

# คู่มือฉบับครบถ้วนสำหรับ รับความปลอดภัยทางถนน™ ของ NETS



พฤษภาคม 2557

สำหรับผู้ว่าจ้างที่มีหน่วยงานขนส่งขนาดใหญ่หรือเล็ก  
และ โครงการความปลอดภัยทางถนนระดับเบื้องต้น  
ระดับกลาง และ ระดับสูง

จัดเตรียมสำหรับ

เครือข่ายผู้ว่าจ้างเพื่อความปลอดภัยทางการสัญจร ในการสนับสนุน  
ทศวรรษแห่งการปฏิบัติกิจแห่งความปลอดภัยทางถนน 2011-2020



## สารบัญ

บทนำ.....	2
กรอบและการทำงาน .....	4
การวัดผล แผนธุรกิจ และ การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง.....	6
คำจำกัดความ .....	9
ความต้องการของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน .....	12
<b>ภาคผนวก A</b>	
<b>ภาคผนวก A1.1:</b> ตัวอย่างโครงสร้างองค์กรความปลอดภัยทางถนน .....	22
<b>ภาคผนวก A1.2:</b> ตัวอย่างแบบจำลองการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและผังองค์กรความปลอดภัยทางถนน .....	24
<b>ภาคผนวก A2:</b> ตัวอย่างกระบวนการสอบสวนเหตุอุบัติ .....	25
<b>ภาคผนวก B</b>	
<b>ภาคผนวก B1:</b> ตัวอย่างนโยบายการใช้โทรศัพท์มือถือ.....	31
<b>ภาคผนวก B2:</b> ตัวอย่างแนวทางสำหรับความต้องการการพัฒนาทักษะความปลอดภัยทางถนน .....	32
<b>ภาคผนวก B3:</b> ตัวอย่างนโยบายการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยและแอลกอฮอล์ .....	36
<b>ภาคผนวก B4:</b> ตัวอย่างนโยบายการออกใบอนุญาตให้ผู้ใช้ขับขี่ .....	38
<b>ภาคผนวก B6:</b> ตัวอย่างแนวทางการบริหารจัดการและบังคับผู้ใช้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูง .....	42
<b>ภาคผนวก B7:</b> ตัวอย่างนโยบายการขับรถสองล้อ .....	43
<b>ภาคผนวก C</b>	
<b>ภาคผนวก C1:</b> การจัดการความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ .....	45
<b>ภาคผนวก C2:</b> แนวทางปฏิบัติการจัดการการเดินทาง .....	55
<b>ภาคผนวก C3:</b> การวางแผนการจัดการการเดินทาง.....	57
<b>ภาคผนวก D</b>	
<b>ภาคผนวก D1:</b> ตัวอย่างรายการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ .....	59
<b>ภาคผนวก E</b>	
<b>ภาคผนวก E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012 .....</b>	<b>62</b>

## บทนำ

### เครือข่ายผู้ว่าจ้างเพื่อความปลอดภัยทางการสัญจร (Network of Employers for Traffic Safety - NETS)

NETS คือ องค์กรอิสระไม่แสวงหาผลกำไร

ที่ถูกก่อตั้งขึ้นมาด้วยกลุ่มของผู้ประกอบการที่อุทิศตนเพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยรวม ซึ่งการอุทิศตนเพื่อความปลอดภัยทางถนนนั้น

นอกเหนือจากการสนับสนุนทศวรรษแห่งการปฏิบัติกิจแห่งความปลอดภัยทางถนน ผ่านทางการเข้าร่วมกับความร่วมมือทางความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Road Safety Collaboration - UNRSC) แล้วนั้น

จะรวมถึงการเป็นตัวแทนสมาชิกในการจัดการโครงการการตรวจสอบความปลอดภัยของหน่วยงานขนส่งอีกด้วย และ NETS ยังจะทำงานร่วมกันกับ กระทรวงคมนาคมแห่งสหรัฐอเมริกา

สถาบันความปลอดภัยและสภาวะการทำงานแห่งชาติ สมาคมอุตสาหกรรม และ กลุ่ม NGO กลุ่มต่างๆ เพื่อปฏิบัติโครงการที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

และสนับสนุนความปลอดภัยให้แก่เครือข่ายผู้เข้าร่วมทั้งเครือข่าย และสุดท้าย NETS จะผลิตและเผยแพร่สื่อต่างๆเกี่ยวกับ ุคมปัญญา สัปดาห์รณรงค์การขับขี่อย่างปลอดภัยเป็นประจำทุกปี

### เป้าหมาย

**คู่มือฉบับครบถ้วนสำหรับความปลอดภัยทางถนน** ได้ถูกพัฒนาขึ้นมาเป็นส่วนหนึ่งของภารกิจที่จะช่วยเหลือผู้ประกอบการในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนโดยรวม

ซึ่งเป้าหมายของเอกสารฉบับนี้คือการช่วยเหลือผู้ประกอบการในการพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนน ในหลายๆช่วงระดับ ซึ่งรวมถึงผู้ประกอบการที่:

- กำลังเตรียมความพร้อมเข้าสู่โครงการความปลอดภัยทางถนน
- อยู่ในช่วงระดับต้นของการพัฒนาโครงการและนโยบาย
- กำลังจัดการระบบการบริหารและการเข้าแทรกแซงการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่อยู่ในระดับสูง

### กิตติกรรมประกาศ

ที่มาของเอกสารฉบับนี้ส่วนหนึ่งมาจาก มาตรฐาน ANSI/ASSE Z15.1 –

2012*การปฏิบัติกิจการอย่างปลอดภัยสำหรับการใช้งานยานพาหนะเครื่องกล,*

คำแนะนำการปฏิบัติการความปลอดภัยของการขนส่งทางบกแห่ง *สมาคมผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซนานาชาติ*

(OGP 365), มาตรฐาน ISO 39001:2012*ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน (Road traffic safety - RTS) — ทั้งความต้องการ และ แนวทาง ในการใช้งาน,*

และสมาชิกของคณะบอร์ดผู้บริหารและทีมงานของ NETS

## ข้อความสงวนสิทธิ์:

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้ความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆนี้

ความต้องการของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ประกอบขึ้นมาเป็นตัวเอกสารหลักนั้น จะวางอยู่บนพื้นฐานความเห็นร่วมของ คณะบอร์ดผู้บริหารและทีมงานของ NETS แต่กระนั้น ตัวอย่างต่างๆที่นำมาแสดงให้ดูในภาคผนวกนั้นไม่จำเป็นว่าจะต้องแสดงถึงมุมมองความเห็นของทาง NETS และ ทีมงาน บริษัทสมาชิก หรือ คณะบอร์ดผู้บริหาร

นอกจากนั้น เนื่องด้วยว่าเนื้อหาต่างๆในภาคผนวกนั้น ได้ถูกนำมาจากที่มาหลายๆแหล่ง ฉะนั้น นโยบายตัวอย่างบางนโยบายที่อยู่ในเอกสารฉบับนี้ อาจจะไม่สอดคล้องซึ่งกันและกันกับนโยบายอื่นๆ รวมทั้งไม่สอดคล้องกับความต้องการของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนอีกด้วย และถ้าหากว่ามีข้อขัดแย้งระหว่างความต้องการของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนกับเนื้อหาใดๆในภาคผนวก ให้ยึดในสิ่งที่ได้ถูกกำหนดไว้ในข้อความต้องการเป็นหลัก

## ยิ่งไปกว่านั้น

ผู้อ่านควรจะทำความเข้าใจว่าถ้าจะจัดการใช้ส่วนใดส่วนหนึ่งของตัวอย่างนโยบายที่นำมาในเอกสารฉบับนี้ ผู้อ่านจะต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมท้องถิ่นที่อยู่ที่จะใช้นโยบายด้วย อย่างเช่น การเว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้าก็ตามปกติจะให้เว้นระยะเป็นเวลา 2 วินาทีเปรียบเทียบแปรผันตามความเร็วรถ และจะเพิ่มเป็น 4 ถึง 8 วินาทีในสภาพอากาศแฉะ แต่ทว่า กฎ 2 วินาทีนั้น อาจจะไม่สามารถใช้ได้สภาพแวดล้อมบางแห่งในโลกที่มีจราจรหนาแน่น และ ในถนนที่มีสภาพที่ต้องใช้ความระมัดระวังสูงมาก หรือ ในสภาพอากาศเลวร้ายมาก กฎ 4 ถึง 8 วินาทีก็อาจจะไม่เพียงพอต่อการเว้นระยะห่างอย่างปลอดภัย

## ท้ายสุด ทั้งหัวข้อ และ ข้อเสนอแนะ

ในเอกสารฉบับนี้นั้นจะแสดงให้เห็นเพียงข้อมูลที่เหมาะสมและสมแก่สถานการณ์ปัจจุบัน ณ วันที่เอกสารฉบับนี้ได้ถูกนำออกเผยแพร่เป็นครั้งแรกเท่านั้น นั้นหมายความว่า ในการใช้งานหรือการปฏิบัติตามคำแนะนำต่างๆที่ได้ระบุไว้ในเอกสารฉบับนี้ ผู้อ่านจะต้องคำนึงถึงภัยอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นใหม่ สภาพแวดล้อมของถนนท้องถิ่น การเปลี่ยนแปลงต่างๆทางเทคโนโลยี และ การค้นพบใหม่ๆ อยู่ตลอดเวลา

## นอกจากนั้น ยังจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายความปลอดภัยทางการจราจรของทั้งกฎหมายระดับท้องถิ่น ภูมิภาค มลรัฐ และ ระดับชาติ

และยานพาหนะต่างๆขององค์กร ไม่ว่าจะเป็นยานพาหนะที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ หรือ ไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์ ทั้งที่เป็นยานพาหนะขององค์กรเอง หรือว่าได้ไปเข้ามา

จำเป็นจะต้องเป็นยานพาหนะที่ถูกต้องตามกฎหมายต่างๆตามที่ได้บัญญัติไว้ทั้งในระดับท้องถิ่น ภูมิภาค มลรัฐ และ ระดับชาติ

รวมถึงข้อกำหนดบทบัญญัติต่างๆที่ทางการได้บังคับใช้กับทั้งยานพาหนะที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ และ ไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์อีกด้วย

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้ความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆนี้

## กรอบและการทำงาน

เอกสารฉบับนี้สามารถบังคับใช้ได้กับคนขับยานพาหนะประเภทนำหนักบรรทุกทุกเบา นำหนักบรรทุกปานกลาง และ นำหนักบรรทุกสูง ทั้งที่เป็นยานพาหนะของบริษัทเอง หรือว่าได้ไปเช่ามา ทั้งผู้ขับขี่ที่เป็นพนักงานชั่วคราว และพนักงานประจำ ไม่ว่าจะขับขี่ยานพาหนะส่วนตัว ยานพาหนะส่วนรวม ยานพาหนะเช่า หรือ ยานพาหนะเช่าซื้อ ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจของบริษัท ที่เป็นยานพาหนะที่มีการใช้งานมากกว่า 5,000ไมล์/8,000กิโลเมตรต่อปี นอกจากนี้เอกสารฉบับนี้ยังสามารถใช้งานได้อีกในหลายๆวิธี รวมทั้ง:

- ใช้เป็น *แผนแม่บท* สำหรับบริษัทที่อยู่ในช่วงแรกของการพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนน โดยเอกสารฉบับนี้จะมี *รูปแบบมาตรฐาน* ของรายการต่างๆที่จำเป็นต่อการพัฒนา บังคับใช้ และ ประคับประคอง โครงการความปลอดภัยทางถนน
- และสามารถใช้เป็น *เครื่องมือการตรวจสอบ* โดยผู้ว่าจ้างที่มีโครงการความปลอดภัยสำหรับการขนส่งอยู่ก่อนแล้ว โดยจะช่วยให้เห็นถึงช่องว่างและโอกาสในการพัฒนาโครงการความปลอดภัยสำหรับการขนส่ง
- ในฐานะรูปแบบมาตรฐานที่จะถูกนำมาเปรียบเทียบกันระหว่างหลายๆบริษัทเพื่อวัดระดับโครงการความปลอดภัยสำหรับการขนส่งของแต่ละบริษัท

### การตัดสินใจระดับองค์กร

โครงการความปลอดภัยทางถนนที่จะประสบความสำเร็จได้นั้น จะต้องได้รับการสนับสนุนทางด้าน ทรัพยากรที่ดี และ เป็นเจ้าของร่วมกันทั้งสายงาน

1. ซึ่งทรัพยากรที่ว่านั้น หมายถึง (แต่ไม่ได้จำกัดอยู่เพียง) งบประมาณสำหรับ:
  - a. โครงการความปลอดภัยของผู้ขับขี่ (อย่างเช่นกับฝึกพัฒนาคุณภาพแรงงาน)
  - b. การบริหารจัดการโครงการความปลอดภัยทางถนน (เช่น การจัดการการเข้าร่วมภายในบริษัท หรือ การใช้บริการจากภายนอกบริษัท เป็นต้น)
  - c. การใช้เทคโนโลยีเพื่อวัดผลและประสิทธิภาพ
2. ผู้บริหารจัดการอาวุโสระดับธุรกิจและระดับโลก จะต้องแสดงให้เห็นถึงความตั้งใจและทุ่มทั้งเวลา ทรัพยากร และ ความใส่ใจ ซึ่งบรรดาเหล่าผู้บริหารจะต้องให้ความสำคัญกับโครงการความปลอดภัยทางถนนอย่างสูงที่สุด และวางแนวทางที่จะสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยเป็นหลักสำคัญ
3. "เป็นเจ้าของร่วมกันทั้งสายงาน" หมายถึงสิ่งต่างๆดังนี้:
  - a. ผู้ขับขี่แต่ละคนจะต้องรับผิดชอบประสิทธิภาพการขับขี่ของตนเอง

- 
- b. โดยผู้จัดการที่กำกับดูแลผู้ขับขี่จะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อประสิทธิภาพการขับขี่ของหน่วยงานของตนเอง และความรับผิดชอบนี้จะไต่ระดับขึ้นไปเรื่อยๆจนถึงระดับสูงสุดขององค์กร
  - c. ทีมงานจัดการความปลอดภัยทางถนนในส่วนท้องถิ่นนั้น ถือเป็นเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนในระดับภูมิภาค หรือกลุ่มผู้นำความปลอดภัยทางถนนระดับภาคพื้นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับผู้จัดการความปลอดภัยทางถนนระดับโลก

*หมายเหตุ: ในองค์กรขนาดใหญ่หลายแห่ง*

*ตำแหน่งผู้จัดการความปลอดภัยทางถนนนั้นจะต้องเป็นตำแหน่งงานประจำแยกออกมาต่างหาก ส่วนสมาชิกองค์กรคนอื่นๆ*

*จะรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนนในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของตำแหน่งงาน ซึ่งสามารถดูตัวอย่างของผังองค์กรความปลอดภัยทางถนนได้ใน ภาคผนวก A*

## การวัดผล แผนธุรกิจ และ การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

การจัดเก็บ การวิเคราะห์ และ การเผยแพร่ ดรรชนีการวัดผล/ประสิทธิภาพหลัก  
คือส่วนประกอบการบริหารจัดการที่สำคัญสำหรับโครงการความปลอดภัยหน่วยงานขนส่ง

### ข้อมูลพื้นฐานจำเป็น

1. จำนวนทั้งหมดของยานพาหนะแต่ละชนิด
  - a. ประเภทบรรทุกเบา
  - b. ประเภทบรรทุกปานกลาง
  - c. ประเภทบรรทุกหนัก
2. จำนวนระยะทางการวิ่งรวมทั้งหมดเป็น ไมล์/กิโลเมตร แยกตามยานพาหนะแต่ละชนิดตามแต่ละช่วงเวลาตามที่ได้กำหนดไว้
3. จำนวนครั้งการชนทั้งหมดแยกตามยานพาหนะแต่ละชนิดตามแต่ละช่วงเวลาตามที่ได้กำหนดไว้
4. จำนวนครั้งของการบาดเจ็บทั้งหมดแยกตามยานพาหนะแต่ละชนิดตามแต่ละช่วงเวลาตามที่ได้กำหนดไว้
5. ประเภทของการชน เช่น
  - a. แยกตามผลที่เกิดขึ้น เช่น ถึงแก่ความตาย พนักงานได้รับบาดเจ็บ บุคคลที่สามได้รับบาดเจ็บ หรือ มีแต่ความเสียหายทางทรัพย์สิน เป็นต้น
  - b. แยกตามสาเหตุ เช่น ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร ไม่ยอมหยุดให้ทางเอกไปก่อนชนหรือ แล้วยื่น เป็นต้น
  - c. แยกตามลักษณะการชน เช่น การเบียดสีข้าง ชนท้าย หรือ ถูกชนทางด้างหลัง เป็นต้น

### ดรรชนีการวัดผล/ประสิทธิภาพหลัก

1. ดรรชนีบ่งชี้ประสิทธิภาพสูง  
ดรรชนีบ่งชี้ประสิทธิภาพสูงจะแสดงให้เห็นถึงข้อมูลเชิงลึกของความเป็นไปได้ของเหตุการณ์ในอนาคตทั้งทางด้านบวกและด้านลบ
  - a. ตัวอย่าง: ร้อยละของ ผู้ขับขี่ที่ถูกจัดว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงในการขับสูง (เช่น วัดจากการขับเร็วเกินกำหนด หรือ สถิติการชน หรือ ข้อมูลอื่นๆ รวมถึงในระบบตรวจสอบยานพาหนะด้วย เป็นต้น ตัวอย่างเพิ่มเติมให้ดูใน ภาคผนวก B)
  - b. ตัวอย่าง: ร้อยละของผู้ขับขี่ที่ผ่านการอบรมพัฒนาความสามารถเรียบร้อยแล้วในหนึ่งปีปฏิทิน ตัวอย่างเช่น: ร้อยละของการชนที่ "สาเหตุการชนที่แท้จริง" ที่ได้รับการวิเคราะห์วินิจฉัยภายใน 30 วัน นับจากเกิดเหตุการณ์ชน

## 2. ดรรชนีบ่งชี้ประสิทธิภาพต่ำ

ดรรชนีบ่งชี้ประสิทธิภาพต่ำจะแสดงให้เห็นถึงความมีประสิทธิภาพหรือไร้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของโครงการความปลอดภัยของหน่วยงานขนส่ง

ตัวอย่าง: จำนวนครั้งการชนและการบาดเจ็บต่อหนึ่งล้านไมล์ (Collisions and Injuries per Million Miles - CPMM และ IPMM)

$$CPMM = \frac{\text{(จำนวนครั้งการชนทั้งหมดในช่วงเวลาหนึ่งๆ x 1,000,000)}}{\text{ระยะทางทั้งหมดที่ขับขี่ในช่วงเวลานั้นๆ}}$$

$$IPMM = \frac{\text{(จำนวนครั้งการบาดเจ็บทั้งหมดในช่วงเวลาหนึ่งๆ x 1,000,000)}}{\text{ระยะทางทั้งหมด คิดเป็นไมล์ที่ในช่วงเวลานั้นๆ}}$$

### การประเมินค่าใช้จ่ายการซ่อมจากการชน

แต่ว่าจะไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายจากการบาดเจ็บและการเสียชีวิต

สมมติว่า:

ขนาดของหน่วยงานขนส่ง = 500 คัน, ในเวลาหนึ่งปี 15%

ของหน่วยงานขนส่งมีการชนประเภทไม่มีการบาดเจ็บเกิดขึ้น, ค่าซ่อมเฉลี่ย = 15,380 ดอลลาร์สหรัฐฯ\*

ค่าซ่อมจากการชนต่อปี =  $500 \times 0.15 \times \$15,380 = 1,153,500$  ดอลลาร์สหรัฐฯ

(\*ค่าเฉลี่ยค่าใช้จ่ายการซ่อมจากความสูญเสียทางเศรษฐกิจของผู้ว่าจ้างที่เกิดจากการชน, NHTSA, 2002)

### การให้ความร่วมมือ/การวัดผล/การพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง

ทาง NETS

แนะนำให้ผู้นำของความปลอดภัยทางถนน/หน่วยงานขนส่งของแต่ละบริษัทสำรวจตรวจสอบโครงการความปลอดภัยหน่วยงานขนส่งมากกว่าเพียงแค่หน่วยงานขนส่งของบริษัทตนเองอยู่เป็นประจำ เพื่อที่จะศึกษาจากกรณีของบริษัทอื่นๆทั้งในกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันกับตัวบริษัทตนเอง และนอกกลุ่มอุตสาหกรรม ซึ่งจะช่วยลดเวลาในการแก้ไขปัญหา

รวมทั้งจะทำให้เกิดแนวคิดใหม่ๆเกี่ยวกับโครงการความปลอดภัยทางถนน

ช่วยสร้างการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และเพิ่มการแลกเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติต่างๆที่มีประโยชน์

การวัดผล/การให้ความร่วมมือ สามารถจะปฏิบัติได้ทั้งในรูปแบบอย่างเป็นทางการ และ อย่างไม่เป็นทางการ การวัดผลอย่างเป็นทางการจะรวมถึงการเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งขององค์กรการวัดผลความปลอดภัยทางถนน (เช่น NETS เป็นต้น)

รวมถึงการเข้าร่วมกับโครงการการวัดผลต่างๆที่จัดโดยองค์กรอุตสาหกรรมต่างๆภายใต้ความยินยอมของสมาชิกขององค์กรนั้น (เช่น สมาคมน้ำมันอเมริกัน เป็นต้น) สำหรับข้อมูลเกี่ยวกับโครงการการวัดผลความปลอดภัยโดยครบถ้วนและเป็นทางการ สามารถดูได้ที่ [www.trafficsafety.org](http://www.trafficsafety.org) เพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับโครงการการวัดผลความปลอดภัยของหน่วยงานขนส่ง NETS' STRENGTH IN NUMBERS™ และกรุณารับทราบว่า ข้อมูลดังกล่าว สำหรับหน่วยงานขนส่งขนาดใหญ่และเล็ก ยานพาหนะทุกชนิด และผู้ว่าจ้างที่มีการปฏิบัติการณ์ระดับโลก แล้วนั้น ข้อมูลชุดนี้จะสามารถใช้ได้กับเพียงภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งหรือประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น

สำหรับการวัดผลอย่างไม่เป็นทางการนั้น กลุ่มของผู้ว่าจ้างซึ่งส่วนมากจะอยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน จะร่วมมือกันพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนนของแต่ละบริษัท โดยไม่มีการพึ่งพาบุคคลภายนอกในการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

โครงการการวัดผลของ NETS จะรวบรวมข้อมูลจาก CPMM และ IPMM และ องค์ประกอบของโครงการที่ถูกใช้โดยบริษัทที่เข้าร่วมในกิจกรรมการวัดผล

สำหรับองค์ประกอบของโครงการที่ถูกวัดผลโดย NETS นั้น จะรวมถึง (แต่ไม่จำกัดอยู่เพียง):

- 1) นโยบาย
- 2) โครงการการพัฒนาทักษะ รวมถึงกระบวนการให้ความเห็นต่อการขับขี่
- 3) การบ่งชี้และเข้าจัดการผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูง
- 4) กระบวนการพิจารณาการชน
- 5) การใช้ ระบบตรวจตราภายในยานพาหนะ ( In-vehicle Monitoring Systems - IVMS) และ เทคโนโลยี ความปลอดภัยที่ผลิตให้โดย ผู้ผลิตอุปกรณ์เดิม (Original Equipment Manufacturer - OEM)
- 6) กระบวนการการจัดตั้งผู้ขับขี่อย่างเป็นทางการ (คู่มือ/คู่มือไม่ได้จดทะเบียน/โครงการสำหรับผู้ถูกเลี้ยงดู/ผู้รับเหมา)
- 7) การวัดผล (อาทิเช่น CPMM/IPMM ร้อยละของหน่วยงานขนส่งที่เกิดอุบัติเหตุ สาเหตุที่ทำให้การชนมากที่สุด ระบบบันทึกคานะแนของยานพาหนะแต่ละชนิด คานะแนแต่ละประเทศ และ คานะแนในระดับโลก)
- 8) นโยบายโทรศัพท์มือถือและเครื่องใช้ไฟฟ้าอื่นๆ
- 9) การเข้าร่วมปฏิบัติการโดยผู้บริหารระดับอาวุโส
- 10) การควบคุมทางการบริหารจัดการ (เช่น การจำกัดจำนวนชั่วโมงการขับขี่ต่อวัน หรือ ต่อสัปดาห์ การบังคับให้พักตามจำนวนระยะทางที่ได้ขับ เป็นต้น)

## คำจำกัดความ

ABS	ระบบป้องกันการล็อกของล้อขณะเบรก (Anti-Lock Brake System)
การชน	คือ เหตุอุบัติเหตุต่างๆที่เกิดจาก การที่ยานพาหนะประเภทรถยนต์ในการใช้งาน ชนเข้ากับ ยานพาหนะอื่นๆ ทรัพย์สินของผู้อื่น บุคคล หรือ สัตว์ ซึ่งเหตุอุบัติเหตุนี้อาจจะเกิดบนถนนสาธารณะหรือไม่ก็ได้ และอาจจะเป็นผลให้เกิดความเสียหายกับยานพาหนะ ทรัพย์สิน หรือ ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือไม่ก็ได้
ผู้ขับขี่ของบริษัท	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ขับขี่ของบริษัท คือ บุคคลที่ได้รับการมอบหมายยานพาหนะที่บริษัทนั้นๆเป็นเจ้าของหรือเช่ามา</li> <li>ซึ่งผู้ขับขี่ของบริษัทอาจจะ เป็น คู่ครอง คู่ครองไม่จดทะเบียน หรือ ผู้อยู่ในการดูแลของผู้ขับขี่ของบริษัทที่ได้รับการลงทะเบียน หรือแม้กระทั่งบุคคลที่ถูกจ้างมาต่างหากก็ได้ ทั้งนี้ทั้งนั้นทั้งหมดนี้ขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจของผู้ว่าจ้าง</li> <li>และผู้ขับขี่ของบริษัทนั้นยังรวมถึงพนักงานที่ได้รับ "ค่าตอบแทน" ในรูปแบบของยานพาหนะอีกด้วย</li> <li>บุคคลที่ถูกจ้างมาต่างหากและพนักงานที่ขับขี่ยานพาหนะ ไม่ว่าจะ เป็นยานพาหนะส่วนบุคคล ส่วนรวม เช่า หรือ เช่าซื้อ มากก็ตาม ที่ใช้เพื่อการธุรกิจของบริษัทนั้นๆ ที่มีการขับขี่มากกว่า 5,000ไมล์/8,000กิโลเมตร ต่อปีนั้น ให้ถือว่าเป็น ผู้ขับขี่ของบริษัททั้งสิ้น</li> </ul>
การพัฒนาทักษะการขับขี่เชิงป้องกัน	คือ หลักสูตรที่จะสอนเทคนิคการขับขี่อย่างปลอดภัย และความรับผิดชอบต่อผู้ใช้ถนนทุกคน ซึ่งจะมององค์ความรู้มากกว่าเพียงการเข้าใจอย่างเชี่ยวชาญถึงกฎระเบียบต่างๆบนท้องถนน และหลักการขับขี่พื้นฐาน โดยหลักสูตรนี้จะพุ่งเป้าไปที่การลดการชน โดยจะสอนให้คิดคำนึงถึงสถานการณ์อันตรายต่างๆ สภาวะที่ไม่เอื้ออำนวย และความผิดพลาดที่เกิดจากผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ
ยานพาหนะบรรทุกหนัก	คือ ยานพาหนะที่: <ul style="list-style-type: none"> <li>มีน้ำหนัก ไม่ว่าจะ เป็นแค่ตัวรถเปล่า หรือ ตัวรถลากจูง รวมกันแล้วมีน้ำหนักรวมยานพาหนะทั้งหมด (GVWR) ตั้งแต่ 26,001 ปอนด์ (11,794 กิโลกรัม) ขึ้นไป หรือ</li> <li>ถูกออกแบบมาเพื่อให้บรรทุกผู้โดยสารรวมคนขับตั้งแต่ 16 คน ขึ้นไป</li> </ul>
HSSE	สุขภาพ ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม
การบาดเจ็บ	ก็อาการใดๆก็ตามที่ต้องได้รับการดูแลมากกว่าเพียงแค่การปฐมพยาบาล และอาการบาดเจ็บนั้นๆได้ถูกวินิจฉัยโดยแพทย์หรือผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์ นอกจากนี้ คำจำกัดความของการบาดเจ็บยังรวมถึง ความเจ็บป่วยทางร่างกาย หรือ ความเสียหายที่นำไปสู่การสูญเสียสติสัมปชัญญะ ที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงาน มีส่วนร่วมในการทำงานที่ถูกควบคุม หรือ ย้ายงาน ได้ตามปกติเป็นเวลาอย่างน้อยหนึ่งวัน

IVMS	ระบบตรวจตราภายในยานพาหนะ (In-vehicle Monitoring Systems - IVMS) หรือ ระบบตรวจตราพฤติกรรมผู้ขับขี่ คือ เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้บันทึกข้อมูลต่างๆเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่และการใช้ยานพาหนะ เช่น วันที่ เวลา ความเร็ว ความเร่ง การลดความเร็ว และการใช้เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น
ระบบบริหารจัดการการเดินทาง	ระบบบริหารจัดการการเดินทางนั้น คือ กระบวนการวางแผนอย่างเป็นระบบของการลดความเสี่ยงเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนในการปฏิบัติงานของบริษัทต่างๆ การบริหารจัดการการเดินทางนั้นประกอบไปด้วย: 1) กลไกหลักในการประเมินความจำเป็นของการเดินทาง และเพื่อลดหรือละการเดินทางระยะทางไกล และ 2) กระบวนการบริหารจัดการรอบการเดินทาง รวมถึงการลดความเสี่ยง การวางแผนเส้นทางที่ปลอดภัย และการติดต่อสื่อสารกันระหว่างผู้ขับขี่และผู้บังคับบัญชา
JMP	การวางแผนบริหารจัดการการเดินทาง (Journey Management Plan - JMP) คือ ส่วนหนึ่งของระบบบริหารจัดการการเดินทาง และจะเกี่ยวเนื่องถึงการวางแผนที่ตกลงกันระหว่างผู้ขับขี่และผู้บังคับบัญชา (หรือ ผู้จัดการการเดินทาง) ซึ่ง JMP จะครอบคลุมไปถึงเวลาที่ใช้ไประหว่างการออกเดินทางและการถึงจุดหมาย และ JMP จะแสดงถึงรายละเอียดของเส้นทางที่ปลอดภัยที่สุดเพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในเส้นทาง รายละเอียดของเส้นทางตัวเลือก รายละเอียดของสถานีวิทยุตรวจตราจราจร รายละเอียดของการสื่อสารที่จะเกิดขึ้นระหว่างผู้ขับขี่ และรวมถึงรายละเอียดของการหยุดพัก (ในที่ปลอดภัย) เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความล่าช้า นอกจากนี้ในสถานที่ที่การกู้ภัยฉุกเฉินสาธารณะสามารถเข้าถึงได้ยากนั้น ตัวแผนจะต้องบ่งชี้ถึงสถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ขับขี่จะสามารถได้รับการพยาบาลได้
ยานพาหนะบรรทุกเบา	คือ ยานพาหนะที่: <ul style="list-style-type: none"> <li>มีน้ำหนักรวมยานพาหนะทั้งหมด (GVWR) ตั้งแต่ 10,001 ปอนด์ (4,536 กิโลกรัม) ลงมา หรือ ถูกออกแบบมาเพื่อให้บรรทุกผู้โดยสารรวมคนขับตั้งแต่ 8 คน ลงมา GVWR คือ ปริมาณบรรทุกสูงสุดของยานพาหนะหนึ่งคัน ซึ่งรวมถึง คนขับ ผู้โดยสาร เชื้อเพลิง และ สิ่งของบรรทุก</li> </ul>
ยานพาหนะบรรทุกปานกลาง	คือ ยานพาหนะที่: <ul style="list-style-type: none"> <li>มีน้ำหนักรวมยานพาหนะทั้งหมด (GVWR) ระหว่าง 10,001 ปอนด์ (4,536 กิโลกรัม) และ 26,001 ปอนด์ (11,794 กิโลกรัม)</li> <li>หรือ ลากจูงรถลากจูงอะไรก็ตามที่มีน้ำหนักเมื่อรวมกับ GVWR แล้วน้อยกว่า 26,001 ปอนด์ (11,794 กิโลกรัม)</li> <li>หรือ ถูกออกแบบมาเพื่อให้บรรทุกผู้โดยสารรวมคนขับระหว่าง 9 ถึง 15 คน</li> </ul>

<p>NCAP</p>	<p>โครงการประเมินรถใหม่ โดยปรกติแล้ว โครงการประเมินรถใหม่จะเป็นโครงการที่นำโดยรัฐบาล ซึ่งจะทำหน้าที่ในการทดสอบ และจัดเรตติ้ง (ซึ่งโดยทั่วไปจะใช้ระบบตัวเลข) ยานยนต์ต่างๆ บนพื้นฐานของความสามารถของยานยนต์นั้นๆ ในการปกป้องผู้ใช้งานจากการบาดเจ็บเมื่อมีการชนเกิดขึ้น สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม: <a href="http://www.globalncap.org/">http://www.globalncap.org/</a></p>
<p>เทคโนโลยีปกป้องรถจากการพลิกคว่ำ</p>	<p>เทคโนโลยีปกป้องรถจากการพลิกคว่ำนั้นถูกออกแบบมาเพื่อยานพาหนะบรรทุกทุกเบาที่ใช้ระบบควบคุมความมั่นคงของตัวรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ESC) โดยระบบนี้สามารถทำการเบรกแยกในแต่ละล้อได้ ทำให้อานพาหนะสามารถถอยกลับรถได้ ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่สามารถควบคุมยานพาหนะนั้นๆ ได้</p> <p>สำหรับเทคโนโลยีนี้จะมีชื่อเรียกอื่นๆ ดังนี้คือ: ระบบควบคุมการเกาะถนน (Traction control system - TCS) ส่วนควบคุมความมั่นคงของยานพาหนะ (vehicle stability control - VSC) โปรแกรมจัดการความมั่นคงอิเล็กทรอนิกส์ (electronic stability program - ESP) ส่วนควบคุมความมั่นคงแปรผัน (dynamic stability control - DSC) โดยระบบนี้จะมีอยู่ในยานพาหนะใหม่ๆ ส่วนใหญ่ที่ถูกผลิตออกมา ทั้งใน รถเก๋ง รถSUV และ รถกระบะ</p>
<p>การป้องกันการพลิกคว่ำ</p>	<p>สำหรับโครงสร้างการป้องกันการพลิกคว่ำนั้น (โดยปกติก็คือ ตัวห้องผู้โดยสาร หรือ ตัวโครงรถ) ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อปกป้องผู้ใช้นยานพาหนะจากความบาดเจ็บที่เกิดจากการพลิกคว่ำ</p> <p>ซึ่งการป้องกันที่เพิ่มขึ้นนี้อาจจะอยู่ในรูปแบบของ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงกันโคลงแบบประกบเต็มภายในตัวยานพาหนะ</li> <li>• ตัวเสริมแรงเสาหลังคาร์ถ</li> <li>• ตัวเสริมความแข็งแรงกรงกระดูก</li> </ul>
<p>เครื่องป้องกันการกระแทกจากด้านข้าง</p>	<p>ระบบการป้องกันการบาดเจ็บจากการชนด้านข้างที่สอดคล้องกับข้อกำหนด ECE95 ของสหภาพยุโรป ข้อกำหนด FMVSS 214 ของสหรัฐอเมริกา หรือ ข้อกำหนดอื่นๆ ที่เทียบเท่า</p> <p>ซึ่งโดยส่วนมากแล้ว ยานพาหนะรุ่นใหม่จะมีการออกแบบโครงสร้างที่สามารถปรับตัวให้รับกับการป้องกันการกระแทกจากด้านข้างได้ อีกทั้งยานพาหนะส่วนใหญ่จะมีถุงลมนิรภัยด้านข้างติดมาให้ด้วย และอีกหลายรุ่นยังมีถุงลมนิรภัยเหนือศีรษะหรือถุงลมนิรภัยแบบม่านต่างข้างติดมาให้อีกด้วย</p>

## ความต้องการของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ความต้องการนั้นจะถูกแบ่งออกเป็นสี่กลุ่มหลักการ กล่าวคือ:

- A. ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน:  
จะรวมส่วนประกอบต่างๆของโครงการเข้าไว้ด้วยกัน  
โดนส่วนประกอบเหล่านี้จะทำให้องค์กรสามารถพัฒนาประสิทธิภาพของความปลอดภัยทาง  
ถนนได้
- B. ความต้องการสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
- C. การบริหารจัดการการเดินทางความต้องการของการวางแผน การปฏิบัติการ และการติดตามผล
- D. ความต้องการของยานพาหนะ

องค์ประกอบหลักของความปลอดภัยทางถนนที่มีความสมบูรณ์จะถูกแสดงไว้ทางด้านซ้าย สื่อเผยแพร่อื่นๆ  
รวมทั้งแหล่งอ้างอิงของข้อแนะนำ แบบการปฏิบัติการที่ดีที่สุด และ ภาคผนวก จะอยู่ทางขวา

องค์ประกอบหลัก	ข้อแนะนำ
<b>A. ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน</b>	
<p>1. ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนจะต้องถูกนำไปใช้เพื่อให้มั่นใจได้ว่ากิจกรรมทุกอย่างที่เกี่ยวข้องจะได้รับการวางแผน จัดการ ควบคุม และ ดูแล เพื่อให้ความเสี่ยงจากการขนส่งทางถนนมีต่ำที่สุด ซึ่งระบบการบริหารจัดการจะต้องมีองค์ประกอบต่างๆเหล่านี้คือ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. ผู้นำ และ ความมุ่งมั่น</li> <li>B. นโยบาย วัตถุประสงค์ และ เป้าหมาย ของความปลอดภัยทางถนน</li> <li>C. องค์กร ทรัพยากร บทบาท และ ความรับผิดชอบ</li> <li>D. ความเชี่ยวชาญ การพัฒนาทักษะ และ ความตระหนัก</li> <li>E. การบริหารจัดการความเสี่ยงการขนส่งทางถนน</li> <li>F. กระบวนการสื่อสาร</li> <li>G. การจัดการเอกสารต่างๆของระบบการบริหารจัดการ</li> <li>H. การวางแผนและการควบคุมการปฏิบัติการ</li> <li>I. การเตรียมการรับมือและการตอบสนองต่อสภาวะฉุกเฉิน</li> <li>J. ตรวจตรา การวัดผล การวิเคราะห์ และ การประเมิน</li> <li>K. การสืบสวนเหตุอุบัติเหตุทางการขนส่งทางถนน และการติดตามผล</li> <li>L. การตรวจสอบภายใน</li> <li>M. ทบทวนการจัดการ</li> <li>N. การดำเนินการ เชิงป้องกัน เชิงแก้ไข และ เชิงพิเศษ</li> <li>O. ความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง</li> </ul>	<p>ตัวอย่างของโครงสร้างของระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างครบถ้วน มีตัวอย่างดังนี้คือ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อแนะนำการปฏิบัติการความปลอดภัยการขนส่งทางถนน OGP 365</li> <li>- ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางการจราจรทางถนน (Road traffic- safety management systems - RTS) ISO 39001:2012- ประกอบด้วยทั้งความต้องการ และ ข้อแนะนำ สำหรับการใช้งาน</li> </ul> <p>นอกจากนั้นยังมีมาตรฐานการปฏิบัติการอย่างปลอดภัยสำหรับการใช้งานยานยนต์ ANSI/ASSE Z15.1 2012 ซึ่งจะมีองค์ประกอบของระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนอยู่ในนั้นด้วย</p> <p>ตัวอย่างผังองค์กร และการรายงานการสืบสวนเหตุอุบัติเหตุจะอยู่ใน ภาคผนวก A</p>

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้ความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

<b>B. ความต้องการสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร</b>	
<p>1. ผู้อยู่ในยานพาหนะไม่ว่าใครก็ตามต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และถือว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ที่จะสื่อสารความต้องการนี้ให้เข้าใจ</p>	
<p>2A. ผู้ขับขี่จะต้องมีใบขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมายของท้องถิ่นนั้นๆและยานพาหนะนั้นที่ผู้ขับขี่ทำการขับ</p> <p>2B. ทำการพัฒนาความสมบูรณ์ของสุขภาพเป็นการภายในในนโยบายของสถานที่ทำงาน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ขับขี่นั้นจะมีความพร้อมทั้งร่างกายและจิตใจเมื่อต้องขับขี่ยานพาหนะ</p>	<p>สำหรับตัวอย่างนโยบายการออกใบอนุญาตให้ผู้ขับขี่ ให้ดูที่ ภาคผนวก B4</p> <p>ดำเนินการพัฒนาความสมบูรณ์ของสุขภาพเป็นการภายในของนโยบายของสถานที่ทำงานที่จะรวมไปถึงการตรวจสุขภาพเป็นประจำ (เช่น การคัดกรองผู้ที่มีปัญหาทางการนอนหลับเช่นโรคหยุดหายใจขณะนอนหลับ เป็นต้น)</p>
<p>3. ผู้ขับขี่จะต้องผ่าน การพัฒนาทักษะการขับขี่เชิงป้องกันที่สามารถนำไปปรับใช้ได้กับยานพาหนะต่างๆอย่างหลากหลายประเภทที่อยู่ในการใช้งาน การพัฒนาทักษะสมควรที่จะต้องรวมถึง:</p> <p>A. ความระแวดระวังถึงภัยอันตรายทั่วไป (ซึ่งรวมถึงการบริหารจัดการความเหนื่อยล้า และการขับขี่ที่ถูกรบกวนให้ไร้อสมาธิ) และรายการต่างๆที่ถูกแจ้งผ่านทางตรวจสอบประวัติการชนต่างๆ</p> <p>B. การประเมินและตรวจสอบความสามารถการขับขี่โดยใช้วิธีการตรวจสอบด้วยการให้ผู้ขับขี่ขับให้ดู หรือนั่งประกบไปด้วยกับผู้ขับขี่</p> <p>C. การมีการพัฒนาทักษะเชิงฟื้นฟูความสามารถอยู่เป็นประจำ ซึ่งจะต้องวางอยู่บนพื้นฐานของความสามารถและโอกาสที่จะได้รับความเสี่ยงของผู้ขับขี่ ซึ่งการการพัฒนาทักษะฟื้นฟูจะต้องอยู่ในรูปแบบของการนั่งไปด้วยฝึกไปด้วย ที่จะต้องมีการจัดทุกๆสามปีเป็นอย่างต่ำ</p>	<p>ในกรณีที่มีความเสี่ยงต่อการพลิกคว่ำสูง (เช่น เป็นเพราะด้วยลักษณะของยานพาหนะและ/หรือ ลักษณะหรือสภาพถนน เป็นต้น) ทาง NETS แนะนำให้ทำการพัฒนาทักษะความระแวดระวังต่อการพลิกคว่ำให้สำเร็จเรียบร้อยเสียก่อน</p> <p>สำหรับตัวอย่างของนโยบายการพัฒนาทักษะผู้ขับขี่ที่รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับข้อแนะนำและการนั่งไปด้วยฝึกไปด้วย ให้ดูที่ ภาคผนวก B2</p> <p>ทาง NETS แนะนำให้ควรมีการให้ผู้ขับขี่เขียนจดหมายรับทราบ/รับรองถึงนโยบายการพัฒนาทักษะผู้ขับขี่ด้วย</p>

<p>4. คณะผู้บริหารยังคงสมควรที่จะต้องทำให้มีกระบวนการเข้าแทรกแซงผู้ขับขี่ความเสี่ยงสูง โดยอย่างน้อยที่สุดแล้วกระบวนการนี้จะต้องประกอบไปด้วย:</p> <p>A. เกณฑ์การบ่งชี้ แจ่งเตือน และ บริหารจัดการผู้ขับขี่ความเสี่ยงสูง</p> <p>B. ช่วงเวลาการฝึกฝนตามกำหนดสำหรับผู้ขับขี่ โดยให้ฝึกฝนกับผู้บังคับบัญชาขั้นต้นของผู้ขับขี่ โดยให้มีการฝึกในทันทีหลังจากผู้ขับขี่ถูกบ่งชี้ว่าเป็นผู้ขับขี่ความเสี่ยงสูง และ</p> <p>C. การพัฒนาทักษะอีกครั้งเพิ่มเติมและการตั้งความต้องการการประเมินพิเศษเพิ่มเติม</p> <p>D. ให้มีการอ้างอิงถึงกระบวนการบริหารจัดการประสิทธิภาพที่เหมาะสม</p>	<p>สำหรับตัวอย่าง นโยบาย การบ่งชี้และจัดการผู้ขับขี่ความเสี่ยงสูง ให้ดูได้ที่ ภาคผนวก B6</p>
<p>5A. การระบุว่ายานพาหนะคันไหนจะต้องมีการติดตั้งระบบตรวจตราภายในยานพาหนะ (In-Vehicle- Monitoring Systems - IVMS) โดยให้ยึดตามการประเมินความเสี่ยง HSSE โดยอย่างน้อยที่สุดแล้ว เครื่องมือ IVMS จะต้องบันทึก "สิ่งระบุตัวตนผู้ขับขี่ที่สำคัญ" ความเร็ว การเร่งที่เร็วเกินไป การเบรกที่เร็วเกินไป ระยะทางขับเป็นกิโลเมตรหรือไมล์ และ ชั่วโมงการขับ</p> <p>5B. ให้ใช้ข้อมูล IVMS เพื่อ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ข้อเสนอแนะแก่ผู้ขับขี่และเพิ่มประสิทธิภาพของผู้ขับขี่</li> <li>• ใช้สำหรับการบริหารจัดการการให้รางวัลและการลงโทษ การออกคำสั่งรับรองการลงโทษสำหรับผู้ไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง</li> </ul>	<p>วิธีการจัดการในเชิงความเสี่ยงอาจจะสามารถถูกใช้ไว้ก่อน เพื่อเริ่มปรับตัวให้พร้อมรับกับการเริ่มใช้ IVMS ซึ่งผลของการประเมินความเสี่ยงอาจจะสามารถนำไปใช้เพื่อบังคับใช้ IVMS ในผู้ขับขี่ความเสี่ยงสูงเสียก่อน แล้วจึงเริ่มบังคับใช้ในผู้ขับขี่ประเภทอื่นๆ</p> <p>สำหรับตัวอย่างของ การใช้งาน IVMS และ เอกสารแนะนำแนวทางผลตอบรับของผู้ขับขี่ นั้น สามารถดูได้ที่ <a href="http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf">http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</a></p> <p>หมายเหตุ: การใช้งานความต้องการนี้ ไม่ได้หมายความว่ากลไกการตอบรับแบบอื่นๆ (เช่น การให้ความเห็น และการนั่งไปด้วยขับไปด้วย เป็นต้น) จะกลายเป็นวิธีการที่ไม่เหมาะสมในการเพิ่มประสิทธิภาพผู้ขับขี่ การให้ความเห็น</p>

	และ การนั่งไปด้วยซ้ำไปด้วย อาจยังคงเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการพัฒนาทักษะผู้ขับขี่
<p>6. ผู้ขับขี่จะไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ โทรศัพท์มือถือ/เพจเจอร์/วิทยุสื่อสาร ระหว่างที่กำลังขับขี่ยานพาหนะอยู่ ซึ่งก็รวมถึงการใช้อุปกรณ์ แสนด์ฟรี ต่างๆ ด้วย</p> <p>A. ซึ่งก็จะมีข้อยก (ในกรณีที่กฎหมายอนุญาต) ในกรณีต่างๆ ดังนี้ คือ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ในสถานการณ์ฉุกเฉิน</li> <li>• ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการขบวนรถ</li> <li>• ส่วนในสถานการณ์อื่นๆ ให้ยึดตาม การประเมินความเสี่ยง HSSE</li> </ul>	สำหรับตัวอย่างนโยบายการใช้โทรศัพท์มือถือ ให้ดูที่ ภาคผนวก B1
<p>7. ผู้ขับขี่จะต้องไม่ใช้งานยานพาหนะในขณะที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ ยาต่างๆ สิ่งเสพติด หรือ ยารักษาโรค ที่จะลดทอดความสามารถทางการขับขี่ลงไป</p>	สำหรับตัวอย่างนโยบายเกี่ยวกับการใช้ แอลกอฮอล์ ยาต่างๆ หรือ ยารักษาโรค ที่จะลดทอดความสามารถทางการขับขี่ลงไป ให้ดูที่ ภาคผนวก B3
<p>8. การใช้งานยานยนต์สองล้อเพื่อการธุรกิจของบริษัทนั้นไม่สามารถกระทำได้นอกเสียแต่ว่าการประเมินความเสี่ยงได้แสดงให้เห็นว่ามีการใช้การควบคุมอย่างเพียงพอในการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งประเภทนี้</p> <p>ถ้าหากว่าผลของการประเมินความเสี่ยงได้แสดงให้เห็นแล้วว่า ยานยนต์สองล้อสามารถใช้งานได้ จะต้อง มีนโยบาย/ระเบียบการ มารองรับความต้องการขั้นต่ำในการใช้งานยานพาหนะดังกล่าว</p> <p>ซึ่งนโยบาย/ระเบียบการที่ว่าจะต้องรวมถึงการใช้หมวกนิรภัยและการพัฒนาทักษะผู้ขับขี่เป็นพิเศษอย่างเหมาะสมอีกด้วย</p>	สำหรับตัวอย่างนโยบายเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์สองล้อ ให้ดูที่ ภาคผนวก B7

C. การบริหารจัดการการเดินทาง	
<p>1. คณะผู้บริหารจะต้องมีกระบวนการบริหารจัดการความล่า และการจัดการจำนวนชั่วโมงของการปฏิบัติหน้าที่ การขับขี่ และการพัก ซึ่งการจัดการจำนวนชั่วโมงดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดบทบัญญัติของท้องถิ่นนั้นๆ คณะผู้บริหารจะต้องไม่จ่ายงานให้กับผู้ขับขี่ที่เมื่อทำงานแล้วจะขัดต่อ การจัดการจำนวนชั่วโมงของการปฏิบัติหน้าที่ การขับขี่ และการพัก</p> <p>A. และผู้ขับขี่จะต้องมีศักยภาพที่เพียงพอรวมทั้งทางร่างกายและทางจิตใจในการใช้งานยานพาหนะ</p> <p>B. ผู้ขับขี่นั้นที่สิทธิ์ที่จะ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ไม่ขับขี่ในกรณีที่พักผ่อนหรือมีความตื่นตัวไม่เพียงพอ</li> <li>• หยดยานพาหนะและพักผ่อนในสถานที่ที่ปลอดภัยในกรณีที่เริ่มขาดสมาธิในการขับขี่</li> </ul> <p>C. ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตาม จำนวนชั่วโมงของการปฏิบัติหน้าที่ การขับขี่ และการพัก</p>	<p>กระบวนการปฏิบัติการการบริหารจัดการความล่า นั้นจะรวมถึง:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การจัดการตารางเวลาทำงานเพื่อให้มีการพักผ่อนอย่างเพียงพอ หลีกเลี่ยงการขับรถเป็นระยะเวลานาน หลีกเลี่ยงการขับรถกลางคืน และ หลีกเลี่ยงการแลกรถเวลางาน</li> <li>• อนุญาตให้พนักงานสามารถวางแผนการนอนค้างคืนได้</li> <li>• ให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่เกี่ยวกับความเสี่ยงของความล่า และยุทธวิธีการจัดการกับความล่าอย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>• ถ้าหากว่า ไม่มีกฎหมายและข้อกำหนดบทบัญญัติท้องถิ่นใดๆ เกี่ยวกับการจัดการจำนวนชั่วโมงของการปฏิบัติหน้าที่ การขับขี่ และการพัก แนะนำให้ใช้การจัดการจำนวนชั่วโมงใน ตาราง 1 (หน้า 22) แทน</li> <li>• และ ถ้าหากว่า กฎหมายและข้อกำหนดบทบัญญัติท้องถิ่นใดๆ เกี่ยวกับการจัดการจำนวนชั่วโมงของการปฏิบัติหน้าที่ การขับขี่ และการพัก มีความหย่อนยานเกินไป ทาง NETS แนะนำให้ใช้การปฏิบัติที่มีความต้องการที่เข้มงวดกว่าดังที่ปรากฏใน ตาราง 1</li> </ul>

<p>2. ผู้จัดการจะต้องถามคำถามและตรวจสอบเกี่ยวกับจำนวนของการเดินทางอยู่เป็นประจำ และจะต้องตั้งคำถามด้วยเจตจำนงที่จะลดปริมาณการเดินทางและลดความเสี่ยง</p>	<p>โดยให้พิจารณาถึงรูปแบบการเดินทางแบบอื่นที่ปลอดภัยมากกว่า (ทางราง ทางเรือ ทางอากาศ) และ ปัจจัยทางเลือกในการจัดการงานให้สำเร็จ ล่วง เช่น การประชุมทางวิดีโอ หรือ การประชุมผ่านอินเตอร์เน็ต เป็นต้น</p> <p>สำหรับในสถานที่ที่การขนส่งทางถนนเป็นหนทางเดียวทางการเดินทางที่เป็นไปได้ มาตรการการขนส่งทางถนนเฉพาะจะต้องได้รับการพิจารณาเพื่อลด ระยะทาง (ระยะทางขับขี้นเป็นไมล์ หรือ กิโลเมตร) และความเสี่ยง ซึ่งรวมถึง: การใช้วิธีการขนส่งทางถนนที่มีความเสี่ยงต่ำ (เช่น ใช้รถประจำทางแทนยานพาหนะบรรทุกเบมา) และ การรวมการเดินทางต่างๆเข้าด้วยกัน</p>
<p>3A. การใช้การประเมิน HSSE ท้องถิ่น เพื่อการบ่งชี้ถึง (ประเภทของ) การเดินทาง ที่ต้องมี การวางแผนการบริหารจัดการการเดินทาง (Journey Management Plan - JMP) และ การใช้ JMP สำหรับการเดินทางนั้นๆ</p> <p>3B. JMP จะรวมถึง เส้นทางที่ได้รับอนุญาต การบ่งชี้ถึงภัยอันตรายของเส้นทางและการควบคุมประสานงาน จุดแวะพัก และ ความต้องการทางการสื่อสารระหว่างการเดินทาง ในการวางแผนการเดินทางนั้น จะต้องมีการใช้การจัดการจำนวนชั่วโมงของการปฏิบัติหน้าที่ การขับขี้น และการพัก ที่ได้ระบุไว้ใน ตาราง 1 รวมถึงการควบคุมการบริหารจัดการความล่า อีกด้วย</p>	<p>สำหรับตัวอย่างนโยบายเกี่ยวกับการบริหารจัดการการเดินทาง ให้ดูที่ ภาคผนวก C</p> <p>ทาง NETS แนะนำให้ตั้งตำแหน่ง ผู้จัดการการเดินทาง และ ต้องปฏิบัติให้มั่นใจให้ได้ว่าผู้จัดการการเดินทางจะได้รับการพัฒนาทักษะมาอย่างเหมาะสม</p> <p>และถ้าเป็นไปได้ ทั้งผู้ขับขี้นและผู้จัดการสมควรจะมีการประชุม ก่อนเดินทางเพื่อให้มั่นใจได้ว่า:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. ผู้ขับขี้นนั้นมีสภาพพร้อมทำงานและผ่านเกณฑ์สำหรับการเดินทางนั้นๆ (ให้ดู ความต้องการ 3, 4 และ 8 เพิ่มเติม)</li> <li>b. ทั้งผู้ขับขี้นและผู้จัดการเข้าใจ JMP เป็นอย่างดี</li> <li>c. ยานพาหนะได้รับการตรวจสอบก่อนที่จะออกเดินทาง (ให้ดู ความต้องการ 16.2 เพิ่มเติม)</li> </ul> <p>สำหรับการเดินทางที่การประชุมก่อนการเดินทางไม่สามารถกระทำได้</p>

	<p>จะสามารถใช้การควบคุมทางเลือกเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการเดินทางจะมีความสอดคล้องกับรายการ a b และ c ที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น</p>
<p>4. ห้ามผู้โดยสารที่ได้ไม่รับอนุญาตโดยสารในยานพาหนะที่กำลังปฏิบัติภารกิจของบริษัทอยู่</p>	<p>ดำเนินการให้มึนนโยบายที่บ่งบอกให้ชัดเจนถึงบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขับขี่ยานพาหนะที่บริษัทเป็นเจ้าของ/เช่ามา และบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ทำการโดยสารยานพาหนะที่บริษัทเป็นเจ้าของ/เช่ามา</p> <p>โดยปกติแล้ว ผู้โดยสารที่ได้รับอนุญาตให้โดยสารในยานพาหนะหนึ่งกับรถทุกคันคือบุคคลที่ได้รับการรับรองแล้วโดยคณะผู้บริหารในสายงานของผู้ขับขี่ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดอยู่เพียง ผู้ฝึกสอนผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ฝึกหัด พนักงานซ่อมบำรุง และพนักงานขนส่ง</p> <p>ในบางประเทศ ผู้โดยสารจำเป็นต้องปฏิบัติตามความต้องการทางข้อกำหนดบทบัญญัติที่บ่งบอกว่าผู้โดยสารจะต้องรู้ว่ายานพาหนะนั้นกำลังบรรทุกอะไรอยู่ มีลักษณะอะไรบ้าง รวมถึงกระบวนการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉิน</p>
<p>5. ถ้าหากกฎหมายอนุญาต ผู้ขับขี่จะต้องขับขี่ยานพาหนะพร้อมกับเปิดไฟหน้าไว้ตลอดเวลาแม้แต่นเวลากลางวัน</p>	

**ตาราง 1: ตัวอย่าง การจัดการจำนวนชั่วโมงของการปฏิบัติหน้าที่ การขับขี่ และการพัก**

คำแนะนำด้านล่างนี้โดยหลักแล้วตั้งอยู่บนพื้นฐานของโครงสร้างที่จะใช้กับยานพาหนะบรรทุกหนัก แต่ว่า บางส่วนขององค์ประกอบด้านล่างนี้ เช่น องค์ประกอบที่เกี่ยวกับความต้องการการหยุดพัก และความต้องการที่ต้องคำนึงถึงระยะเวลาการเดินทางจากบ้านมาที่ทำงานเป็นส่วนหนึ่งของเวลาการขับขี่ทั้งหมดนั้น ก็ยังคงสามารถนำไปใช้กับยานพาหนะบรรทุกทุกปานกลาง และ ยานพาหนะบรรทุกเบาได้อีกด้วย

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับความต้องการแต่ละประเภทใน ตาราง 1 ความสำคัญของการปฏิบัติตามความต้องการต่างๆ และความเกี่ยวเนื่องของความต้องการแต่ละประเภทกับกฎหมายและข้อกำหนดบทบัญญัติท้องถิ่น ให้ดูที่ ภาคผนวก C1

	สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกปานกลาง และ ยานพาหนะบรรทุกเบา	สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกหนัก และ ยานพาหนะประเภทอื่นๆสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะเป็นงานหลัก
ระยะเวลาการขับขี่สูงสุดระหว่างการหยุดพัก และระยะเวลาหยุดพักขั้นต่ำ	หากได้ขับขี่ติดต่อกันสองชั่วโมงแล้วนั้น จะต้องหยุดพักเป็นอย่างต่ำ 15 นาที	หากได้ขับขี่ติดต่อกัน 4.5 ชั่วโมงแล้วนั้นจะต้องหยุดพักเป็นอย่างต่ำ 30 นาที อย่างไรก็ตาม เป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะมีการหยุดพัก 15 นาที ในทุกๆสองชั่วโมงของขับขี่ หรือ ให้หยุดพักบ่อยกว่านั้นในการขับขี่ในช่วงเวลาที่ร่างกายต้องการการพักผ่อน
ระยะเวลาการทำงาน/ปฏิบัติหน้าที่สูงสุด* ในเวลาต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง  *ระยะเวลาการทำงาน/ปฏิบัติหน้าที่ที่โดยหลักแล้วจะรวมถึงการขับขี่เป็นอาชีพด้วย	พนักงานห้ามขับขี่หลังจาก ทำงาน/ปฏิบัติหน้าที่ มาแล้ว 12 ชั่วโมง	พนักงานห้ามขับขี่หลังจาก ปฏิบัติหน้าที่ มาแล้ว 14 ชั่วโมง
ระยะเวลาการขับขี่สูงสุดในเวลาต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง	รวมแล้วได้แปดชั่วโมง โดยไม่รวมระยะเวลาเดินทางจากบ้านมาที่ทำงาน เก้าชั่วโมง โดยรวมระยะเวลาเดินทางจากบ้านมาที่ทำงาน	รวมแล้วได้สิบชั่วโมง โดยไม่รวมระยะเวลาเดินทางจากบ้านมาที่ทำงาน สิบเอ็ดชั่วโมง โดยรวมระยะเวลาเดินทางจากบ้านมาที่ทำงาน
ระยะเวลาการทำงาน/ปฏิบัติหน้าที่สูงสุดในเวลาต่อเนื่อง 7 และ 14 วัน	ห้ามขับขี่หลังจากได้ ทำงาน/ปฏิบัติหน้าที่ มาแล้ว 40 ชั่วโมง ในระยะเวลา 7 วัน หรือ 80 ชั่วโมง ในระยะเวลา 14 วัน	ห้ามขับขี่หลังจากได้ ทำงาน/ปฏิบัติหน้าที่ มาแล้ว 70 ชั่วโมง ในระยะเวลา 8 วัน หรือ 120 ชั่วโมง ในระยะเวลา 14 วัน

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

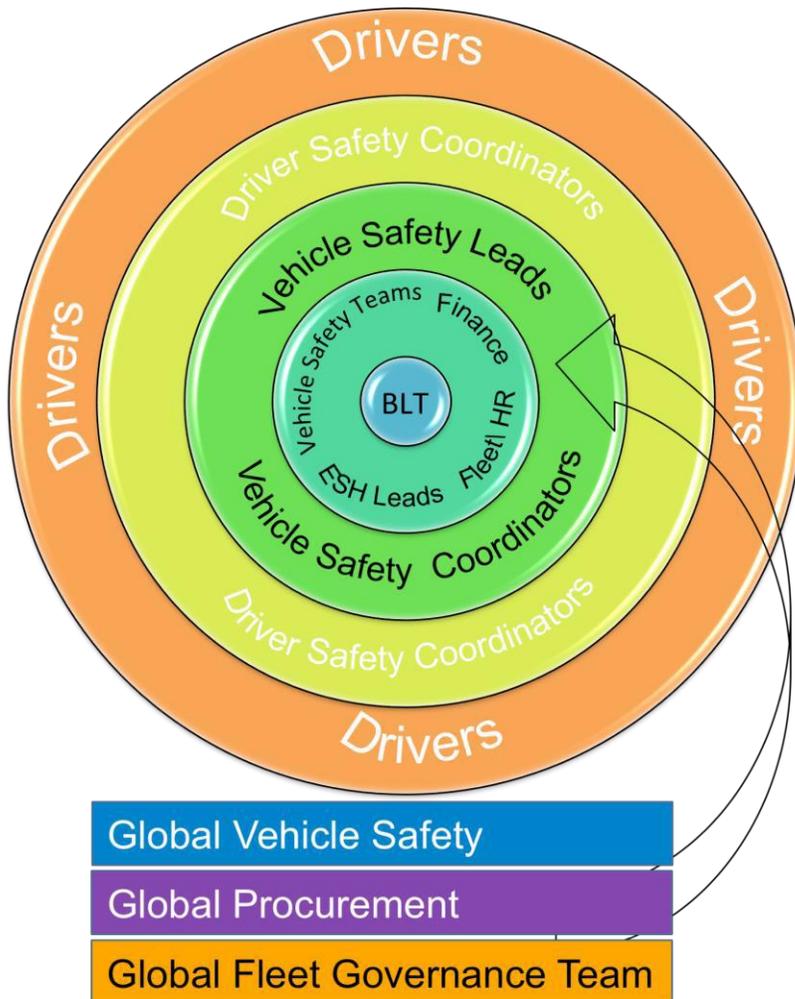
D. ยานพาหนะ	
<p>1. คณะผู้บริหารจะต้องทำให้มั่นใจได้ว่ายานพาหนะที่มีอยู่นั้นสอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำที่ต้องมี:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. เข็มขัดนิรภัยประเภท 3 จุด*</li> <li>B. พนักพิงศีรษะ/ที่พิงศีรษะ</li> <li>C. ถ่วงมนิรภัย (สำหรับผู้ขับขี่และที่นั่งผู้โดยสารด้านหน้า)</li> <li>D. เครื่องป้องกันการกระแทกจากด้านข้าง</li> <li>E. ABS</li> <li>F. IVMS (ขึ้นอยู่กับ การประเมินความเสี่ยง)</li> <li>G. ชุดตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉิน</li> </ul> <p>*มาตรฐานขั้นต่ำสำหรับการใช้งานยานพาหนะบรรทุกในธุรกิจของบริษัทที่ผู้ขับขี่เป็นเจ้าของยานพาหนะนั้นๆ หรือเช่ายานพาหนะนั้นๆ มา</p>	<p>มาตรฐานต่างๆที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้คือมาตรฐานขั้นต่ำ มาตรฐานต่างๆเพิ่มเติมอาจจะรวมถึง: ความสามารถในการลากจูงสูงสุด การพิจารณาถึงความเหมาะสมแก่การใช้งาน (เช่น ความสะดวกในการช่วยเหลือการใช้งาน การเคลื่อนไหว ความสามารถที่จะปฏิบัติงานต่างๆภายในยานพาหนะ เป็นต้น) คุณสมบัติความปลอดภัย เช่น ระบบกันโคลง กล้องมองหลังหรือสัญญาณถอยหลัง ระบบหลักเสี่ยงการชน กล้องถ่ายภาพภายในตัวรถ และ ระบบกระจกภายนอกตัวรถ</p> <p>ถ้าในกรณีที่มีการประเมินความเสี่ยงพบว่ามีความเสี่ยงจากการพลิกคว่ำสูง ทาง NETS แนะนำให้ใช้ยานพาหนะที่ติดตั้งตัวป้องกันการพลิกคว่ำหรือเครื่องมือป้องกันการพลิกคว่ำ</p> <p>ทาง NETS ยังคงแนะนำให้ยานพาหนะต่างๆสมควรได้รับการจัดลำดับจาก NCAP โดยควรจะต้องได้ 4 ดาว หรือ เทียบเท่าในโครงสร้างการจัดอันดับการชน เป็นอย่างน้อย</p> <p>อุปกรณ์สำหรับการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินที่เหมาะสมนั้น ประกอบไปด้วย: ชุดปฐมพยาบาล เสื้อคลุมความปลอดภัยสะท้อนแสง เครื่องดับเพลิง สามเหลี่ยมเตือนภัย</p>
<p>2A. การดูแลรักษายานพาหนะเพื่อการปฏิบัติงานที่ปลอดภัยตามข้อกำหนดของผู้ผลิตรายานพาหนะ และตามข้อกำหนดบทบัญญัติท้องถิ่น</p>	<p>สำหรับตัวอย่างกระบวนการดูแลรักษายานพาหนะ และกระบวนการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ ให้ดูที่ ภาคผนวก D</p>

<p>2B. ผู้ขับขี่จะต้องทำการตรวจสอบสภาพก่อนออกเดินทางเพื่อให้มั่นใจได้ว่ายานพาหนะที่จะทำการขับขี่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และเหมาะสมแก่การเดินทาง</p>	
<p>3. การเก็บสิ่งของที่สามารถเคลื่อนไหวไปมาได้ให้เรียบร้อยในห้องผู้โดยสาร</p>	<p>สิ่งของที่สามารถเคลื่อนไหวไปมาได้ไม่ควรจะเก็บไว้ในห้องผู้โดยสาร ควรใช้ตาข่ายคลุมสิ่งของหรือวัสดุอุปกรณ์ที่มีความคล้ายคลึง แยกส่วนเก็บของออกจากส่วนโดยสาร</p>

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้ความมั่นใจ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

**ภาคผนวก A1.1: ตัวอย่างโครงสร้างองค์กรความปลอดภัยทางถนน**

- 1.1 องค์กรที่มีธุรกิจหลากหลายประเภทหรือปฏิบัติการในหลากหลายพื้นที่ อาจจะต้องพิจารณาที่จะตั้งนโยบายขั้นสูงระดับโลก ที่จะแสดงให้เห็นถึงความต้องการขั้นต่ำเสียก่อน แล้วจึงให้หน่วยงานภูมิภาคหรือหน่วยธุรกิจจัดทำแนวทางต่างๆที่มีความละเอียดมากขึ้นสำหรับใช้ในปฏิบัติการต่าง และแนวทางนั้นๆจะต้องอยู่ในความต้องการของนโยบายระดับโลกอีกด้วย
- 1.2 และเพื่อที่จะปฏิบัติการและคงไว้ซึ่งโครงการความปลอดภัยทางถนนอย่างสมบูรณ์ จำเป็นอย่างยิ่งที่คณะผู้บริหารจะต้องแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอย่างแน่วแน่เกี่ยวกับโครงการความปลอดภัยทางถนนและยานพาหนะ



**พนักงานขับรถ**

- ฝึกอบรมความปลอดภัย
  - มีการรายงานถึงระยะทางและเหตุอุบัติเหตุต่างๆ
  - ทำงานร่วมกับผู้ประสานงานความปลอดภัยผู้ขับขี่
  - สำเร็จการพัฒนาทักษะผู้ขับขี่
- ผู้ประสานงานความปลอดภัยผู้ขับขี่ (Driver Safety Coordinators - DSC)**
- ผู้จัดการทีม หรือ ผู้เชี่ยวชาญการจัดการ
  - ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของยานพาหนะแก่ทีม

- ตรวจสอบตราผู้ขับขี่ที่อยู่ในความเสี่ยงภายในทีม
- ตั้งผู้ขับขี่ดีเด่นและสร้างอิทธิพลความปลอดภัยภายในทีม
- มีส่วนร่วมในเครือข่าย DSC
- รายงานอุบัติเหตุและจัดเก็บสถิติระยะทาง

**ผู้ประสานงานความปลอดภัยยานพาหนะ**

- ESH หรือ ผู้นำทางธุรกิจ
  - แต่งตั้งและทำงานร่วมกับ DSC
  - ทำงานร่วมกับหัวหน้าความปลอดภัยยานพาหนะ
  - ประสานงานในทีมความปลอดภัยยานพาหนะ
- หัวหน้าความปลอดภัยยานพาหนะ/แผนกสภาพแวดล้อมความปลอดภัย และสุขภาพ (Environment Safety and Health Department - ESH)**
- ทำงานร่วมกับผู้ประสานงาน และ DSC
  - บริหารจัดการระบบและตรวจจับการวัดผล ESH
  - ให้คำแนะนำแก่ทีมความปลอดภัยยานพาหนะ

**ทีมความปลอดภัยของยานพาหนะ**

- จัดตั้งนโยบาย
  - เรียกขอและตรวจตราการวัดผล
  - รายงานสู่ผู้บังคับบัญชาทางธุรกิจ
- ทีมผู้บังคับบัญชาทางธุรกิจ/หัวหน้าบุคคล**
- ตั้งแนวทาง และ เป้าหมาย
  - ตรวจสอบการวัดผล
  - ให้ความเห็นชอบและบังคับใช้นโยบาย
  - ทำการเข้าแทรกแซงและติดตามผู้ขับขี่

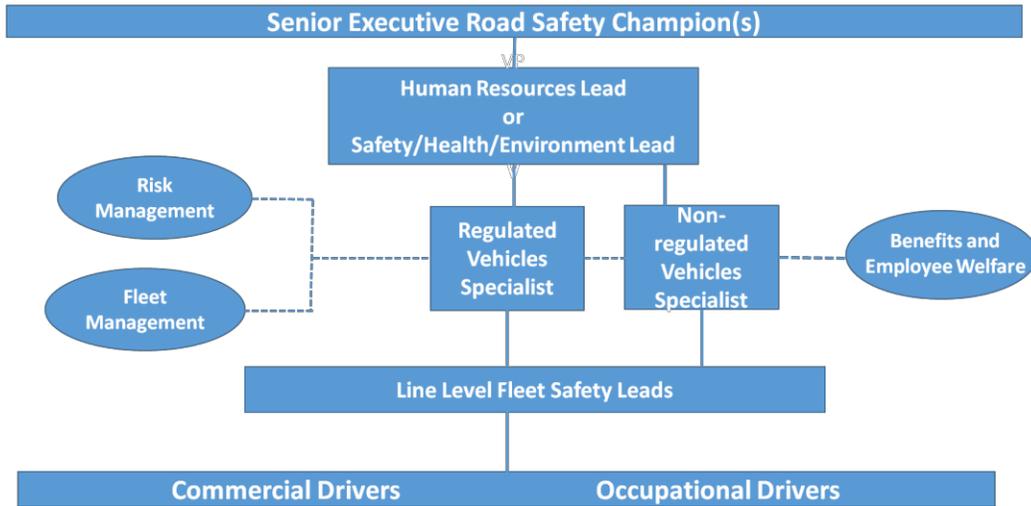
ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้ความมั่นใจ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

- 1.3 ผู้นำในองค์กรจะต้องทำให้มั่นใจให้ได้ว่าโครงการจะได้รับการสนับสนุนทางทรัพยากรอย่างเหมาะสมเพื่อการปฏิบัติการโครงการ การรวบรวม และ การสื่อสาร การวัดผลอย่างเหมาะสม การตรวจสอบเหตุอุบัติเหตุ/การชนต่างๆ และต้องทำให้มั่นใจว่าจะมีการพัฒนาทักษะผู้ขับขี่อย่างถี่ถ้วนตามที่จำเป็น รวมทั้งบังคับและติดตามส่วนงานต่างๆ เพื่อการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง สามารถดูตัวอย่างโครงสร้างได้ทางด้านบน
- 1.4 พิจารณาจัดตั้งทีมความปลอดภัยยานพาหนะตามภูมิภาค เพื่อบริหารจัดการเรื่องราวต่างๆภายในแต่ละหน่วยงานธุรกิจหรือในระดับโลก
- จัดตั้งและพิจารณานโยบายความปลอดภัยภายในหน่วยงานภูมิภาค/ธุรกิจ
  - ระบุและทำให้มั่นใจให้ได้ว่ามีผู้ประสานงานความปลอดภัยยานพาหนะในจำนวนที่เหมาะสม
  - ตรวจสอบเหตุอุบัติเหตุและการชนต่างๆ
  - ทำให้มั่นใจให้ได้ว่าการพัฒนาทักษะผู้ขับขี่จะสมบูรณ์ตามแต่ละนโยบายต่างๆ
- 1.5 สมควรที่จะต้องมีกระบวนการในการระบุและพัฒนาทักษะบุคคลที่จะมีความรับผิดชอบต่อการบริหารจัดการความต้องการต่างๆของโครงการความปลอดภัยยานพาหนะ และบุคคลดังกล่าวจะทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อหลักในการช่วยเหลือการรายงานและการสื่อสารต่างๆให้แก่ผู้ขับขี่ของบริษัทและคู่ครอง/คู่สมรสที่ขับยานพาหนะที่บริษัทเป็นเจ้าของหรือได้เข้ามา

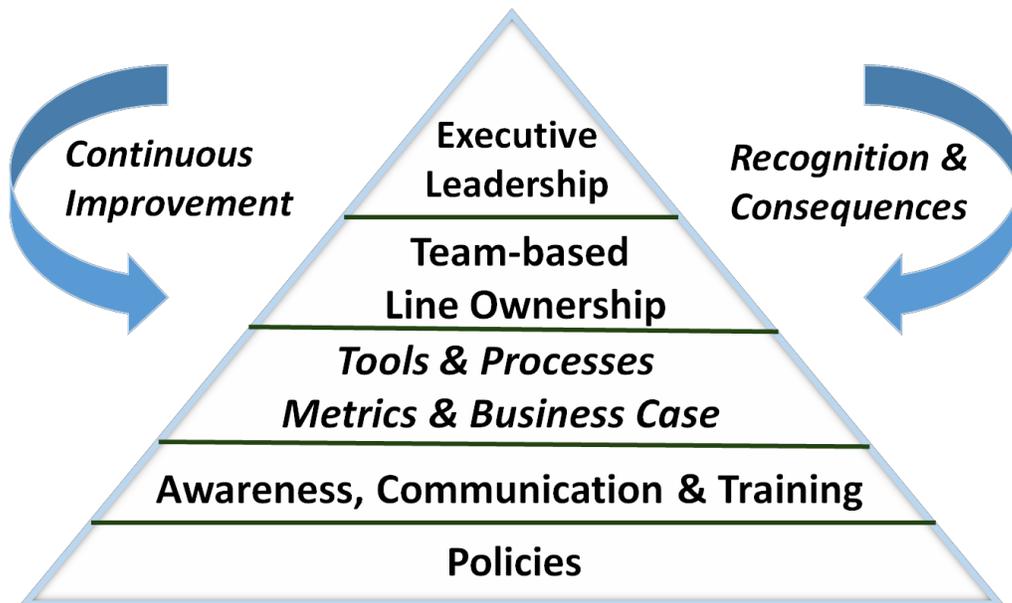
**ภาคผนวก A1.2:**

**ตัวอย่างแบบจำลองการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและฟังก์ชันความปลอดภัยทางถนน**

**Sample Fleet Safety Organizational Chart**



**Fleet Safety Management Model**



ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้ความมั่นใจ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

## ภาคผนวก A2: ตัวอย่างกระบวนการสอบสวนเหตุอุบัติเหตุ

### เป้าหมาย

เพื่อสืบหาข้อเท็จจริงของ การชน/เหตุอุบัติเหตุ และติดตามตามกระบวนการที่จำเป็น

### ขอบเขต

พนักงานทุกคนที่ใช้งาน ยานพาหนะ (ที่บริษัทเป็นเจ้าของ เช่ามา หรือ เช่าเข้ามา) ของ (ใส่ชื่อบริษัท)

### คำจำกัดความ

การชนหรือเหตุอุบัติเหตุที่สามารถป้องกันได้ - การชนหรือเหตุอุบัติเหตุที่สามารถป้องกันได้คือ การชนหรือเหตุอุบัติเหตุที่พนักงานของ (ใส่ชื่อบริษัท)

ไม่ได้ทำทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ในการป้องกันการชนหรือเหตุอุบัติเหตุ

รวมทั้งไม่ได้ทำการคาดการณ์ถึงภัยอันตรายและไม่ได้ทำตามกระบวนการการขับขี่เชิงป้องกันที่เหมาะสม

การชนหรือเหตุอุบัติเหตุที่ไม่สามารถป้องกันได้ -

การชนหรือเหตุอุบัติเหตุที่ไม่สามารถป้องกันได้คือการชนหรือเหตุอุบัติเหตุที่พนักงานของ (ใส่ชื่อบริษัท)

ได้ทำทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ในการป้องกันการชนหรือเหตุอุบัติเหตุแล้ว

รวมทั้งได้ทำการคาดการณ์ถึงภัยอันตรายและได้ทำตามกระบวนการการขับขี่เชิงป้องกันที่เหมาะสม

### ทั่วไป

การสืบสวนการชนคือหาค้นหาให้ได้ซึ่งข้อเท็จจริง ในฐานะที่เป็นคณะผู้บริหารของ (ใส่ชื่อบริษัท)

ท่านไม่เพียงแต่จะต้องค้นหาให้ได้ว่าเกิดอะไรขึ้น ช้ำยังต้องหาให้ได้ว่าทำไมจึงเกิดขึ้น และ ที่สำคัญที่สุด พนักงานของจะหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการชนแบบเดียวกันนี้ได้อย่างไรบ้าง

จะต้องมีการคำนึงถึงสภาพของสภาวะแวดล้อม ถนน และ ยานพาหนะ รวมทั้งพฤติกรรมขององค์กรอีกด้วย ความสำเร็จของการสืบสวนนั้นขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้จัดการในการนำมาให้ได้ซึ่งข้อเท็จจริง โดยจะต้องปฏิบัติอย่างไม่มีความลำเอียง และไม่พยายามจะสนับสนุนสิ่งที่ตั้งไว้ก่อนแล้ว

เป้าหมายสูงสุดของ (ใส่ชื่อบริษัท) ในการสืบสวนและการตัดสินใจในการป้องกันนั้น คือ การพัฒนาตนเองเพื่อป้องกันการชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

คำแนะนำต่างๆในหน้าต่อไปนี้มีไว้เพื่อช่วยให้ผู้จัดการปฏิบัติงานต่างๆของพวกตน

ที่เกี่ยวกับการสอบสวนและการตัดสินใจเพื่อการป้องกัน การที่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติไปทีละขั้นตอน

จะทำให้ผู้จัดการสามารถที่จะรวบรวมข้อมูลได้อย่างเพียงพอสำหรับเป้าหมายของตนเอง

รวมทั้งจะสามารถจัดเตรียมเอกสารทางกฎหมายและทางการเงินให้กับ (ใส่ชื่อบริษัท) ได้อีกด้วย

ซึ่งเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่งที่ตัวรายงานจะต้องเสร็จสมบูรณ์และจะต้องมีความถูกต้องแม่นยำให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ เพราะว่าในหลายๆครั้งนี่คือเอกสารอย่างเป็นทางการของ

*ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้ความมั่นใจ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้*

(ใส่ชื่อบริษัท) เพียงชั้นเดียว ที่เกี่ยวข้องกับการชน และอาจจะถูกนำไปใช้ในการตัดสินในศาลในกระบวนการประกันภัย หรือ เพื่อแสดงเหตุผลอันสมควรแก่การลงโทษ

### ความรับผิดชอบของพนักงาน

เมื่อต้องมีส่วนร่วมอยู่ในการชนของยานพาหนะ:

1. ให้หยุดทันทีเพื่อตรวจสอบ
2. ให้ช่วยเหลือทุกคนที่ได้รับบาดเจ็บ
3. ให้แจ้งหน่วยบริการฉุกเฉินต่างๆ
4. ถ้าเป็นไปได้ ให้ป้องกันสถานที่เกิดเหตุการณ์ชนด้วยการวางเครื่องหมายแฉ่งเตือนต่างเพื่อแจ้งเตือนการจราจรรอบๆ และอื่นๆ
5. ป้องกันยานพาหนะจากความเสียหายเพิ่มเติม หรือ จากโจรผู้ร้าย อย่าพาตัวเองเข้าไปอยู่ในจุดที่อันตราย
6. ถ้าเป็นไปได้ อย่าเคลื่อนย้ายยานพาหนะของท่านจนกว่าตำรวจจะมาถึง
7. และให้ปฏิบัติตามต่อสภาพแวดล้อมรอบข้างด้วยความสุภาพเรียบร้อย แต่อย่าลงนามรับทราบหรือพูดคุยอะไรก็ตามเกี่ยวกับการชนกับบุคคลอื่นๆอย่างเด็ดขาด ยกเว้นว่าบุคคลนั้นๆจะเป็นตำรวจ หรือ ตัวแทนจาก (ใส่ชื่อบริษัท) ที่ได้รับการระบุตัวตนเรียบร้อยแล้ว
8. ให้รายงานต่อ ผู้จัดการ/ผู้จัดกร ของท่านโดยทันทีทางโทรศัพท์
9. ให้ติดต่อหน่วยงานการตอบสนองหน่วยงานขนส่งเพื่อรายงานการชน
10. อย่ารับความรับผิดชอบใดๆ หรือ ตกลงที่จะจ่ายค่าต่างๆไม่ว่าอะไรก็ตาม
11. ให้ปกป้องตัวเองด้วยการหาพยายาม ซึ่งรวมถึงบุคคลแรกที่มาถึงที่เกิดเหตุ ถ้าบุคคลผู้นั้นไม่ยอมให้ชื่อ ให้จดป้ายทะเบียนรถมาแทน
12. ถ้าเป็นไปได้ ให้ถ่ายภาพยานพาหนะและสถานที่เกิดเหตุการณ์ชน

### ความรับผิดชอบของผู้จัดการ

เมื่อพนักงานได้โทรมาเพื่อรายงานการชนแล้วนั้น ผู้จัดการจะต้อง:

1. เน้นย้ำให้มั่นใจว่าพนักงานไม่ได้รับการบาดเจ็บ และ อยู่อย่างปลอดภัยจากอันตรายต่างๆแล้ว
2. ต้องตัดสินใจให้ได้ว่า พนักงานดังกล่าวจำเป็นต้องได้รับการรักษาพยาบาลโดยทันทีหรือไม่ และหาทางให้พนักงานได้รับการดูแลทางการแพทย์ให้ได้ (ให้โทรเรียกรถพยาบาลหากจำเป็น)
3. ต้องทำให้มั่นใจให้ได้ว่า พนักงานได้ปฏิบัติตามขั้นตอนที่ได้กล่าวมาข้างต้น

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

## ณ สถานที่เกิดเหตุ

เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุผู้จัดการจะต้อง(เมื่อเกี่ยวข้อง):

1. ตรวจสอบสภาพของพนักงานและบุคคลอื่นๆที่เกี่ยวข้อง
2. ปกป้องยานพาหนะและสิ่งบรรทุก
3. ถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุ
4. รวบรวมข้อมูลเพื่อทำรายงานของท่าน
5. วาดภาพสถานที่เกิดเหตุ
6. เก็บค่าให้การพยานบุคคล

## ถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุ

ถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุจากหลายๆมุมมองเท่าที่จะเป็นไปได้  
ถ่ายรูปยานพาหนะจากระยะไกลเพื่อเก็บภาพของสภาพโดยรวม  
และสมควรจะต้องถ่ายรูประยะใกล้ของความเสียหาย ทั้งภายนอก และ ภายในยานพาหนะ หรือ  
ทรัพย์สินต่างๆโดยรอบ ประกอบเข้าไปด้วย ถ้ายานพาหนะถูกเคลื่อนที่  
ให้ถ่ายรูปทุกรูปจากมุมที่หลากหลายมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ซึ่งจะเป็นการดีกว่าถ้าจะมีรูปถ่ายการชนมากเกินไป แทนที่จะมีรูปถ่ายไม่พอ!

## เก็บข้อมูลที่สถานที่เกิดเหตุ

ตำแหน่งแห่งที่ของการชนต้องมีความถูกต้องแม่นยำ - และต้องทำให้แน่ใจว่าได้ทราบถึง:

1. เมือง รัฐ และ เขต ที่มีการชนเกิดขึ้น
2. ชื่อของทางหลวง ถนน หรือ เส้นทาง
3. ที่อยู่ของสถานที่ที่ใกล้ที่สุดถ้าการชนนั้นเกิดขึ้นในเขตเมืองหรือเขตชุมชน
4. ระยะทางที่ใกล้ที่สุดจากทางแยก หรือสถานที่สำคัญใกล้เคียง เช่น เรือกสวนไร่นา สวนสาธารณะ ร้านค้าต่างๆ ป้ายชี้ทาง และอื่นๆ

กลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้อง - ท่านต้องแน่ใจว่าท่านทราบถึง:

1. ชื่อ ที่อยู่ และ เบอร์โทรติดต่อของกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด  
ซึ่งกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดนั้นรวมถึง ผู้โดยสาร พยานรู้เห็น และ  
เจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้าเป็นไปได้ ให้ขอรหัสประจำตัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจมาด้วย)
2. ว่าใครเป็นเจ้าของ ยานพาหนะแต่ละคันที่เกี่ยวข้องกับการชน หรือ  
ทรัพย์สินอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการชน
3. ชื่อของบริษัทประกันภัยของผู้ขับขี่คนอื่นๆ หมายเลขกรมธรรม์ ชื่อตัวแทน  
เบอร์โทรติดต่อของตัวแทน

เมื่อกล่าวถึงยานพาหนะที่ข้องเกี่ยว หรือ ความเสียหายทางทรัพย์สินต่างๆแล้วนั้น ท่านต้องทำให้แน่ใจว่าได้ทราบถึง: รุ่นของยานพาหนะ ปีที่ผลิต ป้ายทะเบียน ประเภทยานพาหนะ (รถเก๋ง รถกระบะ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น) และ ถ้าเป็นไปได้ ให้เก็บรหัสตัวถังของยานพาหนะที่ข้องเกี่ยวทุกคัน

ให้อธิบายความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะแต่ละคันและทรัพย์สินแต่ละชิ้น ถ้าเป็นไปได้ ให้อลองใช้ประสบการณ์ที่ตนเองมี ประเมินราคาค่าเสียหาย แต่ห้ามป่าวประกาศหรือให้การมูลค่าประเมินให้ใครทราบ

ขอบเขตอาการบาดเจ็บต่างๆ

1. ถ้าเป็นไปได้ ให้พิจารณาประเภทและอาการของการบาดเจ็บต่างๆที่เกิดขึ้นกับทุกคนที่ข้องเกี่ยวกับการชน (ถ้าจำเป็น ให้โทรศัพท์ไปยังโรงพยาบาลเมื่อท่านเดินทางกลับถึงออฟฟิศแล้ว)
2. ต้องทำให้แน่ใจให้ได้ว่า ผู้ขับขี่นั้นมีสภาพที่เพียงพอแล้วทั้งทางร่างกายและทางจิตใจ ก่อนที่จะอนุญาตให้กลับมาขับขี่อีกครั้งหนึ่ง
3. ถ้าเป็นไปได้ ให้เรียกหา ชื่อ ที่อยู่ และ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ ของโรงพยาบาล/สถานที่รักษาพยาบาล ที่ผู้บาดเจ็บได้รับการส่งตัวเข้ารับรักษา
4. ถ้าเป็นไปได้ ให้เรียกหา ชื่อ ที่อยู่ และ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ ของบริษัทรถพยาบาลที่เคลื่อนย้ายผู้ได้รับบาดเจ็บ

ให้หาให้ได้ว่า มีการใช้แอลกอฮอล์/ยาต่างๆ เกินเกณฑ์กำหนดหรือไม่ ทางคณะผู้บริหารของ (ใส่ชื่อบริษัท) จะต้องทำการตรวจสอบหลังการชนถึงการใช้จ่ายยาและแอลกอฮอล์ของพนักงาน เมื่อมีรายการใดๆก็ตามดังต่อไปนี้ได้เกิดขึ้นเพราะเป็นผลมาจากเหตุแห่งการชน :

1. ความตาย หรือ
  2. มีการจ่ายใบสั่งแจ้งเหตุการณ์ฝ่าฝืนกฎจราจรให้แก่ผู้ขับขี่ของ(ใส่ชื่อบริษัท) และ ดัวยานพาหนะจำเป็นต้องถูกเคลื่อนย้ายด้วยการยกกลางจูงเนื่องเพราะความเสียหายต่อตัวยานพาหนะ
- รวมทั้งการมีบุคคลไม่ว่าบุคคลใดๆก็ตามที่ข้องเกี่ยวกับการชนต้องได้รับการรักษาพยาบาลโดยทันทีในสถานที่อื่นๆที่ไม่ใช่ในสถานที่เกิดเหตุการณ์
- คำให้การ: ให้เขียนคำให้การอธิบายสภาพการชนจากทุกฝ่ายที่ข้องเกี่ยวและรู้เห็นซึ่งเหตุการณ์

การวัดประมาณการ - ท่านจะต้องวัดประมาณการ:

1. ความยาวของร่องรอยต่างๆ (ในกรณีที่ด้วยสภาพการจราจรแล้วท่านไม่สามารถไปวัดร่องรอยต่างๆได้โดยตรงอย่างปลอดภัย ให้ทำวัดร่องรอยต่างๆด้วยระยะทางที่เท่ากันจากไหล่ทางแทน)
2. ความกว้างของถนน หรือ ทางหลวง และเลนช่องจราจรแต่ละช่อง
3. ระยะทางจากจุดปะทะ (ในกรณีที่ยานพาหนะไม่ได้ถูกเคลื่อนที่) จากจุดอ้างอิง เช่น เส้นกลางถนน หรือ ไหล่ทาง อย่างน้อยสองจุด



ตามคำจำกัดความแล้วนั้น คำว่า สามารถป้องกันได้ นั้นทาง (ใส่ชื่อบริษัท)  
จะต้องคำนึงไปให้ไกลยิ่งกว่าเพียงแค่ผลกระทบทางกฎหมายเท่านั้น  
ซึ่งมีความเป็นไปได้ที่การชนที่ตัวพนักงานประสบนั้น จะเป็นการชนประเภทที่ป้องกันได้  
โดยที่ตัวพนักงานยังเป็นผู้ไม่ผิดตามกฎหมายด้วย  
และผู้ขับขี่ของบริษัทจะต้องมีความรับผิดชอบที่มากกว่าผู้ขับขี่คนอื่นๆทั่วในการป้องกันการชน  
เพราะถือเป็นผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการพัฒนาทักษะมาแล้ว มาตรฐานนี้นับได้ว่าเป็นมาตรฐานที่สูง  
แต่ว่าในแวดวงการขนส่งแล้วนั้น  
มาตรฐานนี้ได้รับการยอมรับกันอย่างกว้างขวางให้เป็นมาตรฐานของอุตสาหกรรมการขนส่ง

ถ้าหากว่าการจัดหมวดหมู่ของ การชน/เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ถูกจัดว่าไม่สามารถป้องกันได้  
ทางตัวผู้จัดการจะต้องให้ความเห็นชอบที่ไม่ได้เป็นเพียงคำพูดแก้พฤติกรรมที่ขับขี่นั้นๆของพนักงาน  
ของคุณ แต่เมื่อชี้ชัดลงไปแล้วว่าสิ่งที่เกิดขึ้นนั้นสามารถป้องกันได้  
ผู้จัดการจะต้องกำหนดกฎเกณฑ์ลงไปให้ชัดเจนว่าตามมาตรฐานของบริษัทแล้วแล้วนั้น  
พฤติกรรมนั้นๆเป็นพฤติกรรมที่ไม่สามารถยอมรับได้ กล่าวโดนสั้นแล้วคือ  
การตัดสินใจแต่ละการตัดสินใจจะเป็นการตั้งมาตรฐานให้พนักงานปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

## ภาคผนวก B1: ตัวอย่างนโยบายการใช้โทรศัพท์มือถือ



### ข้อแนะนำการใช้งาน

นโยบายนี้สามารถใช้เป็นแบบจำลองให้กับนโยบายขององค์กรของท่านได้ ท่านสามารถเพิ่มข้อนโยบายต่าง ๆ ลงไปเพื่อให้ครอบคลุมถึงเหตุการณ์ต่างๆ เพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับความต้องการขององค์กรของท่าน เช่น อาสาสมัคร การให้ผู้ใช้ขนส่งผู้คนในนามองค์กรของท่าน การขับขี่บนทรัพย์สินของบริษัท เป็นต้น แม้ว่าท่านอาจจะเลือกแก้ไขเงื่อนไขทางการบังคับใช้กฎหมาย การรวมเงื่อนไขเฉพาะเพิ่มความแข็งแกร่งต่อการร่วมมือกับนโยบาย และยังแนะนำให้ทีมฝ่ายกฎหมายของท่านชำระภาษาที่ใช้ในนโยบายให้เรียบร้อยก่อนนำไปใช้อีกด้วย

เราให้คุณค่าต่อความปลอดภัยและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานทุกคนเป็นอย่างยิ่ง ด้วยว่าอุบัติเหตุที่เกิดเพราะการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่มีจำนวนเพิ่มขึ้น เราจึงจะต้องประกาศใช้นโยบายใหม่นี้

1. พนักงานทุกคนห้ามใช้โทรศัพท์มือถือ ทั้งใช้ และไม่ใช้อุปกรณ์แฮนด์ฟรี ขณะขับขี่ยานยนต์เพื่อปฏิบัติภารกิจของบริษัท และ/หรือ ในเวลาทำงานให้กับบริษัท
2. พนักงานทุกคนห้ามอ่านหรือตอบ อีเมลหรือข้อความ ขณะขับขี่ยานยนต์เพื่อปฏิบัติภารกิจของบริษัท และ/หรือ ในเวลาทำงานให้กับบริษัท
3. นโยบายบังคับใช้ไปถึงการใช้เครื่อง PDA ด้วย
4. ในขณะที่ขับรถ ห้ามมีการรับสายเรียกเข้าทุกสาย และให้ส่งไปยังกล่องข้อความเสียงทันที
5. ถ้าหากว่าพนักงานจำเป็นต้องโทรเรียกเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน (เช่น 911 เป็นต้น) จะต้องหยุดยานพาหนะในที่ปลอดภัยให้เรียบร้อยเสียก่อน

พนักงานจะได้รับการเตือนเพียงแค่อีกสองครั้งเท่านั้น ถ้าหากว่าได้สับสนพบว่าพนักงานได้ทำการละเมิดต่อนโยบายนี้เป็นครั้งที่สาม ให้ถือว่ามิเหตุผลเพียงพอแล้วที่จะไลพนักงานผู้นั้นออกได้

ลายมือชื่อของท่านที่ให้ไว้ด้านล่างนี้ ถือว่าท่านยินดียินยอมที่จะปฏิบัติตามนโยบายนี้

ลายมือชื่อ

Date

ข้อความสงวนสิทธิ์: ถึงแม้ว่าข้อมูลและข้อแนะนำที่ปรากฏอยู่ในสิ่งเผยแพร่ฉบับนี้ได้ถูกจัดทำขึ้นจากแหล่งอ้างอิงที่เชื่อถือได้ก็ตาม ทางคณะกรรมการความปลอดภัยแห่งชาติ (the National Safety Council) จะไม่รับประกัน ซึ่งรวมถึงไม่รับผิดชอบ ต่อความถูกต้อง เพียงพอ หรือ ความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลหรือคำแนะนำใดๆ ซึ่งตามแต่สภาพการณ์ต่างๆ นั้น อาจมีความจำเป็นต้องใช้มาตรการความปลอดภัยอื่นๆ เพิ่มเติมอีกก็เป็นไปได้ เพื่อตามวิสัยทัศน์นโยบายเรื่องโทรศัพท์มือถือสำหรับผู้ว่าจ้าง สามารถดูได้ที่ [http://www.nsc.org/safety\\_road/Distracted\\_Driving/Pages/distracted\\_driving.aspx](http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx)

© 2009 คณะกรรมการความปลอดภัยแห่งชาติ สงวนลิขสิทธิ์ จัดพิมพ์โดยได้รับอนุญาต

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

## ภาคผนวก B2: ตัวอย่างแนวทางสำหรับความต้องการการพัฒนาทักษะความปลอดภัยทางถนน

จะต้องมีกระบวนการที่ทำให้มั่นใจได้ว่าพนักงานทุกคน และคู่สมรส/คู่ครองทุกคน และผู้รับเหมาที่ขับเคลื่อนยานพาหนะของบริษัททั้งที่บริษัทเป็นเจ้าของเองหรือว่าได้ทำการเช่าเข้ามา ได้รับการพัฒนาทักษะอย่างเหมาะสมแก่การใช้งานยานพาหนะชนิดนั้นๆ และการพัฒนาทักษะยังจะต้องได้รับการจัดลงบันทึกเป็นเอกสารอย่างเหมาะสมอีกด้วย

### การพัฒนาทักษะทั่วไปสำหรับพนักงานทุกคน:

จะต้องมีการพัฒนาทักษะความระแวดระวัง ในรูปแบบของการพัฒนาทักษะด้วยคอมพิวเตอร์ หรือห้องอบรม เป็นประจำทุกปี ซึ่งรวมถึงการให้พนักงานทุกคนที่ขับขี่ ทั้งในและนอกเวลาทำงาน และต้องมีการรับรองการพิจารณานโยบายอีกด้วย

การพัฒนาทักษะประจำปีควรจะต้องพูดถึงความระแวดระวังต่อภัยอันตรายทั่วไป (รวมถึงการบริหารจัดการความล่าช้า และการรบกวนการขับขี่)

โดยรายการต่างๆจะต้องถูกระบุให้ชัดเจนจากการพิจารณาจากประวัติการชนและการรับรองการพิจารณาโดยนาย ซึ่งทั้งคู่สมรส/คู่ครอง และ ผู้รับเหมา

ที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ขับเคลื่อนยานพาหนะของบริษัททั้งที่บริษัทเป็นเจ้าของเองหรือว่าได้ทำการเช่าเข้ามา ควรจะต้องได้รับการเสนอให้เข้าร่วมอบรมการพัฒนาทักษะนี้ด้วย

### การพัฒนาทักษะยานพาหนะบรรทุกเบาของผู้ขับขี่ของบริษัท:

ผู้ขับขี่ของบริษัททุกคนที่จะทำการขับเคลื่อนยานพาหนะบรรทุกเบาบรรทุกผู้โดยสารจำเป็นต้องสำเร็จการพัฒนาทักษะทั่วไปประจำปีเสียก่อน

นอกเหนือจากการสำเร็จการพัฒนาทักษะทั่วไปสำหรับพนักงานทั้งหมดแล้วนั้น

การพัฒนาทักษะสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกเบาของบริษัทจะต้องมี:

1. การพัฒนาทักษะการขับเคลื่อนยานพาหนะบรรทุกเบาด้วยการขับเคลื่อนจริง (BTW - Behind the Wheel) ภายใน 90 วันนับจากวันจ้างงาน หรือ หรือเร็วที่สุดเท่าที่เหตุผลจะอำนวยให้ผู้ขับขี่ของบริษัทเข้าร่วมได้ และให้มีการพัฒนาทักษะซ้ำทุกๆสามปี
2. ก่อนที่จะทำการขับขี่ในนามของบริษัท ผู้ขับขี่จะต้องผ่านการประเมินการขับขี่ให้สำเร็จเสียก่อน โดยตัวผู้ให้ความเห็นจะต้องบันทึกถึงข้อสงสัยสำคัญต่างๆในการประเมิน และจะต้องผ่านกระบวนการแบบเดียวกันนี้เช่นกันในปีที่ไม่มีการพัฒนาทักษะการขับเคลื่อนยานพาหนะบรรทุกเบาด้วยการขับเคลื่อนจริง
3. ในกรณีที่ไม่มีมีการใช้งานระบบจัดเก็บผลบันทึกประเภท GPS/อิเล็กทรอนิกส์ จะต้องให้ความสำคัญแก่ การประเมินการขับขี่โดยผู้ร่วมงานเป็นผู้ประเมินประจำปี เพื่อทำการเพิ่มความถี่ในการจัดเก็บผลบันทึกต่างๆ

### การพัฒนาทักษะยานพาหนะบรรทุกปานกลางและบรรทุกหนักของผู้ขับขี่ของบริษัท:

นอกเหนือจากความต้องการทางการพัฒนาทักษะทั้งหมดของผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกเบาของบริษัททุกคนแล้วนั้น ผู้ใช้งานยานพาหนะบรรทุกปานกลาง และ/หรือ บรรทุกหนัก จะต้องมี:

1. การพัฒนาทักษะการขับเคลื่อนยานพาหนะด้วยการขับเคลื่อนตามแต่ข้อกำหนดของยานพาหนะแต่ละชนิด

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องของใดๆก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

- โดยจะต้องได้รับการพัฒนาทักษะเป็นประจำอย่างต่ำทุกๆสามปี
- ผู้ขับขี่จะต้องผ่านการประเมินการขับขี่ให้สำเร็จเสียก่อนในปีที่ไม่มีการพัฒนาทักษะการขับขี่ยานพาหนะด้วยการขับขี่จริง โดยตัวผู้ให้ความเห็นจะต้องบันทึกถึงข้อสงสัยสำคัญต่างๆในการประเมิน
  - ต้องมีการจัดการพัฒนาทักษะด้วยคอมพิวเตอร์ (computer based training - CBT) หรือด้วยห้องเรียนอบรมทุกๆสองปีระหว่างช่วงการพัฒนาทักษะการขับขี่ยานพาหนะด้วยการขับขี่จริง
  - ผู้ขับขี่ที่ขับขี่ยานพาหนะที่ผู้โดยสารได้ตั้งแต่ 9-15 ที่นั่ง จะต้องได้รับการรับรองซึ่งใบขับขี่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (Commercial Driver's License - CDL) และควรจะต้องมีการจัดการพัฒนาการเพิ่มเติมนำให้ผู้ขับขี่ที่ต้องขับขี่ยานพาหนะที่สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้จำนวนมาก (ซึ่งก็คือมากกว่า 9 คนขึ้นไป)
  - การอบรมผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกหนักรวมองค์ประกอบที่ครอบคลุมในการฝึกอบรมรถบรรทุกปานกลางไว้ด้วย เพื่อให้ผู้ประกอบการที่ได้รับการฝึกอบรมในด้านรถบรรทุกหนักที่เหมาะสมมีคุณสมบัติตามเกณฑ์สำหรับรถบรรทุกปานกลางด้วย
  - คู่สมรส/คู่ครองจะไม่ได้ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ ยานพาหนะรถบรรทุกปานกลางและรถบรรทุกหนัก

#### **การพัฒนาทักษะผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูง:**

ผู้ขับขี่ที่ถูกระบุให้เป็นผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูงโดยกระบวนการตรวจตราและบ่งชี้จะต้องได้รับ:

- การฝึกฝนสำหรับผู้ขับขี่ โดยให้ฝึกฝนกับผู้บังคับบัญชาขั้นต้นของตัวผู้ขับขี่ โดยให้มีการฝึกในทันทีหลังจากผู้ขับขี่ถูกบ่งชี้ว่าเป็นผู้ขับขี่ความเสี่ยงสูง และ
- การพัฒนาทักษะการขับขี่ด้วยการขับขี่จริง หรือการพัฒนาทักษะอื่นๆเทียบเคียงที่มีความเหมาะสม (โดยให้ขึ้นอยู่กับวิจารณ์ญาณของผู้บังคับบัญชาของตัวผู้ขับขี่ตามคำแนะนำของแผนกสภาพแวดล้อม ความปลอดภัย และ สุขภาวะ (Environment, Safety and Health Department - ESH) และในตัวธุรกิจ) ภายใน 90 วันนับจากวันที่ถูกบ่งชี้ว่าเป็นผู้ขับขี่ความเสี่ยงสูง และ
- มีการประเมินการขับขี่สองครั้งภายใน 12 เดือน นับจากวันที่ถูกบ่งชี้ว่าเป็นผู้ขับขี่ความเสี่ยงสูง โดยให้เริ่มการประเมินการขับขี่ครั้งแรกภายใน 30 วัน

#### **การพัฒนาทักษะการประเมินผู้ขับขี่:**

การประเมินการขับขี่คือโอกาสสำหรับผู้จัดการที่จะประเมินทักษะทางการขับขี่และสภาพยานพาหนะด้วยตัวเองกับผู้ขับขี่ของบริษัท การประเมินนี้มีขึ้นเพื่อเก็บข้อมูลของทักษะทางการขับขี่และระบุขอบเขตที่จะต้องพัฒนาต่อไปได้โดยทันที ซึ่งผู้จัดการจะต้องได้รับการพัฒนาทักษะเพื่อการประเมินการขับขี่ ผู้จัดการจะต้องจัดเวลาเพื่อการพัฒนาทักษะการประเมินการขับขี่แล้วเข้ารับการพัฒนาทักษะให้เสร็จสิ้นภายใน 15 วัน นับจากวันที่

*ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้*

---

พนักงานบุคคลนั้นๆได้เข้ามาเป็นผู้ขับขี่ของบริษัท  
รายการการประเมินการขับขี่ที่ได้รับการลงนามรับทราบแล้ว  
จะต้องได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดีโดยผู้บังคับบัญชาชั้นต้นของผู้ขับขี่เป็นระยะเวลาสามปี

**การสังเกตการขับขี่โดยผู้ร่วมงาน:**

การสังเกตการขับขี่โดยผู้ร่วมงานคือช่องทางในการสร้างบรรยากาศการฝึกฝนจิตสำนึกความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง โดยที่บุคคลหนึ่งๆจะต้องเอาใจใส่และกระตุ้นให้มีพฤติกรรมที่ปลอดภัยต่อบุคคลอื่นๆ ซึ่งจะต้องการปฏิบัติการสังเกตการขับขี่โดยผู้ร่วมงานสำหรับผู้ขับขี่ของบริษัทแต่ละคนเป็นประจำทุกปี โดยทั้งผู้ขับขี่และผู้สังเกตการณ์จะต้องลงนามในบันทึกการเสร็จสิ้นการปฏิบัติการ และบันทึกนี้จะต้องได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดีโดยผู้บังคับบัญชาชั้นต้นของผู้ขับขี่เป็นระยะเวลา 3 ปี

**ตัวอย่าง แบบฟอร์มการประเมินผล การประเมินการขับขี่ และ/หรือ การสังเกตการขับขี่โดยผู้ร่วมงาน**

ทักษะการให้ความใส่ใจสิ่งรอบตัว	พฤติกรรมเป็นบวก	ง	ต้องปรับปรุง	ไม่ได้ทำกา รสังเกต
ปรับกระจกต่างๆเพื่อไม่ให้มีจุดบอดก่อนทำการขับขี่	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ระวังดูข้างหน้า ข้างหลัง ข้างๆทั้งสองข้าง (360° รอบตัว) ของยานพาหนะก่อนทำการขับขี่	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
มองกระจกมองหลัง กระจกมองข้าง ทุกๆ 4-8 วินาทีขณะทำการขับขี่	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ตอบสนอง <i>อย่างรวดเร็ว</i> ต่อสัญญาณอันตรายที่อยู่เบื้องหน้าโดยทำการเหยียบเบรกหรือย้ายไปเลนอื่น	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ระวังดู 360° รอบตัวอย่างต่อเนื่องแม้กระทั่งในขณะที่ยานพาหนะหยุดนิ่ง	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ระวังดู 360° รอบตัว และ หันศีรษะกลับหลังไปมองข้างหลังขณะถอยหลัง	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
สามารถระบุ "เส้นทางหลบหนี" อย่างเหมาะสมได้ในขณะที่กำลังขับขี่หรือหยุดนิ่ง	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ความเห็น:

ทักษะการเว้นระยะห่างการขับตามยานพาหนะคันข้างหน้า	พฤติกรรมเป็นบวก	ง	ต้องปรับปรุง	ไม่ได้ทำกา รสังเกต
ปฏิบัติตามกฎการเว้นระยะห่างเป็นอย่างน้อย "สองวินาที" อย่างเคร่งครัด	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
เพิ่มการเว้นระยะห่างเป็น 4 - 8 วินาที สำหรับการขับขี่ในสภาพอากาศ/สภาพถนนไม่ดี	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
เพิ่มการเว้นระยะห่างของตัวเองเพื่อชดเชยให้กับยานพาหนะคันอื่นที่มาขับจอด้านหลัง	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
เพิ่มระยะห่างไปสู่ระยะปลอดภัยโดยทันทีเมื่อมีรถคันอื่นปาดตัดหน้าเข้ามา	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
เปิดไฟต่ำเมื่อออกสู่ถนนเพื่อที่ยานพาหนะคันอื่นๆจะได้มองเห็นได้ชัด หรือในกรณีนี้คือการปฏิบัติตามคำแนะนำเพื่อความปลอดภัย	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ลดความเร็วเมื่อขับขึ้นทางลูกรัง	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
เคลื่อนที่เข้าหา "ยานพาหนะขับเคลื่อนช้า" ด้วยความระมัดระวัง	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ชะลอหรือหยุดให้รถทางอื่นไปก่อนเมื่อผ่านทางแยกที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรหรือทางแยกที่วิสัยทัศน์ไม่ดี	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ลดความเร็วเมื่อขับยานพาหนะในจุดเปลี่ยนผ่านจากทางลาดยางไปสู่ทางลูกรัง	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ความเห็น:

ทักษะการใช้ทางแยก	พฤติกรรมเป็นบวก	ง	ต้องปรับปรุง	ไม่ได้ทำกา รสังเกต
ลดความเร็วลง สังเกตการจราจรที่วิ่งตัดผ่านทางของตนเอง และเหยียบเบรกก่อนที่จะเคลื่อนที่ผ่านทางแยก	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
หลีกเลี่ยงที่จะวิ่งผ่านทางแยกด้วยการฝ่าไฟเหลือง	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ในขณะหยุดนิ่ง สามารถมองเห็น <i>ได้อย่างชัดเจน</i> ว่าล้อหลังของคันข้างหน้า <i>ได้แตะพื้นอยู่</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ให้สัญญาณเลี้ยวก่อนทำการเลี้ยว	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
เมื่อทำการเลี้ยวซ้าย	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
รอสองวินาทีเต็ม ก่อนที่จะวิ่งผ่านทางแยกเมื่อไฟเขียว	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ความเห็น:

ทักษะการเบรก	พฤติกรรมเป็นบวก	ง	ต้องปรับปรุง	ไม่ได้ทำกา รสังเกต
ทำการเหยียบเบรกเพื่อเตรียมการรับมือกับ <i>โอกาสที่จะเป็นไปไม่ได้</i> ในการเกิดปัญหาข้างหน้า หรือไฟเขียวกะพริบ	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ใช้กฎ "การเบรก 30%" เพื่อหยุดรถอย่างนุ่มนวลในการทำการเบรกปกติ	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**การเดินตรวจสภาพรอบยานพาหนะ:**

- สภาพดีทั้งภายในและภายนอก
- สภาพภายนอกต้องได้รับการบำรุงรักษา
- สภาพภายในต้องได้รับการบำรุงรักษา

ลายมือชื่อผู้บังคับบัญชา

วันที่

ลายมือชื่อผู้ขับขี่

วันที่

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

### ภาคผนวก B3: ตัวอย่างนโยบายการใช้ยาเสพติดและแอลกอฮอล์

1. พนักงานผู้ที่ทำการขับซึ่งจะต้องผ่านเกณฑ์ตามความต้องการของนโยบายยานพาหนะ และพยายามอย่างยิ่งยวดที่จะขับอย่างปลอดภัย  
ถ้าหากว่ามีอะไรก็ตามมาลดทอนความสามารถทำให้พนักงานไม่สามารถที่จะขับอย่างปลอดภัยได้ พนักงานคนนั้นจะไม่ได้รับอนุญาต ไม่ว่าในกรณีใดก็ตาม  
ให้ใช้งานยานพาหนะเพื่อการธุรกิจของบริษัทโดยเด็ดขาด  
การห้ามนี้รวมถึงในกรณีที่พนักงานไม่สามารถที่จะขับอย่างปลอดภัยได้เป็นการชั่วคราว หรือเนื่องเพราะด้วยใช้ยาเสพติดหรือตกอยู่ใต้ความมึนเมา
2. การลงโทษใดๆก็ตามที่เกิดมาจากการละเมิดกฎการห้ามขับซึ่งในขณะไม่สมบูรณ์พร้อม จะต้องรายงานการลงโทษนั้นๆต่อไปให้ยังแผนกทรัพยากรบุคคลเพื่อให้มั่นใจได้ว่าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดบทบัญญัติใดๆก็ตามของรัฐบาลโดยเคร่งครัด
3. ถ้าหากว่าถูกหยุดและจับกุมโดยผู้รักษากฎหมายใดๆก็ตามเนื่องมาจากการขับรถขณะมึนเมาหรือไร้สมรรถภาพการขับซึ่ง  
ในขณะที่กำลังขับซึ่งเพื่อการธุรกิจของบริษัทไม่ว่าจะด้วยยานพาหนะส่วนตัวหรือยานพาหนะของบริษัท พนักงานทุกคนไม่ว่าผู้ใดจะต้องรายงานต่อผู้บังคับบัญชาภายใน 24 ชั่วโมงถึงการ
4. ในกรณีที่บริษัทสรุปว่ามีการละเมิดนโยบายนี้เกิดขึ้น พนักงานผู้นั้นจะได้รับโทษทางวินัยจนถึงขั้นสูงสุดและรวมถึงการเลิกจ้าง
5. สำหรับการเสื่อมสมรรถภาพทางการขับซึ่งเนื่องจากแอลกอฮอล์ *การเสื่อมสมรรถภาพนั้นจะถูกระบุโดยการวัดระดับของแอลกอฮอล์ในแต่ละบุคคล*  
ซึ่งอาจจะได้มาจากการวัดโดยการใช้เครื่องเป่าตรวจจับแอลกอฮอล์ หรือ การตรวจเลือด แล้วพบว่ามึระดับที่ พอดี หรือ  
เกินกว่ากำหนดตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายของท้องถิ่นที่พนักงานได้ทำการขับซึ่งตามจุดประสงค์ของนโยบายนี้นั้น  
การค้นหาคำความจริงจะวางอยู่บนพื้นฐานของการปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดที่ตรวจวัดได้เป็นหลัก โดยไม่จำเป็นจะต้องมีการจับกุมเสียก่อนจึงค่อยทำการตรวจวัด  
พนักงานที่ถูกตรวจพบว่าเสื่อมสมรรถภาพไม่ว่าทางใดทางหนึ่งเนื่องด้วยการชนที่ข้องเกี่ยวกับการใช้แอลกอฮอล์ จะถูกไล่ออกในทันทีถึงแม้ว่าจะเป็นการละเมิดนโยบายเพียงแค่ครั้งแรกก็ตาม นอกจากนี้  
ถ้าบุคคลใดๆก็ตามปฏิเสธที่จะไม่ยอมรับการทดสอบ ไม่ว่าจะเป็นการทดสอบด้วยการให้เดินบนพื้น การทดสอบด้วยเครื่องเป่าตรวจจับแอลกอฮอล์ หรือ การตรวจเลือด ตามที่กฎหมายหรือบริษัทได้กำหนดไว้แล้วนั้น บุคคลจะถูกไล่ออกทันที
6. การตัดสินใจว่าเสื่อมสมรรถภาพเนื่องเพราะการใช้ยาหรือยาเสพติดต่างๆทั้งที่ถูกกฎหมายแต่ไม่ได้รับ

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้ความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

---

อนุญาตให้ใช้ หรือ ยาหรือยาเสพติดต่างๆที่ผิดกฎหมาย  
จะใช้กระบวนการทดสอบการใช้ยาที่เป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้เป็นหลัก  
โดยการทดสอบนั้นไม่จำเป็นที่จะต้องมีการ  
จับกุมเสียก่อนจึงค่อยทดสอบ

พนักงานที่ถูกตรวจพบว่ามีอาการผิดปกติไม่ว่าทางใดทางหนึ่งเนื่องด้วยการใช้ยาหรือยาเสพติดต่าง  
ๆทั้งที่ถูกกฎหมายแต่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ หรือ ยาหรือยาเสพติดต่างๆที่ผิดกฎหมาย  
จะถูกไล่ออกในทันทีถึงแม้ว่าจะเป็นการละเมิดนโยบายเพียงแค่ครั้งแรกก็ตาม

7. การเสื่อมสมรรถภาพไม่ว่าทางใดทางหนึ่งเนื่องมาจากทั้งยาที่ได้รับมาอย่างถูกกฎหมายตามใบสั่งแพ  
ทย์ หรือ ยาที่สามารถซื้อได้ด้วยตนเองโดยไม่ต้องใช้ใบสั่งแพทย์ จะถูกพิจารณาโดยการใช้  
การทดสอบที่เหมาะสม รายงานจากผู้รักษากฎหมาย คำแนะนำทางการแพทย์ และ  
ข้อมูลอื่นๆที่เกี่ยวข้อง  
พนักงานที่ถูกตรวจพบว่าการขับขี่ในขณะที่เสื่อมสมรรถภาพไม่ว่าทางใดทางหนึ่งเนื่องด้วยทั้งการ  
ใช้ยาที่ได้รับมาอย่างถูกกฎหมายตามใบสั่งแพทย์ หรือ  
ยาที่สามารถซื้อได้ด้วยตนเองโดยไม่ต้องใช้ใบสั่งแพทย์ อาจจะถูกทำโทษทางวินัย  
โดยอาจจะรวมถึงการไล่ออกจากงานด้วยก็ได้

## ภาคผนวก B4: ตัวอย่างนโยบายการออกใบอนุญาตให้ผู้ขับขี่

### ความต้องการของผู้ขับขี่:

1. มีการคาดหวังเป็นปกติว่า ผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายต่างๆทุกข้อ
2. และเป็นความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ที่จะต้องมีใบขับขี่ที่สามารถใช้ได้ถูกต้องตามกฎหมาย และ/หรือ ใบขับขี่ที่ถูกต้องตามประเภทการขับขี่ ที่ถูกต้องตามแต่ความต้องการใดๆก็ตามของรัฐนั้นๆ
3. จากกฎหมายท้องถิ่นและข้อกำหนดบทบัญญัติทางความปลอดภัย นอกเหนือจากที่จะต้องปฏิบัติตามนโยบายของบริษัทเกี่ยวกับการพัฒนาทักษะผู้ขับขี่แล้วนั้น ผู้ขับขี่ยังจะต้องได้รับการพัฒนาทักษะเพิ่มเติมที่จำเป็นเพื่อที่จะคงไว้ซึ่งใบอนุญาตขับขี่พิเศษเฉพาะใดๆก็ตามที่มีอยู่
4. ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้รับการตัดเตือน (หรือ ฝ่าฝืน) ข้อกำหนดใดๆก็ตามเกี่ยวกับยานยนต์ ที่ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้งานยานยนต์ได้อีก ผู้ขับขี่นั้นๆจะต้องรับผิดชอบที่จะรายงานให้ผู้บังคับบัญชาชั้นต้นของตนเองได้รับทราบภายใน 24 ชั่วโมง

### กระบวนการและนโยบายต่างๆของบริษัท:

1. จะต้องมีการบวนการที่จะตรวจสอบให้ได้ว่าผู้ขับขี่นั้นมีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมายและยังไม่หมดอายุที่ได้ออกให้โดยหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจ และใบอนุญาตนั้นๆจะต้องมีความถูกต้องตามลักษณะของยานพาหนะที่ได้ทำการขับขี่อีกด้วย
2. จะต้องมีการจัดตั้งนโยบายเพื่อการอนุญาตให้ใช้ยานพาหนะทั้งที่บริษัทเป็นเจ้าของเองหรือว่าได้ไปเช่าเข้ามา
3. จะต้องมีการจัดตั้งวิธีการที่จะจัดเก็บการลงนามยอมรับในข้อตกลงต่างๆเป็นประจำทุกปีจากผู้ขับขี่ทุกคน ว่าผู้ขับขี่เหล่านั้นได้ทำการตรวจสอบและเข้าใจนโยบายความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นอย่างดีแล้ว
4. เมื่อมีการจ้างงาน พนักงานผู้ทำการจ้างงานจะต้องทำการตรวจสอบประวัติ และตรวจสอบกับนายจ้างคนเก่าของพนักงานเพื่อเป็นการอ้างอิงเสียก่อน การตรวจสอบนี้จะรวมถึง แต่ไม่จำกัดอยู่เพียง สิ่งต่างๆดังต่อไปนี้: จำนวนและความร้ายแรงของการฝ่าฝืนกฎการใช้ยานยนต์ต่างๆ ประวัติการถูกระงับใบอนุญาต ประวัติการชนของยานยนต์ ประวัติประสบการณและการพัฒนาทักษะ
5. ซึ่งจะต้องมีวิธีการที่จะจัดเก็บการลงนามยอมรับเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ขับขี่ ว่าให้ทางบริษัทสามารถเข้าไปตรวจสอบประวัติยานยนต์ตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ได้ หรือ ให้ผู้ขับขี่ยอมที่จะเปิดเผยประวัติยานยนต์ด้วยตนเอง
6. จะต้องมีการจัดเก็บประวัติล่าสุดของ คุณสมบัติของผู้ขับขี่ ใบอนุญาต การพัฒนาทักษะ และ ประสิทธิภาพการขับขี่ ของผู้ขับขี่ทุกคน
7. จะต้องมีการจัดสรรหมวดหมู่ประเภทและความถี่ของการละเมิดกฎการใช้ยานยนต์ที่อาจจะนำไปสู่การทำโทษหรือการระงับสิทธิในการขับขี่ พนักงานทุกคนจะต้องได้รับแจ้งให้ทราบถึงระบบนี้ ซึ่งระบบดังกล่าวอาจจะถูกใช้เพื่อจัดผู้ขับขี่ลงเข้าไปในหมวดหมู่ความเสี่ยงต่างๆ และจัดการสร้างโครงการที่มุ่งค้ำประคองที่เข้มงวดที่มากยิ่งขึ้นให้กับผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูง

**ภาคผนวก B5:**

**ตัวอย่างนโยบายความต้องการของผู้ขับขี่และมาตรฐานการจ้างงานลูกจ้างใหม่**

หลักเกณฑ์การคัดกรอง (ภายในสามปีล่าสุด)	มาตรฐานการจ้างงาน
<p>A. มีการละเมิดกฎการขับขี่ใดๆก็ตามที่เกี่ยวข้องกับการใช้ แอลกอฮอล์ และ/หรือ ยาเสพติด ในขณะที่ทำการขับขี่ ซึ่งรวมถึงการขับขี่ขณะอยู่ภายใต้อิทธิพลของ แอลกอฮอล์ หรือ ยาเสพติด หรือ กาศับขี่ขณะมีเมามา ซึ่งรวมถึงการปฏิเสธไม่ยอมรับให้มีตรวจวัด</p>	<p>ไม่สามารถจ้างได้</p>
<p>B. การถูกระงับ หรือ เพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่</p>	<p>ไม่สามารถจ้างได้ (ผู้ว่าจ้างอาจจะพิจารณาเป็นกรณีพิเศษในกรณีที่การถูกระงับใบงานนั้นเกิดขึ้นมาจากเหตุผลทางการบริหารจัดการ และ/หรือ ผู้สมัครได้แสดงให้เห็นถึงเอกสารที่ระบุว่าใบอนุญาตขับขี่ของผู้สมัครยังสามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์อยู่)</p>
<p>C. หลบหนีออกจากสถานที่เกิดเหตุการณ์ หรือ ทำการชนแล้วหนี ตามที่ได้บัญญัติไว้โดยกฎหมายของรัฐ/ประเทศที่มีการฝ่าฝืนเกิดขึ้น</p>	<p>ไม่สามารถจ้างได้</p>
<p>D. เป็นผู้ผิดในการชนที่ทำให้เกิดการเสียชีวิต ตามที่ได้บัญญัติไว้โดยกฎหมายของรัฐ/ประเทศที่มีการชนเกิดขึ้น</p>	<p>ไม่สามารถจ้างได้</p>
<p>E. การชน หรือ การฝ่าฝืนใดๆ ที่เกิดขึ้นขณะที่ขับขี่ยานพาหนะที่รวมกันแล้วได้เกินสามครั้งขึ้นไป ในสามปีที่ผ่านมามีล่าสุด การประเมินการจ้างงานจะยึดถือตามวันที่ที่การฝ่าฝืนนั้นๆเกิดขึ้นโดยให้เทียบกับวันที่ถูกตั้งข้อหา หรือ การชน หรือ การฝ่าฝืนใดๆ ที่เกิดขึ้นขณะที่ขับขี่ยานพาหนะที่รวมกันแล้วได้เกินสองครั้งขึ้นไป ในหกเดือนที่ผ่านมามีล่าสุด การประเมินการจ้างงานจะยึดถือตามวันที่ที่การฝ่าฝืนนั้นๆเกิดขึ้นโดยให้เทียบกับวันที่ถูกตั้งข้อหา</p>	<p>ไม่สามารถจ้างได้</p>

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

---

ข้อมูลทีกล่าวมาทั้งหมดนั้นอาจจะถูกรวบรวมและบันทึกเอาไว้ตามที่กฎหมายและข้อกำหนดบทบัญญัติท้องถิ่นได้กำหนดเอาไว้

ในกรณีที่กระบวนการการคัดกรองที่ใช้หลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ข้างต้นไม่สามารถถูกใช้งานได้เนื่องจากว่าการเข้าถึงข้อมูลของยานยนต์ (ในที่นี้หมายถึง ใบสั่ง/การละเมิด) มีจำกัด หรือเนื่องจากการห้ามไม่ให้เข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยกฎหมายและข้อกำหนดบทบัญญัติท้องถิ่น บริษัทและผู้เกี่ยวข้องจะต้องทำการจัดการกระบวนการคัดกรองผู้ขับขี่ความเสี่ยงสูงให้ได้แบบเดียวกันตามวัตถุประสงค์ของการลดความเสี่ยง

หลักเกณฑ์การคัดกรองแบบอื่นๆ (เช่น หลักเกณฑ์การจัดอันดับความเสี่ยงโดยการใช้ค่าคะแนนที่ถูกเตรียมเอาไว้ก่อนแล้วเพื่อใช้กับการชน และ/หรือ การฝ่าฝืนกฎ) จะต้องได้รับการพิจารณาโดยทีมผู้บริหารระดับโลกเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการจัดหมวดหมู่ของความเสี่ยงนั้นมีความเหมาะสมสำหรับใช้ในการคัดกรองผู้ขับขี่ที่มีประวัติการปฏิบัติการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย และหลักเกณฑ์การคัดกรองจะต้องไม่ขัดต่อกฎหมายและข้อกำหนดบทบัญญัติของท้องถิ่นที่มีการบังคับใช้

## ภาคผนวก B6: ตัวอย่างแนวทางการบริหารจัดการและบ่งชี้ผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูง

### การบ่งชี้ผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูง

ผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูงนั้นจะคือ ผู้ขับขี่ของบริษัท หรือ คู่สมรส/คู่ครองที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ หรือ ผู้พึ่งพา ผู้ซึ่ง:

1. มีการชนใดๆก็ตามที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัท และ/หรือ การละเมิดกฎจราจร ตั้งแต่สามครั้งขึ้นไปในสามปีที่ผ่านมาล่าสุด หรือ
2. มีการชนใดๆก็ตามที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัท และ/หรือ การละเมิดกฎจราจร ตั้งแต่สองครั้งขึ้นไปในหกเดือนที่ผ่านมาล่าสุด หรือ
3. ออกจากสถานที่เกิดเหตุการณ์ชนอย่างผิดกฎหมาย (ตามที่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายของท้องถิ่นที่มีการบังคับใช้) ในสามปีที่ผ่านมาล่าสุด หรือ
4. เป็นผู้มีความผิด (ตามที่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายของท้องถิ่นที่มีการบังคับใช้) ในการชนที่ทำให้ถึงแก่ความตาย ในสามปีที่ผ่านมาล่าสุด หรือ
5. ถูกระงับ หรือ ถูกเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่ ในสามปีที่ผ่านมาล่าสุด หรือ
6. ฝ่าฝืนกฎการขับรถยนต์และเสื่อมสมรรถภาพ ในสามปีที่ผ่านมาล่าสุด หรือ
7. ถูกระบุว่าเป็นผู้ขับขี่ความเสี่ยงสูงโดยโครงการการวัดผล IVMS ของบริษัท

### การบริหารจัดการผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูง:

การบริหารจัดการผู้ขับขี่ที่ถูกระบุว่า "มีความเสี่ยง" ด้วยกระบวนการตรวจตราและการประเมินนั้น:

1. จะต้องให้ผู้ขับขี่ที่ถูกระบุว่า "มีความเสี่ยง" ได้รับการพัฒนาทักษะอีกครั้งตามข้อชี้แนะการพัฒนาทักษะ
2. ผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยง อาจจะไม่สามารถขับขี่ยานพาหนะบรรทุกทุกปานกลางและยานพาหนะบรรทุกหนักได้
3. โดยหลักการปฏิบัติขั้นต่ำที่สุดแล้วนั้น ประวัติยานยนต์ของผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยง จะต้องถูกพิจารณาในเวลา 12 เดือนนับจากวันที่ถูกระบุให้เป็นผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยง
4. การลงโทษใดๆต่อผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงที่ไม่ใส่ใจการเข้าแทรกแซงของบริษัท ปฏิเสธที่จะให้ความร่วมมือกับการเข้าแทรกแซงของบริษัท หรือ ถูกระบุว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง ให้ทางฝ่ายทรัพยากรบุคคลเป็นผู้ทำการจัดการ
5. บริษัทจะลงโทษ สูงสุดถึงขั้นไล่ออก ต่อผู้ขับขี่ของบริษัทที่คงไว้ซึ่งสถานะผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงเป็นเวลาตั้งแต่สองปีขึ้นไป
6. คู่สมรส/คู่ครองคนใดก็ตามที่ถูกระบุว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงจะต้องถูกห้ามไม่ให้ขับขี่ยานพาหนะที่บริษัทเป็นเจ้าของหรือได้ไปเช่าเข้ามา

ถึงแม้ว่าการละเมิดกฎจราจรด้วยขับขี่ขณะเสื่อมสมรรถภาพที่รวมถึงการใช้แอลกอฮอล์ ยาที่ไม่ถูกกฎหมาย ยาที่ได้รับการจ่ายตามใบสั่งแพทย์ จะถูกนับรวมไปในการประเมินสถานะผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงก็ตาม แต่ว่าการตัดสินใจหรือการกระทำใดๆโดยบริษัทที่เป็นการตอบสนองต่อการละเมิดนั้นๆจะต้องให้ทางฝ่ายทรัพยากรบุคคลเป็นผู้ทำการจัดการ

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

## ภาคผนวก B7: ตัวอย่างนโยบายการขับรถสองล้อ

เป้าหมายของเอกสารฉบับนี้มีขึ้นเพื่อระบุนโยบายที่ผู้รับเหมาและลูกจ้างชั่วคราวของ (ใส่ชื่อบริษัท) จะต้องปฏิบัติตามเพื่อให้มั่นใจได้ว่าจะมีความปลอดภัยขณะขับขี่รถสองล้อเพื่อการธุรกิจต่างๆที่เกี่ยวข้องของ (ใส่ชื่อบริษัท)

### ความปลอดภัยยานพาหนะรถสองล้อ

#### รถสองล้อหรือจักรยานยนต์

จะสามารถพาผู้คนให้ไปสู่จุดหมายปลายทางที่โดยส่วนมากแล้วทั้งรถเก๋งและรถบรรทุกไม่สามารถพาไปได้ แต่ทว่า ด้วยธรรมชาติของรถสองล้อแล้วนั้น การขับขี่ควบคุมจะมีความเสี่ยงสูงกว่าเมื่อขับขี่ไปบนถนน

ความต้องการดังต่อไปนี้จะบังคับใช้กับลูกจ้างชั่วคราวทั้งหมดที่จ้างผ่านตัวแทน หรือ ผู้รับเหมาต่างๆ ผู้ที่ขับขี่รถสองล้อเพื่อการธุรกิจต่างๆที่เกี่ยวข้องของ (ใส่ชื่อบริษัท) พนักงานของ (ใส่ชื่อบริษัท) ไม่ได้ได้รับอนุญาตให้ใช้งานรถสองล้อเพื่อการธุรกิจต่างๆที่เกี่ยวข้องของบริษัทเป็นอันขาดไม่ว่าในกรณีใดก็ตาม

### ความต้องการทั่วไป

ความต้องการความปลอดภัยของรถสองล้อในประเทศหนึ่งๆนั้นจะต้องรวมไปถึงสิ่งต่างๆดังต่อไปนี้:

#### 1. การพัฒนาทักษะเพื่อการใช้งานยานพาหนะอย่างปลอดภัย:

หลังจากที่ได้รับการจ้างงานเข้าเป็นพนักงานของ (ใส่ชื่อบริษัท) แล้วนั้น ภายในเวลาที่ได้กำหนดเอาไว้

ผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องเข้าร่วมและบรรลุซึ่งการพัฒนาทักษะทางความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง

ที่จะถูกจัดขึ้นโดยผู้ฝึกสอนที่ได้รับการรับรอง

ซึ่งผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องเข้าร่วมการพัฒนาทักษะพื้นที่จัดขึ้นโดยผู้ประสานงานความปลอดภัยยานพาหนะ

หรือ โดยคณะผู้บริหาร ที่จะต้องจัดขึ้นเป็นประจำตามแต่จะกำหนด

#### 2. ผู้โดยสาร:

ผู้โดยสารจะได้รับอนุญาตให้ขึ้นนั่งบนรถสองล้อได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากประสานงานความปลอดภัย

ยานพาหนะแล้วเท่านั้น และผู้โดยสารจะต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (Personal Protective

Equipment) อย่างเหมาะสมตามที่ได้ระบุไว้ด้านล่าง

#### 3. การขนส่งของ: ห้ามขนส่งของหนักบนรถสองล้อ

การขนส่งของบางอย่างเช่นกระเป๋า/ของใช้ส่วนตัวอาจจะได้รับการอนุญาตก็ต่อเมื่อมีการใช้ที่จัดเก็บต่างหากโดยเฉพาะ (เช่น กล่องข้างรถ กระเป๋าหลัง เป็นต้น)

ที่ได้รับการตรวจสอบแล้วโดยทีมความปลอดภัยยานพาหนะว่ามีสามารถเข้าร่วมกับการใช้งานรถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัย

#### 4. คุณสมบัติ/ส่วนประกอบของความปลอดภัยยานพาหนะ:

ผู้ประสานงานความปลอดภัยยานพาหนะจะต้องทำให้มั่นใจได้ว่ารถสองล้อทั้งหมดได้รับการติดตั้งคุณสม

บัติความปลอดภัยและส่วนประกอบที่จำเป็นเพื่อให้ยานพาหนะสามารถใช้งานได้เหมาะสม

## 5. ระยะทางสูงสุด:

แต่ละประเทศจะต้องระบุระยะทางสูงสุดที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งสามารถเดินทางด้วยรถสองล้อเพื่อการธุรกิจของบริษัทได้ระยะเวลาในหนึ่งปี

### การจดทะเบียนใบอนุญาตขับขี่และยานพาหนะ

ผู้ประสานงานความปลอดภัยยานพาหนะจะต้องทำให้มั่นใจได้ว่าผู้ขับขี่รถสองล้อทั้งหมดจะมีใบอนุญาตและเอกสารสำคัญต่างๆที่ถูกต้องตามกฎหมายก่อนที่จะทำภารกิจทางธุรกิจใดๆให้แก่ (ใส่ชื่อบริษัท) ยานพาหนะทั้งหมดที่ใช้เพื่อการธุรกิจของ(ใส่ชื่อบริษัท)จะต้องได้รับการจดทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และจะต้องมีเอกสารสำคัญต่างๆประจำยานพาหนะเอาไว้ตามแต่กฎหมายจะกำหนด

### การพัฒนาทักษะความปลอดภัยยานพาหนะ

ผู้ขับขี่รถสองล้อทั้งหมดจะต้องได้รับการพัฒนาทักษะอยู่เป็นประจำตามแต่เหมาะสมตามความเห็นชอบของ ทีมความปลอดภัยยานพาหนะ หรือ คณะผู้บริหาร

### อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment - PPE)

ผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ตามตามแต่เหมาะสมตามความต้องการของ ทีมความปลอดภัยยานพาหนะ หรือ คณะผู้บริหาร ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญมากที่จะต้องบังคับใช้ PPE โดยไม่จำเป็นคำนึงถึงระยะทางการเดินทาง ระยะเวลาเดินทาง สภาพภูมิประเทศ และ สภาพภูมิอากาศ ใดๆทั้งสิ้น PPE

จะต้องได้รับการผลิตตามมาตรฐานความต้องการของข้อกำหนดบทบัญญัติความปลอดภัยท้องถิ่น และต้องได้รับการตรวจสอบหาความไม่สมบูรณ์อยู่เป็นประจำ

PPE และ อุปกรณ์ความปลอดภัยอื่นๆสำหรับใช้งานโดยผู้ขับขี่รถสองล้อจะต้องผ่านมาตรฐานนั้น คือ อุปกรณ์ต่างๆดังนี้ (ตัวหนาคือสำคัญเป็นอย่างยิ่ง):

- a. หมวกนิรภัย (แบบเต็มศีรษะ)
- b. แวนตานิรภัย
- c. เสื้อแจ็คเก็ตนิรภัย
- d. สนับศอก และ สนับเข่า
- e. ถุงมือหนัง
- f. กางเกงนิรภัย (ประเภทกันการสีกร่อน)
- g. รองเท้าบูท
- h. เสื้อกันฝน (แบบสองส่วน) ตามกำหนด

## ภาคผนวก C1: การจัดการความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่

### 1. บทนำ

ความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่คือปัจจัยที่มีส่วนสำคัญทำให้เกิดการชนของยานพาหนะและเกิดความตายอย่างมากมาทุกๆปี

นี่ถือเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องพูดคุยกับบุคคลต่างๆที่ขับรถเพื่อการสัญจรและการทำงานให้เข้าใจ ความเหนื่อยล้าจะทำให้เราตื่นตัวต่อสิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นบนถนนน้อยลง และทำให้เสียศักยภาพในการตอบสนองอย่างรวดเร็วและปลอดภัยในกรณีที่มีเหตุการณ์อันตรายเกิดขึ้น

ทาง NETS แนะนำให้ องค์กรทุกองค์กรใช้นโยบายต่างๆที่จะระบุให้ชัดเจนว่า พนักงาน และผู้ขับขี่ที่ได้รับอนุญาตจะไม่ใช้งานยานพาหนะในขณะที่มีความเหนื่อยล้า หรือในขณะที่มีการกินยาที่จะมีผลข้างเคียงทำให้เสื่อมสมรรถภาพทางการขับขี่จนไม่สามารถใช้งานยานพาหนะได้อย่างปลอดภัยได้

ไม่ว่าจะเป็นยาทั้งที่ได้รับการสั่งโดยแพทย์และที่ซื้อเอาเองโดยไม่ต้องใช้ใบสั่งแพทย์ การบริหารจัดการความเหนื่อยล้าจะต้องได้รับการรับผิดชอบร่วมกันทั้งตัวองค์กรและตัวพนักงาน องค์กรจะต้องรับผิดชอบในการแจ้งผู้ขับขี่ถึงวิธีการที่จะบ่งบอกถึงความเหนื่อยล้าและปัญหาทางการตื่นตัว และวิธีที่เหมาะสมในการจัดการเรื่องราวเหล่านี้ E.

และพนักงานต่างก็ต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามนโยบายขององค์กร รวมถึงปฏิบัติตามคำแนะนำที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความเหนื่อยล้า

ถ้าหากว่ามีการบริหารจัดการการเดินทาง และ การให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่และผู้บังคับบัญชาอย่างเหมาะสมแล้วนั้น จะสามารถลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ลงได้ วิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ คือการกำจัดความจำเป็นที่จะต้องขับออกไปเสีย - ควรจะมีการเดินทางเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีความจำเป็นทางธุรกิจอย่างชัดเจนเท่านั้น และไม่สามารถใช้งานทางเลือกอื่นๆ เช่น การประชุมทางโทรศัพท์ หรือ การประชุมทางวิดีโอ แล้วได้

ซึ่งในหัวข้อต่อไปนี้

จะแสดงให้เห็นถึงข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับการช่วยเหลือพนักงานให้วางแผนและปฏิบัติการทำงานในหนึ่งวันเพื่อลดความเสี่ยงจากความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ขณะที่ได้ทำการขับขี่ โดยองค์กรจะต้องใส่รวมข้อมูลนี้เข้าไปในตัวนโยบายและเอกสารเพื่อความระแวดระวังของแต่ละองค์กร

อีกทั้งองค์กรยังจะต้องสร้างนโยบายการให้ผู้ขับขี่ที่ถูกตรวจพบแล้วว่ามีเหนื่อยล้าได้ทำการนอนค้างคืน

### 2. ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่

การนอนหลับนั้นถูกควบคุมด้วยระบบของร่างกายสองระบบ: *ภาวะธำรงดุลคืนหลับ (Sleep/Wake Homeostasis)* และ *นาฬิกาชีวภาพในร่างกาย* เมื่อเราตื่นเป็นเวลานาน

ภาวะธำรงดุลคืนหลับจะบอกกับร่างกายเราว่าร่างกายเราต้องการการการนอนหลับ

และความต้องการนอนหลับกำลังพอกพูนขึ้นเรื่อยๆ และนั่นก็คือ ใต้เวลาอันสมควรแก่การนอนแล้ว ผู้ใหญ่ทุกคนจำเป็นต้องนอนหลับต่อเนื่อง 7 ถึง 9 ชั่วโมงต่อคืน

## คู่มือฉบับครบถ้วนสำหรับความปลอดภัยทางถนน™

เพื่อให้ร่างกายได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ และ ปฏิบัติกิจกรรมต่างๆได้อย่างสมบูรณ์ที่สุด

ในทางตรงกันข้าม นาฬิกาชีวภาพในร่างกายของเราจะควบคุมระยะเวลาความง่วงนอน และ ระยะเวลาการตื่นตัว ระหว่างวัน นาฬิกาชีวภาพ จะตกและจะขึ้น แตกต่างกันไปตามแต่ละช่วงของวัน ด้วยการอ้างอิงถึง มูลนิธิการนอนหลับแห่งชาติ (National Sleep Foundation) ในสหรัฐอเมริกา ความง่วงสูงสุดในผู้ใหญ่จะเริ่มเกิดขึ้นตั้งแต่ 2.00 น. จนถึง 4.00 น. และในตอนบ่ายตั้งแต่ 13.00 น. จนถึง 15.00 น. ซึ่งก็อาจจะแตกต่างกันไปได้แต่ว่าบุคคลนั้นเป็น "คนตื่นเช้า" หรือ "คนตื่นเย็น" ความง่วงนอนที่เราสัมผัสได้ในช่วง "นาฬิกาชีวภาพขาลง" จะมีผลน้อยลงถ้าหากว่าเราได้ทำการนอนมาแล้วอย่างเพียงพอ และจะมีผลมากขึ้นหากว่าเราอดนอน ใน

ช่วงเวลาของแต่ละวันนั้น ช่วง "นาฬิกาชีวิตภาพขาลง"  
มักจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาเดียวกันของวันที่ความเสี่ยงในการเกิดการชนมีค่าสูงสุด

ถึงแม้ว่าท่านจะไม่ได้เผลอหลับ  
แต่ว่าการขับขี้นในขณะง่วงซึมหรือเหนื่อยล้าหมายความว่าท่านจะมีสมาธิในการขับขี้น้อยลง  
การตอบสนองของท่านจะช้าลง และความสามารถในการตัดสินใจของท่านจะเสื่อมลง  
จากการวิจัยได้ค้นพบว่า  
การอดนอนจะสามารถทำให้ประสิทธิภาพทางการขับขี้นเสื่อมลงพอๆกับการบริโภคแอลกอฮอล์  
โดยในข้อเท็จจริงแล้วนั้น ผลกระทบที่เกิดจากการตื่นนอนติดต่อกันเป็นเวลา 17 ชั่วโมงหรือมากกว่านั้น  
จะทำให้ประสิทธิภาพทางการขับขี้นลดลงเท่ากันกับการที่มีแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดพอดีหรือเกินกว่าที่กฎหมายของอเมริกาเหนือและยุโรปได้กำหนดไว้ หรืออีกนัยหนึ่ง การขับขี้นรถขณะง่วงนอนก็คือการขับขี้นรถขณะเมา

การอดนอนจะนำไปสู่ "หนี้การนอน" และวิธีการเดียวที่จะจ่ายหนี้ก้อนนี้ได้ก็คือ ต้องนอน  
จนกว่าที่ท่านได้นอนหลับอย่างเพียงพอแล้วนั้น  
ท่านกำลังเผชิญหน้ากับความเครียดสูงมากที่จะขับขี้นรถเนื่องจากความเหนื่อยล้า

### 3. การรับรู้ซึ่งความเหนื่อยล้า

อาการดังต่อไปนี้คือสัญญาณและอาการที่บ่งบอกว่ากำลังขับขี้นอย่างมีความเหนื่อยล้าอยู่:

- A. ความลำบากในการนั่งให้ถูกท่าและเงยศีรษะขึ้น
- B. หาวมากเกินกว่าปกติ
- C. ตาล้า ตาหนัก และตาแห้ง
- D. เฟื่องสมาธิได้ยากขึ้น
- E. เริ่มไม่สามารถจดจำได้ถึงระยะทางไม่กี่ไมล์ที่เพิ่งขับผ่านมา
- F. ยานพาหนะเริ่มเฉไปเลนอื่น ขับเฉไปบนไหล่ทาง หรือ ขับข้ามเส้นแบ่งฟากถนน
- G. ขับเลยทางออก
- H. ขับทับแถบลูกระนาดเดือนกึ่งข้างทาง
- I. การสูญเสียสมาธิเนื่องจากการจากหลับใน (การเสียสมาธิโดยควบคุมไม่ได้เป็นเวลาประมาณ 6 วินาทีหรือนานกว่า)

ถ้าหากว่าท่านประสบกับการหลับในเพียงครั้งเดียว  
หรือสัญญาณเตือนเกี่ยวกับความเหนื่อยล้าอื่นๆขณะที่กำลังทำการขับขี้น  
ให้หยุดพักในจุดปลอดภัยโดยทันที แล้วพัก ก่อนที่จะเดินทางต่อ

ถ้าท่านยังประสบต่ออาการต่างๆที่กล่าวมาข้างต้นอยู่อย่างต่อเนื่อง  
ท่านอาจจะเป็นโรคเกี่ยวกับการนอนหลับอย่างเช่น โรคหยุดหายใจขณะนอน  
อาการดังที่นั่นรวมถึงการนอนกรนหนักที่หยุดกรนทันทีเป็นบางช่วง การนอนหลับที่ตื้นๆ  
และความเหนื่อยล้าตลอดเวลาในเวลากลางวัน สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อการวินิจฉัยและการรักษา  
กรุณาปรึกษาแพทย์ประจำตัวของท่าน

### 4. ยุทธวิธีการวางแผนก่อนการเดินทางเพื่

#### จัดการกับความเหนื่อยล้า

##### A. พักผ่อนให้เพียงพอ

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น"  
โดยไม่มีกรรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม  
จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

1. ต้องทำให้มั่นใจให้ได้ว่าได้รับการนอนหลับที่เพียงพอก่อนทำการขับขี่ โดยส่วนมากแล้วผู้ใหญ่จำเป็นต้องการนอนหลับต่อเนื่อง 7 ถึง 9 ชั่วโมงต่อคืน
2. อย่างจัดเวลาทำกิจกรรมต่างๆทั้งที่เกี่ยวข้องกับการทำงานและไม่เกี่ยวข้องกับการทำงานให้ยืดหยุ่นไปก่อนที่จะทำการขับรถทางไกล
3. ให้พยายามเข้านอนและตื่นนอนในเวลาเดิมที่ใกล้เคียงกันเป็นประจำทุกวัน แม้กระทั่งในวันหยุดก็ตาม และการพักผ่อนที่มีคุณภาพมากที่สุดจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อนอนหลับของท่านมีความคงเส้นคงวา
4. ถ้าท่านออกกำลังกายหลังจากทำงานเสร็จแล้ว ให้เว้นว่างไว้ 3 ชั่วโมงหลังจากออกกำลังกายเสร็จก่อนที่จะเข้านอน
5. ทั้งแอลกอฮอล์และคาเฟอีนนั้นสามารถรบกวนรูปแบบการนอนของท่านได้ และท่านควรหลีกเลี่ยง

## B. การจัดเวลาเพื่อหลีกเลี่ยงเวลาที่การขับขี่มีความเสี่ยงสูง

ให้พยายามหลีกเลี่ยงการขับขี่ระยะทางไกลและการขับขี่เป็นระยะทางตรงยาว ช่วงเวลาของวันที่ท่านจะประสบกับ "นาฬิกาชีวภาพขาลง" และ อาจจะเพิ่มความเสี่ยงของการชนหรือเหตุอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาจากความเหนื่อยล้า: อย่างเช่น เวลาเข้าดู่ และ ช่วงเวลาระหว่างหลังเที่ยงถึงบ่าย

## C. การวางแผน และ การวางแผนเส้นทาง

1. ลดระยะเวลาการขับขี่โดยการวางแผนเส้นทางอย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อเป็นไปได้ ให้วางแผนจุดแวะพักทำธุรกิจของท่านตามลำดับก่อนหลังเพื่อจะได้ลดความเสี่ยงและระยะทางที่จะต้องขับขี่
2. ก่อนที่จะเดินทางออกไป ให้คำนึงถึงปัจจัยดังต่อไปนี้ที่อาจจะทำให้เกิดความเสี่ยงได้: การบำรุงรักษายานพาหนะ (ระดับน้ำมันเครื่องและน้ำมันต่างๆ ยาง และอื่นๆ) สภาพถนน ระยะเวลาและระยะทางการเดินทาง สภาพพื้นที่ สภาพอากาศ สภาพการมองเห็น ความปลอดภัย/การรักษาความปลอดภัยส่วนบุคคล ความหนาแน่นของการจราจร การมีอยู่ของสัตว์ตามทาง ปริมาณ/ความหนาแน่นของคนเดินถนน สภาพแวดล้อม การสื่อสารต่างๆ (ถ้าเป็นไปได้ ให้โทรศัพท์ติดต่อกิจการต่างๆให้เรียบร้อยก่อนทำการเดินทาง) และ ความพร้อมของหน่วยงานฉุกเฉินในเส้นทางทางการเดินทาง
3. ถ้าท่านได้รับการแต่งตั้งให้ย้ายไปประจำอยู่พื้นที่ใหม่ ท่านต้องแน่ใจว่าท่านได้สนทนากับผู้บังคับบัญชาของท่านถึงวิธีการที่จะปลอดภัยและมีประสิทธิภาพที่สุดในการบริหารจัดการการเดินทางประจำวันของท่าน
4. ให้วางแผนว่าท่านจะไปเยี่ยมเยียนลูกค้าท่านไหนและจะไปด้วยเส้นทางไหน ให้เผื่อเวลาเอาไว้เสมอเพื่อที่จะได้ไม่ต้องเร่งรีบ ให้วางแผนเส้นทางและการเยี่ยมเยียนทางเลือกอื่นๆเพื่อเอาไว้ด้วย สำหรับกรณีที่ท่านประสบกับปัญหาการจราจร หรือ ประสบกับเหตุการณ์ไม่คาดฝันบนท้องถนน

## D. การวางแผนการขับขี่และเวลาทำงานและช่วงเวลากการพักผ่อน

คำแนะนำสำหรับระยะเวลาในการขับขี่ ระยะเวลาทำงาน และระยะเวลาพักผ่อน ดังต่อไปนี้ ได้ถูกพิจารณาขึ้นเป็นพิเศษสำหรับพนักงานที่ทำการใช้งาน ยานพาหนะบรรทุกทุกเบา และ ยานพาหนะบรรทุกปานกลาง ในกิจการการงาน และ สำหรับบุคคลที่ทำการขับขี่ที่ไม่ใช่เพื่อกิจการการงาน คำแนะนำต่างๆเหล่านี้ยังเคร่งครัดยิ่งกว่าสิ่งที่ได้รับอนุญาตตามข้อกำหนดบทบัญญัติที่ว่าด้วยความต้องการของผู้ขับขี่อาชีพที่ขับขี่ยานพาหนะอยู่ตลอดเวลา

1. ระยะเวลาการทำงานสูงสุด (ทั้งที่มีการขับขี่และไม่มีการขับขี่): แปดชั่วโมง รวมเวลาหยุดพัก โดยแนะนำให้รวมเวลาหยุดพักแล้ว ห้ามเกิน 40 ชั่วโมง (ในหนึ่งสัปดาห์)
2. ระยะเวลาการขับขี่สูงสุด: สองชั่วโมง ให้หยุดพักอย่างน้อย 15 นาที ในทุกๆสองชั่วโมงที่ได้ทำการขับขี่
3. เวลาพักขั้นต่ำ (ไม่มีการขับขี่): หลังจากได้ทำการขับขี่ไปแล้ว 8 ชั่วโมงควรจะพักผ่อนเป็นอย่างน้อย 11 ชั่วโมง

### E. การประมาณการระยะเวลาเดินทาง

1. ก่อนการเดินทางให้พยายามใช้งานโปรแกรมแผนที่ออนไลน์เพื่อประมาณการระยะเวลาที่ท่านจะต้องใช้ในการเดินทางไปสู่และมาจากจุดหมายปลายทางของท่าน ไม่ทำการใส่ข้อมูล GPS ใดๆลงไปบนเครื่อง GPS ในขณะที่ขับขี่เป็นอันตราย การใส่ข้อมูล GPS ใดๆลงไปบนเครื่อง GPS จะต้องทำให้เสร็จสิ้นเสียก่อนที่จะเดินทาง หรือทำในขณะที่จอดอยู่ในสถานที่ปลอดภัย
2. จัดเวลาการนอนค้างคืนเมื่อจำเป็นต้องทำงานต่อเนื่องกันเป็นเวลานานในหนึ่งวัน ก่อนที่จะทำการเดินทาง ให้ตรวจสอบกับผู้บังคับบัญชาเสียก่อนถึงคำถามที่อาจจะมีต่อข้อแนะนำในการหยุดพักค้างคืน

ให้ขับขี่ที่ความเร็วเฉลี่ยที่ 45 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 72 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ 8 ชั่วโมงต่อหนึ่งวันทำงาน ตารางดังต่อไปนี้คือการประมาณการระยะเวลาการขับขี่ที่ต้องใช้ตามแต่ละระยะทาง และจะบ่งบอกความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางที่ได้ขับไปแล้ว และระยะเวลาที่เหลือเพื่อปฏิบัติหน้าที่การงาน ซึ่งสามารถกล่าวสั้นได้ว่า ยิ่งใช้เวลาไปบนถนนมากเท่าไร เวลาในการทำงานจะยิ่งน้อยลงเท่านั้น และเป็นไปได้ว่าท่านมีความเหนื่อยล้ามากขึ้น เฉกเช่นเดียวกับความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้น ก็จะมีโอกาสที่จะมีผลกระทบเหล่านี้จะกระทบต่อคุณภาพงานที่ท่านจะปฏิบัติด้วย

ระยะทางการเดินทาง (ไมล์)	ระยะทางการเดินทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลาการขับขี่	การขับขึ้นนอกเวลาทำงาน
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

การขับขี่ที่ตั้งแต่ 4 ชั่วโมงขึ้นไป (ตามที่ได้นั้นไว้ด้วยสีเหลือง) อาจจะไม่ใช้การใช้เวลาของท่านในการขับขี่ที่ปลอดภัยที่สุด ค่าที่สูงสุด หรือ มีประสิทธิภาพมากที่สุด และการขับขี่ระหว่าง 5-8 ชั่วโมง (ตามที่ได้นั้นไว้ด้วยสีแดง) นั้นหมายความว่าสมควรใช้ทางเลือกอื่นๆ เช่น การประชุมผ่านทางโทรศัพท์ การประชุมผ่านทางวิดีโอ หรือ การเดินทางด้วยเครื่องบิน

## F. การคาดการณ์ต่อสถานการณ์และเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝัน

1. เมื่อทำการวางแผนการเดินทาง ให้คำนึงถึงปัจจัยต่างๆ เช่น พื้นที่การก่อสร้าง การจราจรติดขัดอย่างหนัก และ สภาพอากาศที่ไม่ดี สิ่งต่างๆ เหล่านี้จะเพิ่มระยะเวลาการขับขี่ของท่าน และจะต้องใช้สมาธิในการขับขี่มากขึ้น ซึ่งโดยตัวสิ่งพวกนี้เองแล้วนั้น จะสามารถเพิ่มความเหนื่อยล้าได้ ต้องทำให้มั่นใจให้ได้ว่าท่านได้คำนึงและเผื่อเวลาไว้สำหรับสิ่งที่ไม่คาดคิดเหล่านี้แล้ว เมื่อท่านตัดสินใจลงไปว่าจะต้องค้างคืนหรือไม่
2. ให้พึงระลึกไว้เสมอว่าการประมาณการเวลาเดินทางไปถึงที่หมายด้วย GPS จะไม่ได้คำนึงถึงความล่าช้าต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น เพราะฉะนั้นต้องทำให้มั่นใจให้ได้ว่าได้คำนึงถึงสถานะเหล่านี้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการวางแผนการเดินทางเรียบร้อยแล้ว

### การทำงาน การขับรถ

#### A. ความยืดหยุ่นของเวลาของการขับขี่

ถ้ามีเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดมาทำให้วันทำงาน และ/หรือ เวลาขับขี่ของท่านเพิ่มขึ้นเกินกว่าที่ได้วางแผนไว้ อย่าพยายามที่จะ "จัดการ" งานเหล่านั้นด้วยแผนการดั้งเดิมที่ได้วางแผนไว้ จะเป็นการดีกว่าถ้าจะหยุดแล้วอยู่ค้างคืน แทนที่จะเสี่ยงที่จะขับขี่ขณะมีความเหนื่อยล้า

#### B. การบริหารจัดการความเหนื่อยล้า

วิธีที่มีประสิทธิภาพที่สุดในการหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้าและความง่วงนอนขณะขับขี่ก็คือ ให้อนหลับพักผ่อนอย่างมีคุณภาพให้เพียงพอ แต่ที่ว่า ถ้าท่านรู้สึกว่าการกำลังประสบกับสัญญาณเตือนของความเหนื่อยล้าในขณะที่กำลังทำการขับขี่ ให้ท่านใช้วิธีต่างๆ ตามขั้นตอนดังต่อไปนี้:

**ทางที่ดีที่สุด: หยุดการขับขี่ - แวะจอดข้างทางที่ทางออกที่ใกล้ที่สุดหรือสถานที่จอดพัก**

1. ควรคำนึงถึงการหยุดพักค้างคืน แต่ขึ้นอยู่กับช่วงเวลาของวัน และ ห้องพักต่างๆว่ามีว่างหรือไม่
2. หรือไม่ ให้จอดยานพาหนะในที่ปลอดภัยแล้วให้จับพัก การจับพักที่ให้ความสดชื่นจะใช้เวลาประมาณ 20 นาที (การจับพักเกิน 20 นาทีสามารถทำให้ท่านรู้สึกง่วงเจียหลังตื่นไปอีก 15 นาที หรือนานกว่านั้น)
3. ถ้าท่านเดินทางรวมไปกับเพื่อนร่วมงาน ให้เปลี่ยนผู้ขับขี่เมื่อทำการหยุดพัก

**ทางเลือกที่สอง: บริโภคคาเฟอีน**

การบริโภคคาเฟอีนเป็นปริมาณเท่ากับกาแฟสองแก้วจะสามารถเพิ่มความตื่นตัวไปได้หลายชั่วโมง ซึ่งคาเฟอีนจะใช้เวลาประมาณ 30 นาทีในการถูกดูดซึมเข้าสู่เส้นเลือด โดยคาเฟอีนจะมีอยู่ในหลายรูปแบบ (กาแฟ ชา น้ำอัดลม เครื่องดื่มชูกำลัง หมากฝรั่ง แบบเป็นเม็ด) และในหลากหลายความเข้มข้น อย่างเช่น ปริมาณของคาเฟอีนในกาแฟหนึ่งแก้ว (ประมาณ 135 มก.) จะเทียบเท่ากับชาประมาณ 2-3 แก้ว หรือ ไดเอทโคล่า 3-4 กระป๋อง ซึ่งการวิจัยได้แนะนำว่า การบริโภคคาเฟอีนรวมกับการจับพัก คือวิธีที่มีประสิทธิภาพที่สุดที่จะเพิ่มความตื่นตัว ซึ่งจะดีกว่าการการบริโภคคาเฟอีนเพียงอย่างเดียว

วิธีการอย่างการลดกระจกหน้าต่างลงให้ลมเข้ามา หรือ ฟังเพลงเสียงดังไม่ใช่

วิธีที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเหนื่อยล้า

แต่เป็นเพียงแต่การปกปิดความเหนื่อยล้าเพียงชั่วคราวเท่านั้น

**เพื่อความปลอดภัยของท่าน:** ต้องมั่นใจว่าสถานที่ใดๆ ก็ตามที่ท่านไปหยุดเพื่อจับพนักนั้นมีความเหมาะสมปลอดภัย (เช่น ที่จอดรถที่มีแสงสว่างเพียงพอ และ สถานที่จัดไว้ให้พักโดยเฉพาะ เป็นต้น) ให้มองหาพื้นที่ที่มีผู้คนพลุกพล่าน  
อาชญากรรมหลายครั้งเกิดในที่ที่ไม่ค่อยมีผู้รู้เห็นในที่ลับตาคน ดับเครื่องยนต์ เก็บของมีค่าให้พ้นสายตาบุคคลภายนอก ล็อกประตู ลดกระจกลงเล็กน้อย (เพื่อให้มีอากาศถ่ายเทในวันที่มีอากาศร้อน)

## 5. ปัจจัยอื่นๆที่ต้องคำนึง

### A. การใช้นานพาหนะและเวลาทำงานหลังจากการเดินทางด้วยเครื่องบิน

เจ็ทแล็กคืออาการล้าจากการเดินทางด้วยเครื่องบินที่ผู้เดินทางอาจจะประสบเมื่อบินข้ามเขตแดนเวลา พนักงงานทั้งหมดที่เดินทางด้วยเครื่องบิน ไปต่างประเทศ ข้ามคืน หรือ การทำการบินที่จำเป็นต้องปรับสภาพเขตเวลาอย่างมาก หรือ การเดินทางไปถึงในเวลากลางคืนนั้น พนักงงานเหล่านี้จะมีความเป็นได้สูงมากที่จะประสบกับอาการเจ็ทแล็ก และ ความเหนื่อยล้า พนักงงานเหล่านี้ไม่ควรใช้งานยานยนต์หลังจากได้ทำการเดินทางด้วยเครื่องบินมาเป็นเวลาต่อเนื่องยาวนาน

เคล็ดลับความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้เดินทางที่เจ็ทแล็ก:

1. อย่าใช้งานยานยนต์ทันทีที่มาถึงยังจุดหมายปลายทางของท่าน ในสถานที่ที่ต้องขับรถคนละด้านกับที่เคยชินอาจจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการชนให้สูงขึ้น
2. ให้หลีกเลี่ยงการเช่ารถเช่า นอกเสียแต่ว่าไม่มีการเดินทางประเภทอื่นที่สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจที่ปฏิบัติ และให้หลีกเลี่ยงการเช่าโดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากที่เพิ่งเดินทางถึงที่หมายจากการเดินทางไกล โดยส่วนมากแล้วรถประจำทางท้องถิ่นนั้น จะปลอดภัย ไร้ใจได้ และเป็นตัวเลือกการเดินทางที่มีประสิทธิภาพเมื่อคำนึงถึงราคา เมื่อเดินทางไปยัง โรงแรม สถานที่ทำงาน บ้าน หรือที่อื่นๆ ควรจะต้องใช้บริการรถไฟพิเศษทั้งขาไปและขากลับจากท่าอากาศยานทุกครั้งถ้าเป็นไปได้
3. ถ้าท่านเดินทางถึงบ้านในเวลาดึก หรือ ในตอนเช้าตรู่หลังจากที่ได้โดยสารเครื่องบินเป็นระยะทางไกล ท่านสมควรนัดแนะให้มีผู้มารับท่านที่ท่าอากาศยาน หรือ ไม่ก็ให้ใช้บริการรถแท็กซี่ หรือ ขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ
4. เมื่อพนักงานเดินทางมาถึงในตอนเช้าตรู่ด้วยการโดยสารเครื่องบินข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก หรือ การบินระยะทางไกลอื่นๆ สมควรจะต้องคิดคำนึงให้พนักงานเหล่านั้นได้พักเป็นเวลาพอสมควรก่อนที่จะเริ่มทำงาน เวลาที่ใช้ไปในการเดินทางด้วยเครื่องบินจะต้องนับว่าเป็นส่วนหนึ่งของเวลาทำงานในกะทำงาน

### B. สภาวะทางสุขภาพ

ให้ทำการระวังและวางแผนสำหรับสภาวะทางสุขภาพต่างๆ (เช่น เบาหวาน ความดันสูง โรคหัวใจ โรคซึมเศร้า โรคหยุดหายใจขณะนอน เป็นต้น) ที่อาจจะมียธิผลต่อความสามารถในการตื่นตัวในขณะที่ท่านทำการขับขี่ ผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์ของท่านจะสามารถช่วยให้ท่านสามารถรับมือกับสภาวะต่างๆเหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและอย่างมีความรับผิดชอบ ท้ายสุด ตัวท่านเองต้องต้องเป็นผู้รับผิดชอบที่จะมีภาวะแวดล้อมต่อสภาวะสุขภาพของตนเองอย่างเหมาะสม และต้องแจ้งให้ทางฝ่ายทรัพยากรบุคคล หรือ แผนกสุขภาพการปฏิบัติงาน ให้ทราบถึงสภาวะของท่านที่อาจจะมีผลกระทบต่อการใช้งานนานพาหนะอย่างปลอดภัยในการธุรกิจของบริษัท (จะต้องติดต่อฝ่ายทรัพยากรบุคคลในกรณีที่จะต้องมีการช่วยเหลือเป็นพิเศษในการทำงาน หรือ จำเป็นต้องทำงานแบบอื่นๆต่างจากปกติออกไป)

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

**ผลกระทบต่อสุขภาพของการอยู่เฉยๆเป็นเวลานาน: โรคเส้นเลือดขาด**

การขับรถ และการเดินทางเป็นเวลานาน โดยที่ไม่ได้ยืดเส้นยืดสายนั้นจะทำให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพ การเดินทางไกลทางอากาศนั้นมีความเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโรคเส้นเลือดขาด ซึ่งก็คือการมีลิ่มเลือดที่ไปอุดตันตามร่างกายซึ่งส่วนมาจากเป็นที่ขา ซึ่งถ้าลิ่มเลือดดังกล่าวแตกตัวออกมา ก็อาจจะเดินทางไปยังปอด และสร้างความเสียหายร้ายแรงให้กับปอด หรือ อาจจะทำให้ถึงแก่ความตายได้ สามารถดูสำหรับเคล็ดลับในการป้องกันได้ที่ <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>

**C. การใช้ยารักษาโรค**

ยารักษาโรคบางประเภททั้งแบบที่ได้รับการสั่งโดยใบสั่งแพทย์ และซื้อกินเองโดยไม่ต้องใช้ใบสั่งแพทย์ อาจจะทำให้ง่วงซึมได้ ให้ปรึกษาสอบถามผลกระทบข้างเคียงทั้งหมดกับผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์ หรือ เภสัชกรของท่าน นอกจากนั้น จะต้องอ่านฉลากยาทั้งหมดของยาประเภทซื้อกินเองโดยไม่ต้องใช้ใบสั่งแพทย์เพื่อหาให้พบว่ามีผลข้างเคียงที่ทำให้เกิดการง่วงซึมหรือไม่ ถ้าหากท่านกำลังเริ่มกินยา ให้สังเกตดูด้วยด้วยยาเหล่านั้นจะส่งผลต่อตัวท่านอย่างไรบ้างก่อนที่ท่านจะทำการขับขี่ ถือเป็นความรับผิดชอบของท่านที่จะต้องระแวดระวังตัวท่านเองไว้ก่อน ถ้าหากว่าท่านกินยาที่มีฤทธิ์ทำให้ท่านง่วงซึม ท่านห้ามทำการขับขี่ใดๆก็ตามเพื่อการธุรกิจของทั้งบริษัทและในกรณีอื่นๆโดยเด็ดขาด

**D. ความเครียด**

ความเครียดทั้งจากที่บ้านและจากการทำงาน และ ความขัดแย้งต่างๆ จะสามารถนำมาซึ่งความยากลำบากในการนอนหลับ และอาจจะก่อให้เกิดการอดนอนรวมถึงการเสียสมาธิที่จะจัดการเรื่องราวที่อยู่ตรงหน้าได้ ท่านท่านกำลังประสบสภาวะความเครียดสูง หรือ ความขัดแย้งต่างๆทั้งจากที่บ้านและจากการทำงาน ท่านควรติดต่อผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์ แพทย์ประจำตัวของท่าน หรือ (ถ้ามี) โครงการช่วยเหลือพนักงาน (ใส่ชื่อบริษัท) ของท่าน

**E. อาหารและเครื่องดื่ม**

อาหาร "พื้นบ้าน" บางชนิดนั้นได้ถูกโยงเข้ากับการนอนหลับที่ไม่มีคุณภาพ ให้หลีกเลี่ยงการบริโภคอาหารจานใหญ่ เฝ็ด เค็ม หรือ อาหารที่มีมันเยาะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายในเวลา 3 ชั่วโมงก่อนเข้านอน อาหารที่จะเข้าไปรบกวนการนอนนั้นจะรวมถึงอาหารประเภททอด หรือ มีกระเทียม ขอสมะเขือเทศ และ ซ็อคโคแลต เป็นส่วนประกอบ สำหรับเคล็ดลับการกินอาหารเพื่อพลังงานที่เพียงพอ กรุณาดู "การกินอาหารเพื่อพลังงานที่เพียงพอ" (ด้านล่าง) คาเฟอีนนั้นคือสารกระตุ้น และไม่ได้ให้พลังงานแก่ร่างกาย คาเฟอีนสามารถทำให้เกิดความรู้สึกเหมือนกับว่ามีพลังงาน และเข้าไปก่อดความหิวโหยตามธรรมชาติของร่างกาย สมควรบริโภคคาเฟอีนแต่พอเหมาะ ซึ่งผลต่อเนื่องของคาเฟอีนจะรวมถึงความล้า ความกระวนกระวาย และระดับพลังงานของร่างกายที่ไม่ปกติ

แอลกอฮอล์คือสารกดประสาทเปลี่ยนอารมณ์ที่จะขยายผลกระทบของความล้า การดื่มแอลกอฮอล์ก่อนเข้านอนจะสามารถไปรบกวนการนอนเนื่องจากแอลกอฮอล์จะส่งผลต่อระดับน้ำตาลในเลือด ห้ามขับขี่ยานพาหนะหลังจากบริโภคแอลกอฮอล์โดยเด็ดขาด ไม่ว่าจะบริโภคไปเท่าไรก็ตาม

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีกรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

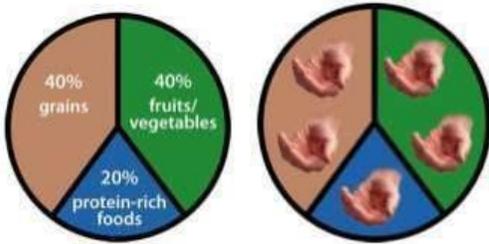
### การกินอาหารเพื่อพลังงานที่เพียงพอ

สถาบันประสิทธิภาพมนุษย์ได้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการกินอาหารเพื่อพลังงานที่เพียงพอไว้ดังต่อไปนี้:

ให้ใช้ฝ่ามือของท่าน หรือ

อุ้งมือของท่านในการกะประมาณปริมาณอาหารที่พอเหมาะของกลุ่มอาหารหลักแต่ละกลุ่มในแต่ละมือ

ให้จินตนาการถึงจานหนึ่งใบ แล้วแบ่งจานนั้นออกเป็นสามส่วนเหมือนกับสัญลักษณ์ความสงบสุข ซึ่งจะทำให้มีที่ว่างพอสำหรับอาหารประมาณ 5 กำมือ ได้แก่ ข้าว 2 กำมือ ผักและ/หรือผลไม้ 2 กำมือ และ โปรตีนอีก 1 กำมือ หลังจากนั้นให้ลองจินตนาการกำมือลงบนจานตอนรับประทานอาหารเข้า ซึ่งก็อาจจะเป็น ไช้กวน 1 กำมือ ขนมปัง 1 แผ่น ผลเบอร์รี่ 1 กำมือ และ น้ำส้ม 1 ถ้วย



ให้รับประทานอาหารเข้าโดยให้เคี้ยวช้าๆ วางส้อมลงทุกครั้งหลังกัด และให้พูดคุย อาหารเข้า "5 กำมือ" ที่กินเข้าไปในช่วงแรกของการบินจะช่วยให้คุณลดการเผาผลาญไปทั้งวัน และจะช่วยปรับสมดุลโภชนาการให้แก้ความต้องการของร่างกายและจิตใจของท่านด้วย

**เวลาสำคัญที่สุด** เพื่อที่จะคงไว้ซึ่งพลังงานให้ได้ตลอดทั้งวัน ท่านควรจะได้รับประทานแต่น้อยแต่รับประทานให้บ่อย ว่างระหว่างมือ ท่านอาจจะต้องรับประทานขนมที่ดีต่อสุขภาพมือเล็กๆ (ประมาณไม่เกิน 100 - 150 แคลอรี) ทุกๆ 2-3 ชั่วโมง ถ้าเป็นไปได้ให้รับประทานขนมกลูโคสต่ำ เช่น โยเกิร์ต แอปริคอตตากแห้ง แอปเปิ้ล หรือ ผักเชลรี่กับเนยถั่ว เป็นต้น ท่านไม่ควรรับประทานขนมจมน้ำ แต่ท่านควรจะใช้ขนมเป็นสะพานเชื่อมช่องว่างระหว่างมื้ออาหาร และ คงไว้ซึ่งระดับพลังงานในร่างกายของท่าน

โดยหลักการแล้วถ้าเป็นไปได้ ท่านไม่ควรไม่กินอะไรต่อเนื่องกันเกิน 4 ชั่วโมง เพราะฉะนั้นควรวางแผนล่วงหน้าเมื่อท่านต้องเดินทาง และระลึกไว้เสมอว่าท่านจะต้องเป็นผู้จัดการอาหารของตัวเอง การโภชนาการที่ดีนั้นง่ายมากถ้าท่านระลึกไว้เสมอว่าต้อง กินให้น้อย กินให้บ่อย และ กะอาหารด้วยกำมือ

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม สามารถดูได้ที่ เว็บไซต์ของ สถาบันประสิทธิภาพมนุษย์ ที่ <http://www.hpoinstitute.com/>

## 6. เอกสารอ้างอิง

### A. รายงานเกี่ยวกับ ความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่

[สมาคมวิจัยการนอนแห่งยุโรป \(European Sleep Research Society\)](#) ได้เขียนรายงานที่มีชื่อว่า *ความง่วงระหว่างขับรถ (Sleepiness at the Wheel)*

ที่ให้ข้อมูลเบื้องต้นของหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะง่วงซึม และให้คำแนะนำวิธีการทั้งทางพฤติกรรมและเทคโนโลยีที่จะบ่งชี้ถึงความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ในองค์กร:

### B. โครงการการบริหารจัดการความเหนื่อยล้าแห่งอเมริกาเหนือ (North American Fatigue Management Program - NAFMP)

ได้รับการพัฒนาร่วมกันระหว่างกระทรวงขนส่งแห่งสหรัฐอเมริกาและกระทรวงขนส่งแห่งแคนาดา [โครงการการบริหารจัดการความเหนื่อยล้าแห่งอเมริกาเหนือ \(www.nafmp.com\)](#)

จะให้บริการคอร์สและเอกสารอ้างอิงแบบออนไลน์โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย เพื่อช่วยเหลือผู้ใช้งานยานยนต์ ผู้ขับขี่ และ บุคคลอื่นในสายงานการผลิต เพื่อที่จะสามารถบริหารจัดการความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ได้ดีขึ้น เอกสารเหล่านี้ได้ถูกพัฒนาขึ้นมาเพื่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้า แต่ว่าก็ยังเป็นประโยชน์ต่อบริษัทอื่นๆที่พนักงานไปทำงานด้วยการขับรถ หัวข้อของ NAFMP จะรวมถึง:

- จะพัฒนาวัฒนธรรมองค์กรที่สนับสนุนการจัดการความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่อย่างไร
- การให้การศึกษาด้านการบริหารจัดการความเหนื่อยล้าแก่ ผู้ขับขี่ ครอบครัวของผู้ขับขี่ ผู้บริหาร และ ผู้จัดการ ผู้ส่ง/ผู้รับ และ ผู้จัดการคิวการเดินทาง
- การกลั่นกรองและรักษาโรคเกี่ยวกับการนอนหลับ
- การวางแผนงานผู้ขับขี่และการเดินทาง
- เทคโนโลยีการบริหารจัดการความเหนื่อยล้า

### C. ข้อกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับระยะเวลาทำงานและพักผ่อนใน สหรัฐอเมริกา และ สหภาพยุโรป

ข้อกำหนดบทบัญญัติของสหรัฐสำหรับผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่:

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

ข้อมูลจากคณะกรรมการข้อกำหนดบทบัญญัติระยะเวลาการทำงานและการปฏิบัติงานแห่งยุโรป:

[http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social\\_provisions/working\\_time\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm)

## ภาคผนวก C2: แนวทางปฏิบัติการจัดการการเดินทาง

### 1. การจัดการการเดินทางคืออะไร?

การจัดการการเดินทางคือกระบวนการสำหรับการวางแผนและดำเนินการเดินทางของการขนส่งทางบกที่ต้องปฏิบัติตาม ความต้องการทาง สุขภาวะ ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม (Health, Safety, Security, and Environment - HSSE) ทั้งหมด การจัดการการเดินทางสามารถแยกออกได้เป็นสามส่วน ดังนี้:

#### A. วางแผนการเดินทาง

ลักษณะต่างๆ ที่จะต้องกล่าวถึงในการวางแผนการเดินทางนั้น จะต้องรวมถึงสิ่งต่อไปนี้ (และสิ่งอื่นๆ ด้วย):

- ต้องตัดสินใจให้ได้ว่า การเดินทางนั้นจำเป็นหรือไม่ และ จะต้องขับขี่ในเวลาไหน ซึ่งจะต้องรวมถึง การหยุดพัก ระยะเวลาการขับขี่และการทำงาน
- จะต้องใช้ยานพาหนะประเภทไหน และยานพาหนะเหมาะสมแก่ลักษณะการใช้งานหรือไม่ รวมไปถึงการที่ยานพาหนะมีสภาพพร้อมใช้งานหรือไม่
- ทักษะผู้ขับขี่และความเชี่ยวชาญที่จำเป็น
- เส้นทางที่จะใช้ และ สถานที่ที่จะให้เป็นจุดแวะพัก

ปัจจัยสำคัญของกระบวนการการบริหารจัดการการเดินทางที่นั่นคือ แผนการบริหารจัดการการเดินทาง (Journey Management Plan - JMP) โดยปกติแล้ว ผู้จัดการการเดินทาง ผู้จัดการการเดินทาง หรือ พลขับ จะเป็นผู้เขียน JMP ก่อนที่จะทำการออกเดินทาง ผู้ขับขี่จะต้องได้รับการรายงาน (หรือ รับรู้) เกี่ยวกับการเดินทาง และความเสี่ยงต่างๆที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกระบวนการการแก้ไขปัญหา ตามที่ได้ระบุไว้ใน JMP

#### B. การออกเดินทาง

ผู้ขับขี่จะต้องรับผิดชอบต่อการออกเดินทางตาม JMP ที่ได้ตกลงรับทราบเอาไว้แล้ว

แต่ว่าบุคคลอื่นก็อาจจะมีความเสี่ยงเช่นกัน ตัวอย่างเช่น JMP

อาจจะรวมถึงการเตรียมการกระบวนการ "เสียกำลังพล" ที่ผู้จัดการการเดินทางอาจจะต้องเป็นผู้ริเริ่ม ซึ่งจะจำเป็นก็ต่อเมื่อมีการขับขี่ไปยังบริเวณที่รกร้างหรืออันตราย รวมถึงบริเวณที่ไม่มีสัญญาณโทรศัพท์มือถือ

#### C. การปิดการเดินทาง

การปิดการเดินทางจะทำให้มั่นใจได้ว่าวัตถุประสงค์การได้ทางได้บรรลุเรียบร้อยแล้ว

และยังสามารถทำให้เก็บเกี่ยวข้อมูลต่างๆที่สามารถช่วยพัฒนากระบวนการจัดการการเดินทาง และ/หรือ การวางแผนสำหรับการเดินทางในอนาคต

### 2. ทำไมต้องมี การจัดการการเดินทาง?

การจัดการการเดินทางนั้นมีขึ้นเพื่อป้องกันเหตุการณ์ทางความปลอดภัยของ HSSE

อันไม่พึงประสงค์ของการเดินทางของการขนส่งทางบก

ผู้บังคับบัญชาที่รับผิดชอบต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่ทำหน้าที่ขับขี่เพื่อการธุรกิจของบริษัท

จะต้องรับผิดชอบที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าการเตรียมการ JMP เมื่อจำเป็น

ไม่ว่าใครก็ตามที่ขับขี่ยานพาหนะของบริษัท หรือ ขับขี่เพื่อการธุรกิจของบริษัท

จะต้องรับผิดชอบที่จะต้องปฏิบัติตามความต้องการของ JMP เมื่อจำเป็น

**การตัดสินใจบางส่วนของ การวางแผนการจัดการการเดินทางจะรวมถึง:**

**A. พื้นที่ ขนของขึ้น และ ทิ้งของ (เมื่อเป็นไปได้)**

- การขนของถึง และ ถ่ายของลง ที่พื้นที่ทำงาน รวมถึงการประเมินพื้นที่ทำงาน และ ภัยอันตรายในพื้นที่ทำงาน
- การบรรทุกของยานพาหนะ (ผู้โดยสาร ความมั่นคงของสินค้า ภัยอันตรายของการขนถ่ายสินค้า)
- ประเภทของยานพาหนะที่จำเป็นสำหรับการเดินทาง และ สภาพความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ

**B. การเตรียมตัวของผู้ขับขี่**

- ช่วงเวลาการทำงานขับขี่ และ การพักผ่อน
- ความเชี่ยวชาญและความสมบูรณ์ทางสุขภาพของผู้ขับขี่ ซึ่งรวมถึงการพิจารณาต่อความเหนื่อยล้า

**C. เส้นทางที่ได้รับอนุญาตให้วิ่งได้**

- การวางแผนเส้นทาง (ในกรณีที่ต้องหลีกเลี่ยงภัยอันตราย เส้นทางวิ่งสามารถมีระยะทางยาวกว่าเส้นทางที่เร็วที่สุดหรือสั้นที่สุดก็ได้)
- ต้องสามารถเข้ากันได้กับ ช่วงเวลาการทำงานขับขี่ และ การพักผ่อน

**D. การระบุถึงภัยอันตรายและการควบคุมเส้นทาง**

- ภัยอันตรายต่อความปลอดภัยทั่วไป ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐาน สภาพแวดล้อม ฤดูกาล สภาพภูมิอากาศ (มีฝุ่น หิมะ น้ำแข็ง ฝน หมอก) ของประเทศนั้นๆ การขับขี่ตอนกลางคืน (วิสัยทัศน์ลดลง และอื่นๆ)
- ให้ระวังภัยอันตรายตามเส้นทาง เช่น ถนนปิด แยกอันตราย การจำกัดความเร็ว สภาพถนนไม่ดี สะพาน ความสูงของทางลอดต่างๆ ฯลฯ
- ให้ระวังภัยอันตรายเกี่ยวกับความปลอดภัยที่ถูกบ่งชี้เป็นพิเศษ
- การขับขี่ทั่วไปของคนท้องถิ่น ความแตกต่างที่เกิดจากช่วงเวลาของวัน และ/หรือ ผลกระทบของวันในสัปดาห์ พิธีการของรัฐและศาสนา คนเดินถนนและสัตว์ใหญ่บนถนน

**E. กระบวนการการสื่อสาร**

- การวางแผนเส้นทาง และการเปลี่ยนเส้นทาง การเตรียมการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน การเปลี่ยนแผน และ การมาถึงที่หมาย

การวางแผนการจัดการการเดินทาง		การเดินทางของผู้บริหาร การไปเยี่ยมเยียนพื้นที่ปฏิบัติงานโดย GM และ ที่ปรึกษา HSE และเดินทางกลับ รายละเอียด:			รายชื่อผู้โดยสาร:	ผู้ขับขี่ทางเลี้ยว?	
การเดินทางนี้เป็นหรือไม่? เพราะอะไร?		จำเป็น ตามความต้องการของสัญญา			1 Mike Smith 2 3 4		
สามารถนำไปรวมกับการเดินทางอื่นๆได้หรือไม่? ถ้า		ไม่, วันนี้ห้ามมีการเดินทางอีก					
มีการขับขี่ตอนกลางคืนหรือไม่? ถ้ามี,		ห้าม					
ชื่อของผู้ที่จะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้จัดการการเดินทาง		Joe Mitchell	หมายเลขโทรศัพท์:	12345678			
วันที่เดินทางออก	เวลาเดินทางออก	รหัสยานพาหนะ	ยานพาหนะพร้อมสำหรับการเดินทางหรือไม่?	ชื่อของผู้ขับขี่หลัก (และ บริษัท ถ้าเป็นผู้รับเหมา)	ใบอนุญาตขับขี่ถูกต้องตามกฎหมายที่จะใช้กับยานพาหนะและประเทศที่จะทำการขับขี่หรือไม่?	ผู้ขับขี่ผ่านการการพินิจที่คณะกรรมการขับขี่เชิงป้องกันหรือไม่?	
04/25/11	7.30	88-XT-VD	ใช่	Dave River	ใช่	ใช่ (10/10/11)	
เส้นทางจุดหมายปลายทาง/สถานที่พักตามเส้นทาง			เวลาเดินทางมาถึง	เวลาเดินทางออก	พักเบรก?	ต้องมีการติดต่อหรือไม่?	ภัยอันตรายที่ได้รับทราบแล้วว่ามีในจุดหมายปลายทาง/สถานที่พักตามเส้นทาง และ วิธีการบรรเทา และ คำสั่งเฉพาะเป็นพิเศษ (เช่น
Smithtown Office – Saltflat			09:15	09:45	ใช่	ใช่	ชะลอระวังการขอมถนนที่ระยะ 100 กม. Starbucks coffee
Saltflat - พื้นที่ปฏิบัติงาน Brownsville			11:00			ใช่	ต้องมีบัตรผ่านตามกระบวนการรักษาความปลอดภัยที่ประตูทางเข้าพื้นที่ปฏิบัติงาน
การเดินทางเป็นไปตามคาดหรือไม่? ถ้าไม่ เพราะ?					ลายมือชื่อผู้ขับขี่ (เว้นเสียแต่ผู้ขับขี่เป็นผู้จัดการการเดินทาง)		
ไม่ การเดินทางล่าช้าเนื่องจากการขอมถนนที่ระหว่าง Saltflat กับ พื้นที่ปฏิบัติงาน เวลาถึง 11:25							

ข้อมูลนี้ถูกเผยแพร่โดยได้รับการยินยอมจาก NETS ให้เผยแพร่แก่สมาชิก และประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งจะถูกเผยแพร่ตาม "ที่เป็น" โดยไม่มีการรับเป็นตัวแทน หรือ รับประกัน ให้กับความแม่นยำ และ ทั้งนี้ NETS หรือ บริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆ ก็ตาม จะไม่รับผิดชอบต่อการใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของข้อมูลหรือเนื้อหาต่างๆ นี้

<b>การตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉิน</b>	(เช่น รายละเอียดรายชื่อดีต่อ พื้นที่กันดารไม่มีสัญญาณโทรศัพท์ และอื่นๆ)
ผู้จัดการการเดินทาง: 12345678; ผู้จัดการการรักษาความปลอดภัย - John Wayne: 23456 6789; ผู้จัดการพื้นที่ปฏิบัติงาน - Rob Keens: 34560987 สัญญาณโทรศัพท์มือถือเต็ม	
<b>ความปลอดภัย</b>	(เช่น การปล้นรถ การปล้น โจรปล้นสินค้า ยานพาหนะ และอื่นๆ)
Starbucks ใน Saltflat มีชื่อเสียงเรียงนามไม่ดีทางการทบทวนนโยบายของ ห้ามทิ้งของใช้ส่วนตัวไว้ในรถให้คนอื่น ให้ล็อกรถทุกครั้ง	
<b>สถานที่ และ เวลา</b>	(เช่น ระยะเวลาการขับขี่ ผลกระทบต่อการขับขี่ตอนกลางคืนบนถนนไม่มีไฟถนน การขับขี่ระหว่างช่วงเดือนรอมฎอน และอื่นๆ)
<b>สภาพแวดล้อมท้องถิ่นและสภาพโดยรวม</b>	(เช่น สภาพอากาศ สภาพเส้นทาง ความเสี่ยงต่อการพลิกคว่ำของยานพาหนะ และอื่นๆ)
การจราจรโดยทั่วไปมีการเคลื่อนที่เร็ว ระหว่าง Saltflat และ พื้นที่ปฏิบัติงาน ถนนแคบที่ Smiths Gap คาดการณ์ว่าจะมีหมอกที่ Smiths Gap ลดความเร็วและเพิ่มระยะเว้นว่างจากคันข้างหน้า	
<b>การชนของขึ้น/ ถ่ายของลง</b>	(เช่น ความเสี่ยงเพิ่มเติมเนื่องมาจากลักษณะที่อยู่ของศูนย์หรือลูกค้ำ และอื่นๆ)
หลังจากเข้าไปยังพื้นที่ปฏิบัติงานแล้ว ให้เลี้ยวซ้าย จะมีจุดขนถ่ายอยู่ทางด้านซ้าย ให้ระวัง HGV ที่เคลื่อนที่ไปมาในบริเวณนั้นด้วย	

**ภาคผนวก D1: ตัวอย่างรายการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ**

หมายเลขยานพาหนะ :	ชื่อผู้ขับขี่	ตัวเลขบนมาตรวัดระยะ ทาง (กม.):	หมายเลขรถพ่วง: (ถ้า มี)
<b>ภายนอก</b>		<b>ภายใน</b>	
<b>ไม่มีการรั่วของ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันต่างๆ น้ำเปล่า</b>		<b>เครื่องมือ และ มาตรวัด</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ระดับน้ำมันเชื้อเพลิง</li> <li>• แรงดันน้ำมัน</li> <li>• แรงดันอากาศ (ยานพาหนะบรรทุกหนัก)</li> <li>• ไม่มีสัญญาณเตือนติดอยู่</li> </ul>	
<b>ตรวจสอบระดับของเหลวของ:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• น้ำมันเครื่อง</li> <li>• น้ำมันเบรก</li> <li>• น้ำมันเกียร์แมนนวล</li> <li>• น้ำมันพวงมาลัยพาวเวอร์</li> <li>• น้ำมันเกียร์ออโต (ถ้ามี)</li> </ul>		<b>การควบคุม</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• แตร</li> <li>• เบรก</li> <li>• ที่ปิดน้ำฝน</li> </ul>	
<b>ตรวจสอบระดับน้ำของ:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ระดับน้ำหม้อน้ำหลัก และ สารหล่อเย็น</li> <li>• ตรวจสอบว่าฝาหม้อน้ำปิดสนิท</li> <li>• ระดับหม้อน้ำปิดน้ำฝน</li> <li>• ระดับน้ำกลั่น</li> </ul>		<b>เครื่องปรับอากาศ/วิหะ:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เครื่องปรับอากาศทำงานปกติ</li> <li>• วิหะทำงานปกติ</li> </ul>	

<p><b>ตรวจสอบระบบไฟฟ้า:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ชั่วแบตเตอรี่สะอาด</li> <li>• แบตเตอรี่พร้อมใช้งาน</li> <li>• ตรวจสอบสถานะของฟิวส์</li> <li>• ไฟหน้าทำงานปกติ</li> <li>• ไฟเบรกทำงานปกติ</li> <li>• ไฟเลี้ยวทำงานปกติ</li> <li>• ไฟถอยหลังทำงานปกติ</li> <li>• ไฟหลังสูงทำงานปกติ</li> </ul>	<p><b>กระจกหน้า/ที่ปัดน้ำฝน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ที่ปัดน้ำฝน</li> <li>• กระจกหน้า - สะอาดไม่มีสิ่งสกปรกบังตา</li> </ul> <p><b>ที่นั่ง เข็มขัดนิรภัย และ กระจก</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตำแหน่งที่นั่งและเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่</li> <li>• ที่นั่ง และ เข็มขัดนิรภัย ของผู้โดยสาร</li> <li>• กระจก</li> </ul>	
<p><b>ตรวจสอบสายยางต่างๆ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตรวจสอบว่าต่อหมอน้ำแน่นดีอยู่</li> <li>• ตรวจสอบสายพานพัดลม</li> <li>• ตรวจสอบยางปัดน้ำฝนว่าไม่ขาดลุ่ย</li> <li>• ยางรถ— ตรวจสอบแรงดันลมยาง</li> <li>• ร่องดอกยางลึก 1.6 มม เป็นอย่างต่ำ</li> <li>• ดอกยางถูกต้อง</li> <li>• ไม่มี รอยบาดลึก ปุ่ม รอยบวม รอยขาด ยางในไม่โผล่</li> </ul>	<p><b>อุปกรณ์ฉุกเฉิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• แม่แรงและอุปกรณ์</li> <li>• เครื่องดับเพลิง</li> <li>• ชุดปฐมพยาบาล</li> <li>• สามเหลี่ยมเตือนภัย</li> </ul>	
<p><b>ตัวยานพาหนะ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ไม่มีความเสียหาย</li> <li>• ความปลอดภัยการบรรทุก</li> <li>• ไฟและแผ่นสะท้อนแสง - สะอาด</li> </ul>	<p><b>รถลากจูง (ถ้ามี)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ไม่มีความเสียหาย</li> <li>• สายเบรก</li> <li>• จุดต่อเชื่อมอุปกรณ์ไฟฟ้า</li> <li>• กุญแจนิรภัย</li> </ul>	

ความเสียหายอื่นๆที่พบเจอ:

ให้เขียนว่า ไม่มีถ้าไม่พบเจอความเสียหายอื่น ๆ	ลายมือชื่อของผู้ขับขี่
--	------------------------

ตรวจรับรายงานโดย:.....

ลงชื่อ:.....

## ภาคผนวก E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012

### การปฏิบัติการอย่างปลอดภัยสำหรับการใช้งานยานยนต์

มาตรฐานที่ได้รับการยอมรับนี้ได้รับการพัฒนาขึ้นมาภายใต้การกำกับของสมาคมแห่งวิศวกรรมความปลอดภัยแห่งสหรัฐอเมริกา (American Society of Safety Engineers) และได้รับความเห็นชอบโดย สถาบันมาตรฐานแห่งชาติแห่งสหรัฐอเมริกา (American National Standards Institute) และได้นำเสนอการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะในนามของผู้ว่าจ้าง รวมถึง:

- ค่าจำกัดความ การบริหารจัดการ การนำองค์กร และ การควบคุมดูแล
- สภาพแวดล้อมการทำงาน
- การพิจารณาผู้ขับขี่
- การพิจารณายานพาหนะ
- การรายงานและวิเคราะห์เหตุอุบัติ

การปฏิบัติการเหล่านี้ได้ถูกออกแบบมาเพื่อใช้กับผู้ที่มีความรับผิดชอบต่อการควบคุมดูแลและใช้งานยานยนต์เป็นส่วนหนึ่งของปฏิบัติการขององค์กร

[https://www.asse.org/shoponline/products/Z15\\_1\\_2012.php](https://www.asse.org/shoponline/products/Z15_1_2012.php)