ណាមួយនៃគោលនយោបាយគំរូដែលផ្តល់ជូននៅក្នុងនោះ។ ឧទាហរណ៍ រយៈពេលអប្បបរមាចំនួនពីរវិនាទីជាទូទៅត្រូវបានគេណែនាំជាអនុសាសន៍ថាជាចម្ងាយតាមពីក្រោយដែលមានសុវត្ថិភាព ដោយកើនដល់ 4 ទៅ 8 វិនាទីនៅក្នុងស្ថានភាពធាតុអាកាសមិនល្អ។

ទោះជាយ៉ាងណា រយៈពេលអប្បបរមា 2 វិនាទីអាចនឹងមិនអាចទៅរួចបានឡើយនៅក្នុងបរិស្ថានកកស្ទះក្នុងទីក្រុងនៅក្នុងផ្នែកខ្លះនៃពិភពលោក ហើយរយៈពេល 4 ទៅ 8

វិនាទីអាចនឹងមិនផ្តល់ជូននូវកម្រិតអនុគ្រោះដ៏សមរម្យផ្នែកសុវត្ថិភាពឡើយនៅក្រោមស្ថានភាពធាតុអាកាស ឬផ្លូវថ្នល់ដ៏ប្រកបដោយឧបសគ្គនោះ។

ចុងបញ្ចប់ ប្រធានបទ និងការណែនាំនៅក្នុងកសាងនេះគឺណាមួយនៃព័ត៌មាននេះមិនមែនជាពិស្តារពេញលេញបំផុតដែលមាននៅក្នុងពេលនៃការចេញផ្សាយ។ គឺថា នៅក្នុងការប្រែប្រួល និងការអនុវត្តដាក់ចេញនូវការណែនាំដែលផ្តល់ជូននៅក្នុងកសាងនេះ អ្នកអានគួរគិតគូរពិចារណាជានិច្ចនូវគ្រោះថ្នាក់ដែលកំពុងលេចឡើង បរិស្ថានផ្លូវថ្នល់ក្នុងតំបន់ផ្ទាល់ បំណាស់ប្តូរចេញនិងការកើនឡើងរបស់ការស្រាវជ្រាវ។

ការការពារតាមខ្លួនទៅនឹងច្បាប់ក្នុងតំបន់ ភូមិភាគ រដ្ឋនិងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ថ្នាក់ជាតិ។

យានជំនិះជួលជាលក្ខណៈអាជីវកម្ម និងមិនមែនអាជីវកម្មឬជាម្ចាស់ផ្ទាល់របស់អង្គការមួយយ៉ាងហោចជាអប្បបរមាមិនបំពេញបាននូវរាល់បទបញ្ញត្តិប្រចាំតំបន់ ប្រចាំភូមិភាគ

ប្រចាំរដ្ឋនិងថ្នាក់ជាតិនិងច្បាប់ចរាចរណ៍ក៏ដូចជារាល់លក្ខខណ្ឌតម្រូវជាបទបញ្ញត្តិទាំងអស់ដែលត្រូវបានផ្តល់ជូនឡើងសម្រាប់យានជំនិះធ្វើអាជីវកម្មនិងមិនមែនធ្វើអាជីវកម្ម។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាការគូរសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានគំណាងឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

វិសាលភាព និងការប្រើប្រាស់

ឯកសារនេះអនុវត្តចំពោះអ្នកបើកបររថយន្តជំនិះធុនស្រាល ធុនកណ្តាលឬធុនធ្ងន់ទាំងអស់ដែលកាន់កាប់ជាម្ចាស់ទិដ្ឋិដោយក្រុមហ៊ុនឬដោយក្រុមហ៊ុន និងបុគ្គលិកបម្រើការងារជាប់កិច្ចសន្យានិងនយោជិកដែលបើកបរយានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួន យានជំនិះប្រើប្រាស់រួម ឬយានជំនិះជួលសម្រាប់កិច្ចការក្រុមហ៊ុនលើសពីចម្ងាយ 5000 ម៉ាយល៍/8000 គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយឆ្នាំ។ ឯកសារនេះអាចត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងលំនាំផ្សេងៗ រួមមាន៖

- ជាឯកសារ *កម្រិតបឋម* ដោយក្រុមហ៊ុននៅដំណាក់កាលដើមទីនៃការបង្កើតចេញនូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់។ វាផ្តល់នូវ *លំនាំស្រាប់* នៃចំណុចទាំងឡាយដែលគេយល់ឃើញថាមានសារសំខាន់នៅក្នុងការបង្កើតចេញ អនុវត្តន៍និងបន្តរក្សាទ្រទ្រង់នូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់។
- ជា *បរិយាយសរសេរ* ដោយនិយោជកដែលមានកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះចូលជាធរមានរួចហើយដើម្បីធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មភាពខ្លះចន្លោះនិងឱកាសសម្រាប់កំណែលំអឱ្យប្រសើរឡើងនៅក្នុងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះរបស់ពួកគេ។
- ជាលំនាំស្រាប់សម្រាប់ធ្វើទំហៀបនៅពេលក្រុមហ៊ុនជាច្រើនជួបប្រជុំដើម្បីវាយតម្លៃរឿងផ្ទុកនិងបទដ្ឋានកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះរបស់ពួកគេ។

ការពិចារណាប្រកបដោយឧសាស្ត្រខ្ពស់តំបន់

កម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដំណើរការត្រូវបានផ្តល់ធនធាន ដឹកនាំដោយភាពជាអ្នកដឹកនាំហើយកាន់កាប់ជាម្ចាស់ទិដ្ឋិដោយក្រុមហ៊ុនដែលប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងបន្តកយានជំនិះ។

1. ការផ្តល់ធនធានរួមមានប៉ុន្តែមិនកំហិតត្រឹមតែការឧបត្ថម្ភថវិការសម្រាប់៖
 - a. កម្មវិធីសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ (ដូចជាការបណ្តុះបណ្តាល)
 - b. ការគ្រប់គ្រងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ (ឧ.ការរាប់ចំនួនបុគ្គលិកនៃសារីវិទ្យាល័យកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់)
 - c. បច្ចេកវិទ្យាដើម្បីប្រមូលមាត្រាប្រព័ន្ធ
2. មន្ត្រីប្រតិបត្តិការខ្ពស់ថ្នាក់គ្រប់គ្រងជំនួញអាជីវកម្ម/មន្ត្រីប្រតិបត្តិការខ្ពស់ថ្នាក់គ្រប់គ្រងនៅផ្នែកមួយនៃពិភពលោកបង្ហាញនូវការតាំងតំកល់ចិត្តហើយវិនិយោគពេលវេលា ធនធាន និងការយកចិត្តទុកដាក់។ ពួកគេបានគាំទ្រកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ហើយកំណត់វិធានការសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនរបស់ពួកគេដែលផ្តល់តម្លៃដល់សុវត្ថិភាព។
3. “កាន់កាប់ជាម្ចាស់ទិដ្ឋិដោយក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិការគ្រប់គ្រងបន្តកយានជំនិះ” គឺ និយាយសំដៅចំពោះធាតុដូចតទៅនេះ៖
 - a. អ្នកបើកបរម្នាក់ៗទទួលបានបន្ទុកចំពោះដំណើរប្រព្រឹត្តិការបើកបររបស់ខ្លួន។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកគ្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះក្តីសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

- b. ប្រធានគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរក៏ទទួលបន្ទុកផងដែរសម្រាប់ដំណើរការប្រតិបត្តិការបើកបររបស់អង្គការរបស់ខ្លួនហើយការទទួលបន្ទុកទៅលើលទ្ធផលលេចធ្លោមកតាមរយៈថ្នាក់លើបំផុតរបស់អង្គការនេះ។
- c. ក្រុមការងារសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់នៅប្រចាំនៅនឹងតំបន់ផ្ទាល់គឺជាផ្នែកនៃបណ្តាញសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដែលផ្សំដោយមេក្រុមសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ប្រចាំភូមិភាគ ឬរបស់អាជីវកម្មមុខជំនួញដែលមានខ្សែរយៈទាក់ទងនឹងប្រធានគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់សកល។

កំណត់ចំណាំ៖ នៅក្នុងអង្គការជំនួយចំនួន ប្រធានគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់សាកលគឺជាមុខនាទីពេញម៉ោង។ អ្នកដទៃទៀតគ្រប់រូបទទួលបានអនុវត្តមុខនាទីផ្នែកសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់របស់ពួកគេជាផ្នែកមួយនៃមុខតំណែងពួកគេប៉ុណ្ណោះ។ ឧទាហរណ៍នៃតារាងអង្គការលើផ្នែកសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ A។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

មាត្រាប្រព័ន្ធ ករណីវិភាគជំនួញអាជីវកម្ម និងកំណែលំអដាច់ជាបន្ត

ការប្រមូលយក ការវិភាគនិងការផ្សព្វផ្សាយចែកចាយមាត្រាប្រព័ន្ធ/សូចនាករដំណើរអនុវត្តន៍គោលគន្លឹះគឺជាសមាសធាតុដ៏សំខាន់នៃការគ្រប់គ្រងនៃកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះ។

កម្រវិធីទិន្នន័យមូលដ្ឋាន

1. ចំនួនសរុបនៃយានជំនិះទៅតាមប្រភេទ៖
 - a. ធុនស្រាល
 - b. ធុនកណ្តាល
 - c. ធុនធ្ងន់
2. ចំនួនម៉ាយល៍/គីឡូម៉ែត្រសរុបទៅតាមប្រភេទនៃយានជំនិះសម្រាប់រយៈកាលដែលបានបញ្ជាក់
3. ចំនួនគ្រោះថ្នាក់បុកគ្នាសរុបទៅតាមប្រភេទនៃយានជំនិះសម្រាប់រយៈកាលដែលបានបញ្ជាក់
4. ចំនួនរបួសសរុបទៅតាមប្រភេទនៃយានជំនិះសម្រាប់រយៈកាលដែលបានបញ្ជាក់
5. ប្រភេទនៃគ្រោះថ្នាក់បុកគ្នា ខ.
 - a. ទៅតាមលទ្ធផលជាវិបាក៖ ខ. មរណភាពការងាររបស់នៃនយោជិត ការងាររបស់នៃភាគីទីបី ការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិប៉ុណ្ណោះ។
 - b. ទៅតាមបុព្វហេតុ៖ ខ. ខកខានមិនបានសង្កេតឃើញវាចរណ៍ ខកខានមិនបានគោរពតាម ការបើកបុកហើយរត់គេច។
 - c. ទៅតាមលទ្ធផលការប៉ះទង្គិច៖ ខ. ការបុកបញ្ជិតពីចំហៀង ការបុកមុខទល់នឹងមុខ ការបុកពីក្រោយ។

មាត្រាប្រព័ន្ធ/សូចនាករដំណើរអនុវត្តន៍ស្នូលគន្លឹះ

1. សូចនាករដំណើរអនុវត្តន៍សម្រាប់ជាគោលដៅកំណត់

សូចនាករដំណើរអនុវត្តន៍សម្រាប់ជាគោលដៅកំណត់នូវការល្អប្រសើរទៅលើលទ្ធភាពដែលអាចទ្រព្យសុវត្ថិភាពវិជ្ជមានប្រើប្រាស់ធនធានទាំងអស់។

 - a. ឧទាហរណ៍៖ ភាគរយនៃអ្នកបើកបរដែលត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ថាជាអ្នកបើកបរក្របខ័ណ្ឌស្របគ្រប់គ្រង(ខ. ផ្អែកលើសន្ទុះល្បឿនឬកំណត់ត្រាប្រតិបត្តិបុកគ្នាប្រភេទទិន្នន័យដទៃទៀត រួមមានប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងល្បឿនតាមដានក្នុងយានជំនិះ សូមមើលផងដែរនូវឧបសម្ព័ន្ធ B)
 - b. ឧទាហរណ៍៖ ភាគរយនៃអ្នកបើកបរដែលបញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរនៅក្នុងឆ្នាំប្រក្រតិទិន ឧទាហរណ៍៖ ភាគរយនៃការបុកគ្នាដែលឆ្លងកាត់នូវការវិភាគ"បុព្វហេតុស្របគ្រប់គ្រង"ក្នុងរយៈពេល30ថ្ងៃនៃការបុកគ្នា។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដៃ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

2. សូចនាករដំណើរអនុវត្តអន់ថយ

សូចនាករដំណើរអនុវត្តភាពអន់ថយបានជះពន្លឺចំក្នុងទៅលើថាតើកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះមានដំណើរការអនុវត្តបានល្អប្រសើរប៉ុណ្ណា។

ឧទាហរណ៍៖ ការបុកគ្នា និងរបួសគ្រោះថ្នាក់ក្នុងមួយលានម៉ាយ (CPMM និងIPMM)។

$$CPMM = \frac{\text{(ចំនួនរបួសគ្រោះថ្នាក់សរុបនៅក្នុងរយៈកាលដែលបានបញ្ជាក់ x 1,000,000)}}{\text{ចំនួនម៉ាយសរុបដែលបើកបរក្នុងកំឡុងពេលនោះ។}}$$

$$IPMM = \frac{\text{(ចំនួនរបួសគ្រោះថ្នាក់សរុបនៅក្នុងរយៈកាលដែលបានបញ្ជាក់ x 1,000,000)}}{\text{ចំនួនម៉ាយសរុបដែលបើកបរក្នុងកំឡុងពេលនោះ។}}$$

កំណត់តម្លៃជួសជុលប៉ះប៉ូវការបុកគ្នា

ឧទាហរណ៍ខាងក្រោមផ្តល់នូវការតម្រូវទិសដៅពីការកំណត់តម្លៃនៃការជួសជុលប៉ះប៉ូវការបុកគ្នា។ សូមកត់សំគាល់ថាវាមិនបានបញ្ចូលនូវតម្លៃទាក់ទងនឹងរបួសនិងមរណភាពឡើយ។

ការស្នូនសន្ទូត៖

ទំហំនៃកងកម្លាំងយានជំនិះ = យានជំនិះ 500 គ្រឿង, 15% នៃកងកម្លាំងយានជំនិះពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការបុកគ្នាដែលមិនបង្ករបួសក្នុងមួយឆ្នាំ តម្លៃជួសជុលប៉ះប៉ូវមធ្យម = USD \$ 15, 380*

តម្លៃជួសជុលប៉ះប៉ូវការបុកគ្នាប្រចាំឆ្នាំ = 500 x 0.15 x \$ 15, 380 = USD \$ 1, 153, 500

(* តម្លៃជួសជុលប៉ះប៉ូវមធ្យមបានពី *បន្ទុកផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចនៃការប៉ះទង្គិចគ្នាទៅលើវិទ្យាសាស្ត្រ*, NHTSA, 2002)

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ/ការងារតម្លៃរៀង ឆ្នាំ/កំណែលំអដាច់ជាបន្ត

បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ណែនាំជាអនុសាសន៍ថាអ្នកដឹកនាំផ្នែកសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់/កងកម្លាំងយានជំនិះរបស់ក្រុមហ៊ុនអោយសម្លឹងមើលឱ្យបានឆ្ងាយហួសលើសពីកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះរបស់ពួកគេផ្ទាល់ឱ្យបានយ៉ាងទៀងទាត់ជាប្រចាំដើម្បីរៀនសូត្រពីអ្នកដទៃដែលស្ថិតក្នុងការងារដូចពួកគេនិងពីអ្នកទាំងឡាយណាដែលនៅក្នុងការងារដែលមិនពាក់ព័ន្ធ។

ប្រការនេះនឹងកាត់បន្ថយពេលវេលាដោះស្រាយបញ្ហា តាមកម្រិតនៃតម្លៃមកអោយកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ បណ្តុះនូវកំណែលំអដាច់ជាបន្តនិងសម្របសម្រួលការផ្លាស់ប្តូរទៅវិញទៅមកនូវការអនុវត្តជាទីជោគជ័យ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកការគ្រឿងប្រយោជន៍ឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លួនសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ការវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់/កិច្ចសហប្រតិបត្តិការអាចមានលក្ខណៈផ្លូវការឬក្រៅផ្លូវការ។ ការវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់ផ្លូវការរួមមានការចូលរួមជាមួយអង្គការវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់
(បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ជាឧទាហរណ៍)

ក៏ដូចជាចូលរួមនៅក្នុងកម្មវិធីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់ដែលធ្វើឡើងដោយអង្គការដែលប្រកបអាជីវកម្មនោះតាមនាមជំនួសអោយសមាជិកពួកគេ(ដូចជាសមាគមឧស្សាហកម្ម ជាឧទាហរណ៍ជាដើម)។
សម្រាប់ព័ត៌មានស្តីពីកម្មវិធីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់សុវត្ថិភាពយ៉ាងពិស្តារពេញលេញនៃកងកម្លាំងយានជំនិះ សូមចូលទៅកាន់គេហទំព័រ www.trafficsafety.org

ដើម្បីស្វែងយល់អំពីចំណុចខ្លាំងនៅក្នុងចំនួនរបស់បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ កម្មវិធីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់សុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះ។

សូមកត់សំគាល់ថាអាចមានតម្លៃចំពោះកងកម្លាំងយានជំនិះទាំងអស់ ចំពោះរាល់ប្រភេទយានជំនិះទាំងអស់ និងចំពោះនិយោជកដែលប្រតិបត្តិការជាសកល
នៅក្នុងភូមិភាគតែមួយនៃពិភពលោកឬនៅក្នុងប្រទេសតែមួយតែប៉ុណ្ណោះ។

នៅក្នុងការវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់ក្រៅផ្លូវការ ក្រុមនិយោជក ដែលជាធម្មតានៅក្នុងកិច្ចការមុនជំនួញតែមួយដូចគ្នា
សហការគ្នាដើម្បីកែលម្អអោយប្រសើរឡើងនូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់របស់ក្រុមហ៊ុនទីផ្សេងៗគ្នាដោយមិនអោយភាគីទីបីពាក់ព័ន្ធដើម្បីប្រមូលយកនិងវិភាគទិន្នន័យ។

កម្មវិធីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់របស់បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍បាន ប្រមូលទិន្នន័យស្តីពីការបុកគ្នាក្នុងចម្ងាយមួយលានម៉ាយ/រហូសក្នុងចម្ងាយមួយលានម៉ាយ
និងធាតុកម្មវិធីដែលប្រើប្រាស់ដោយក្រុមហ៊ុនចូលរួមនៅក្នុងលំហាត់វាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់។

ធាតុនៃកម្មវិធីដែលត្រូវបានវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់ដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍រួមមានដូចតទៅនេះប៉ុន្តែមិនកំហិតត្រឹមតែប៉ុន្មាននេះឡើយ៖

- 1) គោលនយោបាយ
- 2) កម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាល រួមមានដំណើរការរៀនបើកបរអមដោយអគ្គាធិប្បាយពីគ្រូបង្វឹក។
- 3) ការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញនិយោជកបើកបរដោយហានិភ័យខ្ពស់និងអន្តរាគមន៍
- 4) ដំណើរការពិនិត្យសារឡើងវិញនូវការបុកគ្នា
- 5) បម្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដាននៅក្នុងយានជំនិះ (IVMS) និងបច្ចេកវិទ្យាសុវត្ថិភាពដែលផ្តល់ផ្តល់ដោយផលិតករនៃបរិក្ខារដើម (OEM)។
- 6) ដំណើរការអ្នកបើកបរដែលទទួលបានសិទ្ធិ (ប្តីប្រពន្ធ/ដៃគូរក្នុងគ្រួសារ/កម្មវិធីជនក្នុងបន្ទុក/ភាគីជាប់កិច្ចសន្យា)
- 7) មាត្រាប្រព័ន្ធ (ឧ. ការបុកគ្នាក្នុងចម្ងាយមួយលានម៉ាយ/ រហូសក្នុងចម្ងាយមួយលានម៉ាយ, ភាគរយនៃកងកម្លាំងយានជំនិះនៅក្នុងការបុកគ្នា
ប្រភេទនៃការបុកគ្នាដែលជួបញឹកញាប់បំផុត ប័ណ្ណកំណត់ត្រាលទ្ធផលសម្រេចបានទៅតាមប្រភេទយានជំនិះនិងទៅតាមប្រទេសឬតំបន់នៃពិភពលោក)
- 8) គោលនយោបាយស្តីពីទូរស័ព្ទចល័ត និងបរិធានដើរដោយអគ្គិសនីដទៃទៀត។
- 9) ការចូលរួមពាក់ព័ន្ធរបស់ថ្នាក់គ្រប់គ្រងជាន់ខ្ពស់
- 10) ការត្រួតពិនិត្យផ្នែករដ្ឋបាល(ឧ. កំហិតកំណត់ទៅលើយ៉ាងដែលបើកបរក្នុងមួយថ្ងៃឬជាប់បន្តបន្ទាប់គ្នាក្នុងមួយសប្តាហ៍ ពេលយប់ដើម្បីសម្រាកចាំបាច់មានមិនបាន។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះស្តីប្រែប្រួលប្រែប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

និយមន័យ

ប្រព័ន្ធប្រឡាំងប្រឆាំងនឹងដំណើរយប់នៃទ្វីលកង លកង (ABS)	ប្រព័ន្ធប្រឡាំងប្រឆាំងនឹងដំណើរយប់នៃទ្វីលកង
ការបុកគ្នា	<p>ឧប្បទូរហេតុដែលពាក់ព័ន្ធនឹងយានយន្តកំពុងដំណើរការដែលប៉ះពាល់ដោយនឹងយានជំនិះមួយផ្សេងទៀត ទ្រព្យសម្បត្តិផ្សេងទៀត មនុស្សឬសត្វ។</p> <p>ឧប្បទូរហេតុនេះអាចនឹងកើតឡើងនៅលើប្រទេសក្រៅដងផ្លូវសាធារណៈហើយអាចនឹងនាំមកនូវការខូចខាតយានជំនិះ ទ្រព្យសម្បត្តិឬមនុស្ស។</p>
អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន	<ul style="list-style-type: none"> • អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនគឺជាអ្នកដែលត្រូវបានចាត់តាំងប្រគល់អោយទទួលខុសត្រូវជាមួយយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់របស់ក្រុមហ៊ុនឬយានជំនិះជួល។ • ទៅតាមគន្លឹះស្នូលនិយោជក អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនអាចនឹងរាប់បញ្ចូលផងដែរនូវប្តីឬប្រពន្ធ ដៃគូក្នុងគ្រួសារនិងជនក្នុងបន្ទុកទទួលសិទ្ធិត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់របស់អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនក៏ដូចជាបុគ្គលិកជាប់កិច្ចសន្យាផងដែរ។ • អ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុនក៏រាប់បញ្ចូលផងដែរនូវនិយោជិកដែលត្រូវបានផ្តល់ជូននូវយានជំនិះ "ដែលមានប្រាក់សំណង"។ • បុគ្គលិកបំពេញការងារជាប់កិច្ចសន្យានិងនិយោជិកដែលបើកបរយានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួន យានជំនិះប្រើប្រាស់រួម ឬជួលក្នុងការបំពេញកិច្ចការក្រុមហ៊ុនលើសពី 5000 ម៉ាយល៍/8000 គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយឆ្នាំក៏ជាអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនដែរ។
ការបណ្តុះបណ្តាលពីការបើកបររបស់ បង្ការគ្រោះថ្នាក់	<p>វគ្គបណ្តុះបណ្តាលដើម្បីបង្រៀនពីបច្ចេកទេសបើកបរយ៉ាងមានសុវត្ថិភាពនិងទំនួលខុសត្រូវទៅដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់គ្រប់រូប។</p> <p>វាលើសពីការចេះចាំចាប់បាននូវក្រឹត្យក្រមច្បាប់នៃផ្លូវថ្នល់និងយន្តការមូលដ្ឋាននៃការបើកបរទៅទៀត។</p> <p>គោលបំណងរបស់វាគឺកាត់បន្ថយនូវហានិភ័យនៃការបុកគ្នាដោយរំពឹងទុកមុននូវស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់</p> <p>មិនថាឡើយជាស្ថានភាពមិនសំណើយផលឬក៏ហួសរបស់អ្នកដទៃនោះឡើយ។</p>
យានជំនិះផុសផុល	<p>ជាយានជំនិះដែល៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ដាច់តែង ឬនៅជាប់នៅក្នុងតំណល់ដាច់របស់យន្តជំនិះ/រថយន្តសណ្តោងមានទម្ងន់យានជំនិះដុល(GVWR)គិតសរុបបញ្ចូលស្មើនឹង 26 001 ផោន (11 794 គីឡូក្រាម)ឬលើសពីនេះឬ • ត្រូវបានរៀបចំកាត់តែងឡើងដើម្បីដឹកផ្ទុកអ្នកដំណើរចំនួន 16 រូបឬលើសពីនេះបូករួមទាំងអ្នកបើកបរ។
HSSE	សុខភាព សុវត្ថិភាព សន្តិសុខ បរិស្ថាន
ការអង្វេរបូស	<p>ការព្យាបាលផ្លូវស្រួលលើសពីការសង្គ្រោះបឋមគឺតម្រូវឱ្យការចាំបាច់ហើយប្រសូត្រូវបានធ្វើជាគំនិតផ្តួចផ្តើមដោយគ្រូពេទ្យឬជនអាជីពដទៃទៀតនៃផ្នែកថែទាំសុខភាព។</p> <p>និយមន័យបន្ថែមទៀតរួមមានទុក្ខទោសផ្លូវកាយឬការខូចខាតផ្លូវកាយចំពោះមនុស្សដែលនាំមកនូវការបាត់បង់ស្មារតី នាំមកនូវយ៉ាងហោចណាស់ការមិនបានធ្វើការមួយថ្ងៃ សកម្មភាពការងារដែលមានដែនកំហិត ឬការផ្ទេរការងារ។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកការត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

IVMS	<p>ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរ (IVMS) ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរអាចប្រើប្រាស់ដោយអ្នកបើកបរ គឺជាបរិក្ខារអគ្គិសនីដែលកាត់ត្រាទិន្នន័យស្តីពីអាកប្បកិរិយានិងបម្រើបម្រាស់យានយន្តដំណើររបស់អ្នកបើកបរដូចជាកាលបរិច្ឆេទ ពេលវេលា ល្បឿន ការបង្កើនល្បឿន ការបន្ថយល្បឿន និងបម្រើបម្រាស់ស្វ័យប្រវត្តិភ្នែក។</p>
ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរ	<p>ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរគឺជាដំណើរការកាត់បន្ថយហានិភ័យទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ដែលមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធនិងគ្រោងទុកជាមុននៅក្នុងដំណើរ ប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុន។ ការគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរមានសមាសធាតុដូចខាងក្រោម៖ 1)</p> <p>យន្តការផ្លូវការដើម្បីវាយតម្លៃប្រមាណនូវការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរនិងដើម្បីស្វែងរកលុបបំបាត់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរដែលមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។</p> <p>បែបបទទម្រង់ការសម្រាប់គ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរ រួមមានការសម្រាលបរិក្ខារ និង ការគ្រោងទុកនូវផ្លូវឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរសុវត្ថិភាពនិងការប្រាស្រ័យទាក់ទងគ្នារវាងអ្នកបើកបរនិងប្រធានថ្នាក់ដើរ។</p>
JMP	<p>ផែនការគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរ (JMP)</p> <p>គឺជាផែនការប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរយើងយល់ដឹងថាផែនការដែលបានព្រមព្រៀងទៅលើវាងអ្នកបើកបរនិងប្រធានថ្នាក់ដើរ (ប្រធានគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរ)។ ផែនការគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរមានវិសាលភាពគ្របដណ្តប់លើពេលវេលាអង្គការចេញដំណើរនិងការកម្រិតសម្រាប់ការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរ។</p> <p>ផែនការគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរបានលំអិតនូវផ្លូវឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរមានសុវត្ថិភាពបំផុតដើម្បីបញ្ជ្រាបសម្រាលនូវគ្រោះថ្នាក់ជាសក្តានុពលណាមួយទៅតាមផ្លូវ ប្រធានថ្នាក់ ឬរដ្ឋសម្រាប់ផ្លូវឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរទូទាំងទូទៅកាន់ស្ថានីយ៍គ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរ</p> <p>ប្រាស្រ័យរវាងប្រតិបត្តិការខណៈកំពុងទៅតាមផ្លូវនិងរាប់បញ្ចូលនូវការយល់ដឹងដើម្បីសម្រាក (នៅទីតាំងសុវត្ថិភាព) ដែលអ្នកបើកបរត្រូវធ្វើដើម្បីបង្ការការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរ។</p> <p>នៅទីតាំងដែលការទទួលបាននូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរសម្រាប់គ្រាអាសន្នមានការខ្វះខាត</p> <p>ផែនការគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់យានយន្តដំណើរត្រូវតែរកឃើញអត្តសញ្ញាណទីកន្លែងដែលអ្នកបើកបរអាចទទួលបាននូវការថែទាំវេជ្ជសាស្ត្រ។</p>
យានយន្តដំណើរ	<p>ជាយានយន្តដំណើរ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> មានទម្ងន់ដុលយានយន្តដំណើរសរុប (GVWR) តិចជាង 10 001 ផោន (4 536 គីឡូក្រាម) <p>ប្រូតូកូលរៀបចំតាក់តែងដើម្បីផ្តុំកម្មសុវត្ថិភាពប្រាំបីនាក់ឬតិចជាងនេះ រួមទាំងអ្នកបើកបរផងដែរ។</p> <p>ទម្ងន់ដុលសរុបគឺជាចំណុះផ្នែកអតិបរមានៃយានយន្តដំណើរទោលមួយរួមទាំងអ្នកបើកបរ អ្នកដំណើរ ប្រុងកន្លែង និងបន្ទុកនៃយានយន្តដំណើរផង។</p>
យានយន្តដំណើរធំ	<p>ជាយានយន្តដំណើរធំ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> មានទម្ងន់ដុលសរុបលើសពី 10 001 ផោន ឬតិចជាង 26 001 ផោន (11 794 គីឡូក្រាម) កំពុងអូសទាញរថយន្តសណ្តោងប្រភេទណាក៏ដោយឃើញមានទម្ងន់ដុលសរុបបញ្ចូលគ្នាចំនួនតិចជាង 26 001 ផោន (11 794 គីឡូក្រាម) ឬ ត្រូវបានរៀបចំតាក់តែងដើម្បីផ្តុំកម្មសុវត្ថិភាពប្រាំបួនទៅ 15 នាក់ រួមទាំងអ្នកបើកបរផង។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមរួមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកទៅក្រៅក្រុមហ៊ុនរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

NCAP	<p>កម្មវិធីវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណខ្នាតថ្មី។ ដែលជាធម្មតាត្រូវបានដឹកនាំដោយអង្គការអន្តរជាតិ</p> <p>កម្មវិធីវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណខ្នាតថ្មីត្រូវបានគេដាក់ជូននូវកិច្ចពិសោធន៍សាកល្បងទៅលើយានយន្តហើយចាត់ការដាក់ពិន្ទុដល់វា(ជាទូទៅជាតួលេខ)ផ្អែកលើសមត្ថភាពរបស់វាក្នុងការការពារអ្នកនៅក្នុងយានជំនិះពីរបួសនៅក្នុងព្រឹត្តិការណ៍នៃការបុកទង្គិច។ ព័ត៌មានបន្ថែម៖ http://www.globalncap.org/</p>
បច្ចេកវិទ្យាបង្ការការក្រឡាប់	<p>បច្ចេកវិទ្យាបង្ការការក្រឡាប់ដែលបានរៀបចំដាក់តែងសម្រាប់យានជំនិះគុណប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងស្ថេរភាពអគ្គិសនី (ESC)។</p> <p>ប្រព័ន្ធនេះអាចដាស់អោយប្រហ័ងចាប់ដំណើរការនៅលើកង់នីមួយៗរៀងៗខ្លួន បាន ដោយអនុញ្ញាតិយានជំនិះអោយទទួលបានមកវិញនូវកម្លាំងប្រទាញដែលអនុញ្ញាតិអ្នកបើកបរអោយគ្រប់គ្រងយានជំនិះបាន។</p> <p>ឈ្មោះដទៃទៀតសម្រាប់បច្ចេកវិទ្យាបង្ការដែលល្អដូចគ្នានេះរួមមាន៖ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកម្លាំងប្រទាញ (TCS)ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងស្ថេរភាពយានជំនិះ(VSC) កម្មវិធីស្ថេរភាពអគ្គិសនី (ESP) ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងស្ថេរភាពនីណាមិច (DSC)។ ប្រព័ន្ធនេះអាចរកបានពីលើយានយានជំនិះស្ទើរទាំងអស់នៅក្នុងខ្នាតថ្មីរបស់ពួកគេ គឺថា រថយន្តតូចតូចក៏ពស់ខ្ពស់និងរថយន្តធំៗប្រភេទស្រាល។</p>
ការការពារការក្រឡាប់	<p>រចនាសម្ព័ន្ធការពារការក្រឡាប់(តាមធម្មតាជាប្រូប៉ាស៊ីន ឬត្រូវគ្រងខ្នាត) គឺត្រូវ បានបម្រុងសម្រាប់ការការពារអ្នកនៅក្នុងយានជំនិះពីរបួសបង្កដោយការក្រឡាប់យានជំនិះ។</p> <p>ការការពារបន្ថែមនេះអាចនឹងស្ថិតនៅក្នុងទម្រង់ជា៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ទ្រូងចម្រើនការពារគ្រោះថ្នាក់ក្រឡាប់ទម្រង់ពេញនៅក្នុងយានជំនិះ ● ទំរង់សរសរមេដំបូល ● កម្លាំងបង្កូចដែលត្រូវបានបង្កើនអោយមាំ
ការការពារការប៉ះទង្គិចពីចំហៀង	<p>ប្រព័ន្ធការពារប្រឆាំងនឹងរបួសនៅក្នុងការ បុកគ្នាពីចំហៀងដែលគោរពស្របនឹងបញ្ញត្តិយ៉ាតកម្មនៃសហភាពអឺរ៉ុប ECE 95 បញ្ញត្តិយ៉ាតកម្មសហរដ្ឋអាមេរិក FMVSS 214 ឬបញ្ញត្តិយ៉ាតកម្មសមមូល។</p> <p>តាមធម្មតា រាល់យានជំនិះទំនើបទាំងអស់មានការដាក់តែងផ្នែករថនាសម្ព័ន្ធដែលលើសប្រមូលអោយស្របទៅនឹងការការពារការប៉ះទង្គិចពីចំហៀងយានជំនិះភាគច្រើនត្រូវបានបំពាក់ដោយពេញលេញដោយយានជំនិះជាច្រើនមានផ្តល់ជូននូវពេញលេញប្រទាញការពារក្បាលបន្ថែមទៀត។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមរួមដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

លក្ខខណ្ឌតម្រូវការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

លក្ខខណ្ឌតម្រូវការត្រូវបានដាក់ជាគ្រូមេទៅជាចំណុចសំខាន់ៗចំនួនបួន៖

- A. ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់៖ មានផ្ទុកនូវធាតុកម្មវិធីដែលធ្វើឱ្យអង្គការមួយអាចកែលំអរអោយប្រសើរនូវដំណើរការអនុវត្តសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់
- B. លក្ខខណ្ឌតម្រូវការកម្រិតបឋមនិងអ្នកដំណើរ
- C. លក្ខខណ្ឌតម្រូវការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរសម្រាប់ការធ្វើផែនការ ការអនុវត្តប្រតិបត្តិការតាមដានបន្ត
- D. លក្ខខណ្ឌតម្រូវការយោធន៍

ធាតុចាំបាច់មិនអាចអត់បាននៃគំនិតផ្តួចផ្តើមសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដ៏រឹងមាំត្រូវបានរាយនាមនៅខាងឆ្វេង។ មធ្យោបាយឧបទ្វេសបន្ថែមទៀត រួមមានឯកសារយោងរបស់ឯកសារតម្រង់ទិស

ការអនុវត្តប្រសើរបំផុតនិងឧបសម្ព័ន្ធ គឺស្ថិតនៅខាងស្តាំ។

ធាតុចាំបាច់មិនអាចខានបាន	ឯកសារណែនាំ
A. ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់	
<p>1. ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ត្រូវតែអនុវត្តដើម្បីធានាអោយបានថាសកម្មភាពត្រូវបានគ្រប់គ្រងទុក អនុវត្តគ្រប់គ្រងត្រួតពិនិត្យនិងដឹកនាំតម្រង់ទិសហេតុនេះហេតុនេះការដឹកនាំតម្រង់ទិសតាមផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានបន្តជាប្រចាំប្រចាំថ្ងៃ។</p> <p>ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងនេះត្រូវតែមាននូវធាតុដូចតទៅនេះ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> A. ភាពជាអ្នកដឹកនាំនិងការប្រកាន់ចិត្តខ្លាំងបំផុត B. គោលការណ៍សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ កម្មវត្ថុនិងគោលដៅមុខប្រញូ C. អង្គការ ធនធាន មុខងារនិងទំនួលខុសត្រូវ D. សមត្ថភាព ការបណ្តុះបណ្តាលនិងការយល់ដឹង E. ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យនៃការដឹកនាំតម្រង់ទិសតាមផ្លូវថ្នល់ F. ដំណើរការប្រាស្រ័យរវាងប្តូរព័ត៌មាន G. ការកត់ត្រាទុកជាឯកសារនៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង H. ការធ្វើផែនការប្រតិបត្តិការគ្រប់គ្រងត្រួតពិនិត្យប្រតិបត្តិការ I. ការត្រៀមលក្ខណៈនិងការធ្វើយតបនឹងភាពអាសន្ន J. ការត្រួតពិនិត្យតាមដាន ការវាស់ស្ទង់ ការវិភាគនិងការវាយតម្លៃ K. ការស៊ើបអង្កេត និងការតាមដានបន្តឱ្យទូទៅនៃការដឹកនាំតម្រង់ទិសតាមផ្លូវថ្នល់ L. សារនកម្មផ្ទៃក្នុង M. ការត្រួតពិនិត្យការគ្រប់គ្រង N. ភាពមិនគោរពអនុលោមតាម សកម្មភាពកែប្រែបង្ការ O. ការតាំងរក្សាចិត្តសម្រាប់កំណែលំអអោយកាន់តែប្រសើរជាប់ជាបន្ត 	<p>ឧទាហរណ៍នៃគ្រោងគ្របដណ្តប់សម្រាប់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដ៏ពិស្តារពេញលេញគឺ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> - ការអនុវត្តដែលណែនាំជាអនុសាសន៍នៃសុវត្ថិភាពការដឹកនាំតម្រង់ទិស OGP 365 - ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវថ្នល់(RTS) ISO 39001: 2012 <p>លក្ខខណ្ឌតម្រូវការដោយមានឯកសារតម្រង់ទិសសម្រាប់ប្រើប្រាស់។</p> <p>លើសពីនេះ ការអនុវត្តដ៏មានសុវត្ថិភាពប្រកបដោយបទដ្ឋាន ANSI/ASSE Z15.1 2012</p> <p>សម្រាប់ប្រតិបត្តិការយានយន្តដោយធាតុនៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់។</p> <p>តារាងអង្គការលេខគំនិតនិងរបាយការណ៍ស៊ើបអង្កេតឧបទ្វេសហេតុអាចទាញបាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ A។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកការត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះអ្វីមួយសម្រាប់ប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

B. លក្ខខណ្ឌតម្រូវរបស់អ្នកបើកបរនិងអ្នកដំណើរ	
<p>1. អ្នកនៅក្នុងយានជំនិះត្រូវតែប្រើប្រាស់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព។</p> <p>វាជាទំនួលខុសត្រូវរបស់អ្នកបើកបរក្នុងការប្រាស្រ័យគ្នាប្រព្រឹត្តិមានស្ម័គ្រចិត្តលើកិច្ចការនេះ។</p>	
<p>2A. អ្នកបើកបរត្រូវតែមានអង្វាប័ណ្ណបើកបរដែលមានសុពលភាពសម្រាប់ទីតាំងតំបន់និងប្រភេទនៃយានជំនិះ។</p> <p>2B.</p> <p>បង្កើតចេញនូវគោលការណ៍ផ្នែកស្តីពីកាយសម្បទាសមស្របនិងការងារដើម្បីធានាអោយបានថាអ្នកបើកបរមានកាយសម្បទាផ្លូវកាយនិងស្មារតីពេញលេញដើម្បីបើកបរ។</p>	<p>សំដៅយោងទៅកាន់ឧបសម្ព័ន្ធ B4</p> <p>សម្រាប់គោលការណ៍គំរូស្តីពីការចេញអង្វាប័ណ្ណអ្នកបើកបរ។</p> <p>អនុវត្តន៍ចេញនូវដំណើរការកាយសម្បទាសមស្របនិងការងាររបស់អ្នកបើកបរដែលមានបូកបញ្ចូលនូវការពិនិត្យផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រម្តងម្កាល(ឧ.ការពិនិត្យរាវកវិបត្តិមិនប្រក្រតីនៃការដកដួងធាតុស្នូលដង្ហើមពេលដេក)</p>
<p>3. អ្នកបើកបរត្រូវតែបានបញ្ចប់សិក្សាគ្រប់យ៉ាងជោគជ័យនូវការបណ្តុះបណ្តាលការបើកបររបបបង្ការគ្រោះថ្នាក់ដែលសមស្របសម្រាប់ចំណាត់ថ្នាក់ផ្សេងៗនៃ យានជំនិះដែលកំពុងត្រូវបានប្រតិបត្តិ ការ ។</p> <p>ការបណ្តុះបណ្តាលត្រូវបូកបញ្ចូល៖</p> <p>A. ការយល់ដឹងពីគ្រោះថ្នាក់ជាទូទៅ(រួមមានការគ្រប់គ្រងភាពអស់កម្លាំងនិងការបើកបរដោយបែកអារម្មណ៍)និងចំណុចដែលត្រូវបានកម្រើកតាមរយៈការពិនិត្យឡើងវិញនូវការបុកគ្នាកាលពីអតីត។</p> <p>B. ការអនុវត្តន៍ផ្ទាល់</p> <p>ការចូលរួមដោយនៅពីក្រោយចង្កូតឬវីដេអូស្រ្តងទៀតក្នុងការបង្ហាញគ្រាប់និងវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណកម្រិតចំនិនជំនាញ។</p> <p>C. ការបណ្តុះបណ្តាលរំលឹកយូរយង់គួរតែផ្អែកលើដំណើរអនុវត្តន៍របស់អ្នកបើកបរនិងការប្រឈមប៉ះពាល់នឹងហានិភ័យដោយមានជាអប្បបរមានូវការបណ្តុះបណ្តាលរំលឹកអនុវត្តន៍ផ្ទាល់រៀងរាល់បីឆ្នាំ។</p>	<p>បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍បានអោយអនុសាសន៍អោយបំពេញអោយបានសព្វគ្រប់នូវការបណ្តុះបណ្តាលការយល់ដឹងពីការក្រឡាប់នៅពេលដែលមានហានិភ័យខ្ពស់នៃការក្រឡាប់(ឧ. ដោយសារតែប្រភេទយានជំនិះនិង/ឬប្រភេទបណ្តាញនិយោជកផ្លូវថ្នល់)។</p> <p>សូមយោងទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ B2</p> <p>សម្រាប់គោលការណ៍បណ្តុះបណ្តាលគំរូដល់អ្នកបើកបរដែលរួមបញ្ចូលព័ត៌មានស្តីពីការបើកបរអមដោយអត្តាធិប្បាយពីគ្រូបង្វឹកនិងការបើកបរដោយមានជនក្នុងវ័យប្រហាក់ប្រហែលគ្នា។</p> <p>បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍បានផ្តល់អនុសាសន៍អោយយកការយល់ព្រម/ការទទួលស្គាល់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរពីអ្នកបើកបរចំពោះគោលនយោបាយបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែងពីការកែតម្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះស្តីបង្កើនស្ថានភាពប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

<p>4. ការគ្រប់គ្រងត្រូវតែអនុវត្តន៍ដំណើរការអន្តរាគមន៍អ្នកបើកប្រកបដោយហានិភ័យខ្ពស់ដែលត្រូវតែប្តូរជាអប្បបរមាទូទៅ</p> <p>A. លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសម្រាប់ការធ្វើអត្តសញ្ញាណការជម្រាបជូនដំណឹងនិងគ្រប់គ្រងអ្នកបើកប្រកបដោយហានិភ័យខ្ពស់។</p> <p>B. ជំនួបបង្ហាត់បង្រៀនដែលបានកំណត់ពេលទុកជាមួយប្រធានគ្រប់គ្រងផ្ទាល់របស់អ្នកបើកបរភ្លាមៗបន្ទាប់ពីចាត់ចែងណែនាំអ្នកបើកប្រកបដោយហានិភ័យខ្ពស់និង</p> <p>C. លក្ខខណ្ឌតម្រូវក្នុងការបណ្តុះបណ្តាលជាថ្មីបន្ថែមនិងការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណបំពេញបង្គាប់។</p> <p>D. ការយោងសំដៅទៅកាន់ដំណើរការគ្រប់គ្រងដ៏សមរម្យនៃដំណើរអនុវត្តន៍។</p>	<p>សូមយោងទៅកាន់ឧបសម្ព័ន្ធ B6</p> <p>សម្រាប់ការអត្តសញ្ញាណហានិភ័យខ្ពស់និងគោលការណ៍គំរូក្នុងការដោះស្រាយចាត់ចែង។</p>
<p>5A. រកអត្តសញ្ញាណ ដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យសុខភាព សុវត្ថិភាព សន្តិសុខបរិស្ថានថាឆើយានជំនិះមួយណាត្រូវតែបំពាក់ដោយប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដានយានជំនិះ (IVMS) ។</p> <p>ជាកម្រិតអប្បបរមា បរិធានប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដានយានជំនិះ ត្រូវតែកត់ត្រាផ្សេងគ្នា "ខ្ពង់ខ្ពស់គាល់អត្តសញ្ញាណអ្នកបើកបរ" ល្បឿន ការបន្ថែមល្បឿនយ៉ាងគំហុក ការបន្ថយល្បឿនយ៉ាងគំហុក គឺទម្ងន់ត្រូវប្តូរយល់ដែលបានបើកបរនិងចំនួនម៉ោងអ្នកបើកបរ។</p> <p>5B. ប្រើប្រាស់ទិន្នន័យប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដានយានជំនិះ ដើម្បី៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ផ្តល់នូវព័ត៌មានតម្រូវបរិច្ចាគទៅកាន់អ្នកបើកបរហើយធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវដំណើរអនុវត្តន៍របស់អ្នកបើកបរ។ • អនុវត្តការកម្រិតវិញនិងការគ្រប់គ្រងផលវិបាក ចេញនូវការដាក់ទណ្ឌកម្មសម្រាប់ការមិនគោរពតាម។ 	<p>វិធីសាស្ត្រផ្អែកលើហានិភ័យអាចនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីកំណត់ការបោះជំហាននៃការណែនាំដាក់បញ្ចូលប្រព័ន្ធ គ្រួតពិនិត្យតាមដានយានជំនិះ។</p> <p>លទ្ធផលចេញមកនៃការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យអាចនឹងប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដានយានជំនិះ</p> <p>និងត្រូវបានណែនាំដាក់បញ្ចូលសម្រាប់អ្នកបើកប្រកបដោយហានិភ័យខ្ពស់ជាមុនសិន តាមបន្តមកទៀតដោយប្រភេទអ្នកបើកបរដទៃទៀត។</p> <p>ឧទាហរណ៍នៃការអនុវត្តប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដានយានជំនិះនិងឯកសារតម្រង់ទិសស្តីពីមតិវាយតម្លៃត្រូវលំបងរបស់អ្នកបើកបរអាចទាញបាននៅក្នុងគេហទំព័រ http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>កំណត់ចំណាំ៖</p> <p>ការអនុវត្តន៍នៃលក្ខខណ្ឌតម្រូវនេះមិនមានន័យថាយុទ្ធសាស្ត្រប្រកបដោយសុវត្ថិភាព (ឧ. ការបើកបរអមដោយអគ្គាធិប្បាយពីគ្រូបង្វឹកនិងការបើកបរដោយជនមានវ័យស្របាលត្នា)មិនមែនជាវិធីសាស្ត្រមានសុពលភាពសម្រាប់ធ្វើកំណែលម្អអន្តរាគមន៍តែប្រសើរឡើងនូវដំណើរអនុវត្តន៍របស់អ្នកបើកបរនោះឡើយ។</p> <p>ការបើកបរអមដោយអគ្គាធិប្បាយ</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ធានាថាព័ត៌មានត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរបស់ខ្លួននោះឡើយ។

	<p>ពីគ្រូបង្វឹកនិងការបើកបរដោយធនមានវ័យស្របាលគ្នាអាចនឹងនៅតែជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរជាដដែល។</p>
<p>6. អ្នកបើកបរមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតិអោយប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទចល័ត/ម៉ាស៊ីនឆ្លើសារ/វិទ្យុទាក់ទងឆ្លើយឆ្លងទៅមកក្នុងខណៈកំពុងបើកបរយានជំនិះឡើយ។ ប្រការនេះបូករួមទាំងបរិច្ចាគដែលដំណើរការបានដោយមិនប្រើប្រាស់ដៃដែរ។</p> <p>A. ការលើកលែង ប្រសិនបើត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយច្បាប់ រួមមាន៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ក្នុងករណីមានអាសន្ន • ជាផ្នែកមួយនៃការគ្រប់គ្រងកូនករពារហែរហម។ • ស្ថានភាពដទៃទៀតផ្អែកលើការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យសុខភាពសុវត្ថិភាព សន្តិសុខនិងបរិស្ថាន។ 	<p>សូមយោងទៅលើបស្ស័យ B1 សម្រាប់គោលការណ៍គំរូស្តីពីទូរស័ព្ទចល័ត</p>
<p>7. អ្នកបើកបរមិនត្រូវប្រតិបត្តិការយានជំនិះក្នុងខណៈស្ថិតក្រោមឥទ្ធិពលស្រា ថ្នាំ និងថ្នាំឱ្យរងាកងុយ ឬនិស្សន្ទដែលអាចធ្វើឱ្យថយចុះសមត្ថភាពក្នុងការបើកបរនោះឡើយ។</p>	<p>សូមយោងទៅលើបស្ស័យ B3 សម្រាប់គោលការណ៍គំរូទាក់ទងនឹងបម្រើប្រាស់ជាតិស្រវឹង ថ្នាំ និងនិស្សន្ទដែលអាចធ្វើឱ្យថយចុះសមត្ថភាពក្នុងការបើកបរ។</p>
<p>8. បម្រើប្រាស់នៃទោចក្រយានយន្តនៅក្នុងការបំពេញកិច្ចការក្រុមហ៊ុនគឺមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតិទោះឡើយលុះត្រាតែការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យបានបង្ហាញថាការគ្រប់គ្រងគ្រប់គ្រាន់ត្រូវបានដាក់ជាធានាដើម្បីគ្រប់គ្រងចាត់ចែងហានិភ័យទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនប្រភេទនេះ។</p> <p>ប្រសិនបើលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យនេះកំណត់បានថាទោចក្រយានយន្តត្រូវបានអនុញ្ញាតិ អោយប្រើប្រាស់បាន</p> <p>គោលការណ៍/បែបបទទម្រង់ការត្រួតពិនិត្យជាធរមានដែលបានលើកឡើងនូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវអប្បបរមាសម្រាប់បម្រើប្រាស់នៃយានជំនិះទាំងនេះ</p> <p>រួមមានបម្រើប្រាស់នៃអ្នកពារសុវត្ថិភាពយ៉ាងសមស្របនិងការបណ្តុះបណ្តាលបែបជំនាញឯកទេសដល់អ្នកបើកបរផង។</p>	<p>សូមយោងទៅលើបស្ស័យ B7 សម្រាប់គោលការណ៍គំរូស្តីពីបម្រើប្រាស់នៃទោចក្រយានយន្ត។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លួនសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

C. ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ	
<p>1. ការគ្រប់គ្រងត្រូវតែអនុវត្តន៍បែបបទទម្រង់ការគ្រប់គ្រងភាពអស់កម្លាំង និងកាតព្វកិច្ច របបពេលវេលាដើរកម្រិតសម្រាក។ របបពេលវេលាត្រូវតែគោរពស្របទៅនឹងច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិក្នុងស្រុក។</p> <p>ការគ្រប់គ្រងមិនត្រូវចាត់តាំងការងាររបបដែលជាអ្នកបើកបរនឹងធ្វើការដោយបំពានកាតព្វកិច្ច របបពេលវេលាដើរកម្រិតសម្រាក។</p> <p>A. អ្នកបើកបរត្រូវតែមានសមត្ថភាពផ្លូវកាយនិងផ្លូវស្មារតីក្នុងការប្រតិបត្តិការយានជំនិះ។</p> <p>B. អ្នកបើកបរមានសិទ្ធិ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ធៀបសវងការបើកបរសិនបើពួកគេមិនបានសម្រាកឬមានស្មារតីប្រុងប្រយ័ត្នការពេញលេញ។ ● ឈប់យានជំនិះហើយសម្រាកនៅក្នុងទីតាំងសុវត្ថិភាពប្រសិនបើបាត់បង់ការផ្តល់អារម្មណ៍។ <p>C. អ្នកបើកបរត្រូវគោរពស្របតាមកាតព្វកិច្ចដូចខាងលើកម្រិតសម្រាក។</p>	<p>អនុវត្តបែបបទទម្រង់ការសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងភាពអស់កម្លាំងផ្ទៃក្នុងនៃរូបមាតិកៈ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● កំណត់ពេលវេលាធ្វើការងារដើម្បីផ្តល់នូវការពេលវេលាដើម្បីសម្រាកគ្រប់គ្រាន់ ធៀបសវងដូចពេលវេលាដើរកម្រិតសម្រាក ធៀបសវងការបើកបរពេលវេលាដើរកម្រិតសម្រាកបង្វិលផ្លូវផ្ទៃក្នុងធ្វើការងារ។ ● អនុញ្ញាតិផ្តល់ការប្រគល់កិច្ចការងារគ្រោងទុកនូវការសម្រាកមួយយប់ ● អប់រំអ្នកបើកបរអំពីហានិភ័យនៃភាពអស់កម្លាំងនិងយុទ្ធសាស្ត្រដំណោះស្រាយសុវត្ថិភាពសម្រាប់គ្រប់គ្រងការអស់កម្លាំង។ ● ប្រសិនបើច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិក្នុងស្រុកសម្រាប់កាតព្វកិច្ចដូចខាងលើកម្រិតសម្រាកមិនមានអនុវត្តមានទេ កាតព្វកិច្ចពេលវេលាដើរកម្រិតសម្រាកនៅក្នុងតារាង 1 (ទំព័រ 22) ត្រូវបានណែនាំជាអនុសាសន៍។ ● ប្រសិនបើច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិក្នុងស្រុកសម្រាប់កាតព្វកិច្ចដូចខាងលើកម្រិតសម្រាកមិនមានអនុវត្តម៉ត់ចត់ប្រទេសណាមួយនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ណែនាំជាអនុសាសន៍អនុវត្តន៍នូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវដែលម៉ត់ចត់ប្រជាជាងដែលបាននិយាយបញ្ជាក់នៅក្នុងតារាង 1។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះនោះទេ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

<p>2.</p> <p>ប្រធានគ្រប់គ្រងនិងសាកសួរនិងធ្វើការពិនិត្យស៊ីវិលឡើងវិញម្តងម្កាលនូវចំនួននៃការធ្វើដំណើរដោយមានចេតនាចង់លុបបំបាត់ នូវការធ្វើដំណើរនិងបន្ថយហានិភ័យ។</p>	<p>គិតពីចរាចរណ៍ដល់បែបដែលមានសុវត្ថិភាពជាងក្នុងការដឹកជញ្ជូន(តាមផ្លូវដៃ ក តាមសាឡាង តាមការធ្វើដំណើរផ្លូវអាកាស)និងមធ្យោបាយដទៃទៀតនៃការសម្របចក្ខុ ការដូចជាការធ្វើសន្និសីទតាមរយៈវីដេអូឬការជួបប្រជុំតាមរយៈគេហទំព័រ ។</p> <p>នៅកន្លែងដែលការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់គឺជាដំណោះស្រាយអាចទៅបានតែម្តង យគត់</p> <p>វិធានការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ជាក់លាក់មួយត្រូវតែគិតពីចរាចរណ៍ដើម្បីកាត់បន្ថយ យន្តការប្រឈមប៉ះពាល់(ចំនួនគឺ ទូរម៉ែត្រ ឬម៉ាយដែលបានបើកបរ)និងហានិភ័យ។ ប្រការនេះរួមមាន៖</p> <p>ការប្រើប្រាស់បែបដែលដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ដែលមានហានិភ័យទាបជាង(ឧ. រថយន្តក្រុងដំនួសឲ្យយានជំនិះធុនស្រាល)និងភ្នាក់ងារធ្វើដំណើរបញ្ចូលគ្នា។</p>
<p>3A. ប្រើប្រាស់កាតាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យសុខភាព សុវត្ថិភាព សន្តិសុខនិងបរិស្ថានប្រចាំតំបន់ដើម្បីកម្រិតសក្តានុពលថាតើការធ្វើដំណើរ(ប្រភេទ)មួយណាទាមទារនូវផែនការគ្រប់គ្រងការធ្វើ ដំណើរ (JMP) ហើយអនុវត្តផែនការ គ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ (JMP) សម្រាប់ការធ្វើដំណើរទាំងអស់នោះ។</p> <p>3B. ផែនការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើររួមមានដងផ្លូវធ្វើដំណើរដែលទទួលបានសិទ្ធិអនុញ្ញាត អត្តសញ្ញាណកម្មនៃគ្រោះថ្នាក់នៅតាមដងផ្លូវនិងការគ្រប់គ្រងដែលទាក់ទងពាក់ព័ន្ធ ការឈប់ដើម្បីសម្រាក និងលក្ខខណ្ឌតម្រូវសម្រាប់ការប្រាស្រ័យឆ្ពោះប្តូរព័ត៌មានក្នុងកំឡុងនៃការធ្វើដំណើរ។ នៅក្នុងការរៀបចំផែនការការធ្វើដំណើរ កាតព្វកិច្ច ការបើកបរនិងម៉ោងសម្រាកដែលបាននិយាយបញ្ជាក់នៅក្នុងតារាង 1 នឹងត្រូវបានយកមកអនុវត្តក៏ដូចជាការគ្រប់គ្រងចាត់ចែង លើភាពអស់កម្លាំងផងដែរ។</p>	<p>សូមយោងទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ C សម្រាប់គោលការណ៍គំរូស្តីពីការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ។</p> <p>បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ណែនាំជាអនុសាសន៍អោយ ចាត់តាំងប្រធានគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរនិងធានាអោយបានថាពួកគេត្រូវ បានបណ្តុះបណ្តាលយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។</p> <p>ពេលដែលអាចទៅរួច អ្នកបើកបរនិងប្រធានគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរត្រូវមានការផ្តល់ព័ត៌មានសង្ខេបមុន នៃចេញដំណើរដើម្បីធានាអោយបានថា៖</p> <p>a. អ្នកបើកបរមានកាយសម្បទាសម្របនឹងការងារហើយមានលក្ខណៈ សម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ (សូមមើលផងដែរនូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវ 3, 4 និង 8)។</p> <p>b. ផែនការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរត្រូវបានយល់ដោយអ្នកបើកបរនិង ប្រធានគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ។</p> <p>C. យានជំនិះត្រូវបានត្រួតពិនិត្យមុនការធ្វើដំណើរ (សូមមើលផងដែរនូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវ 16.2)។</p> <p>សម្រាប់ការធ្វើដំណើរដែលការផ្តល់ព័ត៌មានសង្ខេបមុនចេញដំណើរមិនអាចធ្វើ ទៅបាន ជម្រើសផ្សេង</p>

	<p>ការត្រួតពិនិត្យអាចត្រូវបានអនុវត្តដើម្បីធានាអោយបានថាការធ្វើដំណើរបានគោរពស្របនឹងចំណុច a, b និង c ដែលបាននិយាយពីខាងលើ។</p>
<p>4. អ្នកដំណើរដែលមិនទទួលបានសិទ្ធិគីមីត្រូវបានអោយនៅលើយានជំនិះឡើយខណៈដែលកំពុងបំពេញកិច្ចការរបស់ក្រុមហ៊ុន។</p>	<p>អនុវត្តចេញនូវគោលការណ៍ដែលចែងបញ្ជាក់នូវអ្នកទាំងឡាយណាដែលត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិអោយបើកបរយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់របស់ក្រុមហ៊ុនឬយានជំនិះជួលនិងអ្នកទាំងឡាយណាដែលត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិអោយជិះនៅលើយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់របស់ក្រុមហ៊ុនឬត្រូវបានជួល។</p> <p>ជាធម្មតា អ្នកដំណើរដែលទទួលបានការអនុញ្ញាតនៅក្នុងយានជំនិះដឹកជញ្ជូនរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលជាមនុស្សដែលបានការអនុញ្ញាតិយល់ព្រមពីសំណាក់ថ្នាក់គ្រប់គ្រងបន្តិកយានជំនិះរបស់អ្នកបើកបរ។</p> <p>ប្រការនេះរួមបញ្ចូលប៉ុន្តែមិនកំហិតត្រឹមតែអ្នកបង្វឹកអ្នកបើកបរអ្នកបើកបរកំពុងហាត់ការបុគ្គលិកជួសជុលថែទាំនិងបុគ្គលិកផ្នែកដឹកជញ្ជូនតែប៉ុណ្ណោះទេ។</p> <p>នៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួន អ្នកដំណើរត្រូវតែគោរពតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវជាបញ្ញត្តិដែលពួកគេត្រូវបានរំពឹងថាមានចំណេះដឹងអំពីបច្ចេកទេសនៅក្នុងយានជំនិះលក្ខណៈរបស់វានិងដំណើរការដោះស្រាយឆ្លើយតបក្នុងករណីអាសន្ន។</p>
<p>5. អ្នកបើកបរត្រូវតែបើកបរអោយបើកភ្លើងនៅក្នុងកំឡុងពេលថ្ងៃទៅពេលដែលច្បាប់អនុញ្ញាត។</p>	

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាការព្រួយបារម្ភដោយបណ្តាញនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែងពីការព្រួយបារម្ភរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

តារាង 1• ការងារ/កាតព្វកិច្ច ពេលវេលាដំបូងនិង សម្រាកកំរុំ

ការណែនាំខាងក្រោមនេះគឺផ្អែកជាអាទិ៍លើគ្រោងមូលដ្ឋានបទបញ្ញត្តិដែលបានអនុវត្តនៅលើយានជំនិះធុនធំៗ។ យ៉ាងនេះក្តី ធាតុមួយចំនួនខាងក្រោមនេះ ខ.
ធាតុទាំងឡាយណាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងតម្រូវការការឈប់ដើម្បីសម្រាកនិងតម្រូវការដើម្បីគិតពិចារណាពីរយៈពេលធ្វើដំណើរជាសមាសធាតុនៃរយៈពេលបើកបរសរុប
ក៏ជាប់ពាក់ព័ន្ធផងដែរសម្រាប់យានជំនិះធុនស្រាលនិងធុនកណ្តាល។

សូមយោងទៅកាន់ឧបសម្ព័ន្ធ C1 សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែមជុំវិញលក្ខខណ្ឌតម្រូវឱ្យយូរនៅក្នុងតារាង 1 សរសំខាន់នៃការគោរពទៅតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវទាំងនេះនិងរបៀបដែលពាក់ព័ន្ធនឹងច្បាប់
និងបទបញ្ញត្តិក្នុងតំបន់។

	សម្រាប់អ្នកបើកបរយានជំនិះធុនស្រាលនិងធុនកណ្តាល។	សម្រាប់អ្នកបើកបរយានជំនិះធុនធំនិងអ្នករថ្ងៃរថ្ងៃដែលសម្រាប់អ្នកបើកបរគឺជាកិច្ចការការងារដ៏ ប្លែកដ្ឋាន។
ពេលវេលាបើកបរអតិបរមានៃការងារសម្រាកនិងពេលវេលាសម្រាកអប្បបរមា	រយៈពេលពីរម៉ោងនៃការបើកបរជាប់បន្តគ្នាដាច់ដែលតាមបន្តមកទៀតដោយ ការឈប់សម្រាកដែលមានពេលវេលាណាស់ 15 នាទី។	4.5 ម៉ោងនៃការបើកបរជាប់បន្តគ្នាដាច់ បន្តតាមមកទៀតដោយការឈប់សម្រាករយៈពេល 30 នាទី។ ទោះជាយ៉ាងណា គេបានណែនាំអនុសាសន៍យ៉ាងមុតមាំថាអោយមានការឈប់សម្រាករយៈពេល 15 នាទីនៅរៀងរាល់ 2 ម៉ោងម្តង ឬការឈប់សម្រាកកាន់តែលើកញ្ចប់ជាងនេះទៅទៀតនៅក្នុងរយៈពេលឈប់មុតនៃដំណើរដឹកស្រូវក្នុងអង្គ 24 ម៉ោង។
ចំនួនម៉ោងធ្វើការ/បំពេញកាតព្វកិច្ចអតិបរមា* នៅក្នុងថ្ងៃដែលវិលវិល 24 ម៉ោង * ចំនួនម៉ោងធ្វើការ/បំពេញកាតព្វកិច្ចដែលជាអាទិ៍ប្រកួត ការបើកបរជាការងារ	និយោជិកមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតិអោយបើកបរមធ្យមពីបំពេញការងារ/បំពេញកាតព្វ កិច្ចចំនួន 12 ម៉ោងហើយនោះឡើយ។	និយោជិកមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតិអោយបើកបរមធ្យមពីបំពេញកាតព្វកិច្ចរយៈពេល 14 ម៉ោងហើយនោះទេ។
ចំនួនម៉ោងបើកបរអតិបរមានៅក្នុងថ្ងៃដែលវិលវិល 24 ម៉ោង។	ចំនួនសរុបប្រាំពីរម៉ោង មិនបូកបញ្ចូលរយៈពេលធ្វើដំណើរទៅនិងមកពីធ្វើការ។ ចំនួន 9 ម៉ោង បូកបញ្ចូលទាំងពេលវេលាធ្វើដំណើរទៅនិងមកពីធ្វើការផងដែរ។	ចំនួនសរុប 10 ម៉ោងមិនបូកបញ្ចូលពេលវេលាធ្វើដំណើរទៅនិងមកពីកន្លែងធ្វើការ។ ចំនួន 11 ម៉ោងដោយបូកបញ្ចូលទាំងពេលវេលាធ្វើដំណើរទៅ និងមកពីកន្លែងធ្វើការណាក៏ដោយ។
ចំនួនម៉ោងធ្វើការ/បំពេញកាតព្វកិច្ចអតិបរមានៅក្នុងរយៈ កាលវិលវិល 7 ថ្ងៃ និង 14 ថ្ងៃ។	គ្មានការបើកបរមធ្យមពីរយៈកាល 40 ម៉ោងការងារ/ម៉ោងបំពេញកាតព្វកិច្ចក្នុងរយៈកាល 7 ថ្ងៃ ឬ 80 ម៉ោងក្នុងរយៈកាល 14 ថ្ងៃ។	គ្មានការបើកបរមធ្យមពីរយៈកាល 70 ម៉ោងនៃម៉ោងបំពេញកាតព្វកិច្ចក្នុងរយៈកាលប្រាំពីរថ្ងៃ 120 ម៉ោងក្នុងរយៈកាល 14 ថ្ងៃ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន
“ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឱ្យបានចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះស្តីបសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

D. យានជំនិះ	
<p>1. ថ្នាក់គ្រប់គ្រងត្រូវតែធានាអោយបានថាយានជំនិះត្រូវបានប្រើប្រាស់ដែលគោរពស្របទៅនឹងបទដ្ឋានអប្បបរមា៖</p> <ul style="list-style-type: none"> A. ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពដែលមានចំណុចតំណភ្ជាប់បីកន្លែង* B. បង្អួកក្បាល/ភ្នាក់ទប់ក្បាល* C. រោងខ្យល់សុវត្ថិភាព (សម្រាប់អ្នកបើកបរនិងអ្នកដំណើរនៅកៅអីជួរមុខ) D. ការការពារការប៉ះទង្គិចពីចំហៀង E. ប្រព័ន្ធប្រហាំងប្រឆាំងនឹងដំណើរឈប់នៃរថ្វីលកង់ (ABS) F. ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យតាមដាននៅក្នុងយានជំនិះ (IVMS) (អាស្រ័យលើការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យ)។ G. ប្រអប់សម្រាប់ឆ្អើយតបក្នុងករណីអាសន្ន <p>*បទដ្ឋានអប្បបរមាសម្រាប់យានជំនិះផុសស្រាលដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់ក្នុងការបំពេញកិច្ចការក្រុមហ៊ុនដែលជាមូលដ្ឋានផ្ទាល់ប្រយោជន៍អ្នកបើកបរ។</p>	<p>បទដ្ឋានដែលបាននិយាយបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារនេះគឺជាបទដ្ឋានអប្បបរមា។ បទដ្ឋានបន្ថែមទៀតអាចនឹងបូកបញ្ចូល៖ សមត្ថភាពសណ្តោងការគិតគូរពិចារណាទៅលើការរៀបចំតាក់តែងដើម្បីបន្ថយភាពគ្មានជាសុវត្ថិភាព (ឧ. ងាយស្រួលចូលទៅដល់ ថលនាភាពអាចធ្វើការពីបួនខាងក្នុងយានជំនិះ) លក្ខណៈពិសេសផ្នែកសុវត្ថិភាពដូចជាប្រព័ន្ធស្ថេរភាពគំហើញខាងក្រោយឬប្រព័ន្ធសម្រាប់ចាប់សញ្ញាប្រព័ន្ធបញ្ជាសាកបុកគ្នា ម៉ាស៊ីនថតនៅក្នុងរថយន្តនិងប្រព័ន្ធកញ្ចក់ខាងក្រៅ។</p> <p>បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍អោយអនុសាសន៍អោយប្រើប្រាស់នូវយានជំនិះដែលមានបរិមាណបង្ការការពារការក្រឡាប់ប្រសិនបើការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យការក្រឡាប់បានរកឃើញអត្តសញ្ញាណនៃការមានហានិភ័យការក្រឡាប់ខ្ពស់។</p> <p>បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍អោយអនុសាសន៍ថាយានជំនិះត្រូវតែមានយ៉ាងតិចបំផុតគ្នាដូចនូវបួននូវលើប្រព័ន្ធចាត់កម្រិតនៃកម្មវិធីវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យឬប្រមាណការណ៍ចាត់កម្រិតវិសោធនកម្មទៅលើការបែកបាក់ដែលសមមូលគ្នា។</p> <p>បរិក្ខារដ៏សមរម្យសម្រាប់គ្រាអាសន្នបន្ទាន់រួមមាន៖ ប្រអប់ថ្នាំពេទ្យ ពិលអវកាត់សុវត្ថិភាពដែលមានចំណាំងផ្គាត់ បំពង់ពន្លត់អគ្គីភ័យ ត្រីកោណសញ្ញាព្រមាន។</p>
<p>2A. រក្សាយានជំនិះនៅក្នុងសភាពមានដំណើរការយ៉ាងមានសុវត្ថិភាពស្របទៅតាមសេចក្តីណែនាំបញ្ជាក់របស់ផលិតករ និងលក្ខខណ្ឌតម្រូវផ្លូវច្បាប់ប្រចាំតំបន់។</p>	<p>សូមយោងទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ D សម្រាប់បែបបទប្រគល់ការគំរូរឿងពីការថែទាំយានជំនិះនិងបែបបទប្រគល់ការគំរូរឿងពីការពិនិត្យយានជំនិះ។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្រុមសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកការគ្រើមត្រូវរស់រវើកឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លួនសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

<p>2B. អ្នកបើកបរត្រូវតែអនុវត្តនូវការពិនិត្យមុនធ្វើដំណើរដើម្បីធានាឱ្យបានថា យានជំនិះស្ថិតនៅក្នុងសភាពមានដំណើរការល្អនិងសមស្របសម្រាប់ការធ្វើដំណើរ។</p>	
<p>3. ចងរឹតបន្តិចវត្ថុដែលធ្លាក់លុះនៅក្នុងថ្នាក់បន្ទប់អ្នកដំណើរ។</p>	<p>វត្ថុដែលធ្លាក់លុះមិនត្រូវបានផ្ទុកដឹកនៅក្នុងថ្នាក់បន្ទប់អ្នកដំណើរឡើយ សំណាញ់ទប់បន្តិចយានជំនិះឬវត្ថុសម្រួលនិងអាចត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីញែកផ្តាច់តំបន់ទុកដាក់ផ្ទាំងព័ត៌មានសម្រាប់អ្នកដំណើរ។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លរសមដោយបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

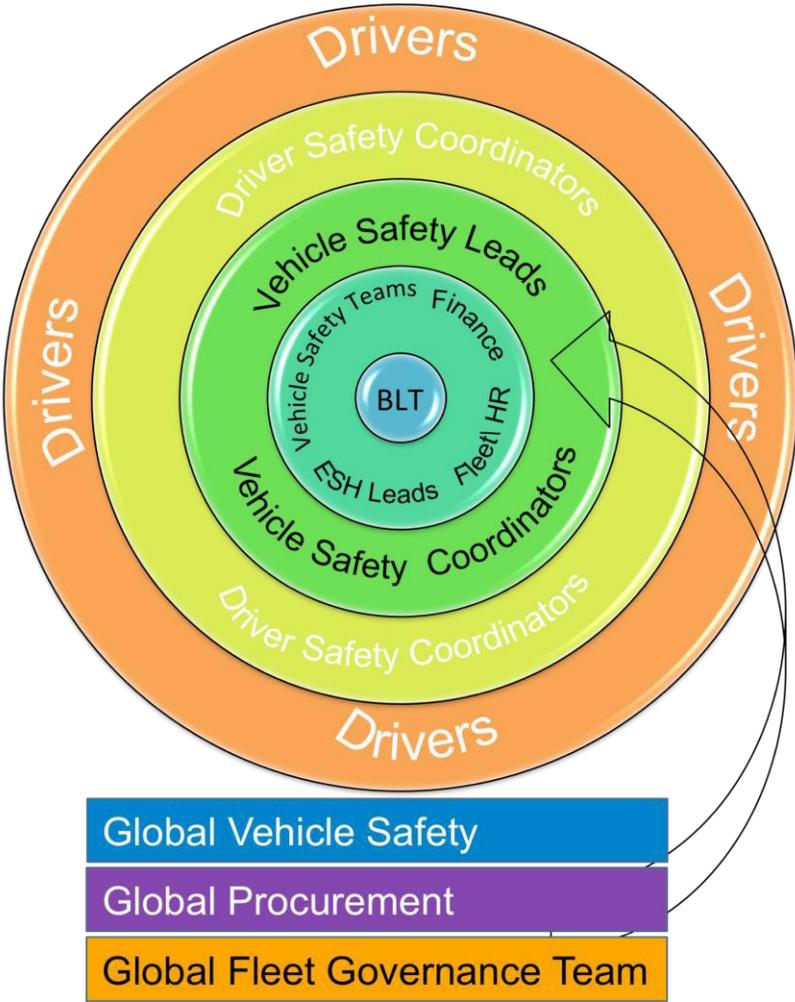
ឧបសម្ព័ន្ធ A1.1 • ឧទាហរណ៍នៃចរន្តសុវត្ថិភាពសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

1.1 អង្គការនានាដែលប្រតិបត្តិការនៅក្នុងកិច្ចការងារប្រតិបត្តិការសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

អាចនឹងយកមកពិចារណានូវការផ្តើមបង្កើតនូវគោលនយោបាយសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដែលបានគូសវាសត្រូវសម្របសម្រួលនូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវឱ្យមាននិងអនុញ្ញាតិអង្គការកិច្ចការងារប្រតិបត្តិការសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ យើងផ្តើមបង្កើតចេញនូវគោលការណ៍តម្រូវទិសកាន់តែលំអិតថែមទៀតដែលជាក់លាក់ចំពោះប្រតិបត្តិការដែលត្រូវសម្របសម្រួលយើងមិនដោះដូរចាកពីលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃគោលនយោបាយសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់។

1.2 ដើម្បីអនុវត្តយ៉ាងជោគជ័យនិងបន្តរក្សាទ្រទ្រង់នូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះនិងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

ការបង្ហាញអោយឃើញដ៏ខ្លាំងក្លានូវការក្លាត់កំលាំងចិត្តមុតមាំចំពោះកម្មវិធីសុវត្ថិភាពយានជំនិះនិងផ្លូវថ្នល់គឺជាត្រូវការជាចាំបាច់។



អ្នកបើកបរ

- បើកបរយ៉ាងមានសុវត្ថិភាព
- វាយការណ៍ពីតួលេខចម្ងាយដូចគិតជាម៉ាយល័រ និងពីចម្ងាយហេតុ
- ធ្វើការជាមួយអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ
- បញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ

អ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ (DSC)

- ប្រធានគ្រប់គ្រងក្រុម ឬបុគ្គលិកអាជីវកម្មផ្ទៃក្នុង
- ផ្តល់នូវទិន្នន័យស្តីពីសុវត្ថិភាពយានជំនិះដែលពាក់ព័ន្ធនៅដល់
- ត្រួតពិនិត្យតាមដានអ្នកបើកបរស្ថិតប្រឈមនឹងហានិភ័យនៅក្នុងក្រុម
- គាំទ្រ និងជំរុញសុវត្ថិភាពនៅក្នុងក្រុម
- ចូលរួមនៅក្នុងបណ្តាញអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ
- វាយការណ៍នូវចម្ងាយហេតុ និងប្រមូលយកនូវតួលេខចម្ងាយគិតជាម៉ាយល័រ

អ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពយានជំនិះ

- នាយកដ្ឋានសុវត្ថិភាពបរិស្ថាន និងសុខភាពប្រជាជនដឹកនាំសំខាន់នៃស្ថាប័ន
- ចាត់តាំងនិងធ្វើការជាមួយអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ
- ធ្វើការជាមួយមេក្រុមសុវត្ថិភាពយានជំនិះ
- ចូលរួមនៅក្នុងក្រុមសុវត្ថិភាពយានជំនិះ

មេក្រុមសុវត្ថិភាពយានជំនិះ/នាយកដ្ឋានសុវត្ថិភាពបរិស្ថាននិងសុខភាព (ESH)

- ធ្វើការជាមួយអ្នកសម្របសម្រួលនិងអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ
- គ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធនិងកត់ត្រាបញ្ជូននូវទិន្នន័យសុវត្ថិភាពបរិស្ថាននិងសុខភាព
- ផ្តល់នូវការគ្រប់គ្រងទិសទៅដល់ក្រុមសុវត្ថិភាពយានជំនិះ

ក្រុមសុវត្ថិភាពយានជំនិះ

- ផ្តើមបង្កើតចេញនូវគោលការណ៍នានា
- ស្នើសុំនិងធ្វើការត្រួតពិនិត្យតាមដានទាញប្រព័ន្ធ
- វាយការណ៍ទៅកាន់ថ្នាក់ដឹកនាំស្ថាប័ន

ក្រុមថ្នាក់ដឹកនាំស្ថាប័ន/អធិការកិច្ចការ

- កំណត់សេចក្តីណែនាំនិងសេចក្តីពិធីទុក
- ពិនិត្យឡើងវិញនូវទាញប្រព័ន្ធ
- អនុម័តិធានានិងអនុវត្តន៍គោលនយោបាយ
- ធ្វើការតាមដានបន្តនិងអន្តរាគមន៍ចំពោះអ្នកបើកបរ

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លែងប្រក្រតីដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឡើយចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ នឹងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកនៃឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

1.3 មេដឹកនាំចាត់តាំងត្រូវតែធានាអោយបានថាកម្មវិធីត្រូវបានផ្តល់ធនធានយ៉ាងគ្រឹមត្រូវដើម្បីអនុវត្តនូវកម្មវិធី ប្រមូលយកនិងធ្វើការប្រាស្រ័យរវាងប្តូរព័ត៌មានគ្នាអំពីមាត្រាប្រព័ន្ធដ៏ត្រឹមត្រូវសម្របសម្រួល ធ្វើការពិនិត្យឡើងវិញនូវឧបទ្វ្រវហេតុ/ការបុកគ្នា

ធានាឱ្យបានថាការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរត្រូវបានបញ្ចប់ដូចដែលតម្រូវឱ្យយកមេដឹកនាំអគ្គសញ្ញាណនិងបន្តចំណុចដែលកម្មវិធីដើម្បីធ្វើកំណែលំអដាច់ជាបន្ត។
រចនាសម្ព័ន្ធជាឧទាហរណ៍អាចកម្មវិធីនៅខាងលើ។

1.4 ដាក់ជាការពិចារណានូវការបង្កើតចេញនូវក្រុមសុវត្ថិភាពយានជំនិះតាំងនៅប្រចាំភូមិភាគដើម្បីគ្រប់គ្រងចាត់ចែងបញ្ហានៅក្នុងអង្គការស្ថាប័នឬតំបន់នៃពិភពលោកនីមួយៗ។

- បង្កើតចេញនិងពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលនយោបាយសុវត្ថិភាពនៅក្នុងអង្គការស្ថាប័ន/នៅក្នុងអង្គការប្រចាំភូមិភាគ
- រកឃើញអគ្គសញ្ញាណនិងធានាបាននូវចំនួនគ្រប់គ្រាន់នៃអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពយានជំនិះ
- ពិនិត្យឡើងវិញនូវឧបទ្វ្រវហេតុនិងការបុកគ្នា។
- ធានាអោយបានថាការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរត្រូវបានបញ្ចប់ទៅតាមគោលនយោបាយ។

1.5 នឹងមានវិធីសាស្ត្រសម្រាប់រកឃើញអគ្គសញ្ញាណនិងបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលដែលទទួលខុសត្រូវក្នុងការគ្រប់គ្រងលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃកម្មវិធីសុវត្ថិភាពយានជំនិះនិងដើម្បីទុកដូចជាចំណុចចំបងសម្រាប់ទំនាក់ទំនងដើម្បីជួយក្នុងការយកការណែនាំនិងការប្រាស្រ័យរវាងប្តូរព័ត៌មានដទៃទៀតទៅកាន់អ្នកបើកបរចាំក្រុមហ៊ុននិងប្តីប្រពន្ធ/វេជ្ជក្នុងគ្រួសារ ដែលបើកបរយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់ដោយក្រុមហ៊ុនឬយានជំនិះដែលជួល។

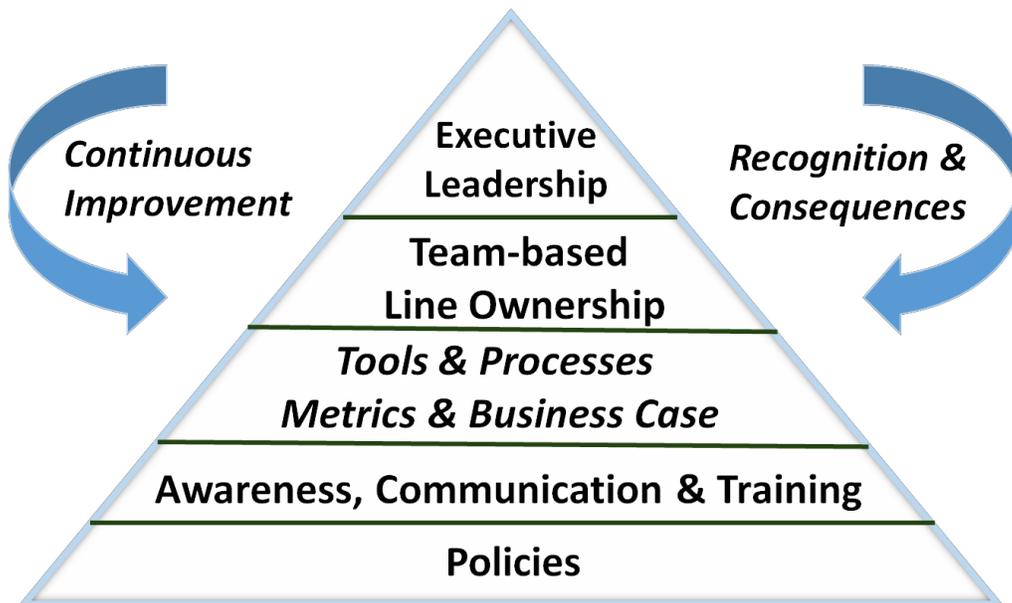
ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយសេរីដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដៃដៃ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឱ្យបានច្បាស់ពីការគ្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ A1.2 • តារាងអង្គការសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ក្នុងក្រុមហ៊ុនសម្រាប់ក្រុមប្រឹក្សាសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគ្រប់គ្រងដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឱ្យមានការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ A2 • បែបបទប្រុងការគំរាមពីការស៊ើបអង្កេតឧប្បទ្វេហេតុ

គោលបំណង

ដើម្បីកំណត់នូវដំណើរហេតុនៃការបុកគ្នា/ឧប្បទ្វេហេតុនិងអនុវត្តតាមពិធីសារដែលចាំបាច់សម្រាប់វា។

វិសាលភាព

រាល់និយោជិកទាំងអស់ដែលប្រតិបត្តិការ យានជំនិះរបស់(សូមដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន) (ជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់ក្តី ឬជួលក្តី)

និយមន័យ

ការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វេហេតុដែលអាចបង្កអនាមិកភាព - ការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វេហេតុដែលអាចបង្កអនាមិកភាពគឺជាការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វេហេតុមួយដែលនៅក្នុងនោះ និយោជិករបស់(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)

មិនបានធ្វើស្តីប្រាប់យ៉ាងណាដែលអាចទៅរួចដើម្បីបង្ការការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វេហេតុនោះ រួមមានត្រៀមរំពឹងទុកនូវគ្រោះថ្នាក់និងអនុវត្តនូវបែបបទប្រុងការបើកបររបស់ខ្លួនដ៏សមស្រប។

ការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វេហេតុដែលមិនអាចបង្កអនាមិកភាព - ការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វេហេតុដែលមិនអាចបង្កអនាមិកភាពគឺជាអ្វីដែលនៅក្នុងនោះបុគ្គលិកនៃ

(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)បានធ្វើស្តីប្រាប់យ៉ាងណាដែលអាចទៅរួចដើម្បីបង្ការការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វេហេតុ

រួមមានការត្រៀមរំពឹងទុកនូវគ្រោះថ្នាក់ហើយបានអនុវត្តនូវបែបបទប្រុងការបើកបររបស់ខ្លួនដ៏សមស្រប។

ករណីទូទៅ

ការស៊ើបអង្កេតការបុកគ្នាគឺជាការរករកនូវអង្កេតហេតុ។ ក្នុងនាមជាថ្នាក់គ្រប់គ្រងនៃ(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន) អ្នកមិនត្រូវកំណត់នូវអ្វីដែលបានកើតឡើងតែប៉ុណ្ណោះនោះទេ ប៉ុន្តែហេតុអ្វីបានកើតឡើង

ហើយសំខាន់បំផុតនោះ តើនិយោជិករបស់អ្នកអាចចៀសវាងការបុកគ្នាប្រហាក់ប្រហែលនេះដោយរបៀបណា។ ស្ថានភាពបរិស្ថាន

ផ្លូវថ្នល់និងយានជំនិះមនុស្សនិងអាកប្បកិរិយាត្រឹមត្រូវស្របនឹងគោលការណ៍អង្គការត្រូវតែយកមកដាក់ក្នុងការពិចារណាទាំងអស់។

ជោគជ័យនៃការស៊ើបអង្កេតអាស្រ័យនៅលើសមត្ថភាពរបស់ប្រធានគ្រប់គ្រងក្នុងការយកបាននូវអង្កេតហេតុដោយគ្មានបុរេជំនួយនិងដោយគ្មានព្យាយាមគាំទ្រសញ្ញាណដែលប្រមើលទុកជាមុននោះឡើយ។

គោលដៅចុងបញ្ចប់បំផុតរបស់ (ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)នៅក្នុងការស៊ើបអង្កេតនិងការកំណត់ទៅលើភាពអាចបង្ការបានគឺការអភិវឌ្ឍន៍កែលម្អខ្លួនឯងដើម្បីបង្ការការបុកគ្នានៅពេលអនាគត។

គោលការណ៍ណែនាំនៅក្នុងទំព័រនេះគឺមានបំណងដើម្បីជួយប្រធានគ្រប់គ្រងឱ្យអនុវត្តនូវផ្នែកស៊ើបអង្កេតនិងផ្នែកកំណត់ភាពអាចបង្ការបាននៃការងាររបស់ពួកគេ។

ដោយធ្វើតាមបែបបទប្រុងការជាដំបូងរួចរាល់បានគួរសរសេរស្រាយនោះ

ប្រធានគ្រប់គ្រងនិងអាចប្រមូលបាននូវព័ត៌មានគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់គោលបំណងរបស់ពួកគេក៏ដូចជាអាចផ្តល់ដល់(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)នូវកំណត់ត្រាឯកសារហិរញ្ញវត្ថុនិងច្បាប់បាន។

វាចាំបាច់សម្រាប់របាយការណ៍ដែលត្រូវតែពេញលេញនិងត្រឹមត្រូវតាមដែលអាចទៅរួចព្រោះនៅក្នុងករណីជាច្រើនវាគឺជា

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដៃដៃ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះនោះទេភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឯកសារផ្លូវការតែមួយគត់របស់(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)ស្តីអំពីការបុកគ្នាហើយអាចនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងតុលាការសម្រាប់គោលបំណងទាក់ទងនឹងការធានារ៉ាប់រងឬដើម្បីបង្ហាញឱ្យឃើញថាសកម្មភាពដាក់ពិន័យគឺពិតជាត្រឹមត្រូវយុត្តិធម៌។

ទំនួលខុសត្រូវរបស់និយោជិក

បន្ទាប់ពីពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការបុកគ្នាមក៖

1. ឈប់ជាបន្ទាន់ដើម្បីស៊ើបអង្កេត។
2. ជួយនរណាក៏ដោយដែលរងរបួស។
3. ផ្តល់ដំណឹងដល់សេវាកម្មសង្គ្រោះបន្ទាន់។
4. ការពារកន្លែងកើតហេតុការបុកគ្នាដោយដាក់បរិទេសផ្តល់សញ្ញាប្រមាទ ប្រសិនបើសមរម្យ ដើម្បីត្រូវបានប្រមាទដល់ចរាចរណ៍។ល។
5. ការពារយានជំនិះអ្នកពីការខូចខាតទៅទៀត ឬពីការលួច។ សូមកុំយកខ្លួនអ្នកទៅដាក់ក្នុងស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់
6. ប្រសិនបើអាច សូមកុំផ្តល់ទីយានជំនិះអ្នករហូតទាល់តែប្តូរយើសមកដល់។
7. សូមគួរសម

ប៉ុន្តែសូមកុំចុះហត្ថលេខាលើអ្វីមួយពិភាក្សាពីការបុកគ្នាជាមួយនរណាទាំងអស់លើកលែងតែជាមួយប៉ូលីសនិងតំណាងរបស់(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះរបស់ក្រុមហ៊ុន)នៅពេលដែលបានដឹងអត្តសញ្ញាណ។

8. រាយការណ៍ទៅកាន់អ្នកចាត់ចែងបែងចែកយានជំនិះ/ប្រធានគ្រប់គ្រងអ្នកភ្ជាប់តាមទូរស័ព្ទ
9. ទាក់ទងក្រុមជំនួយឆ្លើយតបនៃកងកម្លាំងយានជំនិះដើម្បីរាយការណ៍ពីការបុកគ្នា
10. សូមកុំព្រមទទួលនូវទំនួលខុសត្រូវប្រមូលប្រៀបបង់ថ្លៃសម្រាប់អ្វីមួយអោយសោះ។
11. ការពារខ្លួនអ្នកដោយរកអោយបាននូវសាក្សីដឹងច្បាស់មានមនុស្សដំបូងគេដែលបានមកដល់។ ប្រសិនបើឈ្មោះត្រូវបានគេបដិសេធមិនអោយ សូមយកលេខអត្តសញ្ញាណយានជំនិះ។
12. ប្រសិនបើអាច សូមចរន្តបន្ថែមយានជំនិះនិងទឹកកន្លែងកើតហេតុការបុកគ្នា។

ទំនួលខុសត្រូវរបស់ប្រធានគ្រប់គ្រង

នៅពេលនិយោជិកទូរស័ព្ទដើម្បីរាយការណ៍ពីការបុកគ្នា ប្រធានគ្រប់គ្រងត្រូវតែ៖

1. ធានាអោយបានថានិយោជិកមិនរងរបួសហើយចៀសផុតពីទុក្ខទោសអន្តរាយ។
2. កំណត់ថាតើនិយោជិកត្រូវការការយកចិត្តទុកដាក់ផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រជាបន្ទាន់ឬទេហើយផ្តល់ដល់និយោជិកនូវឆ្លៀត បាញ់ដើម្បីទទួលបាននូវការយកចិត្តទុកដាក់ផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រ(ទូរស័ព្ទហៅរថយន្តគិលានសង្គ្រោះប្រសិនបើចាំបាច់)។
3. ធានាអោយបានថានិយោជិកបានធ្វើតាមជំហានខាងលើ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយសេរីដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះនាមនោះទេវាចារឹកត្រូវបានរៀបរាប់ឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

នៅទីកន្លែងកើតហេតុ

នៅពេលទៅដល់កន្លែងកើតហេតុ ប្រធានគ្រប់គ្រង និង(នៅពេលជំពាក់ទាក់ទង)៖

1. ពិនិត្យស្ថានភាពនៃនិយោជិកនិងអ្នកដទៃដែលពាក់ព័ន្ធ។
2. រក្សាយានជំនិះនិងបន្ទុកខាងក្នុងរបស់វាអោយមានសុវត្ថិភាព។
3. ថតរូបភាពទីកន្លែងកើតហេតុ។
4. ប្រមូលព័ត៌មានសម្រាប់របាយការណ៍របស់អ្នក។
5. គូសវាសប្រាងត្រួសៗនូវទីកន្លែងកើតហេតុ។
6. រក្សាទុកអោយមានសុវត្ថិភាពនូវព័ន្ធនៃអំណាចអំណាចរបស់សាក្សីដឹងព្យ។

ថតរូបភាពទីកន្លែងកើតហេតុ។

ថតរូបភាពនៃទីកន្លែងកើតហេតុពីចំនុចច្រុងខុសៗគ្នាអោយបានច្រើនតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន។ ថតរូបភាពយានជំនិះពីចម្ងាយដើម្បីធានាអោយបានថាអ្នកយកបានទាំងតំបន់នៅជុំវិញផងដែរ។ រូបភាពយ៉ាងជិតនៃការខូចខាតណាមួយក៏ដោយ នៅខាងក្នុង ឬខាងក្រៅយានជំនិះឬចំពោះទ្រព្យសម្បត្តិដែលនៅជុំវិញគ្រូត្រូវបានដាក់បញ្ចូលផងដែរ។ ប្រសិនបើយានជំនិះត្រូវបានផ្លាស់ទី ថតរូបភាពយានជំនិះនីមួយៗពីចំនុចច្រុងជាច្រើនតាមដែលអាចធ្វើបាន។

វារិតប្រសិនបើក្នុងការមានរូបភាពច្រើនពេកនៃការបុកគ្នាជាជាងមានមិនគ្រប់គ្រាន់។

ប្រមូលយកព័ត៌មាននៅកន្លែងកើតហេតុ

ទីកន្លែងចំណាក់លាក់នៃការបុកគ្នា - ត្រូវប្រាកដថាអ្នកដឹងនូវ៖

1. ទីក្រុង រដ្ឋ និងតំបន់ដែលការបុកគ្នាបានកើតឡើង។
2. ឈ្មោះមហាវិថី ផ្លូវ ឬថ្នល់
3. អោយយោងតាមស្ថានភាពជិតបំផុត ប្រសិនបើការបុកគ្នាកើតឡើងនៅតំបន់ស្លាកស្ករដោយសំណង់អាគារ។
4. ចម្ងាយពីផ្លូវបេតុងជិតបំផុតឬគ្រឿងជាទីសម្គាល់ដទៃទៀតដូចជាកសិដ្ឋាន សួនច្បារ ទីកន្លែងប្រកបអាជីវកម្ម ស្លាកសញ្ញា។ល។

ភាគីពាក់ព័ន្ធ - ត្រូវប្រាកដថាអ្នកដឹងនូវ៖

1. ឈ្មោះ អាសយដ្ឋាន និងលេខទូរស័ព្ទនៃភាគីទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធ រួមមានអ្នកដំណើរ សាក្សីដឹងព្យនិងមន្ត្រីប៉ូលីស(ប្រសិនបើអាចយកអោយបាននូវអត្តលេខស្លាកឈ្មោះរបស់មន្ត្រីប៉ូលីសនោះផង)។
2. ដែលជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិយានជំនិះ ឬទ្រព្យសម្បត្តិដទៃទៀតពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការបុកគ្នា។
3. ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងរបស់អ្នកបើកបរភាគីម្ខាងទៀត លេខគោលនយោបាយ ឈ្មោះភ្នាក់ងារធានារ៉ាប់រង លេខទូរស័ព្ទភ្នាក់ងារធានារ៉ាប់រង

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពកុរុសមដោយបណ្តាញនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដៃដៃ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ទាក់ទងនឹងយានជំនិះពាក់ព័ន្ធនិងការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិ ត្រូវប្រាកដថាអ្នកដឹងនូវ៖ ម៉ាក គំរូ ឆ្នាំ លេខអត្តសញ្ញាណ ពិណ ប្រភេទ (ជាឡានកូច ឡានធំ ម៉ូតូ)ហើយ ប្រសិនបើអាច លេខស៊េរីនៃយានជំនិះទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធ។

បកស្រាយការខូចខាតដែលទទួលបានទៅតាមយានជំនិះនីមួយៗឬទៅតាមទ្រព្យសម្បត្តិ។ ប្រសិនបើអាច ពីបទពិសោធន៍ពីពេលមុន សូមធ្វើការប៉ាន់ស្មាននូវចំនួនដុល្លារនៃការខូចខាត ប៉ុន្តែសូមកុំធ្វើពិសោធន៍អំណាចណាមួយស្តីពីការខូចខាតដែលបានប៉ាន់ស្មាននោះឡើយ។

វិសាលភាពនៃការងាររបស់

1. ប្រសិនបើអាច កំណត់នូវសកាវៈ និងវិសាលភាពពិតប្រាកដនៃរបស់ចំពោះនរណាក៏ដោយដែលពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការបុកគ្នា (ហៅមន្ទីរពេទ្យនៅពេលអ្នកវិលត្រលប់ទៅកាន់ការិយាល័យរបស់អ្នកវិញប្រសិនបើចាំបាច់)
2. ត្រូវប្រាកដថាអ្នកបើកបរមានសមត្ថភាពទាំងផ្លូវកាយនិងចិត្តក្នុងការបើកបរមុនពេលឱ្យគេបន្តទៅមុខទៀត។
3. ប្រសិនបើអាចទៅរួច កំណត់ឈ្មោះ អាស័យដ្ឋាន និងលេខទូរស័ព្ទនៃមន្ទីរពេទ្យ/ស្ថាប័នព្យាបាលវេជ្ជសាស្ត្រដែលអ្នកងររបួសត្រូវបានបញ្ជូនទៅកាន់។
4. ប្រសិនបើអាច កំណត់ឈ្មោះនិងលេខទូរស័ព្ទនៃក្រុមហ៊ុនរថយន្តគិលានសង្គ្រោះដែលដឹកជញ្ជូនអ្នករបួស។

កំណត់ថាមានបានចូលក្នុងលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យក្នុងការពិសោធន៍វិភាគក្រៀមស្រវឹង/ជាតិថ្នាំដៃឬទេ។ ប្រសិនបើចំណុចណាមួយក្នុងចំណោមចំណុចដូចតទៅនេះកើតមានឡើងជាលទ្ធផលនៃការបុកគ្នា ថ្នាក់គ្រប់គ្រងនៃ(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)ត្រូវតែធ្វើនូវការពិសោធន៍វិភាគក្រាយការបុកគ្នាមើលនូវជាតិថ្នាំនិងជាតិស្រវឹងនៅលើនិយោជិក៖

1. មរណភាព ឬ
 2. ការបំពានលើការកំណត់ទីត្រូវបានចេញទៅអោយអ្នកបើកបរនៃ(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)ហើយយានជំនិះត្រូវការស្វែងរកសំណាកដោយសារតែការខូចខាតមិនអាចប្រើប្រាស់បានឬដោយសារតែបុគ្គលណាក៏ដោយពាក់ព័ន្ធនឹងការបុកគ្នាទទួលបានការព្យាបាលវេជ្ជសាស្ត្រភ្លាមៗនៅឆ្ងាយពីទីកន្លែងកើតហេតុនៃការបុកគ្នា។
- ពិសោធន៍អំណាច៖ សរសេរនូវពិសោធន៍អំណាចពីភាគីពាក់ព័ន្ធនិងពីសាក្សីដឹងឮដែលបរិយាយពីការបុកគ្នា។

ការវាស់វែង - អ្នកគួរវាស់វែងនូវ៖

1. បណ្តោយនៃស្នាមអូសអិល(វាស់ស្នាមនោះដោយវាស់ចម្ងាយស្មើគ្នាតាមបណ្តោយចិញ្ចើមថ្នល់ប្រសិនបើចរាចរណ៍មិនអនុញ្ញាតអ្នកឱ្យវាស់វែងស្នាមអូសអិលពិតប្រាកដបានយ៉ាងមានសុវត្ថិភាពទេនោះ)។
2. ទទឹងរបស់ផ្លូវឬប្រហោងវិធីនិងចំណែកទ្រូងផ្លូវចរាចរណ៍នីមួយៗ។
3. ចម្ងាយនៃចំណុចប៉ះទង្គិច(ប្រសិនបើយានជំនិះមិនត្រូវបានគេផ្លាស់ទីចេញទេ)ពីយ៉ាងហោចណាស់ចំណុចគោលសំអាងនិងចំនួនពីរចំណុចដូចជាខ្សែទ្រូងកណ្តាល និងចិញ្ចើមថ្នល់)

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរអោយបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ទាក់ទងនឹងស្ថានភាពបើកបរ សូមធ្វើការកត់ត្រាទុកនូវ៖

1. ផ្លែ និងស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់(ឧ. ជាតិកៅស៊ូចាក់ថ្នល់ សើម)។
2. ស្ថានភាពអាកាសធាតុនិងការបំភ្លឺនៅពេលបុកគ្នា (ឧ. ច្បាស់ស្រឡះ ពេលថ្ងៃ ពេលយប់)

រកឱ្យឃើញកន្លែងណាដែលអ្នកអាចទទួលបាននូវច្បាប់សំណៅចម្លងនៃរបាយការណ៍ប៉ូលីសនិងពេលណាទើបរបាយការណ៍នេះមាន។

បញ្ជាក់ផ្ទៀងផ្ទាត់នូវទំនុកចិត្តផ្នែកសុវត្ថិភាពនិងយន្តការនៃយានជំនិះមុនពេលវាត្រូវបានផ្លាស់ទីប្រើប្រាស់។ នៅពេលមានមន្ទីល សូមអោយគេស្នូចវា

គួសវាសត្រួសវាទូទឹកនៃឆ្នែងកើតហេតុ

គួសវាសត្រួសវាទូទឹកនៃឆ្នែងកើតហេតុបុកគ្នាអោយបានត្រឹមត្រូវតាមដែលអាចទៅរួច រួមមានរាល់លក្ខណៈពិសេសរូបវន្តទាំងអស់នៅក្បែរខាងដូចជាដើមឈើ រូបរាង ប្រលាយនិងស្លាកសញ្ញា។
ផ្លាកសញ្ញា និងសញ្ញាចរាចរណ៍ក៏ដូចជាឈ្មោះរបស់ផ្លូវនិងមហាវិថី គឺសំខាន់ជាពិសេស។

ដូចគ្នាដែរ ត្រូវប្រាកដថាបានបង្ហាញ៖

1. ទិសដៅនៃយានជំនិះពាក់ព័ន្ធនៅមុនការប៉ះទង្គិច។
2. ចំណុចនៃការប៉ះទង្គិច (កត់ចំណាំទុកនូវចម្ងាយរបស់វាពីចំណុចគោលសំអាងនិងមិនប្រែប្រួល)
3. ទីកន្លែងឈប់ស្ងៀមចុងក្រោយនៃយានជំនិះជាលទ្ធផលនៃការបុកគ្នា។
4. បណ្តោយនៃស្នាមអូសរុករានទាំងអស់
5. ទទឹងផ្លូវថ្នល់ និងចំណែកទ្រូងផ្លូវចរាចរណ៍នីមួយៗ។

ត្រលប់មកដល់ការិយាល័យវិញ៖ កំណត់នូវភាពអាចបង្ការទុកជាមុនបាន។

បន្ទាប់ពីស៊ើបអង្កេតការបុកគ្នារួចហើយ អ្នកត្រូវតែកំណត់ថាតើវាអាចបង្ការទុកជាមុននៅខាងចំណែកនិយោជិករបស់អ្នកហើយបំពេញការជូនដំណឹងពីសេចក្តីសន្និដ្ឋានវិនិច្ឆ័យ។

(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន) ចាត់ទុកការបុកគ្នា/ហេតុការណ៍នេះថាអាចបង្ការជាមុនបាន លុះត្រាតែនិយោជិកធ្វើអ្វីគ្រប់យ៉ាងដែលអាចទៅរួចដើម្បីបង្ការវា

រួមមានពីងទុកមុននូវគ្រោះថ្នាក់ហើយអនុវត្តន៍បែបបទទម្រង់ការបើកបររបស់ការពារខ្លួនដ៏ត្រឹមត្រូវសមស្រប។

វាជាការសំខាន់ក្នុងការបន្តនូវមានលក្ខណៈសត្យ ធម៌ត។ វានឹងមិនងាយស្រួលឡើយ

ប៉ុន្តែអារម្មណ៍ផ្ទាល់ខ្លួនមានចំពោះនិយោជិកដែលពាក់ព័ន្ធត្រូវតែមិនអនុញ្ញាតឱ្យជះឥទ្ធិពលគ្របសង្កត់លើសេចក្តីសម្រេចចិត្តបានឡើយ។

ឥទ្ធិពលនៃការសម្រេចចិត្តនោះដំណើរការទៅយ៉ាងល្អប្រសើរហួសពីនិយោជិកជាក់លាក់ណាមួយនិងការបុកគ្នាដែលបាននិយាយទោះទៀត។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគ្រូរមមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

តាមនិយមន័យនោះ ភាពអាចបង្ការជាមុនបានទៅហួសគ្នាដោយពិនិត្យទុកសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដរាបណា(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)មានជាប់ជំពាក់ដែរ។

វាអាចទៅរួចសម្រាប់និយោជិកក្នុងការដែលមានការបុកគ្នា/ការកើតមានហេតុការណ៍ដែលអាចបង្ការជាមុនបានក្នុងខណៈដែលមិនមានកំហុសផ្នែកផ្លូវថ្នល់នោះឡើយ។ អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន

ក្នុងនាមជាអ្នកអាជីពប្រកបដោយការបណ្តុះបណ្តាល មានទំនួលខុសត្រូវច្រើនក្នុងការបង្ការការបុកគ្នាជាងអ្នកបើកបរធម្មតា។ បទដ្ឋាននោះមានលក្ខណៈខ្ពស់ដោយមិនអាចបដិសេធបាន

ប៉ុន្តែវាត្រូវដឹកសុវត្ថិភាពជាមួយនឹងទឹកដីហើយត្រូវបានទទួលយកជាសកលនៅទូទាំងស្ថាប័នមន្ត្រីក៏ដូចជា។

ដោយការចាត់ចំណាត់ថ្នាក់ការបុកគ្នា/ហេតុការណ៍ថាមិនអាចបង្ការជាមុនបាន

ប្រធានគ្រប់គ្រងអាចនឹងផ្តល់នូវការអនុម័តិយល់ព្រមដោយមិនបាច់ពេលទៅដល់អាកប្បកិរិយាបើកបរឬអន្តរាគមន៍សម្រាប់និយោជិករបស់ខ្លួនទៅហើយ។

ដោយធ្វើការសម្រេចថាហេតុការណ៍មួយអាចបង្ការទុកជាមុនបាន នោះប្រធានគ្រប់គ្រងអាចអោយនិយមន័យអាកប្បកិរិយាមួយចំនួនថាមិនអាចទទួលយកបានដោយបទដ្ឋានរបស់សាជីវកម្ម។ និយាយដោយខ្លី

ការសម្រេចចិត្តនីមួយៗ កំណត់នូវបទដ្ឋាននៃការបើកបរដែលនិយោជិកនឹងត្រូវបានគេរំពឹងទុកថាត្រូវតែបំពេញអោយបាន។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយសេរីដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដៃដៃ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន
“ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានដាក់ព្រះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ B2 • គោលការណ៍ណែនាំគួរសម្រាប់លើកកម្ពស់ការបណ្តុះបណ្តាលពីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

នឹងមានដំណើរការមួយដើម្បីធានាអោយបានថាការងារនេះយោងតាមទាំងអស់និងប្តីប្រពន្ធ/វេជ្ជក្នុងគ្រួសារនិងភាគីជាប់កិច្ចសន្យាទាំងអស់ដែលបើកបរយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុនឬដែលជួលត្រូវបានបណ្តុះបណ្តាលបានត្រឹមត្រូវដើម្បីឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការលើយានជំនិះដាក់លាក់ណាមួយហើយការបណ្តុះបណ្តាលនេះគឺត្រូវបានចុះកំណត់ត្រាជាឯកសារយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។

ការបណ្តុះបណ្តាលសាកលសម្រាប់នយោជិកគ្រប់រូប

ការបណ្តុះបណ្តាលប្រចាំឆ្នាំពីការយល់ដឹងនូវសុវត្ថិភាពធ្វើនៅក្នុងថ្នាក់រៀនឬតាមរយៈកុំព្យូទ័រ រួមមានវិញ្ញាបនកម្មការពិនិត្យរំលឹកឡើងវិញនូវគោលនយោបាយគឺត្រូវជាចាំបាច់សម្រាប់នយោជិកគ្រប់រូបដែលបើកបរនៅក្នុងតួនាទីការងារឬនៅក្រៅតួនាទីការងារ។

ការបណ្តុះបណ្តាលប្រចាំឆ្នាំត្រូវបានលើកឡើងនូវការយល់ដឹងពីគ្រោះថ្នាក់ទូទៅ(រួមមានការគ្រប់គ្រងភាពអស់កម្លាំងនិងការបើកបរដោយបែកអារម្មណ៍)

ចំណុចដែលត្រូវបានកម្រើកឡើងវិញនូវការបុកគ្នាភាពពីអតីតនិងវិញ្ញាបនកម្មពីការពិនិត្យរំលឹកឡើងវិញនូវគោលនយោបាយ។

ការបណ្តុះបណ្តាលនេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដល់ប្តីប្រពន្ធ/វេជ្ជក្នុងគ្រួសារនិងភាគីជាប់កិច្ចសន្យាដែលមានសិទ្ធិបើកបរយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុនឬដែលជួល។

ការបណ្តុះបណ្តាលពីយានជំនិះធុនស្រាលសម្រាប់អ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុន

អ្នកបើកបរនៃយានជំនិះដឹកអ្នកដំណើរធុនស្រាលគ្រប់រូបរបស់ក្រុមហ៊ុនគឺទាមទារអោយបញ្ចប់នូវការបណ្តុះបណ្តាលទូទៅ ជាសាកលប្រចាំឆ្នាំ។

បន្ថែមពីលើតម្រូវការអោយមានការបណ្តុះបណ្តាលទូទៅជាសាកលសម្រាប់នយោជិកគ្រប់រូប ការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់អ្នកបើកបរយានជំនិះធុនស្រាលរបស់ក្រុមហ៊ុនត្រូវតែបូកបញ្ចូលនូវចំណុចដូចតទៅ៖

1. ការបណ្តុះបណ្តាលលើកបរយានជំនិះធុនស្រាលនៅក្នុងរយៈពេល 90 ថ្ងៃនៃការជួលអោយធ្វើការយ៉ាងលឿនតាមដែលការបណ្តុះបណ្តាលមានដ៏សមគួរសម្រាប់អ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុនគ្រប់រូបនិងនៅរៀងរាល់ឆ្នាំបន្ទាប់ពីនោះ។
2. ការបើកបរអោយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណត្រូវតែបញ្ចប់ជាមួយនឹងអ្នកធ្វើអត្តាធិប្បាយដែលធ្វើការកត់សម្គាល់នូវកង្វល់សំខាន់ៗដ៏ដុំមុនពេលបើកបរតាមនាមជំនួសអោយក្រុមហ៊ុននិងនៅពេលជារៀងរាល់ឆ្នាំដែលការបណ្តុះបណ្តាលលើកបរយានជំនិះធុនស្រាលមិនត្រូវអោយមាន។
3. ការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណការបើកបរដោយបុគ្គលនៅក្នុងអាជីពដូចគ្នាប្រចាំឆ្នាំត្រូវបានយកមកពិចារណាដើម្បីបង្កើននូវចំនួនភាពញឹកញាប់នៃការផ្តល់យោបល់ប្រតិបត្តិការប្រសិនបើប្រព័ន្ធចាត់ទីតាំងសកល/ប្រព័ន្ធការផ្តល់យោបល់ប្រតិបត្តិការដើរដោយអគ្គិសនីមិនមានប្រើប្រាស់ទេ។

ការបណ្តុះបណ្តាលស្តីពីយានជំនិះធុនកណ្តាលនិងធុនធ្ងន់សម្រាប់អ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុន

បន្ថែមពីលើតម្រូវការអោយមានការបណ្តុះបណ្តាលទាំងអស់របស់អ្នកបើកបរយានជំនិះធុនស្រាលរបស់ក្រុមហ៊ុន ប្រតិបត្តិការនៃយានជំនិះធុនកណ្តាលនិង/ឬធុនធ្ងន់ត្រូវតែបូកបញ្ចូលនូវចំណុចដូចតទៅនេះ៖

1. ការបណ្តុះបណ្តាលលើកយានជំនិះនៅក្នុងយានជំនិះដែលត្រូវសម្របសម្រួលត្រូវ យ៉ាងហោចជាតិប្រចាំឆ្នាំ។
2. ការបើកបរអោយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណនៅក្នុងយានជំនិះដែលត្រូវសម្របសម្រួល ដោយមានអ្នកអត្តាធិប្បាយធ្វើការកត់សម្គាល់នូវកង្វល់សំខាន់ៗដ៏ដុំ គឺត្រូវអោយមានជារៀងរាល់ឆ្នាំ។ ឯការបណ្តុះបណ្តាលលើកយានជំនិះគឺមិនត្រូវអោយមានរាល់ឆ្នាំឡើយ។
3. ការបណ្តុះបណ្តាលធ្វើនៅក្នុងថ្នាក់រៀនឬតាមរយៈកុំព្យូទ័រ (CBT) ក្នុងរយៈពេលពីរឆ្នាំនៅចន្លោះរវាងការបណ្តុះបណ្តាលលើកបរយានជំនិះ។
4. អ្នកបើកបរនៃយានជំនិះដឹកអ្នកដំណើរពី 9 ទៅ 15 នាក់ត្រូវតែមានបង្ហាញលេខប័ណ្ណបើកបរពាណិជ្ជកម្ម តម្រូវការការបណ្តុះបណ្តាលបន្ថែមទៀតត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីលើកបង្ហាញពីអ្នកបើកបរដែលដឹកជញ្ជូនមនុស្សចំនួនច្រើន (គឺថា > 9នាក់)។
5. ការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់អ្នកបើកបរយានជំនិះធុនធ្ងន់ត្រូវតែដាក់បញ្ចូលចំណុចទាំងឡាយដែលមាននៅក្នុងការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់យានជំនិះធុនមធ្យម ដើម្បីឱ្យអ្នកប្រតិបត្តិការដែលបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់ធុនធ្ងន់អាចមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការបើកឡានធុនមធ្យមផងដែរ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាការពិគ្រោះយោបល់ដោយបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះនោះទេ ហើយទាំងបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលបានឈ្មោះនោះឡើយ។

6. ប្តីប្រពន្ធ/ដៃគូក្នុងគ្រួសារមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យផ្តល់សិទ្ធិអោយបើកយានយន្តដំនើរធុនលឿនឬធុនធ្ងន់នោះឡើយ។

ការបណ្តុះបណ្តាលពីអ្នកបើកបរក្របខណ្ឌដោយហានិភ័យខ្ពស់៖

អ្នកបើកបរដែលត្រូវបានរកឃើញអត្តសញ្ញាណថាប្រកបដោយហានិភ័យខ្ពស់តាមរយៈដំណើរការត្រួតពិនិត្យតាមដាននិងការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មត្រូវតែទទួលនូវ៖

1. ជំនួបហ្វឹកហ្វឺន្ទង់មួយថ្នាក់លើផ្ទាល់របស់អ្នកបើកបរភ្លាមៗបន្ទាប់ពីទទួលបានការចាត់ចែងថ្នាក់អ្នកបើកបរឈមនឹងហានិភ័យ និង
2. ការបណ្តុះបណ្តាលបើកយានយន្តដំនើរធុនលឿនឬការបណ្តុះបណ្តាលដ៏ត្រឹមត្រូវសមស្របផ្សេងៗ(តាមការកំណត់ដោយប្រធានថ្នាក់លើរបស់អ្នកបើកបរដោយមានការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយនឹងនាយកដ្ឋានបរិស្ថានសុវត្ថិភាពនិងសុខភាព(ESH) និងស្ថាប័ននយោជកផ្ទាល់ក្នុងរយៈពេល90 ថ្ងៃនៃការចាត់ចែងថ្នាក់អ្នកបើកបរឈមនឹងហានិភ័យ និង
3. ការបើកយានយន្តប្រមាណចំនួនពីរក្នុងកំឡុង 12 ខែនៃការចាត់ចែងថ្នាក់អ្នកបើកបរឈមនឹងហានិភ័យ ដោយមានការបើកយានយន្តប្រមាណលើកដំបូងធ្វើឡើងក្នុងរយៈពេលមិនអោយលើសពី 30 ថ្ងៃក្រោយការចាត់ចែងថ្នាក់។

ការបណ្តុះបណ្តាលការបើកបរដោយតម្លៃប្រមាណ៖

ការបើកបរដោយតម្លៃប្រមាណគឺជាឱកាសសម្រាប់ប្រធានគ្រប់គ្រងក្នុងការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវបំណិននៃការបើកបរនិងសុខភាពយានយន្តដំនើរធុនលឿនមួយជាមួយនឹងអ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុនរបស់ខ្លួន។ ការបណ្តុះបណ្តាលគឺមានបំណងផ្តល់នូវការផ្តល់យោបល់ប្រតិបត្តិបញ្ជាបញ្ជីស្តីពី បំណិននៃការបើកបរហើយរកឃើញអត្តសញ្ញាណចំណុចសម្រាប់ធ្វើការកែលម្អអោយប្រសើរ។

ការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់ការបើកបរដោយតម្លៃប្រមាណនឹងត្រូវបានផ្តល់ជូនដល់ប្រធានគ្រប់គ្រង។ ប្រធានគ្រប់គ្រងនឹងកំណត់ពេលវេលាបញ្ចប់ការបើកបរដោយតម្លៃប្រមាណនៅក្នុងរយៈពេល 15 ថ្ងៃនៃការដែលនយោជកក្លាយជាអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន។ បញ្ជីផ្ទៀងផ្ទាត់ការបើកបរដោយតម្លៃប្រមាណដោយមានចុះហត្ថលេខាត្រូវត្រូវបានរក្សាទុកដោយប្រធានថ្នាក់លើផ្ទាល់របស់អ្នកបើកបរក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ។

ការបើកបរដោយតម្លៃដោយសហជីវីន៖

ការបើកបរដោយតម្លៃដោយសហជីវីនគឺជាឱកាសដើម្បីបន្តបង្កើតនូវបរិយាកាសបង្ហាត់បង្រៀនដោយដឹងផ្តើមចេញពីខ្លួនឯងពីសុវត្ថិភាពដែលបុគ្គលបើកបរយ្យប្រយោជន៍ចំពោះអ្នកដទៃហើយជម្រុញលើកកម្ពស់ដល់អាកប្បកិរិយាប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។ ការបើកបរដោយតម្លៃដោយសហជីវីននឹងត្រូវអោយមានជារៀងរាល់ឆ្នាំសម្រាប់អ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុនទាំងឡាយ។

កំណត់ត្រានៃការបញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលនឹងត្រូវបានចុះហត្ថលេខាដោយទាំងអ្នកបើកបរនិងអ្នកសង្កេតហើយនិងត្រូវបានរក្សាទុកដោយប្រធានថ្នាក់លើផ្ទាល់របស់អ្នកបើកបរក្នុងរយៈពេល 3 ឆ្នាំ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាការព្រួយបារម្ភដោយបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននឹងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះនោះទេ ហើយមិនត្រូវប្រើប្រាស់ឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ទម្រង់បែបបទទាហានណែនាំសម្រាប់វាយតម្លៃការបើកបរវាងកម្រិតប្រមាណ និង/ឬការបើកបរវាងតម្លៃដោយសហជីវន

	អាកប្បកិរិយាវិន្ត្រមាន	ត្រូវកែលម្អ	មិនបានសម្រួល
ការត្រួតពិនិត្យជំនាញ 360 ជំរុក			
កែតម្រូវតម្លៃត្រួតពិនិត្យកញ្ចប់ដើម្បីលុបបំបាត់ខ្លួនចេញពីមុខចាប់ផ្តើមបើកបរ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
សង្កេតទិសដៅខាងមុខ ខាងក្រោយនិងទៅកាន់ចំហៀងសងខាង (360 ជំរុក) នៃយានជំនិះក្នុងរណៈកំពុងបើកបរ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ពិនិត្យមើលកញ្ចប់សម្រាប់មើលខាងក្រោយនិងខាងចំហៀងនៅរៀងរាល់បួនទៅប្រាំបីវិនាទីក្នុងរណៈកំពុងបើកបរ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
មានប្រតិកម្មតប រោងល្បឿនហ្វឹកសាម៉ាណូ ទៅនឹងគ្រោះថ្នាក់នៅខាងមុខដោយត្រៀមដាន់ប្រឆាំងប្រឆាំងទីទៅកាន់ចំណែកទ្រុឌទ្រោមឬផ្សេងទៀត	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បន្តសង្កេតទិសដៅ 360 ជំរុក សូម្បីតែនៅពេលយានជំនិះឈប់ហើយក៏ដោយ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
សង្កេតទិសដៅ 360 ជំរុក ហើយដាក់ដើម្បីសម្លឹងមើលពីលើប្រលោះស្មានណៈកំពុងថយយានជំនិះ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
អាចបើកបរបាននូវ "ផ្លូវគេ" ដ៏សមស្របនៅពេលបើកបរលើលេខបណ្តាញ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	អាកប្បកិរិយាវិន្ត្រមាន	ត្រូវកែលម្អ	មិនបានសម្រួល
ជំនាញស្តីពីចម្ងាយតាមពីក្រោយ			
ជាតិចូករកស្លាកយានយន្តណាមួយតាមពីក្រោយ "ពីវិនាទី"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បង្កើនចម្ងាយតាមពីក្រោយដល់បួនទៅប្រាំបីវិនាទីនៅក្នុងស្ថានភាពអាកាសធាតុ/ផ្លូវថ្នល់អាក្រក់	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បង្កើនចម្ងាយតាមពីក្រោយដើម្បីទូទាត់សងចំពោះអ្នកបើកបរដែលបើកប្រកិរិយាប្រក្រាមពេក។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ទម្លាក់រឿងយ៉ាងហោចណាស់ទៅកាន់ចម្ងាយ តាមពីក្រោយដ៏មានសុវត្ថិភាពប្រសិនបើទ្រុឌទ្រោមឬផ្សេងទៀតបើកបរកាន់ចូលមកពីមុខ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ប្រើប្រាស់ក្លែងមុខដែលមានកាំពន្លឺខាងលើផ្លូវថ្នល់ រោតុនៈយានជំនិះយើងអាចមើលឃើញបានដោយអ្នកដទៃ គឺថា ការអនុវត្តន៍សុវត្ថិភាពដែលណែនាំជាអនុសាសន៍	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បន្ថយល្បឿននៅលើផ្លូវមិនមានក្រាលកៅស៊ូ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បើកបរលើផ្លូវដី "យានជំនិះផ្លាស់ទីយឺតៗ" ដោយការប្រុងប្រយ័ត្ន។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ផ្តល់សិទ្ធិអោយគេនៅក្រុងចំណុចប្រសព្វផ្លូវបំបែកដែលមើលមិនឃើញច្បាស់ល្អប្រសើរលទ្ធផលសញ្ញាដៅសម្គាល់	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បន្ថយល្បឿននៅលើផ្លូវដីលើផ្លូវក្រាលកៅស៊ូទៅកាន់ផ្លូវមិនក្រាលកៅស៊ូ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	អាកប្បកិរិយាវិន្ត្រមាន	ត្រូវកែលម្អ	មិនបានសម្រួល
ជំនាញផ្អែកចំនុចប្រសព្វផ្លូវបំបែក			
បន្ថយល្បឿន ពិនិត្យមើលចរាចរណ៍កាត់ទទឹងពីមុខ និងត្រៀមដាន់ប្រឆាំងមុខពេលឆ្លងកាត់ចំណុចប្រសព្វផ្លូវបំបែក។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ចៀសវាងចូលទៅក្នុងចំណុចប្រសព្វផ្លូវបំបែកពេលឆ្លងលើរឿង	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
នៅពេលឈប់ អាចមើលឃើញ យ៉ាងច្បាស់ កន្លែងដែលបំបែកកងខាងក្រោយនៃទ្រុឌទ្រោមនៅខាងមុខ ប៉ះជាមួយនឹងចំណុចផ្លូវ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
អោយសញ្ញាចរាចរណ៍ចង្អុលយានជំនិះយ៉ាងល្អបំផុត។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
នៅពេលបក់ឆ្នង សូម្បីតែចំណុចប្រសព្វផ្លូវបំបែកទាល់តែចរាចរណ៍កាត់ទទឹងនៅខាងមុខស្រព្វៈសិន។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
រង់ចាំរយៈពេលពីវិនាទីពេញមុខពេលចូលក្នុងចំណុចប្រសព្វផ្លូវបំបែកបន្ទាប់ពីឆ្លងរៀងរាល់ប្រដាប់បែក។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	អាកប្បកិរិយាវិន្ត្រមាន	ត្រូវកែលម្អ	មិនបានសម្រួល
ជំនាញចាប់ប្រឡាក់			
ការប្រើប្រាស់ "ប្រឡាក់ត្រៀម" នៅពេលណាក៏ដោយដែលមានបញ្ហាជា <i>ស្រាវជ្រាវ</i> នៅខាងមុខឬក្នុងចរាចរណ៍មានគុណ "បែកយ៉ាងយូរដែលអាចប្តូរពីណាមួយ"។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ប្រើប្រាស់ "ការចាប់ប្រឡាក់ 30%" ដើម្បីទាញមកយល់យ៉ាងល្អនៅក្នុងស្ថានភាពចាប់ប្រឡាក់ធម្មតា។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ការដើរកិច្ចព្រមព្រៀងជំនិះ៖
 ស្ថានភាពល្អ ខាងក្រៅនិងខាងក្នុង ខាងក្រៅត្រូវការការថែទាំ ខាងក្នុងត្រូវការការថែទាំ។

ហត្ថលេខាប្រធានថ្នាក់លើ _____ កាលបរិច្ឆេទ _____ ហត្ថលេខាអ្នកបើកបរ _____ កាលបរិច្ឆេទ _____

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយសេរីដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬដាក់ពាក្យណាមួយទៅក្រុមប្រឹក្សារបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមបំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ B3 • គោលនយោបាយគំរូស្តីពីការប្រើប្រាស់ជាតិស្រវឹង និងមិសាម

1. និយោជិកដែលបើកបរត្រូវតែបំពេញត្រូវបានគ្រប់លក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃគោលការណ៍យានជំនិះដែលអនុវត្តនៃចេញហើយប្រើប្រាស់នូវការយកចិត្តទុកដាក់ដ៏ត្រឹមត្រូវដើម្បីបើកបរយ៉ាងមានសុវត្ថិភាព។
នៅក្នុងកាលៈទេសៈណាក៏ដោយនិយោជិកមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការយានជំនិះណាមួយក្នុងកិច្ចការក្រុមហ៊ុនឡើយនៅពេលដែលការថែទាំសុខភាពរបស់ពួកគេបានបញ្ជាក់យោងនឹងការវាយតម្លៃហានិភ័យដែលបានកំណត់ដោយនិយោជិកមិនអាចបើកបរបានយ៉ាងមានសុវត្ថិភាពនោះ។ ការហាមឃាត់នេះប្រកួបប្រកួលទាំងកាលៈទេសៈដែលនៅក្នុងនោះនិយោជិកមិនអាចធ្វើប្រតិបត្តិការបានយ៉ាងមានសុវត្ថិភាពជាបណ្តោះអាសន្នឱ្យយានជំនិះ
ឬដោយសារតែបម្រើបម្រាស់មិសាមឬដោយសារស្រវឹង។
2. សកម្មភាពពិន័យណាមួយកើតចេញពីការល្មើសទៅនឹងការបើកបរក្នុងខណៈមានសភាពថែទាំសុខភាពមានសភាពថែទាំសុខភាព
ត្រូវត្រូវបានលើកឡើងតាមរយៈផ្នែកធនធានមនុស្សនៃក្រុមហ៊ុនដើម្បីធានាអោយបាននូវការគោរពទៅនឹងបទបញ្ញត្តិរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយ។
3. និយោជិកត្រូវប្រកួបប្រកួលគ្នាទៅកាន់ប្រធានថ្នាក់លើខ្លួន ក្នុងរយៈពេល 24 ម៉ោង នូវរាល់ការបញ្ឈប់និងការចាប់ខ្លួនទាំងអស់ដោយផ្អែកពង្រឹងច្បាប់សម្រាប់ការបើកបរនៅក្រោមឥទ្ធិពលសារធាតុអ៊ី មួយ
ការបើកបរទាំងស្រវឹង ឬ ក្នុងសភាពថែទាំសុខភាពក្នុងខណៈកំពុងបើកបរក្នុងកិច្ចការក្រុមហ៊ុននៅលើយានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេឬយានជំនិះក្រុមហ៊ុនដូចដែលបានអោយនិយមន័យនៅក្នុងគោលការណ៍នេះ។
4. ការខកខានមិនរាយការណ៍នឹងបណ្តាលអោយមានសកម្មភាពពិន័យរហូតដល់និងរួមទាំងការបញ្ឈប់ការងារ។
5. សម្រាប់ការថែទាំសុខភាពទាក់ទងនឹងជាតិស្រវឹង, សភាពថែទាំសុខភាព
ត្រូវបានអោយនិយមន័យទៅតាមកម្រិតជាតិស្រវឹងកំណត់របស់បុគ្គលនោះដូចដែលបានកំណត់ដោយម៉ាស៊ីនវិភាគខ្យល់ដង្ហើមឬការវិភាគឈាម
ដែលស្មើទៅនឹងលើសពីកម្រិតកំណត់របស់ច្បាប់នៅក្នុងតំបន់ដែលនៅទីនោះនិយោជិកកំពុងបើកបរ។ សម្រាប់គោលបំណងនៃគោលការណ៍នេះ
លទ្ធផលរកឃើញនឹងសំអាងទៅលើកម្រិតកំណត់តាមផ្លូវច្បាប់ដែលដាក់អនុវត្តនៃចេញជាតិស្រវឹងនៅក្នុងឈាមហើយនឹងមិនទាមទារអោយមាននូវការជាប់លើសទោសនោះឡើយ។
និយោជិកដែលត្រូវបានរកឃើញថាមានសភាពថែទាំសុខភាពដោយសារការបុកគ្នាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជាតិស្រវឹង និងត្រូវបានបញ្ឈប់នៅក្នុងបទល្មើសដំបូងនៃការល្មើសបំពានទៅនឹងគោលការណ៍នេះ។ លើសពីនេះ
ប្រសិនបើបុគ្គលម្នាក់បដិសេធមិនទទួលការវិភាគជាតិស្រវឹងនៃការវិភាគឈាម ការវិភាគដោយម៉ាស៊ីនវិភាគខ្យល់ដង្ហើម
ការវិភាគរកជាតិស្រវឹងនៅក្នុងការងារដែលស្មើស្ម័គ្រដោយការពង្រឹងច្បាប់ឬដោយក្រុមហ៊ុននោះ ការងាររបស់បុគ្គលនោះនឹងត្រូវបានបញ្ឈប់។
6. ការកំណត់ពីការថែទាំសុខភាពដោយមិសាមស្របច្បាប់ឬខុសច្បាប់ដែលមិនបានអនុញ្ញាតនឹងផ្អែកនៅលើការវិភាគជាតិស្រវឹងដែលទទួលបាននិងជាទីទុកចិត្តដើម្បីរកលើមិសាមដែលកំពុងតាមដាន។
មិនមានលក្ខខណ្ឌតម្រូវដែលថាត្រូវតែមាន
ការដាក់អោយជាប់បទល្មើសនោះឡើយ។
និយោជិកដែលត្រូវបានរកឃើញថាមានសភាពថែទាំសុខភាពដោយមិសាមស្របច្បាប់ឬខុសច្បាប់ដោយគ្មានការអនុញ្ញាតនឹងត្រូវបានបញ្ឈប់នៅក្នុងការល្មើសលើកទីមួយនៃការល្មើសបំពាននឹងគោលនយោបាយ
នេះ។
7. ការថែទាំសុខភាពដោយសារតែមិសាមមានផ្តល់បញ្ហាត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់ឬមិសាមផ្តល់បញ្ហាត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់នឹងត្រូវបានធ្វើការកំណត់ដោយការវិភាគជាតិស្រវឹងសមស្រប របាយការណ៍ការពង្រឹងច្បាប់
ដោយលំខិតទម្លាក់ផ្លូវស្រួល និងព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធនៃទៀតណាក៏ដោយ។
និយោជិកដែលត្រូវបានរកឃើញថាបើកបរក្នុងខណៈមានសភាពថែទាំសុខភាពដោយសារតែមិសាមមានផ្តល់បញ្ហាត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់ឬមិសាមផ្តល់បញ្ហាត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់នឹងត្រូវបានដាក់ពិន័យរហូតដល់
និងរួមទាំងការបញ្ឈប់ការងារ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយសេរីដោយបណ្តាញនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានដោះស្រាយភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមបំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ B4 • គោលការណ៍គំរូស្តីពីអនាម័យសម្រាប់អ្នកបើកបរ

លក្ខខណ្ឌតម្រូវសម្រាប់អ្នកបើកបរ

1. វាជាការរំពឹងទុកជាមូលដ្ឋានគ្រឹះដែលថាអ្នកបើកបរត្រូវរួមគោរពទៅនឹងច្បាប់ទាំងអស់របស់រដ្ឋាភិបាល។
2. វាជាទំនួលខុសត្រូវរបស់អ្នកបើកបរក្នុងការកាន់ប័ណ្ណបើកបរមានសុពលភាពនិង/ឬមានប្រភេទអនុប័ណ្ណត្រឹមត្រូវទៅតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវដែលសមស្របរបស់រដ្ឋាភិបាល។
3. បន្ថែមពីលើការគោរពទៅតាមគោលនយោបាយក្រុមហ៊ុនសម្រាប់ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរហើយ
អ្នកបើកបរត្រូវបានរំពឹងទុកថាទទួលបាននូវការបណ្តុះបណ្តាលដែលត្រូវការចាំបាច់ដើម្បីរក្សាអនុប័ណ្ណនាពេលវេលាមួយដែលខ្លួនកាន់កាប់តាមដែលតម្រូវទាមទារដោយច្បាប់តំបន់ឬបញ្ញត្តិសុវត្ថិភាព។
4. អ្នកបើកបរទទួលខុសត្រូវក្នុងការជម្រាបជូនដំណឹងដល់ប្រធានថ្នាក់លើផ្ទាល់ របស់គេក្នុងរយៈពេល 24 ម៉ោងនៃរាល់ដីការកោះហៅ
(ឬការលើសបំពាន) ទាំងអស់ទាក់ទងនឹងយានយន្តដែលធ្វើឱ្យប្រគេអស់លក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការប្រតិបត្តិការយានយន្តតទៅទៀត។

គោលការណ៍ និងបែបបទប្រុងការរបស់ក្រុមហ៊ុន

1. នឹងមានដំណើរការដើម្បីផ្ទៀងផ្ទាត់បញ្ជាក់ថាអ្នកបើកបរកាន់ប័ណ្ណបើកបរនៅថ្មីមិនផុតកំណត់និងមានសុពលភាពចេញដោយអនុប័ណ្ណរដ្ឋាភិបាលប្រចាំតំបន់ដែលមានយុត្តាធិការនិងថាប័ណ្ណបើកបរនោះនៅក្នុងប្រភេទ
ត្រឹមត្រូវសមស្របសម្រាប់យានជំនិះកំពុងត្រូវបានបើកបរ។
2. នឹងមានគោលនយោបាយបង្កើតឡើងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ដោយដោយមានការអនុញ្ញាតិផ្តល់សិទ្ធិនៃយានជំនិះដែលកាន់កាប់ជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់ឬជួលដោយក្រុមហ៊ុន។
3. នឹងមានវិធីសាស្ត្រស្រុតត្រូវឡើងដើម្បីប្រមូលយកការទទួលស្គាល់ជាផ្សេងរាល់ ឆ្នាំពីអ្នកបើកបរគ្រប់រូបថាពួកគេបានពិនិត្យមើលឡើងវិញហើយយល់នូវគោលនយោបាយសុវត្ថិភាពយានជំនិះនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។
4. នៅពេលជួលអាយុចូលធ្វើការ មន្ត្រីជួលស្រីសវសបុគ្គលិកនឹងធ្វើការត្រួតពិនិត្យសារតរបស់អ្នកដាក់ពាក្យនិងត្រួតពិនិត្យយោងជាគោលសំអាងជាមួយនិងនយោបាយកម្មសុខ។ ការត្រួតពិនិត្យនេះគួរឱ្យកត់សម្គាល់
ប៉ុន្តែមិនកំហិតត្រឹមតែទោះទេ ចំនួនដងនិងភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃការលើសបំពានផ្នែកយានយន្ត ការព្យួរទុកអនុប័ណ្ណពីពេលមុន ការបុកគ្នានៃយានយន្តកាលពីពេលមុន
បទពិសោធន៍និងការបណ្តុះបណ្តាលពីមុន។
5. នឹងមានវិធីសាស្ត្រសម្រាប់ប្រមូលយកនូវសេចក្តីអនុញ្ញាតិជាលាយលក្ខណ៍អក្សរពីអ្នកបើកបរដោយអនុញ្ញាតិក្រុមហ៊ុនអោយធ្វើការត្រួតពិនិត្យម្តងម្កាលទៅលើឯកសារកំណត់ត្រាស្តីពីយានយន្តនៅពេលដែលអនុញ្ញាតិ
ត្រូវបានច្បាប់ឬក៏ការបញ្ចេញព័ត៌មានពីបុគ្គលផ្ទាល់នូវកំណត់ត្រាប្រវត្តិបើកបរ។
6. កំណត់ត្រាប្រវត្តិបើកបរត្រូវតែដោយបច្ចុប្បន្នភាពនៃអ្នកបើកបរ លក្ខណៈសម្បត្តិ
ការចេញអនុប័ណ្ណការបណ្តុះបណ្តាលនិងការដំណើរអនុវត្តន៍បំពេញកាតព្វកិច្ចនឹងត្រូវបានរក្សាទុកសម្រាប់រាល់អ្នកបើកបរគ្រប់រូប។
7. នឹងមានវិធីសាស្ត្រនៃការចាត់ប្រភេទនូវបែបយ៉ាងនិងចំនួនភាពញឹកញាប់នៃការលើសបំពានផ្នែកយានយន្តដែលនឹងទៅដល់សកម្មភាពដាក់ពិន័យដែលអាចមានឬការព្យួរទុកនូវអ័ក្សនិងសិទ្ធិបើកបរ។
បុគ្គលិកបម្រើការងារត្រូវបានជម្រាបជូនពីប្រព័ន្ធនេះ។
ប្រព័ន្ធបែបនេះអាចនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីដាក់អ្នកបើកបរអោយនៅក្នុងប្រភេទប្រកបដោយហានិភ័យនិងផ្តល់ជូននូវធាតុកាន់តែច្រើននៃកម្មវិធីប្រឹក្សាប្រឹក្សាប្រកបដោយហានិភ័យ
ខ្ពស់ជាងនេះ។

ឧបសម្ព័ន្ធ B5 • ឧទាហរណ៍នៃការពង្រឹងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ និងគោលការណ៍ស្តីពីលក្ខខណ្ឌការងាររបស់អ្នកបើកបរ

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យប្រាសាទ្រង់ (នៅក្នុងរយៈពេលទីបីស្ទីកន្លងទៅ)	ភាពសក្តិសមគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការងារធ្វើការ
<p>A.</p> <p>បទល្មើសការបើកបរណាមួយក៏ដោយទាក់ទងនឹងស្រាវជ្រាវ/ឬមិនច្របាច់ការបើកបរក្នុងខណៈនៅក្រោមឥទ្ធិពលស្រាវជ្រាវ/ឬមិនច្របាច់ការបើកបរក្នុងខណៈស្រវឹង។ ប្រការនេះក៏បូកបញ្ចូលផងដែរនូវការបដិសេធក្នុងការព្រមព្រៀងធ្វើការវិភាគពិសោធន៍។</p>	<p>មិនសក្តិសមសម្រាប់ជួលអោយធ្វើការ</p>
<p>B. ការព្យួរទុក ឬការដកហូតនៃប័ណ្ណបើកបរ</p>	<p>មិនសក្តិសមសម្រាប់ជួលអោយធ្វើការ(អ្នកជ្រើសរើសបុគ្គលិកអាចនឹងប្រើប្រាស់ឆន្ទានុសិទ្ធិប្រសិនបើការព្យួរគឺដោយសារតែហេតុផលផ្នែករដ្ឋបាលនិង/ឬអ្នកដាក់ពាក្យអាចបង្កើតចេញនូវឯកសារដែលចាំប័ណ្ណបើកបររបស់គេទាញបាននេះមានសុពលភាព)</p>
<p>C.</p> <p>ចាកចោលទីកន្លែងកើតហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ខូចខាតដោយការបុកគ្នាឬបើកបុករថត់គេដូចដែលបានអោយនិយមន័យដោយច្បាប់នៃរដ្ឋ/ប្រទេសដែលនៅក្នុងនោះការល្មើសបំពានបានកើតឡើង។</p>	<p>មិនសក្តិសមសម្រាប់ជួលអោយធ្វើការ</p>
<p>D.</p> <p>កំហុសនៅក្នុងគ្រោះថ្នាក់ខូចខាតដោយការបុកគ្នាដូចដែលអោយនិយមន័យដោយច្បាប់នៃរដ្ឋ/ប្រទេសដែលនៅក្នុងគ្រោះថ្នាក់ខូចខាតដោយការបុកគ្នាដែលមានឡើង។</p>	<p>មិនសក្តិសមសម្រាប់ជួលអោយធ្វើការ</p>
<p>E. បន្ទុកបញ្ចូលគ្នាណាមួយក៏ដោយនៃការល្មើសបំពានឬការខូចខាតដោយសារការបុកគ្នាចំនួនបីឬលើសពីនេះ</p> <p>ក្នុងខណៈយានជំនិះកំពុងផ្លាស់ទី នៅក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំកន្លងមកនេះ។</p> <p>ការវាយតម្លៃចាំប្រមាណភាពមានសិទ្ធិអ្នកលើកាលបរិច្ឆេទនៃការល្មើសបំពានពិតប្រាកដធៀបនឹងពេលវេលាដែលទទួលបាន កើតឡើង ឬ</p> <p>បន្ទុកបញ្ចូលគ្នាណាមួយនៃការល្មើសបំពានឬគ្រោះថ្នាក់ខូចខាតដោយសារការបុកគ្នាចំនួនពីរឬច្រើនជាងនេះក្នុង</p> <p>ខណៈដែលយានជំនិះកំពុងផ្លាស់ទី នៅក្នុងរយៈពេលចំនួន 6 ខែណាមួយក៏ដោយ។</p> <p>ការវាយតម្លៃចាំប្រមាណសិទ្ធិសក្តិសមអ្នកលើកាលបរិច្ឆេទនៃការល្មើសបំពានពិតប្រាកដធៀបនឹងពេលវេលាដែលទទួលបានកើតឡើង។</p>	<p>មិនសក្តិសមសម្រាប់ជួលអោយធ្វើការ</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លរសមដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមបំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ព័ត៌មានដែលបាននិយាយពីមុននេះអាចនឹងត្រូវបានប្រមូលយកនិងកត់ត្រាទុកដោយយោងទៅតាមច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិប្រចាំតំបន់។

នៅក្នុងហេតុការណ៍ដែលដំណើរការចម្រាញ់សម្រាំងដោយប្រើប្រាស់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យខាងលើមិនអាចត្រូវបានអនុវត្តទៀតដោយសារតែភាពមានលទ្ធភាពអាចទទួលបាននូវទិន្នន័យយានយន្តមានកម្រិត(គឺថាដី ការកោះហៅ/ការលើសបំពាន)ឬដោយសារតែលទ្ធភាពទទួលបានទិន្នន័យមានកំហិតព្រោះត្រូវបានដាក់បញ្ចូលដោយច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិប្រចាំតំបន់

នោះសាខាសម្ព័ន្ធរបស់ក្រុមហ៊ុនត្រូវតែអនុវត្តនូវដំណើរការចម្រាញ់សម្រាំងពាក់ព័ន្ធនឹងហានិភ័យខ្ពស់ដែលនាំមកជូននូវកម្មវត្ថុសម្រាលហានិភ័យតែមួយដូចគ្នា។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យចម្រាញ់សម្រាំងផ្សេងទៀត (ឧ.

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យចាត់កម្រិតហានិភ័យដោយប្រើប្រាស់តម្លៃពិន្ទុដែលកំណត់ទុកជាមុនដែលបានចាត់តាំងសម្រាប់គ្រោះថ្នាក់ការបែកបាក់ដោយការបុកទង្គិចនិង/ឬការលើសបំពាន)ត្រូវតែបានពិនិត្យឡើងវិញដោយ ក្រុមថ្នាក់ដឹកនាំសកលដើម្បីធានាអោយបានថាការជ្រើសតាំងនៃហានិភ័យមានភាពសមស្របសម្រាប់ចម្រាញ់សម្រាំងយកចេញមកនូវអ្នកបើកបរដែលបង្ហាញនូវប្រតិបត្តិការអនុវត្តន៍ការបើកបរគ្មានសុវត្ថិភាព។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៃការចម្រាញ់សម្រាំងត្រូវតែស្របគ្នាត្រូវតាមនឹងច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិជាធរមានប្រចាំតំបន់។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លរសមដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះនាមនោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬបម្រើបម្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

សេចក្តីបន្ថែម B6 • ការណែនាំគំរូសម្រាប់អត្តសញ្ញាណ និងការគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់

អត្តសញ្ញាណនៃអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់

អ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់ត្រូវបានកំណត់ជាអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន ឬប្តីប្រពន្ធដែលបានផ្តល់សិទ្ធិ/ដៃគូស្របច្បាប់ ឬអ្នកនៅក្នុងបន្ទុក ដែល៖

1. មានការប៉ះទង្គិចបីដង ឬច្រើនជាងនេះដែលមិនទាក់ទងគ្នា និង/ឬការរំលោភបំពានការផ្លាស់ទីក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ឬ
2. មានការប៉ះទង្គិចពីរដងដែលមិនទាក់ទងគ្នា និង/ឬការរំលោភបំពានការផ្លាស់ទីក្នុងរយៈពេលប្រាំមួយខែ ឬ
3. ខុសច្បាប់ (ដូចជាកំណត់ដោយច្បាប់តំបន់ដែលអាចអនុវត្តបាន) បានចាកចេញពីកន្លែងប៉ះទង្គិចក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ឬ
4. មាន "ភាពគួរឱ្យស្តីបន្ទោស"(ដូចជាកំណត់ដោយច្បាប់តំបន់ដែលអាចអនុវត្តបាន) ការប៉ះទង្គិចបណ្តាលឱ្យស្លាប់ក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ឬ
5. មានប័ណ្ណបើកបររបស់គាត់ត្រូវបានរុះរើ ឬដកហូតក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ឬ
6. មានការរំលោភបំពានការផ្លាស់ទីដោយបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង ឬគ្រឿងញៀនក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ឬ
7. ត្រូវបានកំណត់ជាហានិភ័យខ្ពស់តាមរយៈកម្មវិធីផ្តល់មតិគ្រឿងប្រកបដោយភារកិច្ច IVMS របស់ក្រុមហ៊ុន ។

ការគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់ •

ការគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរដែលត្រូវបានកំណត់ជា "គ្រោះថ្នាក់" តាមដំណើរការការត្រួតពិនិត្យ និងការវាយតម្លៃ ៖

1. ត្រូវតែចូលរួមក្នុងការបណ្តុះបណ្តាលឡើងវិញដូចដែលបានពណ៌នាក្នុងការណែនាំអំពីការបណ្តុះបណ្តាល ។
2. អ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យមិនអាចបើកបរដេញដោល ធុនមធ្យម ឬធ្ងន់ ។
3. នៅកម្រិតអប្បបរមា កំណត់ត្រារថយន្ត របស់អ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យ និងត្រូវពិនិត្យឡើងវិញក្នុងរយៈពេល 12 ខែក្រោយការចាត់ថ្នាក់ជាអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យ ។
4. សកម្មភាពដាក់ពិន័យផ្សេងៗសម្រាប់អ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យដែលមិនគោរពតាមអន្តរាគមន៍ បដិសេធចូលរួមក្នុងកិច្ចខំប្រឹងប្រែងអន្តរាគមន៍ ឬត្រូវបានកំណត់ជាអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យដែលគួរតែត្រូវបានទៅផ្នែកធនធានមនុស្ស ។
5. ក្រុមហ៊ុនអាចធ្វើសកម្មភាពដាក់ពិន័យ រហូតដល់ការលុបចោល ប្រសិនបើអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនដែលស្ថិតក្នុងថ្នាក់អ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់លើសពីពីរដង ។
6. ប្តីប្រពន្ធ ឬដៃគូស្របច្បាប់ដែលត្រូវបានកំណត់មានហានិភ័យខ្ពស់ត្រូវតែហាមឃាត់ពីការបើកបរក្នុងក្រុមហ៊ុន គ្រប់គ្រង ឬជួលរថយន្ត ។

ទោះបីជាការរំលោភបំពានការផ្លាស់ទីដោយបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង ឬគ្រឿងញៀន ឬថ្នាំតាមវេជ្ជបញ្ជាត្រូវរាប់បញ្ចូលការវាយតម្លៃស្ថានភាពហានិភ័យខ្ពស់របស់អ្នកបើកបរ ការសម្រេចរបស់ក្រុមហ៊ុន ឬសកម្មភាពផ្តើមតបដល់ការរំលោភបំពានត្រូវតែបញ្ជូនទៅផ្នែកធនធានមនុស្ស ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពងាយស្រួលដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះនោះទេ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមបំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

សេចក្តីបន្ថែម B7 • ឧទាហរណ៍នៃគោលនយោបាយការបើកបរយានយន្តកង់ពីរ

គោលបំណងនៃឯកសារនេះគឺកំណត់គោលនយោបាយដែល អ្នកទទួលម៉ាករបស់[បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] និង កម្មករធ្វើការតាមរដ្ឋាការត្រូវតែធ្វើតាមដើម្បីប្រាកដពីសុវត្ថិភាពរបស់ពួកគេនៅពេលជិះយានយន្តកង់ពីររបស់[បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] ដែលទាក់ទងនឹងគោលបំណងអាជីវកម្ម ។

សុវត្ថិភាពយានយន្តកង់ពីរ

យានយន្តកង់ពីរ ឬម៉ូតូអាចជូនមនុស្សទៅដល់គោលដៅដែលឡាន និងម៉ូតូដឹកតែងតែមិនអាច ។ ប៉ុន្តែ ដោយទៅតាមធម្មជាតិរបស់ពួកវា វាមានហានិភ័យជាងក្នុងការបើកបរនៅលើផ្លូវ ។

តម្រូវការខាងក្រោមអនុវត្តរាល់ទីភ្នាក់ងារដែលជួលអ្នកម៉ាក ឬកម្មករតាមរដ្ឋាការ ដែលជិះយានយន្តកង់ពីរសម្រាប់[បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] ដែលទាក់ទងនឹងគោលបំណងអាជីវកម្ម ។ បុគ្គលិករបស់[បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] មិនអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់យានយន្តកង់ពីរសម្រាប់អាជីវកម្មក្រុមហ៊ុននៅក្រោមស្ថានភាពណាក៏ដោយ ។

តម្រូវការទូទៅ

តម្រូវការសុវត្ថិភាពយានយន្តកង់ពីរនៅក្នុងប្រទេសគួរតែមានបញ្ចូលចំណុចដូចខាងក្រោម ៖

1. **ការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់ដំណើរការដោយសុវត្ថិភាពនៃយានយន្ត** • អ្នកបើកបរទាំងអស់ត្រូវឱ្យចូលរួម និងបញ្ចប់ដោយជោគជ័យនូវការបណ្តុះបណ្តាលទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពដែលធ្វើដោយអ្នកបណ្តុះបណ្តាលដែលមានគុណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ក្នុងចំនួនថ្ងៃនៃការងារដែលបានត្រូវរៀនជាមួយ[បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] ។ ពួកគេក៏ត្រូវឱ្យចូលរួមការបណ្តុះបណ្តាលឡើងវិញដែលបានរៀបចំដោយអ្នកសម្របសម្រួល ឬការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពយានយន្ត នៅប្រក់ដែលបានត្រូវរៀន ។
2. **អ្នកដំណើរ** • អ្នកដំណើរត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យជិះយានយន្តកង់ពីរដោយមានការអនុញ្ញាតពីអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពយានយន្ត ហើយលុះត្រាតែពួកគេកំពុងពាក់សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួនត្រឹមត្រូវដូចដែលបានកំណត់ខាងក្រោម ។
3. **ការដឹកទំនិញ** • ការដឹកទំនិញធ្ងន់ៗមិនអនុញ្ញាតឱ្យនៅលើយានយន្តកង់ពីរ ។ ការដឹកទំនិញ/ទំនំធ្ងន់ៗខ្លះអាចត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់ផ្នែកដាក់លាក់ (ឧទាហរណ៍កន្ត្រក កាតាប) ដែលត្រូវបានពិនិត្យសារឡើងវិញដោយក្រុមសុវត្ថិភាពយានយន្តសម្រាប់សមត្ថភាពប្រតិបត្តិការម៉ូតូដោយសុវត្ថិភាព ។
4. **លក្ខណៈ/ផ្នែកសុវត្ថិភាពយានយន្ត** • អ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពយានយន្តគួរតែប្រាកដថាលំយានយន្តកង់ពីរត្រូវបានបំពាក់ដោយលក្ខណៈនិងផ្នែកសុវត្ថិភាពចាំបាច់សម្រាប់យានយន្តដំណើរការបានត្រឹមត្រូវ ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយសេរីដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

5. ចម្ងាយអតិបរមា • ប្រទេសនីមួយៗគួរតែកំណត់ចម្ងាយអតិបរមាដែលបុគ្គលម្នាក់ៗអាចធ្វើដំណើរលើយានយន្តកង់ពីរប្រាប់អាជីវកម្មក្រុមហ៊ុនក្នុងអំឡុងពេលមួយឆ្នាំ ។

បំណុលបើកបរ និងការចុះបញ្ជីយានយន្ត

អ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពយានយន្តត្រូវតែប្រាកដថាអ្នកបើកបរយានយន្តកង់ពីរទាំងអស់មានបំណុលបើកបរដែលមានសុពលភាព និងឯកសារចាំបាច់ មុននឹងពួកគេចូលរួមអាជីវកម្ម[បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] ។ យានយន្តទាំងអស់ដែលធ្លាប់ប្រើធ្វើអាជីវកម្ម[បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] ត្រូវតែមានការចុះបញ្ជីដែលមានសុពលភាព ដែលត្រូវដោយច្បាប់ និងរាល់ឯកសារចុះបញ្ជីចាំបាច់ ។

វគ្គបណ្តុះបណ្តាលសុវត្ថិភាពយានយន្ត

អ្នកជិះយានយន្តកង់ពីរទាំងអស់ត្រូវតែចូលរួមវគ្គបណ្តុះបណ្តាលដែលបានផ្តល់ឱ្យនៅចន្លោះដែលបានកំណត់ពេលចាំបាច់ដោយក្រុម ឬការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពយានយន្ត ។

សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួន

អ្នកជិះទាំងអស់ត្រូវតែពាក់សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួន ដែលត្រូវដោយក្រុម ឬការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពយានយន្ត ។ វាជាការចាំបាច់ក្នុងការប្រើប្រាស់សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួន ដោយមិនគិតពីចម្ងាយធ្វើដំណើរ រយៈពេលស្ថានភាពដី ទីតាំង និងអាកាសធាតុ ។ សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួនគួរតែត្រូវបានផលិតដោយយោងទៅតាមតម្រូវការសុវត្ថិភាពបទបញ្ញត្តិក្នុងតំបន់ និងបានពិនិត្យមើលជាទៀងទាត់រកកាតខូច ។

សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួន និងសម្ភារៈសុវត្ថិភាពផ្សេងទៀតសម្រាប់រាល់អ្នកជិះយានយន្តកង់ពីរគួរតែបំពេញតម្រូវការ (**bold** គឺសំខាន់):

- a. មួកសុវត្ថិភាព (ពេញមុខ)
- b. ការពារពាក់កែវ
- c. អាវក្រៅ
- d. ការពារពាក់ដៃ និងជង្គង់
- e. រុស្សមដៃស្បែក
- f. ខោវែង (ស្ត្រីនិងសំណឹក)
- g. ស្បែកជើងកង្កែប
- h. អាវក្លែង (ពីរចំណែក) ដូចតម្រូវឱ្យមាន

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លរសមដោយបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬបម្រើបម្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

សេចក្តីបន្ថែម C1 • ការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយរបស់អ្នកបើកបរ

1. សេចក្តីផ្តើម

ភាពហត់ឡើយរបស់អ្នកបើកបរគឺជាកត្តាមួយចំណែកក្នុងចំនួនគ្រោះថ្នាក់ និងស្លាប់រៀងរាល់ឆ្នាំ ។ វាជាប្រធានបទសំខាន់ជាពិសេសក្នុងការលើកឡើងក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរទៅធ្វើការ និងការធ្វើដំណើរ ។ ភាពហត់ឡើយធ្វើឱ្យយើងមិនបានប្រុងប្រយ័ត្នលើផ្លូវដែលកំពុងកើតឡើងលើផ្លូវ និងមិនអាចប្រតិបត្តិការបានដាច់ខាតរបស់ស្រី និងសុវត្ថិភាព បើមានស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់កើតឡើង ។

NETS ផ្តល់អនុសាសន៍ថាអង្គការទាំងអស់អនុម័តគោលនយោបាយដែលចែងថាវាជាយោជន៍ និងអ្នកបើកបរដែលបានផ្តល់សិទ្ធិឱ្យមិនអាចបញ្ឈប់ការងារក្នុងសភាពហត់ឡើយ ប្រពលករកំពុងប្រើប្រាស់ថ្នាំតាមវេជ្ជបញ្ជា ឬថ្នាំទិញនៅកន្លែងដែលអាចប៉ះពាល់ផ្ទុយពីសមត្ថភាពបញ្ឈប់ការងារដោយសុវត្ថិភាពរបស់ពួកគេ ។ ការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយគឺជាទំនួលខុសត្រូវរួមគ្នារវាងអង្គការ និងនិយោជិក ។ អង្គការទទួលខុសត្រូវដំណឹងអ្នកបើកបរពីរបៀបកំណត់ភាពឡើយហត់ និងបញ្ឈប់ប្រុងប្រយ័ត្ន និងវិធីត្រឹមត្រូវសម្រាប់លើកពីបញ្ហានេះ ។ E, និងនិយោជិកទទួលខុសត្រូវធ្វើតាមគោលនយោបាយ និងការណែនាំរបស់អង្គការទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយ ។

តាមរយៈការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ និងការអប់រំត្រឹមត្រូវនៃអ្នកបើកបរ និងអ្នកដឹកនាំ ហានិភ័យដែលទាក់ទងជាមួយភាពហត់ឡើយរបស់អ្នកបើកបរអាចត្រូវកាត់បន្ថយ ។ វិធីដែលមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតដើម្បីគ្រប់គ្រងហានិភ័យនៃភាពហត់ឡើយរបស់អ្នកបើកបរ គឺត្រូវលុបចោលតម្រូវការរបស់អ្នកបើកបរ ។ ការធ្វើដំណើរគួរតែធ្វើដែលមានភាពចាំបាច់ និងឆ្លាស់គ្នាដូចជាពិធីការក្បាលដោយប្រើទូរស័ព្ទ និងប្រដាប់បំពងសម្លេង ឬកិច្ចពិភាក្សាតាមវីដេអូដែលមិនអាចធ្វើបាន ។

ផ្នែកដែលធ្វើតាមព័ត៌មានសំខាន់ៗដើម្បីជួយអ្នកធ្វើការរៀបគម្រោង និងធ្វើច្រើនការដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យភាពហត់ឡើយរបស់អ្នកបើកបរ ពេលពួកគេបើកបរ ។ អង្គការគួរតែបញ្ជូនព័ត៌មាននេះចូលក្នុងគោលនយោបាយ ឬសម្ភារៈលើកកំពស់ចំណេះដឹងរបស់ពួកគេ ។ អង្គការគួរតែបង្កើតគោលនយោបាយយប់ដែលអនុវត្តដល់អ្នកបើកបរដែលដឹងថាពួកគេឡើយហត់ ។

2. រឿងពិតគំរូភាពហត់ឡើយរបស់អ្នកបើកបរ

ការគ្រប់គ្រងគ្រប់គ្រងដោយប្រព័ន្ធរាងការពីរ៖ សេរីក្នុងមួយរយៈកាលភាពការគេង/ការភ្ញាក់និង ឆាប់ក្នុងស្រែករំលែកដើរពេញមួយថ្ងៃ ។ នៅពេលដែលអ្នកដឹងខ្លួនរយៈពេលយូរ សេរីក្នុងមួយរយៈកាលភាពការគេង/ការភ្ញាក់ប្រាប់យើងថាតម្រូវការគេងកំពុងប្រមូលផ្តុំ ហើយដល់ពេលគេង ។ មនុស្សពេញវ័យទាំងអស់ត្រូវការការគេងដែលមិនត្រូវបានរំខានពីប្រាំពីរទៅប្រាំបួនម៉ោងក្នុងមួយយប់ដើម្បីមានអារម្មណ៍សម្រាកបានល្អ និងធ្វើការបានល្អ ។

បន្ថែមទៀត ឆាប់ក្នុងស្រែករំលែកក្នុងដំណើរពេញមួយថ្ងៃរបស់យើងគ្រប់គ្រងរយៈពេលគេង និងដឹងខ្លួនពេញមួយថ្ងៃ ។ ចង្វាក់សកម្មភាពប្រចាំថ្ងៃចុះ និងឡើងក្នុងពេលខុសគ្នា ។ យោងតាមមូលនិធិការគេងជាតិសហរដ្ឋអាមេរិក ចំណង់ខ្លាំងបំផុតរបស់មនុស្សពេញវ័យជាធម្មតាកើតឡើងរវាងម៉ោង 2:00 និងម៉ោង 4:00 ព្រឹក និងពេលរៀលពីម៉ោង 1:00 និងម៉ោង 3:00 រសៀល ។ វាអាចប្រែប្រួលផ្អែកលើថាអ្នកជា "មនុស្សភ្ញាក់ពីព្រលឹម" ឬ "មនុស្សភ្ញាក់យឺត" ។ ភាពងងុយគេងដែលយើងជួបប្រទះក្នុងអំឡុងពេល "ពេញមួយថ្ងៃទាប" នឹងមិនសូវតឹងតែង បើយើងបានគេងគ្រប់គ្រាន់ និងតឹងតែងខ្លាំងពេលយើងគេងបានតិច ។ ពេល "ពេញមួយថ្ងៃទាប" ដែលវាហាក់កើតឡើងជាពេលដែលហានិភ័យការប៉ះទង្គិចខ្ពស់បំផុត ។

ទោះបីជាអ្នកមិនគេងលក់ បើកបរពេលអ្នកងងុយគេង ឬហត់ឡើយមានន័យថាអ្នកនឹងមិនសូវប្រុងប្រយ័ត្ន ពេលប្រតិបត្តិការរបស់អ្នកនឹងយឺត ហើយសមត្ថភាពធ្វើការសម្រេចចិត្តរបស់អ្នកនឹងថយចុះ ។ ការស្រាវជ្រាវបានបង្ហាញថាការគេងមិនគ្រប់គ្រាន់អាចកាត់បន្ថយសមត្ថភាពបើកបរដូច ឬលើសពីគ្រឿងស្រវឹងទៅទៀត ។ ការពិត ឥទ្ធិពលនៃការដឹងខ្លួន 17ម៉ោង ឬច្រើនជាងនេះលើការបើកបរស្មើនឹង ជាតិស្រវឹងក្នុងឈាមនៅ ឬលើសកម្រិតស្របច្បាប់ក្នុងទ្វីបអាមេរិកខាងត្បូង និងអឺរ៉ុប ។ និយាយឱ្យចំ ការបើកបរដោយងងុយគឺដូចជាការបើកបរដោយស្រវឹង ។

ការគេងមិនគ្រប់គ្រាន់នាំឱ្យ "មានបំណុលគេង" ហើយវិធីតែមួយគត់ដើម្បីសងគំរូការគេង ។ រហូតដល់អ្នកសងសំណើរបស់អ្នក អ្នកមានហានិភ័យខ្ពស់ក្នុងការមានការប៉ះទង្គិចទាក់ទងនឹងភាពហត់ឡើយ ។

3. ការដឹងភាពហត់ឡើយ

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរសមដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាថាពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ខាងក្រោមនេះជាសញ្ញា និងរោគសញ្ញាទូទៅនៃការបើកបរដោយហត់ឡើយ ៖

- A. ពិបាករក្សារូបរាងរបស់អ្នក ឬលើកក្បាលអ្នកឡើង
- B. ការស្លាប់ហួសហេតុ
- C. ភ្នែកហត់ឡើយ ធ្ងន់ ឬក្តៅ
- D. ពិបាកផ្តង់អារម្មណ៍
- E. ពិបាកចងចាំចម្ងាយដែលបានបើកហួស
- F. ចេញពីខ្សែរបស់អ្នក បើកចូលផ្លូវបំផុស ឬផ្តង់កាត់ខ្សែកណ្តាល
- G. ខកខានច្រកចេញរបស់អ្នក
- H. បើកចូល "គំនូសកាត់ផ្លូវ" នៅចំហៀងផ្លូវ
- I. ការបាត់បង់ការប្រុងប្រយ័ត្នដោយសារការស្តង់ដារភ្នែក (ការបាត់បង់ការប្រុងប្រយ័ត្នដោយអចេតនាដែលអាចមានរយៈពេលប្រាំមួយរយវិនាទីឬយូរជាងនេះ) ។

បើអ្នកមានការស្តង់ដារភ្នែកមួយ ឬច្រើនដង ឬសញ្ញាផ្សេងទៀតនៃការបើកបរដោយហត់ឡើយ ឈប់ភ្លាមៗនៅទីតាំងសុវត្ថិភាព និងសម្រាកមិននឹងបន្តដំណើររបស់អ្នក ។

បើអ្នកមានរោគសញ្ញាដែលមានខាងលើញឹកញាប់ អ្នកប្រហែលមានវិបត្តិការគងជួនជាការគេងដក់ដក់ដង្ហើម ។ រោគសញ្ញារាប់បញ្ចូលទាំងការស្រមុកខ្លាំងភ្លាមៗក្នុងពេលស្ងាត់ គេងមិនស្តប់ និងការអស់កម្លាំងជាទីក្នុងពេលថ្ងៃ ។ ដើម្បីសិក្សាបន្ថែមអំពីជម្រើសសម្រាប់រោគវិនិច្ឆ័យ និងការព្យាបាល ប្រឹក្សាជាមួយអ្នកជំនាញសុខភាពរបស់អ្នក ។

4. យុត្តិសាស្ត្រសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងភាពឡើយហត់កម្រោងមុនចេញដំណើរ

A. សម្រាកឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លរសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឱ្យបានច្បាស់ពីការគ្រើមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

1. ត្រូវប្រាកដថាបានគេងគ្រប់គ្រាន់មុននឹងបើកបរ ។ មនុស្សពេញវ័យភាគច្រើនត្រូវការគេងពីប្រាំពីរទៅប្រាំបួនម៉ោងដោយមិនរំខានក្នុងមួយថ្ងៃ ។
2. មិនត្រូវកំណត់ពេលវេលាបន្ថែមសកម្មភាពទាក់ទង ឬមិនទាក់ទងនឹងការងារមុនពេលបើកបរ ។
3. ព្យាយាមចូលគេង និងក្រោកពីគេងក្នុងពេលដែលរៀងរាល់ថ្ងៃ ទោះបីជាថ្ងៃសម្រាកក៏ដោយ ។ ការសម្រាកល្អបំផុតកើតឡើងនៅពេលដែលយ៉ាងគេងរបស់អ្នកមិនផ្លាស់ប្តូរ ។
4. បើអ្នកហាត់ប្រាណក្រោយពីចេញពីធ្វើការ ទុករយៈពេលយ៉ាងតិចបីម៉ោងពីចុងបញ្ចប់ពេលអ្នកហាត់ប្រាណនិងពេលគេងរបស់អ្នក ។
5. ជាតិស្រវឹង និងការហ្វឹកអ្វីដែលមានការគេងរបស់អ្នក និងគួរតែជៀសវាង ។

B. ការកំណត់ដើម្បីជៀសវាងពេលបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់

ព្យាយាមជៀសវាងការបើកបរ ឬធ្វើការនៅពេលដែលអ្នកអាចមាន "ពេញមួយថ្ងៃទាប" ហើយអាចមានហានិភ័យខ្ពស់ក្នុងការប៉ះទង្គិចទាក់ទងនឹងភាពឆ្លើយហត់ ឬគ្រោះថ្នាក់ ៖ ពេលព្រលឹម និងចន្លោះពេលថ្ងៃត្រង់ និងពេលរសៀល ។

C. ការរៀបចំផ្លូវ

1. កាត់បន្ថយពេលបើកបរដោយការរៀបចំផ្លូវដែលមានប្រសិទ្ធភាព ។ ពេលដែលអាច គ្រោងការសម្រាកអាជីវកម្មបន្តបន្ទាប់គ្នាដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យដែលអ្នកប្រឈម និងចម្ងាយដែលបានបើកបរ ។
2. មុននឹងកំណត់ សូមពិចារណាក្នុងក្រុមដែលអាចនាំឱ្យមានហានិភ័យ ៖ ការថែទាំយានយន្ត (កម្រិតប្រេង និងទឹក កង់ ជាដើម ។) ស្ថានភាពផ្លូវ ការកំណត់ពេលវេលាដើរយាត់ដំណើរ លក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី អាកាសធាតុ ភាពអាចមើលឃើញ សន្តិសុខ/សុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួន ស្ថានភាពចរាចរណ៍ វត្តមានសត្វ វត្តមាន/ចំនួនអ្នកឆ្លើរជើង បរិស្ថាន ការទាក់ទង (បើអាច ហៅទូរស័ព្ទមិននឹងចាប់ចេញដំណើរ) និងមានសេវាកម្មសម្រាប់បន្ទាន់តាមផ្លូវអ្នកទៅ ។
3. បើអ្នកត្រូវបានកំណត់ឱ្យទៅទីកន្លែងថ្មី ត្រូវប្រាកដថាបាននិយាយជាមួយថ្នាក់លើរបស់អ្នកអំពីវិធីសុវត្ថិភាពបំផុត និងមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតក្នុងការគ្រប់គ្រងសកម្មភាពប្រចាំថ្ងៃរបស់អ្នក ។
4. គ្រោងពីអតិថិជនមួយណាដែលអ្នកនឹងជួប និងផ្លូវមួយណាដែលអ្នកនឹងបើកបរ ។ អនុញ្ញាតឱ្យមានពេលវេលាបន្ថែមដើម្បីជៀសវាងការប្រញាប់ ។ គ្រោងពីការជួប និងផ្លូវផ្សេងទៀត ក្នុងករណីដែលអ្នកជាប់ស្ទះចរាចរណ៍ ឬជួបប្រតិកិការណ៍មិនអាចដឹងមុននៅលើផ្លូវ ។

D. កម្រោងការបើកបរ និងពេលវេលាធ្វើការ និងពេលសម្រាក

អនុសាសន៍ខាងក្រោមសម្រាប់ពេលវេលាបើកបរ ពេលវេលាធ្វើការ និងពេលវេលាសម្រាកត្រូវបានកែប្រែសម្រាប់និយោជិកដែលបញ្ឈប់យានយន្តចុះស្រាល និងមធ្យម និងសម្រាប់អ្នកដែលការបើកបរមិនមែនជាអាជីវកម្មរបស់គេ ។ ពួកគេអភិរក្សជាងផ្លូវដែលបានអនុញ្ញាតក្រោមការប្រទេញត្រឹម សម្រាប់អ្នកបើកបរជំនាញដែលចំណាយពេលជាច្រើនរបស់ពួកគេធ្វើការបើកបរ ។

1. ម៉ោងធ្វើការប្រចាំថ្ងៃអតិបរមា (បើកបរ និងមិនបើកបរ)៖ ប្រាំបីម៉ោង រាប់បញ្ចូលទាំងការសម្រាក មិនលើសពី 40 ម៉ោង (ក្នុងមួយសប្តាហ៍) គឺត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍ រាប់បញ្ចូលទាំងការសម្រាក ។
2. ម៉ោងបើកបរអតិបរមា៖ ពីរម៉ោង ។ សម្រាកយ៉ាងតិចណាស់ 15 នាទី ក្រោយរៀងរាល់ការបើកបរពីរម៉ោង ។
3. ពេលសម្រាកអប្បបរមា (មិនបើកបរ) ៖ បរិមាណអប្បបរមានៃពេលសម្រាកក្រោយការបើកបរប្រាំបីម៉ោងគួរតែយ៉ាងហោចណាស់ 11 ម៉ោង ។

E. ការប៉ាន់ស្មានពេលធ្វើដំណើរ

1. មុនការចេញដំណើររបស់អ្នក ព្យាយាមប្រើប្រាស់កម្មវិធីផែនទីតាមផ្លូវដើម្បីប៉ាន់ស្មានពេលវេលាដែលអ្នកធ្វើដំណើរទៅ និងមកវិញពីគោលដៅ ។ កុំបញ្ចូលទិន្នន័យ GPS ទៅក្នុងឧបករណ៍ GPS ពេលកំពុងបើកបរ ។ វាគួរតែធ្វើមុនពេលចេញដំណើរ ឬទៅពេលចតក្នុងទីតាំងសុវត្ថិភាព ។
2. កំណត់ការគេងមួយយប់ពេលដែលគម្រោងរបស់អ្នកត្រូវធ្វើការយូរ ។ មុនអ្នកធ្វើដំណើរ សួរថ្នាក់លើរបស់អ្នក បើអ្នកមានសំណួរអំពីការណែនាំការគេងមួយយប់ ។

ឧបមាថា ល្បឿនមធ្យម 45 ម៉ាយល៍ ឬ 72 គីឡូម៉ែតក្នុងមួយម៉ោង និងម៉ោងធ្វើការប្រាំបីម៉ោងក្នុងមួយថ្ងៃ គាត់អាចក្រោមផ្តល់ការប្រហាក់ប្រហែលពីម៉ោងបើកបរដែលតម្រូវសម្រាប់ចម្ងាយធ្វើដំណើរណាមួយ និងបង្ហាញទំនាក់ទំនងរវាងចម្ងាយបើកបរ និងពេលវេលាសម្រាប់គោលដៅធ្វើការ ។ ក្នុងន័យធម្មតា អ្នកចំណាយពេលកាន់តែច្រើនទៅលើថ្នល់ ពេលវេលាធ្វើការរបស់អ្នកកាន់តែតិច ហើយអ្នកអាចមានភាពឆ្ងល់យប់តាំងតែខ្លាំង ។ ព្រមទាំងបង្កើនកម្រិតហានិភ័យរបស់អ្នក វាក៏អាចប៉ះពាល់ដល់គុណភាពការងារដែលអ្នកធ្វើផងដែរ ។

ចម្ងាយធ្វើដំណើរ (ម៉ាយល៍)	ចម្ងាយធ្វើដំណើរ (គីឡូម៉ែត)	ចំនួនម៉ោងបើកបរ	ចំនួនម៉ោងធ្វើការដែលមិនបើកបរ
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

ការបើកបរពីបួន ឬច្រើនជាងនេះ (លាបពណ៌លឿង) មិនអាចមានសុវត្ថិភាព មិនសន្សំសំចៃ ឬមិនមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការប្រើប្រាស់ពេលវេលារបស់អ្នក និងការបើកបររវាងពីប្រាំទៅប្រាំបីម៉ោង (លាបពណ៌ក្រហម) បង្ហាញថា ជម្រើសផ្សេងគ្នាត្រូវបានពិចារណា ដូចជាការប្រជុំដោយប្រើទូរស័ព្ទនិងប្រដាប់បំពងសម្លេង រឺដេអូ ឬហោះហើរ ។

F. ការគិតទុកពីព្រឹត្តិការណ៍ និងស្ថានភាពដែលមិនបានគ្រោងទុក

1. នៅពេលគ្រោងការធ្វើដំណើររបស់អ្នក ពិចារណាកត្តាផ្សេង ដូចជាតំបន់ការដ្ឋាន ការស្នូរចោលដំណើរ និងអាកាសធាតុអាក្រក់ ។ ទាំងនេះនឹងបង្កើនពេលវេលាបើកបររបស់អ្នក និងតម្រូវឱ្យមានការផ្ដោតអារម្មណ៍បន្ថែម ដែលអាចបង្កើនភាពឆ្លើយហត់ ។ ត្រូវប្រាកដថាអ្នកមានពេលសម្រាប់ការរំខានទាំងនេះ និងពិចារណាពួកវានៅពេលសម្រេចថាតើការគងមួយរបស់អ្នកបានធានា ។
2. ចងចាំថាការដំណើរការទៅដល់គោលដៅតាម GPS មិនរាប់បញ្ចូលការពន្យារពេលទេ ដូច្នេះត្រូវប្រាកដថាពិចារណាពីវាជាផ្នែកនៃគម្រោងធ្វើដំណើររបស់អ្នក ។

នៅលើការងារ និងនៅលើផ្លូវ

A. ភាពបត់បែនពេលបើកបរ

បើព្រឹត្តិការណ៍មិនបានដឹងមុនបង្កើនថ្ងៃធ្វើការរបស់អ្នក និង/ឬពេលវេលាបើកបររបស់អ្នកលើសពីអ្វីដែលអ្នកបានគ្រោងទុក កុំព្យាយាមជំរុញលើគម្រោងដើមរបស់អ្នកសម្រាប់ថ្ងៃនោះ ។ វាប្រសើរជាងក្នុងការឈប់ និងគេងមួយយប់ រៀនជាងប្រឡូយបើកបរដោយហត់ឡើយ ។

B. ការគ្រប់គ្រងភាពឆ្លើយហត់

វិធីដែលមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុតដើម្បីជៀសវាងភាពហត់ឆ្លើយ និងភាពងងឹតគេងពេលបើកបរ គឺត្រូវគេងឱ្យស្រួល និងគ្រប់គ្រាន់ ។ ប៉ុន្តែ បើអ្នកមានសញ្ញាប្រឡូយនៃភាពឆ្លើយហត់ពេលអ្នកកំពុងបើកបរ ធ្វើតាមដំណាក់កាលខាងក្រោម ៖

ជម្រើសល្អបំផុត • ឈប់បើកបរ - ចតនៅទ្រកចេញបន្ទាប់ ឬតំបន់សម្រាក ។

1. រំអ្នកលើពេលវេលា និងមានទីស្នាក់អាស្រ័យ ពិចារណាគេងមួយយប់ ។
2. បើមិនដូច្នោះទេ ចតយានយន្តក្នុងទីតាំងសុវត្ថិភាព ហើយគេង ។ ការគេងថ្ងៃស្អប់គឺប្រហែល 20 នាទី ។ (ការគេងលើសពី 20 នាទីអាចធ្វើឱ្យអ្នកងងឹត 15 នាទី ឬច្រើនជាងនេះ ក្រោយពីភ្ញាក់) ។
3. បើអ្នកធ្វើដំណើរជាមួយអ្នករួមការងារ ផ្លាស់ប្តូរអ្នកបើកបរពេលអ្នកឈប់សម្រាក ។

ជម្រើសទីពីរ • ប្រើប្រាស់ជាតិកាហ្វេស៊ីន

កាហ្វេពីរពែងអាចបង្កើនការប្រុងប្រយ័ត្នបានច្រើនម៉ោង ។ ជាធម្មតា វាត្រូវការ 30 នាទីដើម្បីចូលដល់ចរន្តឈាម ។ ជាតិកាហ្វេស៊ីនមានក្នុងទម្រង់ជាច្រើន (កាហ្វេ តែ អាស៊ុយត្រី មាសប្តាស អាស៊ុយត្រី ប៊ូរកម្លាំង ស្ករកៅស៊ូ ថ្នាំគ្រាប់) និងក្នុងបរិមាណផ្សេងៗ ។ ឧទាហរណ៍ បរិមាណជាតិកាហ្វេស៊ីនក្នុងកាហ្វេមួយពែង (ប្រហែល 135 មីលីក្រាម) គឺប្រហែលទឹកតែពីរបីបីពែង ឬទឹកក្រូចមួយប្រមាណបីបួនកំប៉ុង ។ **ការស្រាវជ្រាវលើការប្រើប្រាស់ជាតិកាហ្វេស៊ីនក្នុងការគងមួយយប់ពេលវេលាបើកបរ គឺមានប្រសិទ្ធិភាពបង្កើនការប្រុងប្រយ័ត្នជាងការប្រើប្រាស់ជាតិ កាហ្វេស៊ីនតែមួយ ។**

យុត្តិសាស្ត្រ ដូចជាបើកបរដូច ឬស្តាប់តន្ត្រីល្អ **មិនមែនជា** វិធីមានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឆ្លើយទេ ។ ពួកវាគ្រាន់តែបំបាត់ភាពហត់ឆ្លើយរបស់អ្នកបណ្តោះអាសន្នទេ ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពត្រូវសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពរាងកាយរបស់អ្នកនិងដល់សុខុមាលភាពនៃទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ពេលវេលាដំណើរការគ្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពរាងកាយរបស់ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

សម្រាប់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ខ្លួនរបស់អ្នក ត្រូវប្រាកដថាតំបន់ទាំងឡាយណាដែលអ្នកយប់ដើម្បីគេងគឺមានសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ (ឧទាហរណ៍កន្លែងចតទូរនៅហាងដែលភ្លឺ និងកន្លែងសម្រាប់សម្រាក) ។ ស្វែងរកតំបន់ដែលមានអ្នកថ្មើរជើងច្រើន បទឧក្រិដ្ឋជាច្រើនកើតឡើងនៅកន្លែងដែលមានសាក្សីតិច ។ បិទចង្កៀង ទុកវត្ថុមានគ្រោះថ្នាក់ឱ្យអ្នកផ្សេងឃើញ ចាក់សោរទ្វារ បើកបង្ហូរ (ឱ្យមានខ្យល់ចេញចូលពេលថ្ងៃក្តៅ) ។

5. កត្តាផ្សេងទៀតដើម្បីពិចារណា

A. ការប្រើប្រាស់យានយន្ត និងពេលធ្វើការក្រោយពីធ្វើដំណើរតាមយន្តហោះ

ការងងុយគេងដោយសារការផ្លាស់ប្តូរពេលវេលាគឺជាស្ថានភាពដែលអ្នកធ្វើដំណើរអាចជួបប្រទះពេលហោះហើរឆ្លងកាត់តំបន់ម៉ោង ។ និយោជិកទាំងអស់ដែលធ្វើដំណើរតាមយន្តហោះ ជាអន្តរជាតិ មួយចំនួនប្រាកដហើរដែលសម្របសម្រួលតំបន់ម៉ោងខ្លាំង ឬមកដល់យប់អាចមានការងងុយគេងដោយសារការផ្លាស់ប្តូរពេលវេលា និងភាពហត់ឡើយ ។

និយោជិកទាំងនេះមិនគួរបញ្ជាម៉ូតូក្រោយពីការធ្វើដំណើរតាមយន្តហោះ ។

ដំបូន្មានសុវត្ថិភាពលើផ្លូវថ្នល់សម្រាប់អ្នកដំណើរដែលងងុយគេងដោយសារការផ្លាស់ប្តូរពេលវេលា ។

1. កុំបញ្ជាម៉ាស៊ីនភ្លាមៗពេលទៅដល់សាលារៀនរបស់អ្នក ។ ហានិភ័យការប៉ះទង្គិចអាចខ្ពស់ជាពិសេសក្នុងទីតាំងដែលការបើកបរនៅផ្តល់ម្ខាងទៀត ឬសញ្ញាដែលមិនធ្លាប់ស្គាល់ ។
2. ជៀសវាងការជួលយានយន្តលុះត្រាតែមិនមានទម្រង់ធ្វើដំណើរផ្សេងស្របជាមួយតម្រូវការអាជីវកម្ម ជាពិសេសពេលមកដល់ភ្លាមក្រោយពីការធ្វើដំណើរយូរ ។
សេវាកម្មដឹកទៅមកក្នុងតំបន់ជាទូទៅមានសុវត្ថិភាព អាចជឿជាក់បាន និងជម្រើសសមនឹងតម្លៃសម្រាប់ការធ្វើដំណើរទៅសណ្ឋាគារ កន្លែងធ្វើការ ផ្ទះ ឬគោលដៅផ្សេងទៀត ។
ខ្សែថតភ្លើងទៅ និងមកពីព្រលានយន្តហោះគួរតែត្រូវបានប្រើប្រាស់ក្នុងពេលសមរម្យ ។
3. បើអ្នកមកដល់ផ្ទះយប់ៗ ឬពេលព្រលឹមពីការហោះហើរយូរ រៀបចំឱ្យនរណាម្នាក់ទៅយកអ្នកនៅព្រលានយន្តហោះ ឬជិះតាក់ស៊ី ឬសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ។
4. ពេលនិយោជិកមកដល់ពេលព្រលឹមក្រោយពីឆ្លងកាត់មហាសមុទ្រអត្រង់ទិក ឬការហោះហើរយូរពេលយូរផ្សេងទៀត គួរពិចារណាផ្តល់ពេលវេលាសម្រាកសមរម្យមុននឹងចាប់ផ្តើមធ្វើការ ។
ម៉ោងធ្វើដំណើរតាមយន្តហោះគួរតែត្រូវបានរាប់ជាផ្នែកពេលធ្វើការ ។

B. ស្ថានភាពសុខភាព

ត្រូវដឹង និងគ្រោងតាមនឹង សម្រាប់ស្ថានភាពសុខភាពណាមួយដែលអាចមានឥទ្ធិពលលើសមត្ថភាពប្រុងប្រយ័ត្នរបស់អ្នកក្នុងពេលបើកបរ (ឧទាហរណ៍ជម្ងឺទឹកនោមផ្អែម លើសឈាម ជម្ងឺបេះដូង ការកើតទុក ការគេងមិនដកដង្ហើម) ។ អ្នកជំនាញសុខភាពរបស់អ្នកអាចជួយអ្នកដោះស្រាយយ៉ាងមានប្រសិទ្ធិភាព និងយ៉ាងទទួលខុសត្រូវជាមួយស្ថានភាពរបស់អ្នក ។ ចុងក្រោយ អ្នកទទួលខុសត្រូវធ្វើការប្រុងប្រយ័ត្នត្រឹមត្រូវ និងប្រាប់ផ្នែកធនធានមនុស្សរបស់អ្នក ឬផ្នែកសុខភាពការងារ បើអ្នកមានស្ថានភាពអាចបង្ក គ្រោះថ្នាក់ដល់ដំណើរការសុវត្ថិភាពយានយន្តពេលបើកបរលើអាជីវកម្មក្រុមហ៊ុន ។ (ផ្នែកធនធានមនុស្សគួរតែត្រូវបានទាក់ទង បើការសម្របសម្រួលការងារពិសេស ឬការងារជំនួសត្រូវបានតម្រូវ ។)

ឥទ្ធិពលសុខភាពនៃភាពអសកម្មយូរ • ការកកឈាមក្នុងសរសៃឆ្អឹង

ការបើកបរយៈពេលយូរ និងការធ្វើដំណើរយៈពេលយូរដោយមិនមានសកម្មភាពរាងកាយក៏មានឥទ្ធិពលសុខភាពផ្ទុយដែរ ។

ការធ្វើដំណើរយៈពេលយូរតាមយន្តហោះមានជាប់ទាក់ទងជាមួយហានិភ័យការកកឈាមក្នុងសរសៃឆ្អឹង ដែលឈាមកកដែលផ្តុំប្រាក្នុងរាងកាយ ជាធម្មតាដឹង ។ បើបើបើកបរកំណក វាអាចចូលទៅស្លុត ដែលបណ្តាលឱ្យចំពាល់ស្លុត ឬស្លាប់ ។ សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែមសូមទស្សនា <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html> ។

C. ការប្រើប្រាស់ថ្នាំ

ថ្នាំតាមវេជ្ជបញ្ជា និងទិញនៅកន្លែងខ្លះអាចបង្កឱ្យងងឹតយក ។ ពិភាក្សាលើឥទ្ធិពលរបស់ថ្នាំជាមួយអ្នកជំនាញសុខភាពរបស់អ្នក ឬមិត្តភក្តិ ។

អាសនាសណ្តែកសញ្ញាថ្នាំទិញនៅកន្លែងដើម្បីដឹងថាមានអ្វីខុសគ្នាជាមួយថ្នាំដទៃទៀត ។ បើអ្នកកំពុងចាប់ផ្តើមប្រើថ្នាំថ្មី មើលពីរបៀបដែលថ្នាំមានឥទ្ធិពលលើអ្នកមុនអ្នកប្រើប្រាស់វាពេលកំពុងបើកបរ ។

វាជាទំនួលខុសត្រូវរបស់អ្នកក្នុងការប្រកាន់ការប្រុងប្រយ័ត្នទាំងនេះ ។ **អ្នកមិនគួរបើកបរសម្រាប់ក្រុមហ៊ុន ឬអាជីវកម្មផ្សេង បើអ្នកកំពុងប្រើប្រាស់ថ្នាំដែលបណ្តាលឱ្យងងឹតយក ។**

D. រុស្សីស

រុស្សីសនៅកន្លែងធ្វើការ និងនៅផ្ទះ និងធុរកិច្ចអាចបង្កឱ្យពិបាកក្នុងការស្រប់ និងអាចបង្កឱ្យគេមិនគ្រប់គ្រង និងអសមត្ថភាពផ្ដោតអារម្មណ៍លើការងារកំពុងធ្វើ ។ បើអ្នកមានរុស្សីស ឬធុរកិច្ចខ្ពស់នៅកន្លែងធ្វើការ ឬនៅផ្ទះ ទាក់ទងអ្នកជំនាញសុខភាពផ្លូវថ្នល់ គ្រូពេទ្យរបស់អ្នក ឬកម្មវិធីជំនួយនិយោជិក(បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)របស់អ្នកដែលមានផ្តល់ជូន ។

E. អាហារ និងអាសន្ន

"អាហារដែលមានជាតិកាបូអ៊ីដ្រាតខ្ពស់"ខ្លះមានជាប់ទាក់ទងនឹងការគេងមិនលក់ ។ ជៀសវាងការញ៉ាំអាហារម្រើន ហិរ ប្រៃ ឬបំពង ជាពិសេសបីម៉ោងមុនគេង ។ អាហារដែលរំខានការគេង រាប់បញ្ចូលទាំងអាហារបំពង ខ្លឹមស ទឹកប៉េងប៉េង និងស្ករខ្ពស់ ។ សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែមពីការញ៉ាំដើម្បីថាមពលទ្រទ្រង់ សូមមើលទៅ **"ការញ៉ាំដើម្បីថាមពលទ្រទ្រង់"** (ខាងក្រោម) ។

ជាតិកាបូអ៊ីដ្រាតខ្ពស់គ្រឿងភ្លោចសរសៃប្រសាទ និងមិនផ្តល់ថាមពលដល់រាងកាយទេ ។ វាអាចផ្តល់ការគិតខុសពីថាមពល សង្កត់សញ្ញាប្រឆាំងធម្មជាតិ ។

ការហូរឱ្យឆ្អឹងត្រូវប្រើប្រាស់ក្នុងបរិមាណមធ្យម ។ ឥទ្ធិពលបន្តរបស់វារាប់បញ្ចូលទាំងការអស់កម្លាំង ភាពឆាប់ខឹង និងការខូចកម្រិតថាមពល ។

គ្រឿងស្រវឹងជាភ្នាក់ងារកែប្រែអារម្មណ៍ដែលនឹងពង្រីកឥទ្ធិពលនៃភាពហត់ឡើយ ។ ការផឹកគ្រឿងស្រវឹងមុនពេលគេងអាចរំខានដំណេក ដូចដែលវាប៉ះពាល់កម្រិតស្ករក្នុងឈាម ។

កុំបើកបរយានយន្តក្រោយពីផឹកគ្រឿងស្រវឹងបរិមាណណាក៏ដោយ ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លរសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពរាងកាយរបស់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ដំណោះស្រាយចំពោះភាពគ្រឿងស្រវឹងរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពរាងកាយ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះស្តីបង្ហាញប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

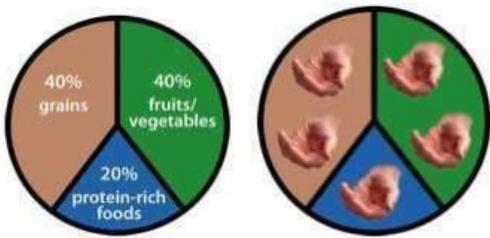
ការញ៉ាំដើម្បីថាមពលទ្រទ្រង់

វិទ្យាស្ថានដំណើរការមនុស្សឆ្គល់អនុសាសន៍ដូចខាងក្រោមទាក់ទងនឹងការញ៉ាំដើម្បីថាមពលទ្រទ្រង់ ៖

ប្រើបាតវែង ឬមួយក្តាប់វែងដើម្បីបំប៉នស្ថានទំហំត្រីមត្រូវសម្រាប់ក្រុមអាហារនីមួយៗ ។

ស្រវឹងមិនបាន ដែលបានចែកជាបីផ្នែកដូចសញ្ញាសន្តិភាព ។ មានកន្លែងសម្រាប់ប្រាំក្តាប់វែង ពីរសម្រាប់គ្រាប់ធញ្ញជាតិ ពីរសម្រាប់ផ្លែឈើ និង/ឬបន្លែ និងមួយសម្រាប់ប្រពេជ្រ ។

ឥដ្ឋចាប់ផ្តើមស្រវឹងអាហារពេលព្រឹកលើបានក្តាប់វែងរបស់អ្នក ។ អ្នកអាចមានពេលវេលាដើម្បីមួយក្តាប់វែង និងមួយចំណិត បីស្រវឹងមួយក្តាប់ និងទឹកក្រចកច្រច់ចម្រង/មួយក្តាប់ ។



ក្រុមសេវាជាតិអាហារពេលព្រឹកនោះដោយទំពារអាហាររបស់អ្នកយីតៗ ងាក់សមរបស់អ្នកចុះនៅចន្លោះពេលទំពារ និងចូលរួមការសន្ទនា ។ អាហារពេលព្រឹក "ប្រាំក្តាប់វែង" បានញ៉ាំអស់ក្នុងរយៈពេលមួយម៉ោងនៃការភ្ញាក់ និងចាប់ផ្តើមបម្រុងអាហារសម្រាប់ពេលថ្ងៃ និងផ្តល់តុល្យភាពនៃសារធាតុចិញ្ចឹមសម្រាប់តម្រូវការសរីរសាស្ត្ររបស់អ្នក ។

ការកំណត់ពេលវេលាជាថ្មីទាំងអស់ ។ ដើម្បីទ្រទ្រង់ថាមពលរបស់អ្នកពេញមួយថ្ងៃយ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាព អ្នកគួរតែញ៉ាំតិច និងញឹកញាប់ ។ រវាងអាហារ អ្នកអាចត្រូវការអាហារសំរន់សុខភាពចន្តិច (ប្រហែល 100-150 កាឡូរីខ្ពស់បំផុត) រៀងរាល់ពីរទៅបីម៉ោង ល្អសម្រាប់អាហារសំរន់ដែលមានជាតិស្ករទាប ដូចជាទឹកដោះគោជូរ ផ្លែដើមប្រិយតស្លូត ផ្លែប៉ោម ឬបន្លែជាមួយបរស្ពែកដី ។ អាហារសំរន់មិនមែនធ្វើឱ្យផ្អែកទេ ជំនួសឱ្យ អ្នកគួរតែប្រើប្រាស់ដើម្បីផ្តល់ចន្លោះរវាងពេលវេលាអាហារ និងរក្សាកម្រិតថាមពលរបស់អ្នក ។

យ៉ាងណាក៏ដោយ អ្នកមិនចង់មិនញ៉ាំអីលើសពីបួនម៉ោងទេ ដូច្នេះគ្រោងទុកជាមុនពេលអ្នកធ្វើដំណើរ និងចង់ចាំថាអ្នកជាអ្នកគ្រប់គ្រងអាហាររបស់អ្នក ។ សារចិញ្ចឹមល្អគេងាយស្រួល បើអ្នកចង់ចាំញ៉ាំតិច ញឹកញាប់ និងប្រើប្រាស់ករណីវាសង្វេគម្របរបស់អ្នក ។

សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែម ចូលគេហទំព័ររបស់វិទ្យាស្ថានដំណើរការមនុស្ស <http://www.hpainstitute.com/> ។

6. ធនធានសម្ភារៈ

A. ‘សំណើស្តីពីគោលនយោបាយរបស់រដ្ឋាភិបាល’ ស្តីពីអ្នកបើកបរដែលហត់ឡើយ

[ការស្រាវជ្រាវការគងសង្គមអឺរ៉ុប](http://www.esrs.eu/fileadmin/user_upload/publications/Livre_blanc_VA_V4.pdf) បានបង្កើតសំណើស្តីពីគោលនយោបាយរបស់រដ្ឋាភិបាលដែលមានចំណងជើង *ភាពងងឹតដូចគេងពេលបើកបរ* ដែលផ្តល់ការសង្ខេបនៃឥទ្ធិពលវិទ្យាសាស្ត្រដែលទាក់ទងនឹងការបើកបរដោយងងឹតដូចគេង និងស្នើសុំវិធីសាស្ត្រអាកប្បកិរិយា និងបច្ចេកទេសសម្រាប់លើកកម្ពស់អ្នកបើកបរដែលហត់ឡើយក្នុងទីតាំងអង្គការ ៖
http://www.esrs.eu/fileadmin/user_upload/publications/Livre_blanc_VA_V4.pdf ។

B. កម្មវិធីការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយអាមេរិកខាងជើង

បានបង្កើតរួមគ្នាដោយក្រសួងការដឹកជញ្ជូនអាមេរិក និងដឹកជញ្ជូនកាណាដា [កម្មវិធីការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយអាមេរិក ខាងជើង \(www.nafmp.com\)](http://www.nafmp.com) ផ្តល់វគ្គសិក្សាតាមអ៊ីនធឺណេតឥតគិតថ្លៃ និងធនធានសម្ភារៈដើម្បីជួយក្រុមហ៊ុនដឹកទំនិញ អ្នកបើកបរ និងអ្នកផ្សេងទៀតក្នុងចង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ដើម្បីគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរដែលហត់ឡើយបានល្អប្រសើរ ។
សម្ភារៈទាំងនេះត្រូវបានបង្កើតជាបឋមសម្រាប់ឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ ប៉ុន្តែពួកវាក៏មានប្រយោជន៍ផងដែរសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនផ្សេងទៀតដែលទិញយានយន្តបើកបរមកធ្វើការ ។
ប្រធានបទនៃកម្មវិធីការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយអាមេរិកខាងជើងរាប់បញ្ចូលទាំង ៖

- របៀបបង្កើតរបៀបធ្វើក្រុមហ៊ុនដែលគាំទ្រកាត់បន្ថយអ្នកបើកបរដែលហត់ឡើយ
- ការអប់រំការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយសម្រាប់អ្នកបើកបរ គ្រួសាររបស់អ្នកបើកបរ អ្នកគ្រប់គ្រងនិងអ្នកប្រតិបត្តិដឹកជញ្ជូន អ្នកដឹកជញ្ជូន/អ្នកទទួល និងអ្នកចែកសំបុក
- ការពិនិត្យ និងការព្យាបាលរឹបត្តិគេង
- អ្នកបើកបរ និងការកំណត់ការធ្វើដំណើរ
- បច្ចេកវិទ្យាគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយ

C. បទបញ្ញត្តិស្តីពីពេលធ្វើការ និងសម្រាកក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិក និងសហភាពអឺរ៉ុប

បទបញ្ញត្តិអាមេរិកសម្រាប់ការបញ្ជាទូនដឹកជំរុំ និងរថយន្តក្រុង ៖ <http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

ព័ត៌មានពីគណៈកម្មការអឺរ៉ុបស្តីពីបទបញ្ញត្តិពេលធ្វើការ និងសម្រាក ៖ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពងាយស្រួលដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះនាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍
និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

លេខក្តីបន្ថែម C2 ៖ គោលការណ៍តម្រូវឱ្យសង្កេតការណ៍ក្នុងការធ្វើដំណើរ

1. អ្វីជាការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ?

ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរគឺជាដំណើរការសម្រាប់ការរៀបចំ និងប្រតិបត្តិការចាំបាច់ក្នុងការដឹកជញ្ជូនលើដីដោយស្របទៅតាមតម្រូវការសុខភាព សុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងបរិស្ថាន ។
ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរអាចបំបែកជាបីគ្រុ ៖

A. គ្រោងការធ្វើដំណើរ

ទិដ្ឋភាពដែលត្រូវបានលើកឡើងក្នុងគ្រោងការធ្វើដំណើររាប់បញ្ចូលទាំង(ក្នុងចំណោមផ្សេងៗទៀត) ៖

- a. កំណត់បើកការធ្វើដំណើរចាំបាច់ និងពេលវេលាបើកបរ ពេលសម្រាក ម៉ោងបើកបរ និងធ្វើការ
- b. យានយន្តអ្វីដែលត្រូវប្រើ ហើយវាមានស្ថានភាពសមសម្បូ និងត្រឹមត្រូវទេ
- c. តម្រូវការសមត្ថភាព និងជំនាញអ្នកបើកបរ
- d. ទៅតាមផ្លូវណា ហើយឈប់សម្រាកកន្លែងណា ។

កូនសោរដែលប្រគល់ជូននៃដំណើរការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរគឺគ្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ ។ ជាធម្មតា អ្នកចែកសំបុត្រ អ្នកគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ ឬអ្នកបើកបរចេញក្រុងគ្រោង
ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ ។ មុនការប្រតិបត្តិការធ្វើដំណើរ អ្នកបើកបរត្រូវបានប្រាប់ឱ្យច្បាស់លាស់(ឬដឹង)អំពីការធ្វើដំណើរ និងហានិភ័យដែលអាចមាន រាប់បញ្ចូលទាំងវិធាន
បន្ថែមនៃយន្តការដែលបានទុកឯកសារក្នុងគ្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ ។

B. ប្រតិបត្តិការធ្វើដំណើរ

អ្នកបើកបរទទួលខុសត្រូវការប្រតិបត្តិការធ្វើដំណើរស្របជាមួយគ្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរដែលបានយល់ស្រមៃគ្នា ប៉ុន្តែអ្នកផ្សេងអាចត្រូវការចូលរួមដែរ ។ ឧទាហរណ៍ គ្រោង
ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរអាចរាប់បញ្ចូលទាំងការរៀបចំសម្រាប់និរតិវិធី "Man Lost" ដែលអាចត្រូវបានចាប់ផ្តើមដោយអ្នកគ្រប់គ្រង ការធ្វើដំណើរ ។ វាទាក់ទងទៅពេលបើកបរឆ្លងកាត់តំបន់ហេដ្ឋារចនា
ឬអវិភូត រាប់បញ្ចូលទាំងតំបន់ដែលគ្មានសេវាទូរស័ព្ទ ។

C. ការបញ្ចប់ការធ្វើដំណើរ

ការបញ្ចប់ការធ្វើដំណើរត្រូវប្រាកដថាអ្នកត្រូវបានបំពេញ និងអាចចាប់ផ្តើមដំណើរការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរប្រសើរឡើង និង/ឬគ្រោងសម្រាប់ការធ្វើដំណើរនា
ពេលអនាគត ។

2. ហេតុអ្វីត្រូវមានការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ?

ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីការពារផលវិបាកសន្តិសុខ HSSE ដែលមិនចង់បាននៃការដឹកជញ្ជូនតាមដីគោក ។ ថ្នាក់លើដែលទទួលខុសត្រូវសម្រាប់ការបើកបរម្នាក់ៗសម្រាប់អាជីវ
កម្មក្រុមហ៊ុនដែលទទួលខុសត្រូវសម្រាប់ការប្រាកដថាគ្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរត្រូវបានរៀបចំរាល់ពេលដែលត្រូវការ ។ នរណាម្នាក់បើកបរយានយន្តក្រុមហ៊ុន ឬបើកបរសម្រាប់អាជីវកម្មក្រុម
ហ៊ុនទទួលខុសត្រូវសម្រាប់ការបំពេញតម្រូវការនៃគ្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរពេលដែលត្រូវការ ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពងាយស្រួលដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពរាងកាយរបស់អ្នកនិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពរាងកាយ
និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

គំនិតពិចារណាខ្លះសម្រាប់គម្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើររាប់បញ្ចូលទាំង ៖

A. ការលើកឡើង និងកន្លែងបញ្ចេញ (ដែលមាន)

- កន្លែងលើកឡើង និងដាក់ចុះ រាប់បញ្ចូលទាំងការវាយតម្លៃទឹកកន្លែង និងគ្រោះថ្នាក់ទឹកកន្លែង
- ការលើកទំនិញឡើងយានយន្ត (អ្នកដំណើរ លំនឹងផលិតផលបន្តកន្លែងទំនិញ គ្រោះថ្នាក់នៃការលើកទំនិញ)
- ប្រភេទនៃយានយន្តចាំបាច់សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ និងស្ថានភាពផ្តល់ដែលសាកសមនឹងយានយន្ត

B. ការត្រៀមខ្លួនរបស់អ្នកបើកបរ

- ភារៈកិច្ចបើកបរ និងពេលសម្រាក
- សមត្ថភាព និងភាពមាំមួនរបស់អ្នកបើកបរ រាប់បញ្ចូលទាំងការពិចារណាពីភាពឆ្លើយហាត់

C. ផ្លូវដែលបានអនុញ្ញាត

- គ្រោងផ្លូវ (អាចដឹងជាងផ្លូវកាត់ដើម្បីជៀសវាងពីគ្រោះថ្នាក់)
- អាចស្របទៅតាមការងារបើកបរ និងពេលសម្រាក

D. អត្តសញ្ញាណនៃផ្លូវគ្រោះថ្នាក់ និងការគ្រប់គ្រង

- គ្រោះថ្នាក់សុវត្ថិភាពទូទៅ រាប់បញ្ចូលទាំងរចនាសម្ព័ន្ធក្នុងប្រទេស បរិស្ថាន រដូវកាល ស្ថានភាពអាកាសធាតុ (ធូលី ព្រិល ទឹកកក ភ្លៀង អ័ព្វ) ការបើកបរពេលយប់ (បន្ថយការមើលឃើញ) ជាដើម ។
- សម្រាប់ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ដូចជាការបិទផ្លូវ ចំណុចប្រសព្វគ្រោះថ្នាក់ ល្បឿនកំណត់ ស្ថានភាពផ្ទុយនៃផ្លូវ ស្ពាន ការសម្អាតផ្លូវខាងមុខជាដើម ។
- សម្រាប់គ្រោះថ្នាក់សន្តិសុខច្បាស់លាស់
- ការអនុវត្តការបើកបរក្នុងតំបន់ មូលហេតុដែលបង្កឡើងផ្សេងៗដោយពេលវេលា និង/ឬទំនៀមទម្លាប់សញ្ជាតិ ព្រឹត្តិការណ៍ជាតិ និងសាសនា អ្នកថ្មើរជើង និងសត្វធំៗនៅលើផ្លូវ

E. ដំណើរការទំនាក់ទំនង

- គម្រោងផ្លូវ និងការផ្លាស់ប្តូរ ការត្រៀមឆ្លើយតបសម្រាប់បន្ទាន់ ការដាក់ចេញ និងការទៅដល់

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លរសមដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាថាពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។



កំណែនាំពីការឆ្ពោះទៅកាន់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ (ROAD SAFETY™) របស់ NETS

គម្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ		ការធ្វើដំណើរកម្រិតខ្ពស់ ការពិនិត្យកន្លែងដោយអ្នកគ្រប់គ្រងទូទៅ និងអ្នកប្រឹក្សា HSE និងត្រូវប្រុងប្រយ័ត្ន ។ ការពិពណ៌នា			ឈ្មោះនៃអ្នកដំណើរ	អ្នកបើកបរដំណើរ?	
តើការធ្វើដំណើរនេះចាំបាច់ទេ? ហេតុអ្វី?		បាទ/ចាស គម្រោងការតាមកិច្ចបណ្តុះបណ្តាល			1 Mike Smith		
តើអាចបញ្ចូលជាមួយការធ្វើដំណើរផ្សេងទៀតទេ? បើ		មិនអាច មិនមានការធ្វើដំណើរផ្សេងទៀតទេថ្ងៃនេះ			2		
តើត្រូវការបើកបរពេលយប់ទេ? បើត្រូវការ		មិនបាច់			3		
ឈ្មោះនៃអ្នកសម្តែងជាការធ្វើដំណើរ		Joe Mitchell	លេខទូរស័ព្ទ	12345678	4		
កាលបរិច្ឆេទចេញដំណើរ	ពេលវេលាចេញដំណើរ	លេខសម្គាល់យានយន្ត	តើយានយន្តសាកសមជាមួយការធ្វើដំណើរទេ?	ឈ្មោះអ្នកបើកបរសំខាន់ (និងក្រុមហ៊ុនបើកបរអ្នកម៉ាក)	តើប័ណ្ណបើកបររបស់អ្នកបើកបរមានសុពលភាពសម្រាប់យានយន្ត និងប្រទេសទេ?	តើមានការបណ្តុះបណ្តាលការងារពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់អ្នកបើកបរទេ?	
04/25/11	07:30	88-XT-VD	បាទ/ចាស	Dave River	បាទ/ចាស	បាទ/ចាស (10/10/11)	
គោលដៅផ្លូវ/តំបន់សម្រាក			មកដល់ ម៉ោង	ចេញដំណើរ ម៉ោង	សម្រាក យប់?	តើត្រូវឱ្យមានការទាក់ទងទេ?	បានដឹងគ្រោះថ្នាក់ដល់គោលដៅ/តំបន់សម្រាក និងវិធានបន្ថែមបន្ថយ ការណែនាំច្បាស់លាស់ (ឧទាហរណ៍)
កំរិតយ៉ាង Smithtown – Saltflat			09:15	09:45	បាទ/ចាស	បាទ/ចាស	បន្ថយល្បឿនសម្រាប់ការធ្វើផ្លូវនៅគីឡូម៉ែត្រទី 100 ហាងកាហ្វេ Starbucks
Saltflat - កន្លែង Brownsville			11:00			បាទ/ចាស	សន្តិសុខវាស់វែងនៅច្រកទ្វារចូលទីកន្លែង ត្រូវការប័ណ្ណអនុញ្ញាត
តើការធ្វើដំណើរបានល្អទេ បើអត់ ហេតុអ្វី?					ហត្ថលេខាអ្នកបើកបរ (ឈ្មោះគ្រាន់អ្នកបើកបរក៏ជាអ្នកគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ)		
អត់ទេ ។ ការធ្វើដំណើរត្រូវបានពន្យារពេលដោយសារការធ្វើផ្លូវបន្ថែមរវាង Saltflat និងទីកន្លែង ។ ពេលវេលាមកដល់ គឺ 11:25 ។							

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយសេរីដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។



ប័ណ្ណបញ្ជីស្រុកស្រាវជ្រាវទៅកាន់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ (ROAD SAFETY™) របស់ NETS

ការឆ្លើយតបការសង្គ្រោះបន្ទាន់	<i>(ឧទាហរណ៍ ព័ត៌មានទាក់ទងលម្អិត តំបន់ដាច់ស្រយាលដែលគ្មានសេវាទូរស័ព្ទ ជាដើម ។)</i>
	អ្នកគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ # 12345678 អ្នកគ្រប់គ្រងសន្តិសុខ - John Wayne # 23456 6789 អ្នកគ្រប់គ្រងទឹកភ្លៀង - Rob Keens # 34560987 ។ សេវាទូរស័ព្ទពេញ ។
សន្តិសុខ	<i>(ឧទាហរណ៍ ប្លន់យន្តហោះ ការលួច ករណីចោរលួច-ទំនិញ យានយន្ត ជាដើម ។)</i>
	Starbucks ក្នុង Saltflat មានពាក្យចាមអាក្រក់សម្រាប់ការគាស់យានយន្ត ។ មិនត្រូវទុកវត្ថុផ្ទាល់ខ្លួនដែលអាចឱ្យសាធារណៈជនមើលឃើញ ចាក់សេវាទូរស័ព្ទយានយន្ត ។
ទីតាំង និងពេលវេលា	<i>(ឧទាហរណ៍ ពេលវេលាបើកបរ ផលប៉ះពាល់នៃការបើកបរពេលយប់ដោយមិនមានភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវត្រូវត្រូវ ការបើកបរក្នុងពេល Ramadan ជាដើម ។)</i>
បរិស្ថាន និងស្ថានភាពក្នុងតំបន់	<i>(ឧទាហរណ៍ អាកាសធាតុ ស្ថានភាពផ្លូវ យានយន្តកិនលើហានិភ័យ ជាដើម ។)</i>
	ចរាចរណ៍ភាគីទីបីដែលផ្លាស់ទីលឿនរវាង Saltflat និងទឹកភ្លៀង ។ ផ្លូវចង្អៀតនៅ Smiths Gap ។ សង្ឃឹមនឹងមានវត្តមាន Smiths Gap ។ បន្ថយល្បឿន និងបង្កើនចម្ងាយដើម្បីសាកសម ។
ការលើកទំនិញឡើង/ការដាក់ទំនិញចុះ	<i>(ឧទាហរណ៍ ហានិភ័យពីសេវាជាលក្ខណៈលើកទំនិញទីតាំងអតិថិជន ជាដើម ។)</i>
	រុក្ខាយពីចូលទឹកភ្លៀង ផ្លូវបត់ខាងឆ្វេងទីមួយមានផលិតផលទំនិញឡើងទៅខាងឆ្វេង ។ ប្រយ័ត្នការផ្លាស់ទី HGV ក្នុងតំបន់នោះ ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ដោយសេរីដោយសេវាបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដែន។ វាត្រូវបានផ្តល់ដោយ "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬដាច់ពីការគ្រប់គ្រងរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ នឹងទាំងអស់នៃច្បាប់ដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលបានសុវត្ថិភាពនេះឡើយ។

សេចក្តីបន្ថែម D1: គំរូបញ្ជីពិនិត្យយានយន្ត

លេខយានយន្ត ៖	ឈ្មោះអ្នកបើករថ	ការអានឧបករណ៍វាស់ចម្ងាយ (គីឡូម៉ែត) ៖	លេខរថសណ្តោង ៖ (បើ ទាក់ទង)
ខាងក្រៅ		ខាងក្នុង	
មិនមានលិខិតឆ្លង: រូបថត ទឹក		ឧបករណ៍ និងប្រដាប់ស្នូង <ul style="list-style-type: none"> • កម្រិតឆ្លង: • សម្ពាធរូបថត • សម្ពាធស្វ័យ (យានយន្តធ្ងន់) • មិនមានបើកភ្លើងព្រមានពណ៌ក្រហម 	
ពិនិត្យមើលកម្រិតទឹកនៃ ៖ <ul style="list-style-type: none"> • រូបថតម៉ាស៊ីន • រូបថតប្រហាំង • រូបថតស្រោយស • រូបថតចង្កូត • រូបថតប្រអប់លេខអូតូ (បើទាក់ទង) 		ការគ្រប់គ្រង <ul style="list-style-type: none"> • ស៊ីរ៉េផ្តេ • ប្រហាំង • ផ្លិតទឹក 	
ពិនិត្យមើលកម្រិតទឹកនៃ ៖ <ul style="list-style-type: none"> • ផ្ទុកទឹក និងកម្រិតធាតុត្រជាក់ • ពិនិត្យមើលគំរូបផ្ទុកទឹកត្រូវបានបិទ • ផ្លិតទឹក/កម្រិតទឹកសាប៊ូ • កម្រិតទឹកអាស៊ីតអាត្មុយ 		AC/សរម្លង ៖ <ul style="list-style-type: none"> • ម៉ាស៊ីនត្រជាក់ដំណើរការ • ឧបករណ៍ចាក់សរម្លងដំណើរការ 	

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគ្របដណ្តប់ដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដៃ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

<p>ពិនិត្យមើលប្រព័ន្ធអ្វីង ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ក្បាលចាប់អាកុយស្កាត • ឧបករណ៍ទប់អាកុយ • ពិនិត្យមើលទីតាំងហុយហ្ស៊ីប • អ្វីងខាងមុខដំណើរការ • អ្វីងហ្វ្រាំងដំណើរការ • សញ្ញាបង្ហាញដំណើរការ • អ្វីងថយក្រោយដំណើរការ • អ្វីងខាងក្រោយដំណើរការ 	<p>កញ្ចក់មុខ/ផ្ចិតទឹក</p> <ul style="list-style-type: none"> • ផ្ចិតទឹក • កញ្ចក់មុខ - ស្កាត និងមិនបិទបាំង <p>កៅអីអង្គុយ ខ្សែក្រវ៉ាត់ និងកញ្ចក់</p> <ul style="list-style-type: none"> • ទីតាំងកៅអីអង្គុយអ្នកបើករថ្នល់ និងខ្សែក្រវ៉ាត់ • កៅអីអង្គុយអ្នកដំណើរ និងខ្សែក្រវ៉ាត់ • កញ្ចក់
<p>ពិនិត្យមើលកៅស៊ូ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ពិនិត្យមើលបំពង់ផ្ទង់ទឹកក្នុងល្អ • ពិនិត្យមើលខ្សែពានកង្វារ • ពិនិត្យមើលផ្ចិតទឹកមិនទាន់ខូច • កង់— ពិនិត្យមើលសម្ពាធគ្រឹមត្រូវ • ជម្រកក្រុកឡាអប្បយមា 1.6 មីលីម៉ែត • គំរូក្រុកឡាស៊ីគ្នា • មិនមានដាច់ប្រាំ ពក ប៉ោង របាំងសំ រមួល 	<p>សម្ភារៈសង្គ្រោះបន្ទាន់</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jack and accessories • បំពង់ពន្លត់អគ្គិភ័យ • ឧបករណ៍សង្គ្រោះបឋម • សញ្ញាប្រធានប្រគោះថ្នាក់រាងត្រីកោណ
<p>តួយានយន្ត</p> <ul style="list-style-type: none"> • មិនមានខូតខាត • លើកទំនិញដោយសុវត្ថិភាព • អ្វីង និងចំណាំងផ្លាត - ស្កាត 	<p>រថសណ្តោង (រថមាត)</p> <ul style="list-style-type: none"> • មិនមានខូតខាត • ទុរយាហ្វ្រាំង • តំណរអគ្គិសនី • Coupling Security

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ភាពខូចផ្សេងទៀតដែលបានកត់ទុក ៖

សរសេរ សូម្បី ទីនេះបើមិនមានខូច	ហត្ថលេខារបស់អ្នកបើកបរ ៖
-------------------------------	-------------------------

របាយការណ៍បានទទួលដោយ ៖.....

ហត្ថលេខា ៖.....

សេចក្តីបន្ថែម E1 • ANSI/ASSE Z15.1—2012

ការអនុវត្តសុវត្ថិភាពសម្រាប់ការបញ្ជាម៉ាស៊ីនយានយន្ត

ស្តង់ដារទូទៅនេះត្រូវបានបង្កើតឡើងក្រោមការណែនាំនៃសុវត្ថិភាពវិស្វកម្មនៃសង្គមអាមេរិក និងយល់ព្រមដោយវិទ្យាស្ថានស្តង់ដារជាតិអាមេរិក ។
វាផ្តល់នូវការអនុវត្តសម្រាប់ការបញ្ជាម៉ាស៊ីនយានយន្តដោយសុវត្ថិភាពជំនួសឱ្យនិយោជក រាប់បញ្ចូលទាំង ៖

- និយមន័យ ការគ្រប់គ្រង ភាពជាអ្នកដឹកនាំ និងរដ្ឋបាល
- បរិស្ថានដំណើរការ
- ការពិចារណាអ្នកបើកបរ
- ការពិចារណាយានយន្ត
- ការរាយការណ៍ និងការវិភាគគ្រោះថ្នាក់

ការអនុវត្តទាំងនេះត្រូវបានរចនាឡើងសម្រាប់ប្រើប្រាស់ដោយអ្នកមានទំនួលខុសត្រូវសម្រាប់រដ្ឋបាល និងការបញ្ជាម៉ាស៊ីនយានយន្តជាផ្នែកនៃដំណើរការអង្គការ ។

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

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយសេរីដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឡើយនាពេលវេលាណាមួយនោះទេ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។