

HƯỚNG DẪN TOÀN DIỆN VỀ AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ của NETS™



THÁNG 5 NĂM
2014

**Dành cho Người sử dụng lao động có đội xe Lớn
hoặc Nhỏ và các Chương trình Mới, đang phát
triển hoặc Nâng cao về AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ.**

Lập bởi

Mạng lưới của Người sử dụng lao động về An Toàn Giao Thông
(Network of Employers for Traffic Safety) với sự Hỗ trợ của
Thập kỷ Hành động vì An toàn Đường bộ giai đoạn 2011-2020
(Decade of Action for Road Safety 2011–2020)



MỤC LỤC

GIỚI THIỆU	2
PHẠM VI VÀ SỬ DỤNG	4
SỐ LIỆU, TRƯỜNG HỢP KINH DOANH VÀ SỰ CẢI THIỆN LIÊN TỤC	6
ĐỊNH NGHĨA	9
YÊU CẦU VỀ QUẢN LÝ AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ	12
PHỤ LỤC A	
PHỤ LỤC A1.1: VÍ DỤ VỀ CƠ CẤU TỔ CHỨC AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ	22
PHỤ LỤC A1.2: MẪU SƠ ĐỒ TỔ CHỨC AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ VÀ MÔ HÌNH QUẢN LÝ AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ	24
PHỤ LỤC A2: MẪU THỦ TỤC ĐIỀU TRA SỰ CỐ	25
PHỤ LỤC B	
PHỤ LỤC B1: MẪU CHÍNH SÁCH SỬ DỤNG ĐIỆN THOẠI DI ĐỘNG	31
PHỤ LỤC B2: MẪU HƯỚNG DẪN VỀ CÁC YÊU CẦU ĐÀO TẠO AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ	32
PHỤ LỤC B3: MẪU CHÍNH SÁCH SỬ DỤNG ĐỒ UỐNG CÓ CỒN VÀ CHẤT GÂY NGHIỆN	35
PHỤ LỤC B4: MẪU CHÍNH SÁCH CẤP GIẤY PHÉP LÁI XE	36
PHỤ LỤC B6: MẪU HƯỚNG DẪN VỀ NHẬN DIỆN VÀ QUẢN LÝ TÀI XẾ CÓ RỦI RO CAO	39
PHỤ LỤC B7: VÍ DỤ VỀ CHÍNH SÁCH ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN Hai Bánh	40
PHỤ LỤC C	
PHỤ LỤC C1: KIỂM SOÁT SỰ MỆT MỎI CỦA TÀI XẾ	42
PHỤ LỤC C2: HƯỚNG DẪN QUẢN LÝ HÀNH TRÌNH	51
PHỤ LỤC C2: Kế hoạch Quản lý Hành trình	53
PHỤ LỤC D	
PHỤ LỤC D1: MẪU DANH SÁCH THANH TRA PHƯƠNG TIỆN	55
PHỤ LỤC E	
PHỤ LỤC E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012	58

GIỚI THIỆU

Mạng lưới của Người sử dụng lao động về An toàn Giao thông (Network of Employers for Traffic Safety, hay NETS)

NETS là tổ chức ủng hộ dẫn đầu bởi một người sử dụng lao động hướng đến an toàn đường bộ toàn cầu và được công nhận là một tổ chức phi chính phủ phi lợi nhuận (NGO). Sự ủng hộ của tổ chức đối với an toàn đường bộ toàn cầu bao gồm một chương trình thường niên về tiêu chuẩn an toàn cho đội xe thay mặt cho các thành viên của tổ chức, ngoài việc thúc đẩy Thập kỷ Hành động vì An toàn Đường bộ qua sự tham gia của tổ chức trong chương trình Hợp tác An toàn Đường bộ của Liên hợp quốc (UNRSC). NETS hợp tác với Bộ Giao thông Hoa Kỳ, Viện Quốc gia về An toàn Vệ sinh Lao động, các hiệp hội ngành và Tổ chức phi chính phủ (NGO) để thực hiện các dự án liên quan đến An toàn Đường bộ và thúc đẩy An toàn Đường bộ trên toàn mạng lưới của mình. Cuối cùng, NETS soạn thảo và phân phối tài liệu của chiến dịch Tuần lễ Thực hành An toàn Điều khiển phương tiện hàng năm.

Mục đích

Hướng dẫn Toàn diện về AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ của NETS được xây dựng để góp phần hỗ trợ người sử dụng lao động nâng cao an toàn đường bộ toàn cầu. Mục đích của tài liệu này là để hỗ trợ người sử dụng lao động ở các giai đoạn khác nhau trong quá trình xây dựng chương trình AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ, bao gồm những người:

- đang chuẩn bị bắt đầu chương trình AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ;
- ở các giai đoạn đầu của quá trình xây dựng chính sách và chương trình;
- quản lý hệ thống quản lý và can thiệp về an toàn đường bộ chuyên nghiệp hơn.

Lời cảm ơn

Nguồn của tài liệu này bao gồm tiêu chuẩn ANSI/ASSE Z15.1 – 2012, *Thực hành An toàn về Điều khiển Phương tiện cơ giới*; Hiệp hội các Nhà sản xuất Dầu Khí Quốc tế *Thực hành về An toàn Giao thông Đường bộ được khuyến nghị* (OGP 365); tiêu chuẩn ISO 39001:2012, *Hệ thống quản lý An toàn Giao thông đường bộ (RTS) — Các yêu cầu và hướng dẫn sử dụng*; và các thành viên của Hội đồng Quản trị NETS cùng các nhân viên.

Khước từ trách nhiệm

Thông tin này được NETS cung cấp miễn phí cho các thành viên của mình và cho công chúng. Thông tin này được cung cấp "theo nguyên trạng" mà không có bất kỳ tuyên bố hoặc bảo đảm nào về độ chính xác của các thông tin này, NETS cũng như bất kỳ công ty đóng góp nào cũng sẽ không chịu trách nhiệm về nội dung hoặc việc sử dụng thông tin này.

Các Yêu cầu về Quản lý An toàn Đường bộ cấu thành nội dung chính của tài liệu này được dựa trên sự đồng thuận giữa các thành viên Hội đồng quản trị của NETS và các nhân viên có đóng góp vào tài liệu này. Mặt khác, các ví dụ được cung cấp trong các phụ lục này không nhất thiết thể hiện quan điểm của NETS và nhân viên của mình, các công ty thành viên và Hội đồng quản trị.

Ngoài ra, do phần tài liệu trong phụ lục được lấy từ nhiều nguồn khác nhau, một số chính sách mẫu trong này có thể không nhất quán với nhau và với các Yêu cầu về Quản lý An toàn Đường bộ. Trong trường hợp có sự mâu thuẫn giữa Yêu cầu về Quản lý An toàn Đường bộ và các tài liệu liên quan trong các phụ lục, các điều khoản quy định trong bản Yêu cầu này được ưu tiên.

Hơn nữa, người đọc phải nhận thức được rằng điều kiện địa phương cần được xem xét khi thực hiện các yếu tố cụ thể của các chính sách mẫu được đưa ra ở đây. Ví dụ, khoảng cách theo sau an toàn tối thiểu được khuyến nghị thường là 2 giây, nhưng khoảng cách này sẽ tăng lên 4 đến 8 giây trong điều kiện thời tiết xấu. Tuy nhiên, khoảng cách tối thiểu 2 giây có thể không khả thi trong môi trường đô thị tắc nghẽn ở một số nơi trên thế giới và khoảng cách từ 4 đến 8 giây có thể không mang lại một biên độ an toàn phù hợp tại nơi có điều kiện đường bộ hoặc thời tiết đặc biệt khó khăn.

Cuối cùng, các chủ đề và khuyến nghị trong tài liệu này đưa ra thông tin mới nhất và toàn diện nhất hiện có tại thời điểm công bố. Điều đó có nghĩa là, khi giải thích và áp dụng các khuyến nghị được đưa ra trong tài liệu này, người đọc sẽ phải luôn xem xét các mối nguy hiểm phát sinh, môi trường đường bộ tại địa phương, những thay đổi về công nghệ và các kết quả nghiên cứu mới.

Tuân thủ các luật an toàn giao thông địa phương, vùng, tiểu bang và quốc gia

Các phương tiện thương mại và phi thương mại đi thuê hoặc thuộc sở hữu của một tổ chức phải đáp ứng, ở mức tối thiểu, các quy định và luật giao thông của địa phương, vùng, tiểu bang, quốc gia, cũng như tất cả các yêu cầu quản lý được thiết lập cho các phương tiện thương mại và phi thương mại.

PHẠM VI VÀ SỬ DỤNG

Tài liệu này áp dụng cho những tài xế điều khiển phương tiện hạng nhẹ, hạng trung hoặc hạng nặng thuộc sở hữu của công ty hoặc được công ty thuê, và nhân viên theo hợp đồng cũng như nhân viên điều khiển phương tiện cá nhân, xe trả góp, xe đi thuê dài hạn hoặc thuê ngắn hạn cho hoạt động vận chuyển lớn hơn 5.000 dặm/8.000 kilômét mỗi năm của công ty. Tài liệu này có thể được sử dụng theo nhiều cách khác nhau, bao gồm:

- Làm *tài liệu cơ bản* cho các công ty trong giai đoạn đầu xây dựng chương trình AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ. Quy định *mẫu* cho các mục được xem là quan trọng trong việc xây dựng, thực hiện và duy trì sáng kiến về AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ.
- Là *công cụ kiểm tra* của người sử dụng lao động với các chương trình phù hợp về an toàn cho đội xe để xác định khoảng cách và cơ hội cải thiện trong các chương trình an toàn cho đội xe của họ.
- Làm *mẫu so sánh* khi nhiều công ty gặp gỡ để đánh giá các chương trình an toàn cho đội xe của họ.

Cần nhắc về cách thức tổ chức

Chương trình AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ thành công được cấp nguồn lực, dẫn dắt bởi cấp lãnh đạo và được tổ chức theo tuyến.

1. Việc cấp nguồn lực bao gồm, nhưng không chỉ giới hạn ở, việc tài trợ cho:
 - a. Chương trình An toàn cho tài xế (ví dụ đào tạo);
 - b. Quản lý chương trình AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ (ví dụ Số lượng nhân viên công ty hoặc dịch vụ bên ngoài);
 - c. Công nghệ để thu thập số liệu.
2. Giám đốc kinh doanh cấp cao/giám đốc điều hành quản lý khu vực trên thế giới thể hiện cam kết và đầu tư thời gian, nguồn lực cũng như sự quan tâm. Họ ủng hộ chương trình AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ và tạo dựng tinh thần ủng hộ nền văn hóa đánh giá cao sự an toàn.
3. "Tổ chức theo tuyến" đề cập đến các yếu tố sau:
 - a. Mỗi tài xế chịu trách nhiệm đối với hoạt động điều khiển phương tiện của mình.

- b. Cấp quản lý của tài xế cũng phải chịu trách nhiệm cho hoạt động điều khiển phương tiện của tổ chức mình và trách nhiệm đối với các kết quả lên tới các cấp cao nhất của tổ chức.
- c. Đội AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ khu vực địa phương là một phần của mạng lưới AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ bao gồm các trưởng nhóm AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ khu vực hoặc doanh nghiệp, là người được kết nối với cấp quản lý AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ toàn cầu.

Lưu ý: Trong một số tổ chức lớn, quản lý AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ toàn cầu là công việc toàn thời gian. Tất cả những người khác đảm nhiệm vai trò AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ của mình như một phần trong vị trí của họ. Ví dụ về các sơ đồ tổ chức AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ được thể hiện trong Phụ lục A.

SỐ LIỆU, TRƯỜNG HỢP KINH DOANH VÀ SỰ CẢI THIỆN LIÊN TỤC

Thu thập, phân tích và phổ biến số liệu/chỉ số hoạt động chính là những thành phần quản lý quan trọng của chương trình an toàn cho đội xe.

Nhu cầu Dữ liệu Cơ bản

1. Tổng số phương tiện theo loại:
 - a. Hạng Nhẹ
 - b. Hạng Trung
 - c. Hạng Nặng
2. Tổng số dặm/kilômét của loại phương tiện trong một khoảng thời gian nhất định
3. Tổng số vụ va chạm của loại phương tiện trong một khoảng thời gian nhất định
4. Tổng số thiệt hại của loại phương tiện trong một khoảng thời gian nhất định
5. Loại va chạm, ví dụ
 - a. theo hậu quả: ví dụ, tử vong, chấn thương lao động, chấn thương của bên thứ ba, chỉ thiệt hại về tài sản
 - b. theo nguyên nhân: ví dụ, không chấp hành tín hiệu giao thông, không nhường đường, đâm rồi bỏ chạy
 - c. theo cơ chế va chạm: ví dụ, va chạm bên hông xe, va chạm phần đầu, va chạm từ phía sau

Số liệu/Các chỉ số Hoạt động Chính

1. Các Chỉ số Hoạt động Dẫn đầu

Các chỉ số hoạt động dẫn đầu mang lại sự hiểu biết sâu sắc về khả năng xảy ra các sự kiện tích cực hoặc tiêu cực trong tương lai.

 - a. Ví dụ: Tỷ lệ phần trăm tài xế được phân loại là tài xế có rủi ro cao (ví dụ dựa trên tốc độ hoặc hồ sơ về vụ va chạm hoặc các nguồn dữ liệu khác, bao gồm Hệ thống Giám sát Trong xe, xem thêm Phụ lục B)
 - b. Ví dụ: Tỷ lệ phần trăm tài xế hoàn thành khóa đào tạo điều khiển phương tiện trong một năm dương lịch Ví dụ: Tỷ lệ vụ va chạm được phân tích "nguyên nhân" trong vòng 30 ngày kể từ khi xảy ra va chạm

2. Các Chỉ số Hoạt Động Tụt hậu (Thấp nhất phải đạt)

Chỉ số hoạt động tụt hậu làm rõ xem liệu chương trình an toàn cho đội xe có được thực hiện hiệu quả không.

Ví dụ: Số vụ Va chạm và Chấn thương trên Một Triệu Dặm (CPMM và IPMM)

$$\text{CPMM} = \frac{(\text{Tổng số va chạm trong một khoảng thời gian nhất định} \times 1.000.000)}{\text{Tổng số dặm đã đi trong khoảng thời gian đó}}$$
$$\text{IPMM} = \frac{(\text{Tổng số chấn thương trong một khoảng thời gian nhất định} \times 1.000.000)}{\text{Tổng số dặm điều khiển phương tiện trong khoảng thời gian đó}}$$

Xác định Chi phí Sửa chữa do Va chạm

Ví dụ dưới đây cung cấp hướng dẫn về việc xác định chi phí sửa chữa do va chạm. Lưu ý rằng chi phí này không bao gồm các chi phí liên quan đến chấn thương và tử vong.

Giả sử:

Quy mô đội xe = 500 xe; 15% số xe trong đội xảy ra va chạm không gây chấn thương mỗi năm;
chi phí sửa chữa trung bình = USD \$15.380*

Chi phí Sửa chữa Thường niên Do Va chạm = $500 \times 0,15 \times \$15.380 = \text{USD } \$1.153.500$

(* Chi phí sửa chữa trung bình từ *Gánh nặng Kinh tế do Các vụ va chạm đối với Người sử dụng lao động*, NHTSA, 2002)

Hợp tác/Đánh giá/Cải thiện Liên tục

NETS khuyến nghị rằng các trưởng nhóm an toàn đường bộ/đội xe của các công ty cần thường xuyên nhìn xa hơn các chương trình an toàn cho đội xe của chính họ để học hỏi từ các chương trình khác trong ngành của họ và từ các chương trình trong ngành không liên quan. Điều này sẽ làm giảm thời gian giải quyết vấn đề, mang lại những ý tưởng mới cho các chương trình AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ, khuyến khích sự cải thiện liên tục và tạo điều kiện cho việc trao đổi thực hành đầy hứa hẹn.

Việc đánh giá/hợp tác có thể là chính thức hoặc không chính thức. Đánh giá chính thức bao gồm việc tham gia tổ chức đánh giá về An toàn Đường bộ (ví dụ như NETS), cũng như tham gia vào các chương trình đánh giá do các tổ chức trong ngành đại diện cho các thành viên của mình (ví dụ như Hiệp hội Dầu khí Hoa Kỳ) tổ chức. Để biết thông tin về chương trình đánh giá an toàn đội xe chính thức và toàn diện, hãy truy cập www.trafficsafety.org để tìm hiểu về chương trình Đánh giá An toàn cho Đội xe SỨC MẠNH SỐ LƯỢNG (STRENGTH IN NUMBERS™) CỦA NETS. Lưu ý rằng chương trình này có thể có giá trị cho các đội xe lớn và nhỏ, tất cả các loại phương tiện và người sử dụng lao động hoạt động trên toàn cầu, trong một khu vực trên thế giới hoặc chỉ trong một quốc gia.

Đối với đánh giá không chính thức, một nhóm những người sử dụng lao động, thường là trong cùng ngành, hợp tác để cải thiện các chương trình AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ của các công ty liên quan mà không có sự tham gia của một bên thứ ba để thu thập và phân tích dữ liệu.

Chương trình đánh giá của NETS thu thập dữ liệu trên CPMM/IPMM và các yếu tố của chương trình được các công ty tham gia vào việc thực hiện đánh giá sử dụng.

Các yếu tố của chương trình được NETS đánh giá bao gồm, nhưng không chỉ giới hạn ở:

- 1) Các chính sách
- 2) Chương trình đào tạo, bao gồm quy trình Điều khiển phương tiện có người quan sát
- 3) Nhận diện và can thiệp đối với tài xế có rủi ro cao
- 4) Quy trình xem xét vụ va chạm
- 5) Sử dụng Hệ thống Giám sát Trong xe (IVMS) và công nghệ an toàn do Nhà sản xuất Thiết bị Gốc (OEM) cung cấp
- 6) Quy trình ủy quyền cho tài xế (người phối ngẫu/người cùng chung sống/chương trình phụ thuộc/nhân viên hợp đồng)
- 7) Số liệu (ví dụ như CPMM/IPMM, tỉ lệ phần trăm số xe trong đội trong một vụ va chạm, các loại va chạm phổ biến, bảng điểm theo loại xe và theo từng quốc gia hoặc khu vực trên thế giới)
- 8) Chính sách về điện thoại di động và các thiết bị điện tử khác
- 9) Sự tham gia của quản lý cấp cao
- 10) Kiểm soát hành chính (ví dụ như giới hạn về thời gian điều khiển phương tiện mỗi ngày hoặc liên tục trong một tuần, nghỉ giải lao bắt buộc)

ĐỊNH NGHĨA

ABS	Hệ thống Chống Bó Phanh
Vụ va chạm	Một sự cố liên quan đến một xe cơ giới đang hoạt động tiếp xúc với một phương tiện khác, tài sản khác, người hoặc động vật. Sự cố này có thể xảy ra trong hoặc ngoài lòng đường công cộng và có thể dẫn đến thiệt hại về xe, thiệt hại về tài sản hoặc chấn thương.
Tài xế của Công ty	- Tài xế của công ty là người được giao điều khiển một phương tiện do công ty sở hữu hoặc đi thuê. - Theo quyết định của người sử dụng lao động, tài xế của công ty cũng có thể bao gồm người phối ngẫu, người cùng chung sống và người được cấp giấy phép có quan hệ phụ thuộc với tài xế của công ty, cũng như các nhân viên hợp đồng. - Tài xế của công ty cũng bao gồm các nhân viên được cấp một phương tiện có bảo hiểm "bồi thường". - Nhân viên theo hợp đồng và nhân viên điều khiển phương tiện cá nhân, xe trả góp, xe đi thuê ngắn hạn, đi thuê dài hạn cho hoạt động vận chuyển lớn hơn 5.000 dặm/8.000 kilômét mỗi năm của công ty cũng là tài xế của công ty.
Đào tạo Lái xe Phòng vệ	Một khóa học để dạy các kỹ thuật điều khiển phương tiện an toàn và trách nhiệm cho tất cả những người sử dụng đường bộ. Hơn cả việc giúp học viên thành thạo các quy tắc của đường bộ và các cơ chế căn bản của việc điều khiển phương tiện. Mục đích của chương trình đào tạo này là để làm giảm nguy cơ va chạm bằng cách dự đoán các tình huống nguy hiểm, bất kể các điều kiện bất lợi hoặc những sai lầm của người khác.
Phương tiện Hạng nặng	Là phương tiện: - Một mình hoặc kết hợp xe tải/xe moóc có Mức Tổng Trọng lượng Phương tiện kết hợp (GVWR) từ £26.001 (11.794 kilôgram) trở lên hoặc - Được thiết kế để chở 16 hành khách trở lên, kể cả tài xế.
HSSE	Sức khỏe, An toàn, An ninh, Môi trường
Chấn thương	Yêu cầu điều trị y tế ngoài việc sơ cứu và chấn thương đã được bác sĩ hoặc chuyên gia chăm sóc sức khỏe khác chẩn đoán. Định nghĩa bổ sung bao gồm tổn hại hoặc thiệt hại về thể chất đối với một người dẫn đến mất ý thức, nghỉ làm tối thiểu một ngày, hoạt động làm việc bị hạn chế hoặc chuyển công tác.

IVMS	Hệ thống Giám sát Trong xe (IVMS) hoặc các hệ thống giám sát hành vi của tài xế, các thiết bị điện tử ghi lại dữ liệu về hành vi của tài xế và việc sử dụng phương tiện như ngày, thời gian, tốc độ, gia tốc, giảm tốc và sử dụng đai an toàn.
Hệ thống Quản lý Hành trình	Hệ thống quản lý hành trình là một quy trình được lập kế hoạch và mang tính hệ thống nhằm giảm thiểu rủi ro liên quan đến vận tải đường bộ trong hoạt động của công ty. Quản lý hành trình có các thành phần sau: 1) cơ chế chính thức để đánh giá nhu cầu đi lại và tìm cách loại bỏ hoặc giảm các chuyến đi dài; và 2) thủ tục để quản lý các chuyến đi, bao gồm giảm thiểu rủi ro, quy hoạch tuyến đường an toàn và thông tin liên lạc giữa tài xế và giám sát viên.
JMP	Kế hoạch Quản lý Hành trình (JMP) là một phần của một hệ thống quản lý hành trình và đề cập đến kế hoạch đã thống nhất giữa tài xế và giám sát viên (hoặc Quản lý Hành trình). JMP bao gồm khoảng thời gian đi và đến tại điểm đến cuối cùng. JMP cho biết thông tin chi tiết về tuyến đường an toàn nhất để tránh hoặc giảm thiểu bất kỳ mối nguy hiểm tiềm ẩn nào trên đường, tuyến đường thay thế, trạm giám sát phát thanh giao thông, thông tin liên lạc trong khi đang trên đường và bao gồm việc dừng nghỉ (tại các địa điểm an toàn) mà tài xế thực hiện để ngăn chặn mệt mỏi. Ở những địa điểm không thể tiếp cận được với hệ thống ứng phó khẩn cấp công cộng nào, kế hoạch cần xác định cơ sở vật chất nơi tài xế có thể tìm kiếm sự chăm sóc y tế.
Phương tiện Hạng nhẹ	Là phương tiện: Có Mức Tổng Trọng lượng Phương tiện (GVWR) dưới £10.001 (4.536 kilôgram) hoặc được thiết kế để chở tám người trở xuống, kể cả tài xế. GVWR là tải trọng tối đa của một phương tiện, bao gồm tài xế, hành khách, nhiên liệu và hàng hóa.
Phương tiện Hạng trung	Là phương tiện: - Có GVWR lớn hơn £10.001, nhưng nhỏ hơn £26.001 (11.794 kilôgram) - Kéo bất kỳ loại xe móc nào và có GVWR kết hợp nhỏ hơn £26.001 (11.794 kilôgram) hoặc - Được thiết kế để chở từ chín đến 15 người, kể cả tài xế.

NCAP	Chương trình Đánh giá Xe Mới. Thông thường theo chỉ đạo của chính phủ, một NCAP được giao nhiệm vụ kiểm tra xe cơ giới và đưa ra đánh giá (thường bằng số) dựa trên khả năng bảo vệ người sử dụng khỏi chấn thương trong trường hợp xảy ra va chạm. Để biết thêm thông tin, truy cập: http://www.globalncap.org/
Công nghệ phòng ngừa lật xe	Công nghệ phòng ngừa lật xe được thiết kế cho phương tiện hạng nhẹ sử dụng hệ thống kiểm soát ổn định điện tử (ESC). Hệ thống này có thể kích hoạt hệ thống phanh trên các bánh xe riêng biệt, cho phép chiếc xe lấy lại độ bám đường, cho phép người điều khiển kiểm soát phương tiện. Các tên khác của công nghệ này bao gồm: Hệ thống kiểm soát độ bám đường (TCS), kiểm soát ổn định phương tiện (VSC), chương trình ổn định điện tử (ESP), kiểm soát ổn định động lực học (DSC). Hầu hết các nhà sản xuất phương tiện đều lắp hệ thống này cho các phương tiện đời mới của mình, SUV và xe tải hạng nhẹ.
Bảo vệ lật xe	Cấu trúc bảo vệ lật xe (thường cho nội thất hoặc khung xe) nhằm bảo vệ tài xế không bị chấn thương do lật xe. Sự bảo vệ bổ sung này có thể dưới dạng: • Lồng cuộn cho toàn bộ bên trong phương tiện • Chống đỡ các cột nóc xe • Tăng sức chịu lực của cửa sổ
Bảo vệ Tác động Bên hông xe	Hệ thống bảo vệ khỏi chấn thương trong vụ va chạm bên hông xe tuân thủ quy định ECE95 của Liên minh châu Âu, quy định FMVSS 214 của Hoa Kỳ hoặc quy định tương đương. Thông thường, tất cả các phương tiện hiện đại có thiết kế cấu trúc được làm cho phù hợp với việc bảo vệ tác động bên hông xe; phần lớn các xe được trang bị túi khí bên hông và nhiều phương tiện có trang bị túi khí bảo vệ đầu bổ sung hoặc màn chắn.

YÊU CẦU VỀ QUẢN LÝ AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ

Các yêu cầu được nhóm lại thành bốn nhóm chính:

- A. **Hệ thống Quản lý AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ:** gồm các yếu tố của chương trình cho phép một tổ chức cải thiện hoạt động an toàn đường bộ
- B. **Yêu cầu về tài xế và hành khách**
- C. **Các yêu cầu về lập kế hoạch, thực hiện và theo dõi Quản lý Hành trình**
- D. **Các yêu cầu về phương tiện**

Yếu tố bắt buộc của sáng kiến An toàn Đường bộ mạnh mẽ được liệt kê ở bên trái. Tài liệu bổ sung, bao gồm các tài liệu tham khảo để hướng dẫn, các thực hành tốt nhất và các phụ lục, ở bên phải.

Yếu tố bắt buộc	Hướng dẫn
A. Hệ thống Quản lý An toàn Đường bộ	
1. Hệ thống quản lý an toàn đường bộ phải được thực hiện để đảm bảo rằng các hoạt động được lên kế hoạch, thực hiện, kiểm soát và hướng dẫn để giảm thiểu rủi ro vận tải đường bộ. Hệ thống quản lý phải có các yếu tố sau: A. Lãnh đạo và cam kết B. Chính sách, mục đích và mục tiêu về AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ C. Tổ chức, nguồn lực, vai trò và trách nhiệm D. Năng lực, đào tạo và nhận thức E. Quản lý rủi ro vận tải đường bộ F. Quy trình thông tin liên lạc G. Lập hồ sơ hệ thống quản lý H. Lập kế hoạch và kiểm soát hoạt động I. Chuẩn bị và ứng phó với tình huống khẩn cấp J. Giám sát, đo lường, phân tích và đánh giá K. Điều tra và theo dõi sự cố giao thông đường bộ L. Kiểm toán nội bộ M. Đánh giá của ban quản lý N. Sự không phù hợp, hành động khắc phục và phòng ngừa O. Cam kết cải thiện liên tục	Ví dụ về những khuôn khổ đối với các hệ thống quản lý an toàn đường bộ toàn diện là: - Thực hành được khuyến nghị về an toàn vận tải đường bộ OGP 365 - Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ (RTS) ISO 39001:2012 - Các yêu cầu và hướng dẫn sử dụng Ngoài ra, tiêu chuẩn ANSI/ASSE Z15.1 2012 về Thực hành An toàn đối với Điều khiển Phương tiện cơ giới gồm các yếu tố của hệ thống quản lý an toàn đường bộ. Mẫu sơ đồ tổ chức và báo cáo điều tra sự cố có sẵn trong Phụ lục A.

B. Yêu cầu về tài xế và hành khách	
1. Người ngồi trên phương tiện phải thắt dây đai an toàn. Trách nhiệm của tài xế là truyền đạt yêu cầu này.	
2A. tài xế phải có giấy phép lái xe hợp lệ cho địa điểm và loại phương tiện. 2B. Xây dựng Chính sách nội bộ về Rèn luyện sức khỏe cho Công việc để đảm bảo tài xế có thể chất và tinh thần phù hợp để điều khiển phương tiện.	Tham khảo Phụ lục B4 về chính sách Cấp giấy phép lái xe mẫu. Thực hiện quy trình Rèn luyện sức khỏe cho Công việc đối với tài xế bao gồm khám sức khỏe định kỳ (ví dụ, kiểm tra rối loạn giấc ngủ như ngưng thở khi ngủ).
3. Tài xế phải hoàn thành chương trình Đào tạo Phòng vệ Lái xe phù hợp đối với các loại phương tiện vận hành khác nhau. Chương trình đào tạo bao gồm: A. Nhận thức về mối nguy hiểm chung (bao gồm kiểm soát sự mệt mỏi và phân tâm khi điều khiển phương tiện) và các mục được xác định thông qua xem xét các vụ va chạm trước đây B. Thực hành, ngồi sau tay lái hoặc phương pháp khác để chứng minh và đánh giá mức độ kỹ năng C. Đào tạo ôn luyện định kỳ nên dựa trên hiệu quả hoạt động và nguy cơ gặp rủi ro của tài xế với chương trình đào tạo ôn luyện thực hành tối thiểu ba năm một lần	NETS khuyến nghị hoàn thành chương trình đào tạo nâng cao nhận thức về việc lật xe tại nơi có nguy cơ lật xe cao (ví dụ, do loại phương tiện và/hoặc loại đường hoặc điều kiện. Tham khảo Phụ lục B2 về mẫu Chính sách đào tạo tài xế bao gồm các thông tin về và đồng điều khiển phương tiện và điều khiển phương tiện có người quan sát. NETS khuyến nghị phải có văn bản chứng thực/xác nhận của tài xế về chính sách đào tạo cho tài xế.

4. Quản lý phải thực hiện một quy trình can thiệp đối với Tài xế có rủi ro cao, trong đó tối thiểu phải bao gồm: A. Các tiêu chí để nhận diện, thông báo và quản lý tài xế có rủi ro cao; B. Buổi huấn luyện theo lịch trình với cấp trên trực tiếp của tài xế ngay lập tức sau khi phân loại tài xế có rủi ro cao; và C. Đào tạo lại bổ sung và yêu cầu đánh giá bổ sung; D. Tham khảo các quy trình quản lý thực hiện phù hợp.	Tham khảo Phụ lục B6 về Nhận diện tài xế có rủi ro cao vào mẫu chính sách xử lý.
5A. Nhận diện, dựa trên đánh giá rủi ro HSSE yêu cầu phương tiện phải được trang bị Hệ thống Giám sát Trong xe (IVMS). Ở mức tối thiểu, các thiết bị IVMS phải ghi lại "điểm nhận diện tài xế" như tốc độ, gia tốc đột ngột, giảm tốc đột ngột, số kilômét hoặc số dặm đã đi và số giờ điều khiển phương tiện. 5B. Sử dụng các dữ liệu IVMS để: • Cung cấp thông tin phản hồi cho tài xế và cải thiện hoạt động của tài xế • Áp dụng việc ghi nhận và quản lý hậu quả; đưa ra hình thức xử phạt đối với việc không tuân thủ	Cách tiếp cận dựa trên rủi ro có thể được sử dụng để xác định tiến độ đưa vào IVMS. Kết quả của việc đánh giá rủi ro có thể đưa đến việc IVMS sẽ được giới thiệu cho tài xế có rủi ro cao trước tiên, tiếp theo là các nhóm tài xế khác. Một ví dụ về việc thực hiện IVMS và tài liệu hướng dẫn phản hồi thông tin cho tài xế có thể được tìm thấy tại http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf Lưu ý: Thực hiện yêu cầu này không có nghĩa là các cơ chế phản hồi khác (ví dụ điều khiển phương tiện có người quan sát và đồng điều khiển phương tiện) không phải là phương pháp hợp lệ để cải thiện hiệu suất điều khiển phương tiện. Điều khiển phương tiện có người quan sát

	và đồng điều khiển phương tiện vẫn có thể là một phần của chương trình đào tạo cho tài xế.
6. Tài xế không được phép sử dụng điện thoại di động/máy nhắn tin/bộ đàm hai chiều trong khi điều khiển phương tiện. Điều này bao gồm các thiết bị rảnh tay. A. Trường hợp ngoại lệ, nếu được luật cho phép, bao gồm: • Trong trường hợp khẩn cấp • Là một phần của việc quản lý đoàn xe • Tình huống khác, dựa trên đánh giá rủi ro HSSE	Tham khảo Phụ lục B1 về mẫu chính sách điện thoại di động.
7. Tài xế không được điều khiển phương tiện trong khi chịu sự ảnh hưởng của đồ uống có cồn, chất gây nghiện, thuốc mê hoặc thuốc có thể làm giảm khả năng điều khiển phương tiện.	Tham khảo phụ lục B3 về mẫu chính sách liên quan đến việc sử dụng đồ uống có cồn, chất gây nghiện và thuốc có thể làm giảm khả năng điều khiển phương tiện.
8. Không được phép sử dụng phương tiện cơ giới hai bánh trong công việc của công ty, trừ khi việc đánh giá rủi ro chứng minh được sự kiểm soát đầy đủ được đưa ra để quản lý các rủi ro liên quan đến loại hình vận tải này. Nếu kết quả đánh giá rủi ro xác định rằng được phép sử dụng phương tiện cơ giới hai bánh, một chính sách/thủ tục phải được thực hiện để giải quyết các yêu cầu tối thiểu đối với việc sử dụng các phương tiện này, bao gồm cả việc sử dụng mũ bảo hiểm phù hợp và chương trình đào tạo cụ thể cho tài xế.	Tham khảo Phụ lục B7 về mẫu chính sách sử dụng phương tiện cơ giới hai bánh.

C. Quản lý Hành trình	
1. Cấp quản lý phải thực hiện quy trình quản lý sự mệt mỏi và nhiệm vụ, chế độ điều khiển phương tiện và giờ nghỉ ngơi. Chế độ này phải tuân thủ các luật và quy định của địa phương. Cấp quản lý không được phân công công việc khiến tài xế làm việc phải vi phạm nhiệm vụ, chế độ điều khiển phương tiện và giờ nghỉ ngơi. A. Tài xế phải có năng lực về thể chất và tinh thần để điều khiển phương tiện. B. Tài xế có quyền: • Tránh điều khiển phương tiện nếu không được nghỉ ngơi đầy đủ hoặc tỉnh táo • Dừng xe và nghỉ ngơi tại một vị trí an toàn nếu bị mất tập trung C. Tài xế phải tuân thủ nhiệm vụ, điều khiển phương tiện và giờ nghỉ ngơi.	Thực hiện quy trình kiểm soát sự mệt mỏi bao gồm: • Lịch trình làm việc cho phép nghỉ giải lao đầy đủ, tránh điều khiển phương tiện trong thời gian dài, tránh điều khiển phương tiện vào ban đêm và tránh luân phiên ca làm việc • Cho phép nhân viên có kế hoạch nghỉ qua đêm. • Giáo dục tài xế về nguy cơ mệt mỏi và các chiến lược hiệu quả để kiểm soát sự mệt mỏi • Nếu pháp luật và các quy định của địa phương không quy định về nhiệm vụ, điều khiển phương tiện và giờ nghỉ ngơi, thì nhiệm vụ, điều khiển phương tiện và giờ nghỉ ngơi trong Bảng 1 (trang 22) được khuyến nghị. • Nếu luật pháp và quy định của địa phương về nhiệm vụ, điều khiển phương tiện và giờ nghỉ ngơi ít nghiêm ngặt hơn, NETS khuyến nghị thực hiện các yêu cầu nghiêm ngặt hơn được quy định tại Bảng 1.

2. Cấp quản lý phải định kỳ tìm hiểu và xem xét số lượng các chuyến đi với mục đích để loại bỏ các hành trình và giảm thiểu rủi ro.	Xem xét các phương thức vận tải an toàn hơn (đường sắt, bến phà, hàng không) và các phương tiện thay thế khác để hoàn thành công việc như hội nghị truyền hình hoặc các cuộc họp dựa trên web. Trường hợp vận tải đường bộ là giải pháp khả thi duy nhất, các biện pháp vận tải đường bộ cụ thể phải được xem xét để giảm quãng đường đi (số kilômét hoặc số dặm phải đi) và rủi ro. Điều này bao gồm: sử dụng phương thức vận tải đường bộ có rủi ro thấp hơn (ví dụ xe buýt so với phương tiện hạng nhẹ) và các chuyến đi kết hợp.
3A. Sử dụng đánh giá rủi ro HSSE tại địa phương để xác định (các loại) hành trình đòi hỏi phải có kế hoạch Quản lý Hành trình (JMP) và thực hiện JMP cho các hành trình đó. 3B. JMP bao gồm các tuyến đường cho phép, nhận diện mối nguy hiểm của tuyến đường và các kiểm soát liên quan, các trạm dừng nghỉ và các yêu cầu thông tin liên lạc trong suốt hành trình. Khi lập kế hoạch hành trình, nhiệm vụ, điều khiển phương tiện và giờ nghỉ ngơi theo quy định tại Bảng 1 phải được áp dụng cũng như kiểm soát kiểm soát sự mệt mỏi.	Tham khảo Phụ lục C về mẫu chính sách Quản lý Hành trình. NETS khuyến nghị bổ nhiệm các Quản lý Hành trình và đảm bảo họ được đào tạo đúng cách. Nếu có thể, tài xế và quản lý hành trình nên có một cuộc họp trước chuyến đi để đảm bảo: a. Tài xế phù hợp cho công việc và đủ điều kiện cho chuyến đi (xem thêm yêu cầu 3,4 và 8) b. Tài xế và quản lý hành trình hiểu về JMP c. Phương tiện được kiểm định trước chuyến đi (xem thêm yêu cầu 16.2) Thay thế các chuyến đi nếu không thể tổ chức cuộc họp trước chuyến đi đó.

	việc kiểm soát có thể được thực hiện để đảm bảo các hành trình tuân thủ mục a, b và c nêu trên.
4. Hành khách trái phép không được phép vào xe trong lúc tiến hành công việc của công ty.	Thực hiện chính sách quy định cụ thể những người có quyền điều khiển phương tiện do công ty sở hữu hoặc thuê ngắn hạn/thuê dài hạn và những người được phép ngồi trên xe do công ty sở hữu hoặc thuê ngắn hạn/thuê dài hạn. Thông thường, một hành khách được phép ngồi trên phương tiện chở hàng nặng là người đã được cấp quản lý tuyển của tài xế chấp thuận. Điều này bao gồm, nhưng không chỉ giới hạn ở, huấn luyện viên của tài xế, thực tập sinh điều khiển phương tiện, nhân viên bảo trì và nhân viên vận chuyển. Ở một số nước, hành khách phải tuân thủ các yêu cầu pháp lý mà họ được kỳ vọng có kiến thức về hàng hóa, tài sản và quy trình ứng phó khẩn cấp.
5. Tài xế phải, nếu được pháp luật cho phép, điều khiển phương tiện bật đèn vào ban ngày.	

BẢNG 1: MẪU CÔNG VIỆC/NHIỆM VỤ, ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN VÀ GIỜ NGHỈ NGƠI

Những khuyến nghị dưới đây chủ yếu dựa vào khung pháp lý áp dụng cho các phương tiện hạng nặng. Tuy nhiên, một số các yếu tố dưới đây, ví dụ, các yếu tố liên quan đến sự cần thiết phải nghỉ giải lao và cần phải xem xét thời gian đi lại như một phần của tổng thời gian điều khiển phương tiện, cũng có liên quan đến các loại phương tiện hạng nhẹ và hạng trung.

Tham khảo Phụ lục C1 để biết thêm thông tin về từng yêu cầu trong Bảng 1, tầm quan trọng của việc tuân thủ các yêu cầu này và cách thức các yêu cầu này có liên quan đến pháp luật và các quy định của địa phương.

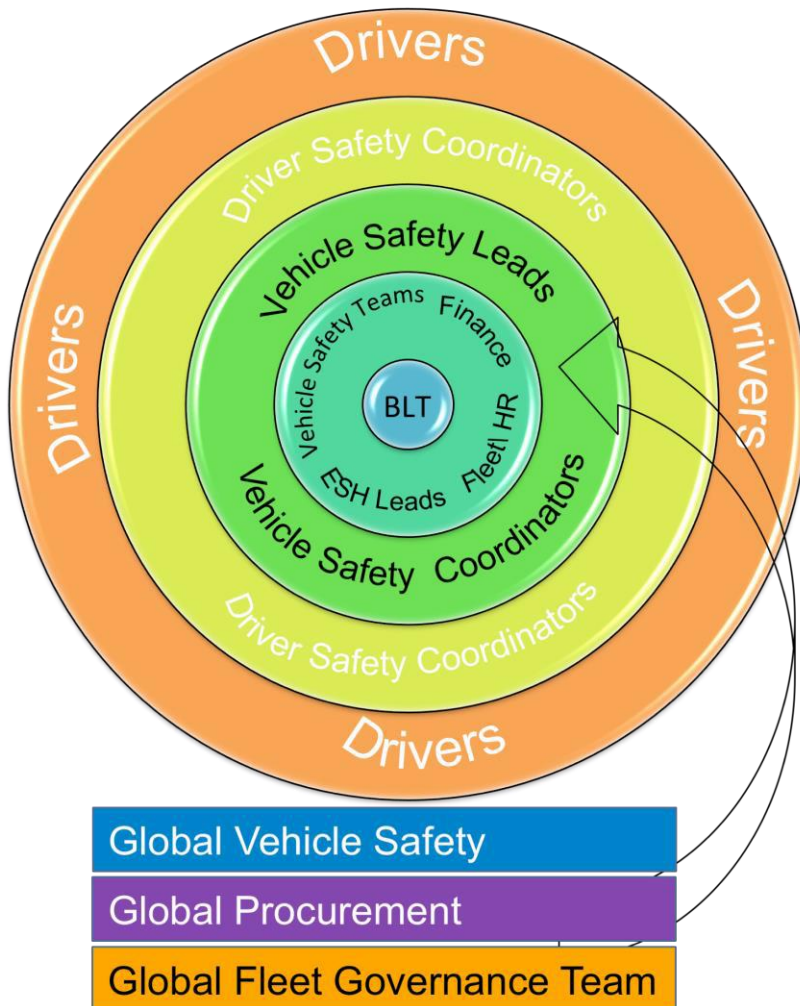
	Đối với tài xế hạng nhẹ hoặc hạng trung	Đối với tài xế hạng nặng và những người khác mà điều khiển phương tiện là nhiệm vụ công việc chính
Thời gian điều khiển phương tiện tối đa giữa các lần nghỉ và thời gian nghỉ tối thiểu	Hai giờ điều khiển phương tiện liên tục theo sau là thời gian nghỉ tối thiểu 15 phút.	4,5 giờ điều khiển phương tiện liên tục theo sau là thời gian nghỉ tối thiểu 30 phút. Tuy nhiên, tài xế được khuyến nghị nghỉ giải lao 15 phút sau mỗi hai giờ hoặc nghỉ ngơi thường xuyên hơn trong thời điểm nhịp độ sinh học xuống thấp.
Giờ làm việc/nhiệm vụ tối đa* trong khoảng thời gian 24 giờ liên tục *Giờ làm việc/nhiệm vụ chủ yếu bao gồm điều khiển phương tiện nghề nghiệp	Nhân viên không được phép điều khiển phương tiện sau mười hai giờ làm việc/nhiệm vụ.	Nhân viên không được phép điều khiển phương tiện sau 14 tiếng làm việc.
Giờ điều khiển phương tiện tối đa trong vòng 24 giờ liên tục	Tổng số tám giờ, không kể thời gian đi lại. Chín giờ, bao gồm cả thời gian đi lại.	Tổng số mười giờ, không kể thời gian đi lại. Bảy giờ, bao gồm cả thời gian đi lại.
Giờ làm việc/nhiệm vụ tối đa trong một khoảng thời gian bảy ngày và 14 ngày liên tục	Không điều khiển phương tiện sau một thời gian 40 giờ làm việc/nhiệm vụ trong suốt khoảng thời gian bảy ngày hoặc 80 giờ trong suốt khoảng thời gian 14 ngày.	Không điều khiển phương tiện sau một thời gian 70 giờ trong suốt khoảng thời gian tám ngày hoặc 120 giờ trong suốt khoảng thời gian 14 ngày.

D. Phương tiện	
1. Cấp quản lý phải đảm bảo các phương tiện được sử dụng tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu: A. Dây đai an toàn 3 điểm* B. Gối tựa đầu/gối dựa đầu* C. Túi khí (cho tài xế và hành khách ngồi ghế phía trước) D. Bảo vệ tác động bên hông xe E. ABS F. IVMS (Dựa trên đánh giá rủi ro) G. Bộ ứng phó khẩn cấp *tiêu chuẩn tối thiểu cho các loại phương tiện hạng nhẹ được sử dụng trong công việc của Công ty do tài xế sở hữu hoặc đi thuê.	Các tiêu chuẩn quy định trong tài liệu này là tiêu chuẩn tối thiểu. Tiêu chuẩn bổ sung có thể bao gồm: khả năng kéo, các yếu tố công thái học (ví dụ dễ dàng tiếp cận, di chuyển, khả năng làm việc từ hoặc trong xe), tính năng an toàn như hệ thống ổn định, tầm nhìn phía sau hoặc các thiết bị phát hiện, hệ thống tránh va chạm, camera trong khoang xe và hệ thống gương bên ngoài. NETS khuyến nghị sử dụng phương tiện có các thiết bị phòng lật xe hoặc thiết bị bảo vệ, nếu đánh giá rủi ro lật xe xác định được phương tiện có nguy cơ bị lật cao. NETS khuyến nghị rằng phương tiện phải có ít nhất bốn sao trong chương trình đánh giá NCAP hoặc quy định đánh giá thử nghiệm va chạm tương đương. Thiết bị khẩn cấp phù hợp bao gồm: bộ dụng cụ sơ cứu, đèn pin, áo phản quang an toàn, bình chữa cháy, tam giác cảnh báo.
2A. Bảo dưỡng phương tiện ở trạng thái làm việc an toàn phù hợp với thông số kỹ thuật của nhà sản xuất và các yêu cầu pháp lý tại địa phương.	Tham khảo Phụ lục D cho mẫu thủ tục bảo dưỡng phương tiện và thủ tục kiểm định phương tiện.

2B. Tài xế phải thực hiện kiểm tra trước chuyến đi để đảm bảo rằng phương tiện này ở trạng thái làm việc tốt và phù hợp cho chuyến đi.	
3. Cố định các mặt hàng lỏng lẻo trong khoang hành khách	Các mặt hàng lỏng lẻo không nên được để trong khoang hành khách; một lưới vận chuyển hàng hóa hoặc tương tự có thể được sử dụng để tách biệt khu vực để hàng với khu vực cho hành khách.

PHỤ LỤC A1.1: VÍ DỤ VỀ CƠ CẤU TỔ CHỨC AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ

- 1.1 Các tổ chức hoạt động trong nhiều lĩnh vực kinh doanh hoặc khu vực địa lý có thể xem xét thiết lập một chính sách toàn cầu cấp cao trong đó vạch ra các yêu cầu tối thiểu và cho phép Đơn vị Khu vực hoặc Kinh Doanh thiết lập hướng dẫn chi tiết hơn quy định cụ thể các hoạt động được áp dụng và trong phạm vi các yêu cầu của chính sách toàn cầu.
- 1.2 Để thực hiện thành công và duy trì một chương trình an toàn đường bộ và đội xe, cần có sự thể hiện cam kết mạnh mẽ của cấp quản lý đối với Chương trình An toàn Đường bộ và Phương tiện.



Tài xế

- Điều khiển phương tiện an toàn
- Báo cáo số dặm & sự cố
- Làm việc với các Điều phối viên An toàn cho tài xế
- Hoàn thành chương trình đào tạo cho tài xế

Điều phối viên An toàn cho tài xế (DSC)

- Quản lý Nhóm hoặc Chuyên gia Quản trị
- Cung cấp dữ liệu an toàn về phương tiện có liên quan cho nhóm
- Giám sát tài xế Có nguy cơ trong nhóm
- Tôn trọng & tuân theo an toàn trong nhóm
- Tham gia vào mạng lưới DSC
- Báo cáo sự cố và thu thập số dặm

Điều phối viên An toàn cho Phương tiện

- ESH hoặc Trưởng nhóm kinh doanh chính
- Chỉ định và làm việc với nhóm DSC
- Làm việc với trưởng nhóm an toàn cho phương tiện
- Tham gia vào nhóm an toàn cho phương tiện

Trưởng nhóm An toàn cho Phương tiện/Bộ phận An toàn Môi trường và Sức khỏe (ESH)

- Làm việc với các điều phối viên và nhân viên của DSC
- Quản lý các hệ thống và nắm bắt số liệu ESH
- Cung cấp hướng dẫn cho các nhóm an toàn cho phương tiện

Nhóm An toàn cho Phương tiện

- Thiết lập chính sách
- Yêu cầu và theo dõi số liệu
- Báo cáo với Lãnh đạo Doanh nghiệp

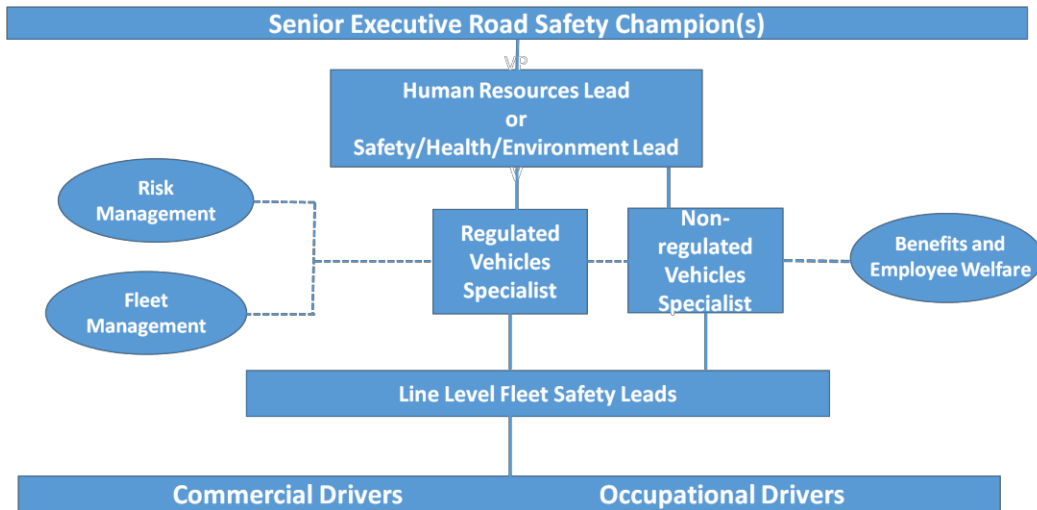
Nhóm Lãnh đạo Doanh nghiệp/Trưởng nhóm Nhân viên

- Lập hướng dẫn và các kỳ vọng
- Xem xét số liệu
- Phê duyệt và áp dụng các chính sách
- Tiến hành theo dõi và can thiệp điều khiển phương tiện

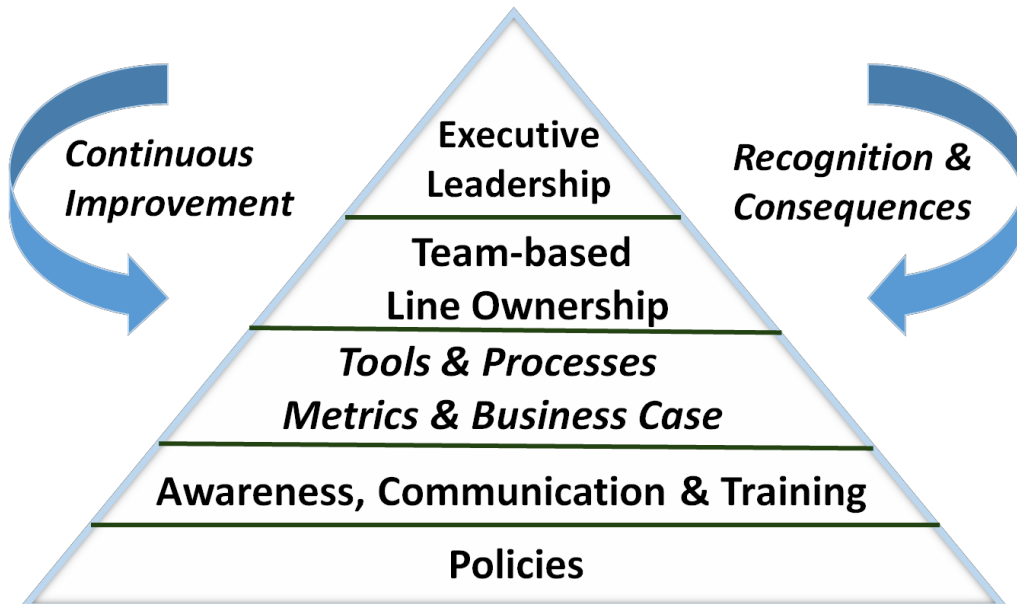
- 1.3 Các trường nhóm Tổ chức phải đảm bảo chương trình được cấp nguồn lực một cách phù hợp để thực hiện chương trình, thu thập và trao đổi các số liệu phù hợp, xem xét sự cố/va chạm, đảm bảo chương trình đào tạo tài xế được hoàn thành theo yêu cầu và xác định và theo đuổi các lĩnh vực để liên tục cải thiện. Một ví dụ về cơ cấu có thể được tìm thấy ở trên.
- 1.4 Xem xét thành lập Nhóm An toàn cho Phương tiện Dựa trên Khu vực để quản lý các vấn đề trong phạm vi của từng Đơn vị Kinh doanh hoặc Khu vực trên Thế giới.
- Thiết lập và xem xét một chính sách an toàn trong Đơn vị Khu vực/Kinh doanh.
 - Xác định và đảm bảo đủ số Điều phối viên An toàn cho Phương tiện
 - Xem xét các Sự cố và các Vụ va chạm
 - Đảm bảo chương trình đào tạo tài xế được hoàn thành theo mỗi chính sách
- 1.5 Phải có một phương pháp để xác định và đào tạo những cá nhân chịu trách nhiệm quản lý các yêu cầu của Chương trình An toàn cho Phương tiện và đóng vai trò là điểm liên lạc chính để hỗ trợ bất kỳ báo cáo và thông tin liên lạc khác cho tài xế của Công ty và người phối ngẫu/người chung sống cùng điều khiển phương tiện do Công ty sở hữu hoặc đi thuê.

PHỤ LỤC A1.2: MẪU SƠ ĐỒ TỔ CHỨC AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ VÀ MÔ HÌNH QUẢN LÝ AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



PHỤ LỤC A2: MẪU THỦ TỤC ĐIỀU TRA SỰ CỐ

MỤC ĐÍCH

Để xác định sự thật của một vụ va chạm/sự cố và thực hiện theo các quy trình cần thiết.

PHẠM VI

Tất cả nhân viên điều khiển phương tiện của (điền tên Công ty) (thuộc sở hữu, thuê dài hạn hoặc thuê ngắn hạn)

ĐỊNH NGHĨA

Va chạm hoặc Sự cố Có thể ngăn ngừa—Một vụ va chạm hoặc sự cố có thể ngăn ngừa là một sự việc trong đó Nhân viên của (điền tên Công ty) đã không làm mọi thứ có thể để ngăn chặn sự va chạm hoặc sự cố đó, bao gồm cả dự đoán các mối nguy hiểm và áp dụng các quy trình điều khiển phương tiện an toàn phù hợp.

Va chạm hoặc Sự cố Không thể ngăn ngừa—Một vụ va chạm hoặc sự cố không thể ngăn ngừa là một sự việc trong đó Nhân viên của (điền tên Công ty) đã làm mọi thứ có thể để ngăn chặn sự va chạm hoặc sự cố đó, bao gồm cả dự đoán các mối nguy hiểm và áp dụng các quy trình phòng vệ lái xe phù hợp.

TỔNG QUÁT

Điều tra vụ va chạm là tìm kiếm sự thật. Là quản lý của (điền tên Công ty), bạn không chỉ xác định những điều đã xảy ra, mà còn phải xác định lý do xảy ra những điều đó và quan trọng nhất, làm thế nào nhân viên của bạn có thể tránh những vụ va chạm tương tự. Môi trường, tuyến đường và tình trạng phương tiện, con người và hành vi có tổ chức, tất cả đều phải được xem xét. Sự thành công của cuộc điều tra phụ thuộc vào khả năng của quản lý để có được sự thật mà không có định kiến và không cố gắng ủng hộ các thành kiến.

Mục tiêu cuối cùng của (điền tên Công ty) trong cuộc điều tra và xác định khả năng phòng ngừa là tự cải thiện để tránh các vụ va chạm trong tương lai.

Các hướng dẫn trên các trang sau đây nhằm giúp các quản lý thực hiện công việc điều tra và xác định khả năng phòng ngừa của họ. Bằng cách làm theo quy trình từng bước như đã nêu, các quản lý có thể thu thập đầy đủ thông tin cho các mục đích của họ, cũng như để cung cấp (điền tên Công ty) các tài liệu pháp lý và tài chính. Điều này là cần thiết để các báo cáo được đầy đủ và chính xác nhất có thể bởi vì trong nhiều trường hợp, tài liệu chính thức duy nhất của (điền tên Công ty) về vụ va chạm và có thể

được sử dụng tại tòa án cho các mục đích bảo hiểm hoặc để bào chữa cho hình thức kỷ luật.

Trách Nhiệm của Nhân Viên

Sau khi liên quan đến một vụ va chạm xe:

1. Dừng lại ngay lập tức để điều tra.
2. Giúp đỡ bất kỳ ai bị thương.
3. Thông báo cho Dịch vụ Khẩn cấp.
4. Bảo vệ hiện trường vụ va chạm bằng cách đặt các thiết bị cảnh báo, nếu có, để cảnh báo giao thông, v.v.
5. Bảo vệ phương tiện của bạn khỏi bị hư hại thêm hoặc bị trộm cắp. Đừng đặt mình vào một tình thế nguy hiểm.
6. Nếu có thể, không di chuyển phương tiện của bạn cho đến khi cảnh sát đến.
7. Hãy lịch sự, nhưng không ký bất kỳ giấy tờ gì hoặc thảo luận về vụ va chạm với bất kỳ ai ngoại trừ cảnh sát và đại diện của (điền tên Công ty), một khi được nhận diện.
8. Báo cáo với điều phối viên/quản lý của bạn ngay bằng điện thoại
9. Liên hệ với Nhóm Ứng phó Đội xe để báo cáo vụ va chạm
10. Không thừa nhận trách nhiệm hoặc đồng ý trả tiền cho bất kỳ điều gì.
11. Tự bảo vệ mình bằng cách thu thập các nhân chứng, bao gồm những người đầu tiên đến hiện trường. Nếu bị từ chối cung cấp tên, hãy lấy số giấy phép lái xe.
12. Nếu có thể, chụp ảnh của (các) phương tiện và hiện trường vụ va chạm

Trách Nhiệm của Quản lý

Khi một nhân viên gọi để báo cáo một vụ va chạm, quản lý phải:

1. Đảm bảo rằng nhân viên không bị thương và đã thoát khỏi nguy hiểm.
2. Xác định xem nhân viên có cần chăm sóc y tế ngay lập tức và cung cấp cho nhân viên các phương tiện để nhận được chăm sóc y tế (gọi xe cứu thương nếu cần thiết).
3. Đảm bảo rằng nhân viên đã thực hiện theo các bước trên.

TẠI HIỆN TRƯỜNG

Khi đến hiện trường, **quản lý** sẽ (khi phù hợp):

1. Kiểm tra tình trạng của nhân viên và những người khác có liên quan.
2. Bảo đảm phương tiện và các bộ phận của phương tiện.
3. Chụp ảnh hiện trường.
4. Thu thập thông tin cho báo cáo của mình.
5. Phác họa hiện trường.
6. Đảm bảo lời khai của nhân chứng.

Chụp ảnh Hiện trường

Chụp ảnh hiện trường vụ va chạm từ nhiều góc độ khác nhau nhất có thể. Chụp ảnh các phương tiện từ một khoảng cách để đảm bảo rằng bạn cũng chụp được cảnh khu vực xung quanh. Chụp cận cảnh bất kỳ thiệt hại nào, bên trong hoặc bên ngoài các phương tiện hoặc tài sản xung quanh. Nếu các phương tiện đã bị di chuyển, chụp ảnh từng phương tiện từ nhiều góc độ nhất có thể.

Có quá nhiều hình ảnh về một vụ va chạm luôn tốt hơn là không có đủ!

Thu thập Thông tin tại Hiện trường

Vị trí chính xác của vụ va chạm—đảm bảo bạn biết:

1. thành phố, bang và tiểu bang nơi xảy ra vụ va chạm
2. tên của đường cao tốc, đường phố hoặc tuyến đường
3. địa chỉ đường phố gần nhất nếu va chạm xảy ra tại khu vực xây dựng
4. khoảng cách từ ngã tư gần nhất hoặc mốc giới khác như trang trại, công viên, doanh nghiệp, biển báo, v.v.

Các bên liên quan—đảm bảo bạn biết:

1. tên, địa chỉ và số điện thoại của tất cả các bên liên quan, bao gồm các hành khách, nhân chứng và nhân viên cảnh sát (nếu có thể, có được số huy hiệu của nhân viên cảnh sát)
2. những người sở hữu bất kỳ phương tiện hoặc tài sản nào khác có liên quan đến vụ va chạm
3. công ty bảo hiểm của tài xế khác, số hợp đồng, tên đại lý, số điện thoại của đại lý

Đối với các loại xe có liên quan và thiệt hại tài sản, đảm bảo bạn biết: hình dáng, kiểu, năm, số giấy phép, màu sắc, loại (ô tô, xe tải, xe gắn máy) và, nếu có thể, số sêri của tất cả các phương tiện có liên quan.

Mô tả thiệt hại của mỗi phương tiện hoặc mỗi tài sản. Nếu có thể từ kinh nghiệm trước đây, ước tính số tiền thiệt hại, nhưng không thực hiện bất kỳ báo cáo nào về thiệt hại ước tính.

Mức độ chấn thương

1. Nếu có thể, xác định bản chất chính xác và mức độ chấn thương đối với bất kỳ ai liên quan đến vụ va chạm (gọi đến bệnh viện khi bạn quay trở lại văn phòng của mình, nếu cần thiết).
2. Hãy chắc chắn tài xế của bạn có năng lực điều khiển phương tiện cả về thể chất và tinh thần trước khi cho phép tài xế đó tiếp tục công việc.
3. Nếu có thể, xác định tên, địa chỉ và số điện thoại của (các) bệnh viện/cơ sở điều trị y tế mà những người bị thương đã được chuyển đến.
4. Nếu có thể, xác định tên và số điện thoại của công ty xe cứu thương đã vận chuyển những người bị thương.

Xác định có đáp ứng tiêu chuẩn xét nghiệm đồ uống có cồn/chất gây nghiện không. Nếu bất kỳ sự việc nào sau đây xảy ra như là kết quả của sự va chạm, cấp quản lý của (điền tên Công ty) phải tiến hành xét nghiệm chất gây nghiện và đồ uống có cồn sau vụ va chạm đối với nhân viên:

1. tử vong hoặc
2. tài xế của (điền tên Công ty) bị tuyên bố là vi phạm giao thông khi đang lái xe và phương tiện cần được kéo đi do hư hỏng nặng hoặc bất kỳ cá nhân nào liên quan đến vụ va chạm phải ra khỏi hiện trường vụ va chạm để điều trị y tế ngay lập tức.

Lời khai: Viết lời khai của các bên liên quan và nhân chứng mô tả vụ va chạm

Đo đạc—bạn nên đo:

1. chiều dài của vết trượt (đo các dấu vết bằng cách đo khoảng cách bằng nhau dọc theo lề đường nếu giao thông không cho phép bạn đo vết trượt thực tế một cách an toàn)
2. chiều rộng của tuyến đường hoặc đường cao tốc và các làn đường giao thông riêng lẻ
3. khoảng cách điểm va chạm (nếu xe chưa bị di chuyển) từ ít nhất hai điểm tham chiếu cố định như đường trung tâm và lề đường

Đối với các điều kiện điều khiển phương tiện, ghi chú về:

1. mặt đường và điều kiện (ví dụ, nhựa đường, trơn ướt)
2. thời tiết và điều kiện ánh sáng tại thời điểm va chạm (ví dụ như sáng rõ, ánh sáng ban ngày, ban đêm)

Tìm xem bạn có thể nhận được bản sao báo cáo của cảnh sát ở đâu và báo cáo sẽ có khi nào.

Kiểm tra độ an toàn và độ tin cậy về cơ khí của phương tiện trước khi di chuyển hoặc điều khiển phương tiện đó. Nếu có nghi vấn, hãy kéo phương tiện đi.

Phác họa Hiện trường

Phác họa hiện trường vụ va chạm một cách chính xác nhất có thể, bao gồm tất cả các đặc trưng vật lý trong vùng lân cận như cây cối, hàng rào, tường, mương và các biển báo. Biển báo giao thông và các tín hiệu, cũng như tên đường phố và đường cao tốc là đặc biệt quan trọng.

Ngoài ra hãy đảm bảo thể hiện:

1. hướng của các phương tiện liên quan trước khi xảy ra va chạm
2. điểm va chạm (ghi chú khoảng cách từ một điểm tham chiếu cố định)
3. vị trí cuối cùng của (các) phương tiện do vụ va chạm
4. chiều dài của tất cả các vết trượt
5. chiều rộng của tuyến đường và các làn đường giao thông riêng lẻ

TRỞ VỀ VĂN PHÒNG: XÁC ĐỊNH CÁC KHẢ NĂNG NGĂN NGỪA

Sau khi điều tra một vụ va chạm, bạn phải xác định vụ va chạm đó có thể ngăn ngừa được từ phía nhân viên của bạn không và hoàn thành Thông báo Đánh giá. (Điền tên Công ty) xem một vụ va chạm/sự cố là có thể ngăn ngừa trừ khi nhân viên đã làm mọi thứ có thể để ngăn ngừa vụ va chạm đó, bao gồm cả dự đoán các mối nguy hiểm và áp dụng các quy trình điều khiển phương tiện an toàn phù hợp.

Điều quan trọng là duy trì mục tiêu. Sẽ không dễ dàng, nhưng không được phép để cảm xúc cá nhân đối với nhân viên liên quan gây ảnh hưởng đến quyết định. Những ảnh hưởng của quyết định đó có quá hà khắc đối với nhân viên cụ thể và vụ va chạm được nói đến.

Theo định nghĩa đó, khả năng ngăn ngừa vượt quá trách nhiệm pháp lý theo ý kiến của (điền tên Công ty). Một nhân viên có thể gặp một vụ va chạm/sự cố có thể ngăn ngừa mà không bị kết tội theo pháp luật. Tài xế của công ty, là các chuyên gia được đào tạo, chịu trách nhiệm nhiều hơn đối với việc ngăn ngừa va chạm hơn so với tài xế thông thường. Tiêu chuẩn này được cho là cao, nhưng đi liền với lãnh thổ và được chấp nhận rộng rãi trong ngành giao thông vận tải.

Bằng cách phân loại một vụ va chạm/sự cố không thể ngăn ngừa được, một quản lý có thể đưa ra sự chấp thuận ngầm cho hành vi điều khiển phương tiện nhất định đối với tất cả các nhân viên của mình. Bằng việc quy định về một sự cố có thể ngăn ngừa được, quản lý xác định hành vi nhất định là không thể chấp nhận được theo các tiêu chuẩn của công ty. Tóm lại, nhân viên được kỳ vọng sẽ tuân thủ mỗi quyết định quy định về các tiêu chuẩn điều khiển phương tiện.

PHỤ LỤC B1: MẪU CHÍNH SÁCH SỬ DỤNG ĐIỆN THOẠI DI ĐỘNG**Khuyến nghị Sử dụng**

Chính sách này có thể đóng vai trò là khuôn mẫu cho chính sách của tổ chức. Bạn có thể mở rộng ngôn từ của chính sách để bao gồm các trường hợp khác có liên quan đến nhu cầu của tổ chức, chẳng hạn như tình nguyện viên, tài xế chở hành khách đại diện cho tổ chức của bạn, điều khiển phương tiện trên phần đất của công ty, v.v. Mặc dù bạn có thể chọn chỉnh sửa các điều khoản thực thi và kỷ luật, việc đưa vào các điều khoản cụ thể tăng cường việc tuân thủ chính sách. Chúng tôi khuyến nghị rằng nhóm pháp chế của bạn nên xem xét lại ngôn ngữ trong chính sách cuối cùng của bạn.

Chúng tôi đánh giá cao sự an toàn và hạnh phúc của tất cả các nhân viên. Do số lượng các vụ tai nạn ngày càng tăng do sử dụng điện thoại di động trong khi điều khiển phương tiện, chúng tôi đang xây dựng một chính sách mới.

1. Nhân viên không được phép sử dụng điện thoại di động hoặc thiết bị cầm tay hoặc không cầm tay, trong khi điều khiển phương tiện cơ giới cho công việc của công ty và/hoặc vào thời gian làm việc của công ty.
2. Nhân viên không được phép đọc hoặc trả lời các email hoặc tin nhắn văn bản trong khi điều khiển phương tiện cơ giới cho công việc của công ty và/hoặc vào thời gian làm việc của công ty.
3. Chính sách này cũng áp dụng đối với việc sử dụng thiết bị kỹ thuật số hỗ trợ cá nhân.
4. Trong khi điều khiển phương tiện, không được trả lời cuộc gọi và cuộc gọi phải được chuyển đến hộp thư thoại.
5. Nếu một nhân viên phải thực hiện một cuộc gọi khẩn cấp (911), trước tiên phải dừng xe tại một địa điểm an toàn.

Các nhân viên sẽ được cảnh báo hai lần. Nếu nhân viên bị phát hiện vi phạm chính sách này lần thứ ba, đây sẽ là căn cứ để sa thải ngay lập tức.

Chữ ký của bạn dưới đây xác nhận bạn đồng ý tuân thủ chính sách này.

Chữ ký của nhân viên

Ngày

Miễn trừ trách nhiệm: Mặc dù các thông tin và các khuyến nghị trong ấn phẩm này được tổng hợp từ các nguồn tài liệu đáng tin cậy, Hội đồng An toàn Quốc gia không đảm bảo và không chịu trách nhiệm về tính chính xác, đầy đủ hoặc hoàn thiện của các thông tin hoặc các khuyến nghị đó. Các thông tin khác hoặc các biện pháp an toàn bổ sung có thể được yêu cầu trong những trường hợp cụ thể. Để tải xuống miễn phí Tập tài liệu Chính sách Điện thoại Di động cho người sử dụng lao động, vui lòng truy cập http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx.

© 2009 Hội đồng An toàn Quốc gia. Giữ mọi bản quyền. In lại cần được cho phép.

Thông tin này được NETS cung cấp miễn phí cho các thành viên của mình và cho công chúng. Thông tin này được cung cấp "theo nguyên trạng," mà không có bất kỳ tuyên bố hoặc bảo đảm nào về độ chính xác của các thông tin này, và NETS cũng như bất kỳ công ty đóng góp nào sẽ không chịu trách nhiệm về nội dung hoặc việc sử dụng thông tin này.

PHỤ LỤC B2: MẪU HƯỚNG DẪN VỀ CÁC YÊU CẦU ĐÀO TẠO AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ

Phải có một quy trình để đảm bảo tất cả nhân viên và tất cả những người phối ngẫu/người cùng chung sống và nhân viên hợp đồng điều khiển phương tiện do Công ty sở hữu hoặc thuê được đào tạo phù hợp cho các loại phương tiện được điều khiển cụ thể và chương trình đào tạo phải được lập hồ sơ phù hợp.

Đào tạo Toàn diện cho tất cả nhân viên:

Chương trình đào tạo nâng cao nhận thức an toàn trên lớp hoặc trên máy tính hàng năm, bao gồm chứng chỉ đánh giá chính sách, là bắt buộc cho tất cả nhân viên điều khiển phương tiện được nhận vào hoặc rời khỏi công việc. Chương trình đào tạo hàng năm cần phải giải quyết việc nâng cao nhận thức về mối nguy hiểm chung (bao gồm kiểm soát sự mệt mỏi và phân tâm khi điều khiển phương tiện), các mục được xác định thông qua đánh giá các vụ va chạm trước đây và chứng chỉ kiểm tra chính sách. Chương trình đào tạo này nên được cung cấp cho người phối ngẫu/người cùng chung sống và nhân viên hợp đồng có đủ điều kiện để điều khiển phương tiện do Công ty sở hữu hoặc thuê.

Chương trình đào tạo Phương tiện hạng nhẹ cho tài xế của công ty:

Tất cả những tài xế điều khiển phương tiện chở khách hạng nhẹ của công ty bắt buộc phải hoàn thành chương trình đào tạo toàn cầu hàng năm. Ngoài các yêu cầu đào tạo toàn cầu cho tất cả nhân viên, chương trình đào tạo cho tài xế điều khiển phương tiện hạng nhẹ của Công ty phải bao gồm những điều sau đây:

1. Chương trình đào tạo Phương tiện hạng nhẹ BTW (Đăng sau Tay lái) trong vòng 90 ngày kể từ ngày tuyển dụng hoặc ngay sau khi có chương trình đào tạo phù hợp cho tất cả những tài xế của Công ty và ba năm một lần từ đó về sau.
2. Một Cuộc đánh giá Lái xe phải được hoàn thành với người bình luận ghi nhận những lo lắng chủ yếu trước khi điều khiển phương tiện thay mặt cho Công ty và vào năm mà chương trình đào tạo Phương tiện hạng nhẹ BTW không được tổ chức.
3. Đánh giá Đồng Điều khiển phương tiện hàng năm cần được xem xét để tăng tần số thông tin phản hồi nếu hệ thống thông tin phản hồi GPS/điện tử không được sử dụng.

Đào tạo phương tiện hạng vừa và hạng nặng cho tài xế của công ty:

Ngoài tất cả các yêu cầu đào tạo cho tài xế hạng nhẹ của công ty, yêu cầu đối với những tài xế điều khiển phương tiện hạng Trung và/hoặc hạng Nặng phải bao gồm những điều sau đây:

1. Chương trình đào tạo BTW đối với phương tiện được áp dụng tối thiểu là ba năm một lần.
2. Một đánh giá lái xe trong một phương tiện phù hợp với người bình luận ghi nhận mối quan tâm đáng kể những lo lắng chủ yếu, là cần thiết cho năm không thực hiện chương trình đào tạo BTW.
3. Chương trình đào tạo trên lớp hoặc trên máy tính (CBT) trong hai năm giữa chương trình đào tạo BTW.

4. Tài xế điều khiển phương tiện chở chín đến 15 hành khách phải có Chứng thực Giấy phép Lái xe Thương mại (CDL). Yêu cầu đào tạo bổ sung cần được xây dựng cho tài xế vận chuyển số lượng lớn hành khách (ví dụ >9 người).
5. Đào tạo các tài xế lái xe hạng nặng cần bao gồm các yếu tố được đề cập đến trong đào tạo lái xe hạng trung để người vận hành Xe Hạng nặng được đào tạo phù hợp cũng đủ tiêu chuẩn để vận hành các loại Xe Hạng trung.
6. Người phối ngẫu/Người cùng chung sống không được phép điều khiển phương tiện hạng Trung hoặc hạng Nặng.

Đào tạo tài xế có rủi ro cao:

Tài xế được nhận diện là có rủi ro cao trong mỗi quy trình giám sát và nhận diện phải nhận được:

1. Một buổi huấn luyện theo lịch trình với người giám sát trực tiếp của tài xế ngay lập tức sau khi phân loại tài xế có Nguy cơ; và
2. chương trình đào tạo BTW hoặc đào tạo thay thế phù hợp (theo quyết định của người giám sát tài xế có tham khảo ý kiến của Bộ Môi trường, An toàn và Sức khỏe (ESH) và doanh nghiệp trong thời hạn 90 ngày kể từ ngày phân loại Người điều khiển điều khiển phương tiện Có nguy cơ; và
3. Hai bài Đánh giá Lái xe trong vòng 12 tháng kể từ ngày phân loại tài xế Có nguy cơ với bài Đánh giá Lái xe đầu tiên trong vòng 30 ngày.

Chương trình Đào tạo Đánh giá Lái xe:

Bài Đánh giá Lái xe là cơ hội cho các quản lý xem xét các kỹ năng điều khiển phương tiện và tình trạng phương tiện cho riêng từng tài xế của Công ty mình. Các bài kiểm tra này nhằm cung cấp thông tin phản hồi ngay lập tức về các kỹ năng điều khiển phương tiện và xác định các vấn đề cần phải cải thiện. Chương trình Đào tạo cho Cuộc Đánh giá Lái xe sẽ được cung cấp cho các quản lý. Quản lý sẽ sắp xếp và hoàn thành một Cuộc Đánh giá Lái xe trong vòng 15 ngày cho một nhân viên sẽ trở thành tài xế của Công ty. Danh sách Đánh giá Lái xe Đã ký phải được người giám sát trực tiếp của tài xế lưu giữ trong thời hạn ba năm.

Đồng điều khiển phương tiện:

Đồng điều khiển phương tiện là một cơ hội để liên tục tạo ra một môi trường huấn luyện ý thức về an toàn trong đó các cá nhân giám sát lẫn nhau và khuyến khích các hành vi an toàn. Một cuộc đồng điều khiển phương tiện sẽ được yêu cầu hàng năm đối với mỗi tài xế của Công ty. Một hồ sơ xác nhận hoàn thành phải có chữ ký của cả tài xế và người quan sát và sẽ được người giám sát trực tiếp của tài xế lưu giữ trong thời gian 3 năm.

VÍ DỤ VỀ KIỂM TRA VÀ/HOẶC MẪU ĐÁNH GIÁ ĐỒNG ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN

Kỹ năng Quan sát 360	Hành vi Tích cực	Cần Cải thiện	Không Quan sát
Điều chỉnh gương để loại bỏ các điểm mù trước khi bắt đầu điều khiển phương tiện	☐	☐	☐
Quan sát phía trước, phía sau và hai bên (360°) của phương tiện trong khi điều khiển	☐	☐	☐
Kiểm tra gương chiếu hậu và gương phụ bốn đến tám giây một lần trong khi điều khiển	☐	☐	☐
Phản ứng <i>sớm</i> với các mối nguy phía trước bằng cách nhấn phanh hoặc di chuyển sang	☐	☐	☐
Tiếp tục quan sát 360°, ngay cả khi dừng phương tiện	☐	☐	☐
Quan sát 360° và nhìn qua vai trong khi lùi xe	☐	☐	☐
Có thể mô tả "lối thoát" phù hợp khi điều khiển phương tiện hoặc đã dừng	☐	☐	☐

Nhận xét:

Kỹ năng giữ Khoảng cách Theo sau	Hành vi Tích cực	Cần Cải thiện	Không Quan sát
Luôn giữ khoảng cách theo sau tối thiểu "hai giây"	☐	☐	☐
Tăng khoảng cách theo sau từ bốn đến tám giây trong điều kiện thời tiết/điều kiện	☐	☐	☐
Tăng khoảng cách theo sau để bù khoảng cách cho cửa sau của phương tiện	☐	☐	☐
Nhanh chóng trở lại khoảng cách an toàn nếu có xe khác xuất hiện ở phía trước	☐	☐	☐
Sử dụng đèn pha gần trên đường để các phương tiện khác có thể nhìn thấy, ví dụ thực hành an toàn được khuyến nghị	☐	☐	☐
Giảm tốc độ trên những đoạn đường không trải nhựa	☐	☐	☐
Tiếp cận "các phương tiện di chuyển chậm" một cách thận trọng	☐	☐	☐
Dừng lại tại các giao lộ không có biển báo chỉ đường hoặc giảm tầm nhìn	☐	☐	☐
Giảm tốc độ khi đi từ những đoạn đường có trải nhựa ra đường không trải nhựa	☐	☐	☐

Nhận xét:

Kỹ năng Tương tác	Hành vi Tích cực	Cần Cải thiện	Không Quan sát
Đi chậm, kiểm tra luồng giao thông và nhấn phanh trước khi đi qua các nút giao thông	☐	☐	☐
Tránh đi vào các nút giao thông khi đèn vàng	☐	☐	☐
Khi dừng lại, có thể thấy rõ vị trí lốp xe sau của xe phía trước <i>chạm vĩa hè</i>	☐	☐	☐
Ra tín hiệu rẽ trước khi rẽ	☐	☐	☐
Khi rẽ trái, chờ cho đến khi tất cả luồng giao thông đã vắng phương tiện để quay tay lái	☐	☐	☐
Chờ đủ hai giây trước khi vào giao lộ sau khi đèn chuyển màu xanh	☐	☐	☐

Nhận xét:

Kỹ năng Phanh	Hành vi Tích cực	Cần Cải thiện	Không Quan sát
"Sẵn sàng phanh" bất kỳ khi nào có một vấn đề <i>tiềm ẩn</i> phía trước hoặc khi đèn "xanh sắp hết".	☐	☐	☐
Nhấn "phanh 30%" để cho xe dừng lại an toàn trong những tình huống phanh bình	☐	☐	☐

Nhận xét:
Kiểm tra Toàn bộ Phương tiện:
☐ Tình trạng Tốt, Ngoại thất & Nội thất

☐ Nhu cầu Bảo trì Ngoại thất

☐ Nhu cầu Bảo trì Nội thất

Chữ ký của Người giám sát

Ngày

Chữ ký Tài xế

Ngày

PHỤ LỤC B3: MẪU CHÍNH SÁCH SỬ DỤNG ĐỒ UỐNG CÓ CỒN VÀ CHẤT GÂY NGHIỆN

1. Nhân viên điều khiển phương tiện phải đáp ứng các yêu cầu của các Chính sách về Phương tiện được áp dụng và thực hiện thẩm định để điều khiển phương tiện một cách an toàn. Nhân viên không được phép, trong mọi trường hợp, điều khiển bất kỳ phương tiện nào cho công việc của công ty trong tình trạng suy yếu khiến nhân viên không thể điều khiển phương tiện một cách an toàn. Quy định cấm này bao gồm các trường hợp trong đó một nhân viên tạm thời không thể điều khiển phương tiện một cách an toàn hoặc do sử dụng chất gây nghiện hoặc trong tình trạng say.
2. Bất kỳ yêu cầu hình thức kỷ luật nào do vi phạm điều khiển phương tiện trong tình trạng suy yếu nên được giải quyết thông qua Bộ phận Nhân sự của công ty để đảm bảo tuân thủ Quy định bất kỳ của Chính phủ.
3. Tất cả các nhân viên phải báo cáo cho người giám sát của họ, trong vòng 24 giờ, về tất cả các lệnh dừng và bắt giữ của cơ quan an ninh đối với việc điều khiển phương tiện khi bị ảnh hưởng bởi các chất ma túy, say rượu hoặc bị suy yếu, trong khi điều khiển phương tiện cho công việc của công ty bằng phương tiện cá nhân hoặc phương tiện của công ty như được định nghĩa trong chính sách này.
4. Nếu không báo cáo sẽ phải chịu hình thức kỷ luật lên đến và bao gồm cả chấm dứt hợp đồng.
5. Đối với sự suy yếu liên quan đến đồ uống có cồn, *mức độ suy yếu* được xác định bởi mức độ cồn trong cơ thể, được xác định bằng Thử nghiệm hơi thở hoặc xét nghiệm máu, bằng hoặc lớn hơn giới hạn hợp pháp tại địa điểm nơi nhân viên điều khiển phương tiện. Đối với mục đích của chính sách này, kết quả sẽ được dựa trên các giới hạn độ cồn trong máu hợp pháp và sẽ không yêu cầu kết án. Những nhân viên bị phát hiện bị suy yếu trong vụ va chạm liên quan đến đồ uống có cồn sẽ bị chấm dứt hợp đồng ngay lần đầu tiên vi phạm chính sách này. Ngoài ra, nếu một cá nhân từ chối tham gia kiểm tra mức độ tỉnh táo, Thử nghiệm hơi thở hoặc xét nghiệm nồng độ cồn trong máu theo yêu cầu của cơ quan an ninh hoặc công ty, hợp đồng của nhân viên này sẽ bị chấm dứt.
6. Việc xác định sự suy yếu đối với các chất gây nghiện hợp pháp hoặc bất hợp pháp trái phép sẽ dựa vào thử nghiệm được chấp nhận và đáng tin cậy đối với chất gây nghiện đang nói đến. Không có yêu cầu phải có sự kết tội. Những nhân viên bị phát hiện suy yếu do sử dụng chất gây nghiện hợp pháp hoặc bất hợp pháp trái phép sẽ bị chấm dứt hợp đồng ngay lần đầu tiên vi phạm chính sách này.
7. Suy yếu do sử dụng các chất gây nghiện theo toa hoặc không theo toa hợp pháp sẽ được xác định bằng các xét nghiệm được áp dụng, báo cáo của cơ quan an ninh, tư vấn y tế và bất kỳ thông tin cần thiết nào khác. Nhân viên bị phát hiện điều khiển phương tiện trong khi bị suy yếu do sử dụng các chất gây nghiện theo toa hoặc không theo toa hợp pháp có thể bị xử lý kỷ luật lên đến và bao gồm chấm dứt hợp đồng.

PHỤ LỤC B4: MẪU CHÍNH SÁCH CẤP GIẤY PHÉP LÁI XE

Yêu cầu đối với tài xế:

1. Tất cả tài xế đều được kỳ vọng tuân thủ tất cả các luật pháp của chính phủ.
2. Tài xế có trách nhiệm có giấy phép lái xe hợp lệ và/hoặc loại giấy phép đúng theo yêu cầu của chính phủ được áp dụng.
3. Ngoài việc tuân thủ các chính sách của công ty đối với chương trình đào tạo cho tài xế, tài xế được kỳ vọng nhận được chương trình đào tạo bổ sung cần thiết để giữ gìn hiệu lực của giấy phép lái xe chuyên dụng theo yêu cầu của luật pháp địa phương hoặc các quy định về an toàn.
4. Tài xế có trách nhiệm thông báo cho người giám sát trực tiếp của mình trong vòng 24 giờ về việc buộc tội (hoặc vi phạm) về phương tiện cơ giới truất quyền điều khiển phương tiện cơ giới của họ.

Các chính sách và thủ tục của công ty:

1. Phải có một quy trình để xác minh rằng tài xế có giấy phép lái xe hiện hành và hợp lệ do cơ quan chính quyền địa phương có thẩm quyền cấp và giấy phép này là loại giấy phép phù hợp đối với phương tiện được điều khiển.
2. Phải xây dựng một chính sách về việc sử dụng được cấp phép các phương tiện do Công ty sở hữu hoặc thuê.
3. Phải xây dựng một phương pháp thu thập xác nhận của tất cả những tài xế rằng họ đã xem và hiểu các chính sách hiện hành về an toàn đối với phương tiện trên cơ sở hàng năm.
4. Tại thời điểm tuyển dụng, nhân viên tuyển dụng phải thực hiện kiểm tra lý lịch ứng viên và kiểm tra thông tin tham chiếu với nhà tuyển dụng trước đó. Những kiểm tra này nên bao gồm, nhưng không chỉ giới hạn ở, các mục sau: số lượng và mức độ vi phạm điều khiển phương tiện cơ giới, treo giấy phép trước đó, các vụ va chạm điều khiển phương tiện cơ giới trước đó, kinh nghiệm và đào tạo trước đó.
5. Phải có phương pháp thu thập văn bản chấp thuận của tài xế cho phép Công ty tiến hành kiểm tra định kỳ các Hồ sơ Phương tiện Cơ giới trong trường hợp luật pháp cho phép hoặc hồ sơ điều khiển phương tiện công khai.
6. Các hồ sơ cập nhật về chứng chỉ của tài xế, giấy phép lái xe, chương trình đào tạo và hiệu quả hoạt động phải được duy trì cho tất cả các tài xế.
7. Phải có phương pháp phân loại các loại và tần suất vi phạm điều khiển phương tiện cơ giới để có thể có hình thức kỷ luật hoặc đình chỉ đặc quyền điều khiển phương tiện. Nhân viên phải được thông báo về hệ thống này. Một hệ thống như vậy có thể được sử dụng để phân loại tài xế theo danh mục rủi ro và cung cấp nhiều yếu tố chương trình chuyên sâu cho tài xế có rủi ro cao hơn.

PHỤ LỤC B5: MẪU CHÍNH SÁCH VỀ ĐỦ ĐIỀU KIỆN TUYỂN DỤNG MỚI VÀ YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀI XẾ

Tiêu chí Kiểm tra (trong vòng ba năm qua)	Đủ điều kiện Tuyển dụng
A. Bất kỳ vi phạm điều khiển phương tiện nào liên quan đến đồ uống có cồn và/hoặc chất gây nghiện bao gồm việc điều khiển phương tiện trong khi chịu sự ảnh hưởng của đồ uống có cồn hoặc chất gây nghiện hoặc điều khiển phương tiện trong khi say. Điều này cũng bao gồm việc từ chối xét nghiệm.	Không đủ điều kiện Tuyển dụng
B. Đình chỉ hoặc thu hồi giấy phép lái xe.	Không đủ điều kiện Tuyển dụng (nhà tuyển dụng có thể tùy ý quyết định nếu việc đình chỉ là vì lý do hành chính và/hoặc ứng viên có thể đưa ra bằng chứng rằng giấy phép của mình đang có hiệu lực)
C. Rời khỏi hiện trường của một vụ tai nạn hoặc một vụ va chạm và bỏ chạy theo quy định của pháp luật của tiểu bang/quốc gia nơi xảy ra vụ vi phạm.	Không đủ điều kiện Tuyển dụng
D. Có lỗi trong vụ tai nạn gây tử vong theo quy định của pháp luật của tiểu bang/quốc gia nơi xảy ra tai nạn.	Không đủ điều kiện Tuyển dụng
E. Có từ ba vụ vi phạm điều khiển phương tiện hoặc tai nạn trong khi điều khiển phương tiện trở lên, trong vòng ba năm qua. Việc đánh giá đủ điều kiện được dựa trên (các) ngày vi phạm thực tế so với ngày bị kết án hoặc , Có hai vi phạm điều khiển phương tiện hoặc tai nạn trở lên, trong khi điều khiển phương tiện, trong bất kỳ khoảng thời gian sáu tháng nào. Việc đánh giá đủ điều kiện được dựa trên (các) ngày vi phạm thực tế so với ngày bị kết án.	Không đủ điều kiện Tuyển dụng

Các thông tin nói trên có thể được thu thập và ghi chép theo pháp luật và các quy định của địa phương.

Trong trường hợp quy trình kiểm tra sử dụng các tiêu chuẩn trên không thể thực hiện được do sự tiếp cận hạn chế với các dữ liệu về phương tiện cơ giới (ví dụ, các cáo buộc/vi phạm) hoặc do sự tiếp cận hạn chế theo quy định của pháp luật và các quy định của địa phương, chi nhánh Công ty phải thực hiện một quy trình kiểm tra liên quan đến Rủi ro Cao nhằm đạt được mục tiêu giảm thiểu rủi ro tương tự.

Tiêu chuẩn kiểm tra thay thế khác (ví dụ, tiêu chuẩn đánh giá rủi ro sử dụng các giá trị điểm ấn định trước cho các vụ tai nạn và/hoặc vi phạm điều khiển phương tiện) phải được Nhóm Lãnh đạo Toàn cầu xem xét để đảm bảo rằng tiêu chuẩn đánh giá rủi ro là phù hợp để xác định những tài xế có tiền sử điều khiển phương tiện không an toàn. Các tiêu chuẩn kiểm tra phải phù hợp với luật pháp và các quy định của địa phương được áp dụng.

PHỤ LỤC B6: MẪU HƯỚNG DẪN VỀ NHẬN DIỆN VÀ QUẢN LÝ TÀI XẾ CÓ RỦI RO CAO**Nhận diện tài xế có Rủi ro Cao**

Tài xế có Rủi ro Cao được định nghĩa là tài xế của Công ty hoặc người phối ngẫu/người cùng chung sống hoặc người phụ thuộc được ủy quyền:

1. Đã có ba lần va chạm không liên quan và/hoặc vi phạm điều khiển phương tiện hoặc nhiều hơn trong ba năm qua hoặc
2. Đã có hai lần va chạm không liên quan và/hoặc vi phạm điều khiển phương tiện trong sáu tháng qua hoặc
3. Rời khỏi hiện trường của vụ va chạm một cách bất hợp pháp (theo quy định của luật pháp địa phương được áp dụng) trong ba năm qua hoặc
4. Có xảy ra va chạm làm chết người bị kết án là "có tội" (theo quy định của luật pháp địa phương được áp dụng) trong ba năm qua hoặc
5. Đã bị đình chỉ hoặc thu hồi giấy phép lái xe trong ba năm qua hoặc
6. Đã vi phạm điều khiển phương tiện khi bị suy yếu trong ba năm qua hoặc
7. Đã được nhận diện là có Rủi ro Cao qua chương trình thông tin phản hồi IVMS của Công ty.

Quản lý những tài xế có Rủi ro Cao:

Quản lý tài xế được nhận diện là "Có rủi ro" theo các quy trình giám sát và đánh giá:

1. Phải tham gia đào tạo lại như mô tả trong Hướng dẫn Đào tạo.
2. Tài xế Có rủi ro không được điều khiển phương tiện hạng Trung hoặc hạng Nặng.
3. Ở mức tối thiểu, Hồ sơ Phương tiện Cơ giới của tài xế Có rủi ro (MVR) sẽ được xem xét trong 12 tháng sau khi phân loại là tài xế Có rủi ro.
4. Bất kỳ hình thức kỷ luật nào đối với tài xế Có rủi ro không tôn trọng sự can thiệp, từ chối tham gia vào các nỗ lực can thiệp hoặc liên tục bị nhận diện là tài xế Có rủi ro sẽ phải báo cáo lên Bộ phận nhân sự.
5. Công ty có thể có hình thức kỷ luật, lên đến chấm dứt hợp đồng, đối với tài xế của Công ty bị phân loại là tài xế Có rủi ro trong hơn hai năm.
6. Bất kỳ người phối ngẫu hoặc người cùng chung sống bị nhận diện là Có rủi ro sẽ bị cấm điều khiển phương tiện do Công ty sở hữu hoặc đi thuê.

Mặc dù vi phạm điều khiển phương tiện do suy yếu liên quan đến đồ uống có cồn, chất gây nghiện bất hợp pháp hoặc thuốc theo toa được xem xét đến khi đánh giá tình trạng rủi ro của tài xế, bất kỳ quyết định hoặc hành động nào thêm của Công ty trong việc ứng phó với hành vi vi phạm đó phải được báo cáo với Bộ phận nhân sự.

PHỤ LỤC B7: VÍ DỤ VỀ CHÍNH SÁCH ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN HAI BÁNH

Mục đích của tài liệu này là để xác định các chính sách mà nhà thầu và nhân viên thời vụ của [điền tên Công ty] phải tuân theo để bảo đảm an toàn khi điều khiển phương tiện cơ giới hai bánh cho các mục đích liên quan đến công việc của [điền tên Công ty].

An toàn đối với Phương tiện Hai bánh

Xe hai bánh hoặc xe mô tô, có thể đưa mọi người đến địa điểm mà xe ô tô và xe tải thường không thể. Tuy nhiên, do bản chất của các phương tiện này, việc điều khiển phương tiện này trên đường là tương đối rủi ro hơn.

Các yêu cầu sau đây áp dụng cho tất cả các đại lý sử dụng Nhân viên Thời vụ hoặc các nhân viên hợp đồng điều khiển phương tiện hai bánh cho các mục đích liên quan đến công việc của [điền tên Công ty]. Nhân viên của [điền Tên công ty] **KHÔNG** được phép sử dụng xe hai bánh cho công việc của công ty trong mọi trường hợp.

Yêu cầu chung

Yêu cầu An toàn đối với Phương tiện Hai bánh trong một quốc gia phải bao gồm những điều sau:

1. **Đào tạo điều khiển phương tiện an toàn:** Tất cả các tài xế được yêu cầu phải tham dự và hoàn thành chương trình đào tạo an toàn có liên quan do các giảng viên có trình độ thực hiện bởi trong một số ngày làm việc quy định theo hợp đồng với [điền tên Công ty]. Họ cũng được yêu cầu phải tham dự chương trình đào tạo dành cho người mới do Điều phối viên An toàn cho Phương tiện hoặc Cấp quản lý sắp xếp, theo tần suất được quy định.
2. **Hành khách:** (Các) hành khách chỉ được phép ngồi trên phương tiện hai bánh với sự cho phép của các điều phối viên an toàn phương tiện VÀ chỉ khi họ mang thiết bị bảo vệ cá nhân phù hợp theo quy định dưới đây.
3. **Chở vật nặng:** Không được phép chở vật nặng trên phương tiện hai bánh. Chỉ được phép chở hành lý nhẹ/đồ dùng cá nhân khi có sử dụng các đồ chứa chuyên biệt (ví dụ hộp đựng, ba lô) đã được đội an toàn về phương tiện xem xét cho khả năng điều khiển xe máy an toàn.
4. **Tính năng/ thành phần an toàn của phương tiện:** Điều phối viên An toàn Phương tiện phải đảm bảo tất cả các Phương tiện Hai bánh được trang bị các tính năng và các thành phần an toàn cần thiết để cho các phương tiện hoạt động chính xác.

-
5. **Khoảng cách tối đa:** Mỗi quốc gia cần xác định khoảng cách tối đa mà một cá nhân có thể di chuyển bằng phương tiện hai bánh cho công việc của công ty trong một năm.

Giấy phép Lái xe và Đăng ký Phương tiện

Điều phối viên An toàn Phương tiện phải đảm bảo rằng tất cả những tài xế điều khiển phương tiện hai bánh có giấy phép hợp lệ và các giấy tờ cần thiết trước khi họ tham gia vào công việc của [điền Tên công ty]. Tất cả các phương tiện được sử dụng để thực hiện công việc của [điền tên Công ty] phải có đăng ký hợp lệ, theo yêu cầu của pháp luật, và tất cả các giấy tờ đăng ký cần thiết.

Đào tạo An toàn Phương tiện

Tất cả những tài xế hai bánh phải tham gia chương trình đào tạo dành cho họ trong một khoảng thời gian mà Đội An toàn Phương tiện hoặc Cấp quản lý xác định là cần thiết.

Thiết bị Bảo vệ Cá nhân (PPE)

Tất cả các tài xế phải đeo thiết bị bảo vệ cá nhân, theo yêu cầu của Đội An toàn Phương tiện hoặc Cấp quản lý. Việc sử dụng PPE này là bắt buộc bất kể quãng đường di chuyển, thời gian, địa hình, địa điểm và thời tiết. PPE được sản xuất theo các yêu cầu quản lý về an toàn của địa phương và thường xuyên được kiểm tra các sai hỏng.

PPE và thiết bị an toàn khác cho tất cả những tài xế điều khiển phương tiện hai bánh phải đáp ứng yêu cầu (**chữ in đậm** là quan trọng):

- a. **Mũ bảo hiểm (Toàn bộ mặt)**
- b. **Bảo vệ Mắt**
- c. **Áo khoác**
- d. **Khuỷu tay và bảo vệ đầu gối**
- e. Găng tay da
- f. Quần dài (Chống trầy xước)
- g. **Bốt**
- h. Áo mưa (hai mảnh) theo yêu cầu

PHỤ LỤC C1: KIỂM SOÁT SỰ MỆT MỎI CỦA TÀI XẾ**1. GIỚI THIỆU**

Sự mệt mỏi của tài xế là một nguyên nhân gây ra số lượng đáng kể các tai nạn và tử vong liên quan đến phương tiện mỗi năm. Đây là một vấn đề đặc biệt quan trọng cần được giải quyết cho những tài xế vì mục đích công việc và đi lại. Mệt mỏi làm cho chúng ta ít cảnh giác với những gì đang xảy ra trên đường và ít có khả năng phản ứng nhanh chóng và an toàn nếu có một tình huống nguy hiểm phát sinh.

NETS khuyến nghị tất cả các tổ chức thực hiện các chính sách yêu cầu nhân viên và tài xế được phép có thể không điều khiển phương tiện trong tình trạng mệt mỏi hoặc trong khi sử dụng thuốc theo toa hoặc thuốc không theo toa có thể tác động xấu đến khả năng điều khiển phương tiện an toàn. Kiểm soát sự mệt mỏi là trách nhiệm chung đối với tổ chức và nhân viên. Tổ chức có trách nhiệm thông báo cho tài xế cách thức để xác định tình trạng mệt mỏi và vấn đề về tỉnh táo và các biện pháp phù hợp để giải quyết vấn đề này. E, và các nhân viên chịu trách nhiệm tuân thủ các chính sách và hướng dẫn của tổ chức có liên quan đến kiểm soát sự mệt mỏi.

Thông qua quản lý hành trình phù hợp và giáo dục những tài xế và người giám sát, các rủi ro liên quan đến sự mệt mỏi của tài xế có thể được giảm thiểu. Cách hiệu quả nhất để kiểm soát những rủi ro do sự mệt mỏi của tài xế là loại bỏ sự cần thiết phải điều khiển phương tiện - chỉ nên thực hiện hành trình khi thật cần thiết và khi các lựa chọn thay thế như hội nghị từ xa hoặc hội nghị truyền hình là không khả thi.

Các phần tiếp sau các thông tin hữu ích hiện tại để giúp nhân viên lập kế hoạch và thực hiện một ngày làm việc nhằm giảm thiểu nguy cơ mệt mỏi cho tài xế khi ngồi sau tay lái. Các tổ chức cần kết hợp thông tin này vào các chính sách của họ và các tài liệu về nâng cao nhận thức. Các tổ chức cũng cần xây dựng chính sách nghỉ qua đêm áp dụng cho những tài xế nhận ra rằng họ đang mệt mỏi.

2. THÔNG TIN VỀ SỰ MỆT MỎI CỦA TÀI XẾ

Giấc ngủ được quy định bởi hai hệ thống của cơ thể: *cân bằng nội môi ngủ/thức* và *đồng hồ sinh học*. Khi chúng ta tỉnh táo trong một khoảng thời gian dài, cân bằng nội môi ngủ/thức cho chúng ta biết đã đến lúc cần ngủ và đây là thời điểm để ngủ. Tất cả những người trưởng thành cần từ bảy đến chín giờ ngủ không bị gián đoạn mỗi đêm để cảm thấy được nghỉ ngơi đầy đủ và hoạt động ở khả năng cao nhất của họ.

Mặt khác, đồng hồ sinh học nội bộ của chúng ta điều chỉnh khoảng thời gian buồn ngủ và tỉnh táo suốt cả ngày. Các nhịp sinh học xuống thấp và tăng cao vào những thời điểm khác nhau trong ngày. Theo Quy Giấc ngủ Quốc gia, tại Hoa Kỳ, hoạt động ngủ mạnh nhất của người trưởng thành thường diễn ra từ 2 giờ sáng đến 4 giờ sáng và từ 1 giờ chiều đến 3 giờ chiều. Điều này có thể khác nhau tùy thuộc vào việc bạn là "người làm việc vào ban ngày" hay "người làm việc vào ban đêm". Cơ buồn ngủ chúng ta trải qua trong khoảng thời gian có "nhịp sinh học xuống thấp" sẽ nhẹ hơn nếu chúng ta đã ngủ đủ giấc và mạnh hơn khi chúng ta thiếu ngủ. .

Thời điểm có khả năng xảy ra "nhịp độ sinh học xuống thấp" trong ngày cũng là thời điểm có nguy cơ xảy ra va chạm cao nhất trong ngày.

Thậm chí nếu bạn không ngủ gật, điều khiển phương tiện trong khi bạn đang buồn ngủ hoặc mệt mỏi có nghĩa là bạn sẽ ít tập trung hơn, thời gian phản ứng của bạn sẽ chậm hơn và khả năng đưa ra quyết định của bạn sẽ bị giảm sút. Nghiên cứu đã chỉ ra rằng thiếu ngủ có thể làm giảm hiệu suất điều khiển phương tiện như hoặc thậm chí nhiều hơn việc sử dụng đồ uống có cồn. Trong thực tế, các tác hại của việc thức để điều khiển phương tiện trong 17 giờ hoặc lâu hơn tương đương với tác hại của nồng độ đồ uống có cồn trong máu ở ngưỡng bằng hoặc trên giới hạn hợp pháp tại Bắc Mỹ và châu Âu. Nói cách khác, điều khiển phương tiện khi buồn ngủ cũng giống như điều khiển phương tiện khi say.

Thiếu ngủ dẫn đến "nợ ngủ" và cách duy nhất để trả nợ là đi ngủ. Cho đến khi bạn ngủ đủ giấc, bạn sẽ có rủi ro gặp tai nạn liên quan đến mệt mỏi nhiều hơn.

3. NHẬN BIẾT MỆT MỎI

Sau đây là một số dấu hiệu và triệu chứng thường gặp nhất đối với điều khiển phương tiện khi mệt mỏi:

- A. Khó giữ tư thế hoặc giữ đầu của bạn thẳng
- B. Ngáp quá nhiều
- C. Mệt mỏi, mắt nặng trĩu hoặc cay mắt
- D. Khó tập trung
- E. Khó nhớ lại vài dặm đường đã đi qua
- F. Đi lệch ra khỏi làn đường của mình, điều khiển phương tiện ra lề đường hoặc qua vạch trung tâm
- G. Nhờ điểm dừng của bạn
- H. Đâm vào "dải gậy sọc" bên lề đường
- I. Mất tập trung do giấc ngủ ngắn (mất tập trung không có chú ý có thể kéo dài khoảng sáu giây hoặc lâu hơn).

Nếu bạn gặp một hoặc nhiều hơn một giấc ngủ ngắn hoặc bất kỳ dấu hiệu nào khác của sự mệt mỏi trong khi điều khiển phương tiện, hãy dừng lại ngay lập tức tại một địa điểm an toàn và nghỉ ngơi trước khi tiếp tục hành trình của bạn.

Nếu bạn thường xuyên gặp các triệu chứng liệt kê ở trên, bạn có thể bị rối loạn giấc ngủ như ngưng thở khi ngủ. Các triệu chứng bao gồm ngáy to ngắt quãng giữa các khoảng thời gian im lặng đột ngột, ngủ không yên và liên tục mệt mỏi trong ngày. Để tìm hiểu thêm về các lựa chọn đối với việc chẩn đoán và điều trị, hãy tham khảo ý kiến chuyên gia sức khỏe của bạn.

4. CHIẾN LƯỢC kiểm soát sự mệt mỏi

Lập kế hoạch Trước Chuyến đi

A. Nghỉ ngơi Đầy đủ

Thông tin này được NETS cung cấp miễn phí cho các thành viên của mình và cho công chúng. Thông tin này được cung cấp "theo nguyên trạng," mà không có bất kỳ tuyên bố hoặc bảo đảm nào về độ chính xác của các thông tin này, và NETS cũng như bất kỳ công ty đóng góp nào sẽ không chịu trách nhiệm về nội dung hoặc việc sử dụng thông tin này.

1. Hãy chắc chắn ngủ đủ giấc trước khi điều khiển phương tiện. Hầu hết người trưởng thành cần bảy đến chín giờ ngủ liên tục mỗi ngày.
2. Không lên kế hoạch cho các hoạt động liên quan đến công việc hoặc không liên quan đến công việc kéo dài trước một chuyến đi dài.
3. Cố gắng đi ngủ và thức dậy cùng khoảng thời gian mỗi ngày, ngay cả vào những ngày không làm việc. Bạn được nghỉ ngơi tốt nhất khi thời gian ngủ của bạn là cố định.
4. Nếu bạn tập thể dục sau giờ làm việc, dành ba tiếng đồng hồ từ khi kết thúc việc tập luyện của bạn cho đến khi bạn đi ngủ.
5. Đồ uống có cồn và caffeine có thể làm phiền giấc ngủ của bạn và bạn nên tránh dùng các đồ uống này.

B. Lập kế hoạch để Tránh Thời gian Điều khiển phương tiện có Rủi ro Cao

Cố gắng tránh các chuyến đi dài hoặc đơn điệu vào những thời điểm trong ngày bạn có thể trải qua "nhịp sinh học xuống thấp" và có thể gặp rủi ro xảy ra va chạm hoặc sự cố liên quan đến mệt mỏi cao hơn như: sáng sớm và thời gian từ bữa trưa đến giữa buổi chiều.

C. Lên kế hoạch Tuyến đường

1. Giảm thời gian điều khiển phương tiện của bạn bằng cách lên kế hoạch tuyến đường của bạn một cách hiệu quả. Khi có thể, lên kế hoạch các trạm dừng theo thứ tự liên tiếp để giảm rủi ro xảy ra sự cố của bạn và số dặm di chuyển.
2. Trước khi bắt đầu hành trình, hãy xem xét các yếu tố sau có thể dẫn đến rủi ro: bảo dưỡng phương tiện (mức dầu và nhiên liệu, lốp xe, v.v.), điều kiện đường xá, thời điểm và thời gian của hành trình, địa hình, thời tiết, tầm nhìn, sự an toàn/an ninh cá nhân, mật độ giao thông, sự hiện diện của các loài động vật, sự hiện diện/mật độ người đi bộ, môi trường, thông tin liên lạc (nếu có thể, thực hiện cuộc gọi trước khi bắt đầu hành trình) và tính sẵn có của các dịch vụ khẩn cấp dọc theo tuyến đường của bạn.
3. Nếu bạn được chỉ định đến khu vực mới, hãy chắc chắn trao đổi với người giám sát của bạn về cách thức an toàn nhất và hiệu quả nhất để quản lý công việc hàng ngày của bạn.
4. Lập kế hoạch về các khách hàng mà bạn sẽ ghé thăm và tuyến đường mà bạn sẽ đi. Cho phép có thêm thời gian để tránh sự vội vã. Lên kế hoạch các chuyến thăm và các tuyến đường thay thế, phòng trường hợp bạn bị tắc nghẽn giao thông hoặc gặp phải một sự kiện không lường trước trên đường.

D. Lên kế hoạch Điều khiển phương tiện, Thời gian Làm việc và Khoảng thời gian Nghỉ ngơi

Các khuyến nghị sau cho giờ điều khiển phương tiện, giờ làm việc và khoảng thời gian nghỉ ngơi được thiết kế cho các nhân viên điều khiển các phương tiện hạng nhẹ và hạng trung và cho tài xế mà việc điều khiển phương tiện không phải là nhiệm vụ công việc chính. Các khuyến nghị này tương đối khắt khe hơn những điều được phép theo các yêu cầu được quy định đối với tài xế chuyên nghiệp dành tất cả thời gian của mình ngồi sau tay lái.

1. Giờ Làm việc Tối đa Hàng ngày (điều khiển phương tiện và không điều khiển phương tiện): tám tiếng đồng hồ, bao gồm nghỉ ngơi; khuyến nghị làm việc không quá 40 giờ (trong một tuần), bao gồm cả thời gian nghỉ ngơi.
2. Thời gian Tối đa Điều khiển phương tiện Liên tục: hai giờ. Hãy nghỉ ngơi ít nhất 15 phút sau mỗi hai giờ điều khiển phương tiện.
3. Thời gian Nghỉ Tối thiểu (không điều khiển phương tiện): Thời gian nghỉ tối thiểu sau tám giờ điều khiển phương tiện là 11 giờ.

E. Ước tính Thời gian Di chuyển

1. Trước chuyến đi của bạn, cố gắng sử dụng các chương trình bản đồ trực tuyến để ước tính thời gian cần để bạn có thể đến và đi từ một địa điểm. Không bao giờ nhập dữ liệu GPS thành các đơn vị GPS trong khi điều khiển phương tiện. Điều này nên được thực hiện trước chuyến đi của bạn hoặc trong khi đang dừng tại một địa điểm an toàn.
2. Lên lịch trình nghỉ qua đêm khi kế hoạch của bạn yêu cầu ngày làm việc dài. Trước khi bạn di chuyển, hãy liên hệ với người giám sát của bạn nếu bạn có bất kỳ câu hỏi nào về các hướng dẫn cho việc nghỉ qua đêm.

Giả sử tốc độ trung bình 45 dặm hoặc 72 kilômét mỗi giờ và một ngày làm việc tám giờ, bảng dưới đây cho biết khoảng thời gian điều khiển phương tiện cần thiết cho các hành trình có độ dài nhất định và chỉ ra các mối quan hệ giữa quãng đường điều khiển phương tiện và thời gian dành cho mục đích công việc. Theo cách nói đơn giản, bạn càng dành nhiều thời gian trên đường, thời gian làm việc của bạn sẽ càng ít hơn và bạn dễ có khả năng mệt mỏi hơn. Cũng như tăng mức độ rủi ro của bạn, điều này cũng có khả năng ảnh hưởng đến chất lượng công việc mà bạn có thể thực hiện.

Quãng đường đi (Dặm)	Quãng đường đi (Kilômét)	Giờ Điều khiển phương tiện	Giờ làm việc Không điều khiển phương tiện
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

Điều khiển phương tiện trong bốn giờ hoặc nhiều hơn (đánh dấu màu vàng) có thể không phải là cách sử dụng thời gian an toàn nhất, kinh tế nhất hoặc hiệu quả nhất và điều khiển phương tiện từ năm đến tám giờ (đánh dấu màu đỏ) chỉ ra rằng cần xem xét các phương thức thay thế khác chẳng hạn như tiến hành các cuộc họp qua điện thoại, hội nghị video hoặc đi máy bay.

F. Dự đoán các Sự kiện và Hoàn cảnh không được lên kế hoạch

1. Khi lập kế hoạch chuyển đi của bạn, hãy xem xét các yếu tố khác như các khu xây dựng, ùn tắc giao thông và thời tiết xấu. Những điều này sẽ làm tăng thời gian điều khiển phương tiện của bạn và yêu cầu sự tập trung nhiều hơn thường lệ mà bản thân điều này có thể làm tăng sự mệt mỏi. Hãy chắc chắn rằng bạn dành thời gian cho những sự kiện gián đoạn này và xem xét các sự kiện này khi quyết định xem việc nghỉ qua đêm có được đảm bảo không.
2. Hãy nhớ rằng ước tính đến điểm đến bằng GPS không tính đến những chậm trễ có thể, vì vậy hãy chắc chắn xem xét điều này như một phần trong việc lập kế hoạch hành trình của bạn.

Trong Công việc và Trên Đường

A. Linh hoạt về Thời gian Điều khiển phương tiện

Nếu sự kiện bất khả kháng kéo dài ngày làm việc của bạn và/hoặc thời gian điều khiển phương tiện của bạn lâu hơn khoảng thời gian bạn đã lên kế hoạch, không nên cố gắng "hoàn thành" kế hoạch ban đầu của bạn cho ngày hôm đó. Dừng lại và nghỉ qua đêm sẽ tốt hơn là mạo hiểm điều khiển phương tiện khi mệt mỏi.

B. Kiểm soát sự mệt mỏi

Cách hiệu quả nhất để tránh mệt mỏi và buồn ngủ trong khi điều khiển phương tiện là có đủ thời gian ngủ ngon giấc. Tuy nhiên, nếu bạn có những dấu hiệu cảnh báo mệt mỏi trong khi bạn đang điều khiển phương tiện, hãy thực hiện các bước sau:

Lựa chọn tốt nhất: Dừng điều khiển phương tiện—dừng xe tại chạng nghỉ tiếp theo hoặc khu vực nghỉ ngơi.

1. Tùy thuộc vào thời gian trong ngày và nơi nghỉ ngơi sẵn có, hãy xem xét việc nghỉ qua đêm.
2. Nếu không, hãy đỗ xe ở một vị trí an toàn và có một giấc ngủ ngắn. Một giấc ngủ yên tĩnh khoảng 20 phút. (Ngủ trưa hơn 20 phút có thể làm cho bạn chệnh choạng trong 15 phút hoặc nhiều hơn sau khi thức dậy).
3. Nếu bạn đang di chuyển cùng một đồng nghiệp, hãy thay đổi người lái khi bạn dừng lại để nghỉ giải lao.

Lựa chọn thứ hai: Uống cà phê.

Khoảng hai tách cà phê có thể làm tăng sự tỉnh táo trong vài giờ. Thường mất khoảng 30 phút để chất caffeine thấm vào máu. Caffeine có dưới các hình thức khác nhau (cà phê, trà, nước ngọt, nước tăng lực, kẹo cao su, thuốc viên) và với lượng khác nhau. Ví dụ, lượng caffeine trong một ly cà phê (khoảng 135 mg) tương đương với lượng caffeine có trong hai đến ba tách trà hoặc ba đến bốn lon nước ngọt thông thường hoặc nước ngọt không đường. **Nghiên cứu cho thấy một giấc ngủ ngắn kết hợp với dùng caffeine là một cách hiệu quả để tăng sự tỉnh táo hơn so với chỉ dùng caffeine.**

Các biện pháp khác như kéo cửa sổ xuống hoặc nghe nhạc lớn **không** phải là cách hiệu quả để kiểm soát sự mệt mỏi. Các biện pháp này chỉ tạm thời che giấu sự mệt mỏi của bạn.

Vì sự an toàn cá nhân của bạn: Hãy chắc chắn rằng bất kỳ khu vực nào bạn dừng lại để ngủ trưa là an toàn và đảm bảo (ví dụ, bãi đậu xe đủ ánh sáng và các khu vực nghỉ ngơi được chỉ định). Hãy tìm những khu vực có nhiều người đi bộ hơn; nhiều tội ác xảy ra tại khu vực có rất ít người chứng kiến. Tắt bộ phận đánh lửa, cất bất kỳ đồ vật nào có giá trị khỏi tầm mắt, khóa cửa và kéo cửa sổ lên (cho phép thông gió vào những ngày nắng nóng).

5. XEM XÉT CÁC YẾU TỐ KHÁC

A. Sử dụng Phương tiện và Thời gian Làm việc sau khi Di chuyển bằng Đường hàng không

Mệt mỏi vì chênh lệch múi giờ là tình trạng người di chuyển có thể gặp khi bay qua các múi giờ. Tất cả nhân viên di chuyển bằng đường hàng không quốc tế, qua đêm hoặc trên các chuyến bay có điều chỉnh múi giờ đáng kể hoặc di chuyển vào ban đêm có thể mệt mỏi vì chênh lệch múi giờ và uể oải. Những nhân viên này không nên điều khiển phương tiện cơ giới sau thời gian dài di chuyển bằng đường hàng không.

Lời khuyên an toàn đường bộ cho người di chuyển bị mệt mỏi vì chênh lệch múi giờ:

1. Không điều khiển phương tiện cơ giới ngay sau khi đến điểm đến của bạn. Nguy cơ va chạm có thể đặc biệt cao trong trường hợp điều khiển phương tiện ở phía bên kia đường hoặc bảng chỉ dẫn không quen thuộc.
2. Tránh việc thuê phương tiện cho thuê, trừ khi không có hình thức vận chuyển nào khác phù hợp với yêu cầu kinh doanh, đặc biệt là ngay sau một hành trình dài. Dịch vụ đưa đón tại địa phương nói chung là một lựa chọn an toàn, tin cậy và tiết kiệm cho việc vận chuyển đường bộ đến các khách sạn, nơi làm việc, gia đình và các điểm đến khác. Các tuyến đường sắt cao tốc đến và đi từ các sân bay cũng nên được sử dụng khi phù hợp.
3. Nếu bạn trở về nhà muộn vào ban đêm hoặc sáng sớm từ một chuyến bay dài, hãy sắp xếp để một người nào đó đón bạn tại sân bay hoặc đi taxi hoặc phương tiện giao thông công cộng.
4. Khi nhân viên đến sớm vào buổi sáng sau một chuyến bay xuyên Đại Tây Dương hoặc chuyến bay dài khác, cần xem xét để cho phép họ có một thời gian nghỉ ngơi phù hợp trước khi bắt đầu nhiệm vụ công việc. Thời gian trong khi di chuyển bằng đường hàng không nên được tính là một phần của sự thay đổi công việc.

B. Tình trạng Sức khỏe

Nhận thức và lập kế hoạch cho phù hợp với bất kỳ tình trạng sức khỏe nào có thể ảnh hưởng đến khả năng tỉnh táo của bạn trong khi bạn đang điều khiển phương tiện (ví dụ, tiểu đường, huyết áp cao, bệnh tim, trầm cảm, ngưng thở khi ngủ). Chuyên gia y tế của bạn có thể hỗ trợ bạn trong việc giải quyết một cách hiệu quả và có trách nhiệm tình trạng của bạn. Cuối cùng, bạn phải có trách nhiệm áp dụng những biện pháp phòng ngừa phù hợp và thông báo với Bộ phận Nhân sự hoặc Bộ phận Sức khỏe Nghề nghiệp của bạn nếu bạn gặp tình trạng có thể gây nguy hiểm cho việc điều khiển phương tiện an toàn trong khi điều khiển phương tiện cho công việc của công ty. (Phải liên hệ với Bộ phận Nhân sự nếu có yêu cầu về điều chỉnh công việc đặc biệt hoặc công việc thay thế khác).

Ảnh hưởng về sức khỏe trong một thời gian dài không vận động: Huyết khối tĩnh mạch sâu

Điều khiển phương tiện trong thời gian dài và di chuyển trong thời gian dài mà không có hoạt động thể chất cũng có những ảnh hưởng xấu tới sức khỏe. Chuyển đi dài bằng đường hàng không có liên quan đến nguy cơ mắc chứng huyết khối tĩnh mạch sâu, là chứng xuất hiện cục máu đông hình thành sâu trong cơ thể, thường là ở chân. Nếu cục máu đông vỡ ra, nó có thể di chuyển đến phổi, gây tổn thương phổi nghiêm trọng hoặc tử vong. Để biết những gợi ý phòng ngừa, truy cập <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>.

C. Dược phẩm

Một số loại thuốc theo toa và không theo toa có thể gây buồn ngủ. Thảo luận về tất cả các tác dụng phụ của thuốc với chuyên gia sức khỏe hoặc dược sĩ của bạn. Ngoài ra, hãy đọc tất cả các nhãn trên các thuốc không kê toa để tìm hiểu xem có thể có tác dụng phụ gây buồn ngủ không. Nếu bạn đang bắt đầu dùng một loại thuốc mới, hãy xem thuốc này có ảnh hưởng đến bạn như thế nào trước khi uống thuốc trong khi điều khiển phương tiện. Trách nhiệm của bạn là thực hiện các biện pháp phòng ngừa này. **Bạn không bao giờ được điều khiển phương tiện cho công việc của công ty hoặc công việc khác nếu bạn đang dùng một loại thuốc có thể gây buồn ngủ.**

D. Căng thẳng

Căng thẳng về công việc và căng thẳng về gia đình và các xung đột có thể dẫn đến khó có giấc ngủ yên tĩnh và có thể gây mất ngủ và không thể tập trung vào nhiệm vụ chính. Nếu bạn gặp căng thẳng hoặc xung đột cao độ về công việc hoặc gia đình, hãy liên hệ với một chuyên gia sức khỏe tâm thần, bác sĩ của bạn hoặc Chương trình Hỗ trợ Nhân viên [ĐIỀN TÊN CÔNG TY] của bạn, nếu có.

E. Thực phẩm và Đồ uống

Một số "thực phẩm ngon miệng" có liên quan đến giấc ngủ kém. Tránh ăn nhiều, ăn đồ cay, mặn hoặc dầu mỡ, đặc biệt là trong vòng ba giờ trước khi đi ngủ. Thực phẩm ảnh hưởng đến giấc ngủ bao gồm các loại thực phẩm chiên, tỏi, nước sốt cà chua và sô cô la. Để biết các mẹo về ăn uống để có năng lượng bền vững, vui lòng tham khảo "**Ăn để có Năng lượng Bền vững**" (dưới đây). Caffein là một chất kích thích và không cung cấp năng lượng cho cơ thể. Nó có thể mang lại cảm giác sai lầm về năng lượng và ngăn chặn các tín hiệu đói tự nhiên của bạn. Caffein nên được sử dụng ở mức vừa phải. Hậu quả của nó bao gồm mệt mỏi, khó chịu và tổn hại mức năng lượng.

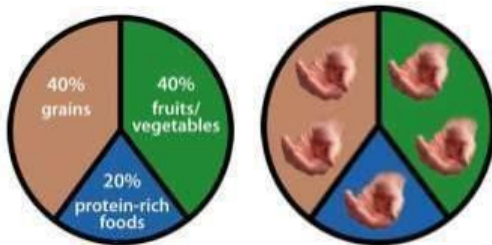
Đồ uống có cồn là một loại chất làm xoa dịu sự thay đổi tâm trạng mà sẽ làm tăng tác động của sự mệt mỏi. Uống đồ uống có cồn trước khi đi ngủ có thể làm gián đoạn giấc ngủ, vì nó ảnh hưởng đến lượng đường trong máu. **Không bao giờ điều khiển phương tiện sau khi uống bất kỳ lượng đồ uống có cồn nào.**

Ăn để có Năng lượng Bền vững

Viện Hiệu quả Hoạt động của Con người cung cấp các khuyến nghị sau liên quan đến việc ăn uống để có năng lượng bền vững:

Sử dụng gan bàn tay của bạn hoặc lòng bàn tay để ước tính đúng lượng thức ăn cho mỗi nhóm thực phẩm trong các bữa ăn.

Hãy tưởng tượng một chiếc đĩa, được chia thành ba phần giống như một dấu hiệu hòa bình. Mỗi bữa ăn cần năm nắm tay; hai nắm cho các loại ngũ cốc, hai nắm cho trái cây và/hoặc rau và một nắm cho protein. Bây giờ chúng ta hãy hình dung ra các nắm tay của bạn trên đĩa vào bữa sáng. Có lẽ bạn đang có một nắm tay cho món trứng quấy, một lát bánh mì nướng, một nắm cho món quả mọng tươi trộn và một cốc/một nắm cho nước cam.



Thưởng thức bữa sáng bằng cách nhai thức ăn từ từ, đặt đĩa của bạn giữa những miếng đồ ăn và tham gia vào cuộc trò chuyện. Một bữa sáng "năm nắm tay" trong vòng một giờ sau khi thức dậy sẽ bắt đầu sự trao đổi chất của bạn trong ngày và cung cấp sự cân bằng các chất dinh dưỡng cho các nhu cầu sinh lý của bạn.

Thời gian là tất cả mọi thứ. Để duy trì năng lượng một cách hiệu quả suốt cả ngày, bạn nên ăn nhẹ và ăn thường xuyên. Giữa các bữa ăn, bạn có thể cần một bữa ăn nhỏ lành mạnh (tối đa khoảng từ 100 đến 150 calo) mỗi hai đến ba giờ, tốt nhất là một bữa ăn nhẹ có chỉ số đường huyết thấp như sữa chua, mơ khô, táo hoặc cần tây với bơ đậu phộng. Đồ ăn nhẹ không làm bạn no; thay vào đó, bạn nên dùng chúng để thu hẹp khoảng cách giữa các bữa ăn và duy trì mức năng lượng của bạn.

Lý tưởng nhất, không bao giờ đi hơn bốn giờ mà không ăn, vì vậy hãy lên kế hoạch trước khi bạn đi và hãy nhớ rằng bạn là người kiểm soát đồ ăn của bạn. Dễ dàng có dinh dưỡng tốt nếu bạn nhớ ăn nhẹ, ăn thường xuyên và sử dụng công cụ đo lường tiện dụng của bạn.

Để biết thêm thông tin, kiểm tra trang web của Viện Hiệu quả Hoạt động của Con Người tại <http://www.hpoinstitute.com/>.

6. NGUỒN TÀI LIỆU

A. 'Báo cáo Nghiên cứu' về sự Mệt Mỏi của tài xế

[Hội Nghiên cứu Giấc ngủ Châu Âu](#) đã xây dựng một sách trắng có tên *Buồn ngủ sau Tay lái*, cung cấp một cái nhìn tổng quan tốt về các bằng chứng khoa học liên quan đến việc điều khiển phương tiện trong tình trạng buồn ngủ và gợi ý các phương pháp dựa trên hành vi và công nghệ để giải quyết tình trạng mệt mỏi của tài xế trong môi trường tổ chức:

B. Chương Trình Kiểm Soát Sự Mệt Mỏi của Bắc Mỹ (NAFMP)

Được phát triển với sự cộng tác của Bộ Giao thông Vận tải Hoa Kỳ và Bộ Giao thông Vận tải Canada, Chương Trình Kiểm Soát Sự Mệt Mỏi của [Bắc Mỹ](#) (www.nafmp.com) cung cấp miễn phí các khóa học và các tài liệu trực tuyến để giúp người chở hàng bằng mô tô, tài xế và những người khác trong chuỗi cung ứng để kiểm soát tốt hơn sự mệt mỏi của tài xế. Những tài liệu này đã được xây dựng chủ yếu cho các ngành vận tải hàng hóa, nhưng cũng rất hữu ích cho các công ty khác có nhân viên điều khiển phương tiện cho công việc. Các chủ đề của NAFMP bao gồm:

- Làm thế nào để phát triển văn hóa doanh nghiệp hỗ trợ làm giảm mệt mỏi của tài xế
- Giáo dục về kiểm soát sự mệt mỏi cho tài xế, gia đình tài xế, giám đốc điều hành tàu sân bay và các quản lý, những người chuyển hàng/người nhận hàng và điều phối viên
- Kiểm tra và điều trị rối loạn giấc ngủ
- Tài xế và lên kế hoạch chuyến đi
- Công nghệ kiểm soát sự mệt mỏi

C. Quy định về công việc và thời gian nghỉ ngơi tại Hoa Kỳ và Liên minh Châu Âu

Các quy định của Hoa Kỳ đối với người điều khiển xe tải lớn và xe buýt:

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

Thông tin từ Ủy ban Châu Âu về quy định điều khiển phương tiện và thời gian làm việc:

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

PHỤ LỤC C2: HƯỚNG DẪN QUẢN LÝ HÀNH TRÌNH

1. Quản lý Hành trình là gì?

Quản lý hành trình là quy trình lập kế hoạch và thực hiện hành trình giao thông đường bộ cần thiết phù hợp với tất cả các yêu cầu về Sức khỏe, An toàn, An ninh và Môi trường (HSSE). Quản lý hành trình có thể được chia thành ba giai đoạn:

A. Lập kế hoạch Hành trình

Các khía cạnh được đề cập trong việc lập kế hoạch hành trình bao gồm (trong số những khía cạnh khác):

- a. Xác định chuyến đi có cần thiết không và khi nào đi, bao gồm nghỉ giờ giải lao, giờ điều khiển phương tiện và giờ làm nhiệm vụ;
- b. Sử dụng phương tiện gì và phương tiện đó có phù hợp và trong tình trạng hoàn chỉnh không;
- c. Yêu cầu kỹ năng và năng lực điều khiển phương tiện;
- d. Lựa chọn tuyến đường và vị trí dừng lại để nghỉ ngơi.

Nhân tố quan trọng để thực hiện quy trình quản lý hành trình là Kế hoạch Quản lý Hành trình (JMP). Thông thường một Điều phối viên, Quản lý Hành trình hoặc một tài xế lập JMP. Trước khi thực hiện hành trình, tài xế nên được phổ biến đầy đủ (hoặc biết) về hành trình và những rủi ro liên quan, bao gồm các biện pháp giảm thiểu rủi ro như được nêu trong JMP.

B. Thực hiện Hành trình

Tài xế chịu trách nhiệm thực hiện hành trình phù hợp với JMP đã được chấp thuận, nhưng những người khác có thể cũng cần tham gia. Ví dụ, JMP có thể bao gồm việc chuẩn bị cho những thủ tục đối với "Thiệt hại về Người" có thể cần phải được các Quản lý Hành trình bắt đầu. Điều này là cần thiết khi điều khiển phương tiện qua các khu vực bỏ hoang hoặc thù địch, bao gồm khu vực không phủ sóng điện thoại di động.

C. Kết thúc Hành trình

Kết thúc hành trình đảm bảo rằng các mục tiêu của hành trình đã đạt được và cho phép nắm bắt các bài học có thể giúp cải thiện quy trình quản lý hành trình và/hoặc kế hoạch cho những hành trình trong tương lai.

2. Tại sao phải Quản lý Hành trình?

Quản lý hành trình được sử dụng để ngăn chặn hậu quả HSSE an ninh không mong muốn của các hành trình vận tải đường bộ. Người giám sát chịu trách nhiệm đối với các cá nhân điều khiển phương tiện cho công việc của công ty phải đảm bảo JMP sẵn sàng khi cần. Bất kỳ ai điều khiển phương tiện của công ty hoặc điều khiển phương tiện cho công việc của công ty có trách nhiệm đáp ứng các yêu cầu của JMP khi cần.

Một số cân nhắc cho kế hoạch quản lý hành trình bao gồm:

A. Điểm bốc xếp hàng và dỡ hàng (nếu có)

- Bốc xếp và dỡ hàng tại chỗ, bao gồm đánh giá địa điểm và các mối nguy tại địa điểm
- Chất hàng lên phương tiện (hành khách, tính kiên cố của sản phẩm đối với hàng hóa rời và kiện hàng, các mối nguy về tải trọng)
- Loại phương tiện cần thiết cho hành trình và sự phù hợp của phương tiện

B. Chuẩn bị sẵn sàng tài xế

- Nhiệm vụ điều khiển phương tiện và thời gian nghỉ ngơi
- Năng lực và thể lực của tài xế, bao gồm việc xem xét tình trạng mệt mỏi

C. Tuyến đường được phép

- Kế hoạch tuyến đường (có thể dài hơn tuyến đường nhanh nhất hoặc ngắn nhất để tránh các nguy cơ)
- Cần có sự phù hợp với nhiệm vụ điều khiển phương tiện và thời giờ nghỉ ngơi

D. Nhận diện các mối nguy trên tuyến đường và kiểm soát tuyến đường

- Mối nguy an toàn chung, bao gồm cơ sở hạ tầng của quốc gia, môi trường, mùa vụ, điều kiện thời tiết (bụi, tuyết, băng, mưa, sương mù), điều khiển phương tiện vào ban đêm (giảm tầm nhìn), v.v.
- Tính đến tình huống nguy hiểm như đóng cửa đường bộ; nút giao thông nguy hiểm; giới hạn tốc độ; điều kiện đường xá xấu; cầu; khoảng cách trên cao, v.v.
- Tính đến các mối nguy an ninh cụ thể
- Thực hành điều khiển phương tiện tại địa phương; sự khác biệt do thời gian trong ngày hoặc ảnh hưởng của các ngày trong tuần, v.v. ; sự kiện quốc gia và tôn giáo; người đi bộ và động vật lớn trên đường

E. Quy trình Thông tin liên lạc

- Lập kế hoạch tuyến đường và các thay đổi, chuẩn bị sẵn sàng ứng phó khẩn cấp, các sai lệch và sự đến nơi

Kế hoạch Quản lý Hành trình		Hành trình Cấp cao <i>Chuyến đi thực tế của Tổng Giám đốc và Giám sát HSE và chuyến trở về.</i>				Tên hành khách	Tài xế Thay thế?
		Mô tả:					
Chuyến đi có cần thiết không? Tại sao?		<i>Có, theo yêu cầu của hợp đồng</i>				1 <i>Mike Smith</i>	
Có thể kết hợp chuyến đi này với chuyến đi khác không? Nếu		<i>Không, không có chuyến đi khác ngày hôm nay</i>				2	
Có cần điều khiển phương tiện vào ban đêm không? Nếu vậy,		<i>Không</i>				3	
Tên người thực hiện Hành trình		<i>Joe Mitchell</i>		Số điện thoại:	<i>12345678</i>	4	
Ngày Khởi hành	Thời gian Khởi hành	Số ID của Phương tiện	Phương tiện có phù hợp với chuyến đi không?	Tên của tài xế chính (và Công ty nếu là Nhà thầu)		(Các) giấy phép lái xe có hợp lệ đối với phương tiện và quốc gia không?	Có chương trình Đào tạo Phòng vệ Lái xe cho tài xế không
<i>04/25/11</i>	<i>07:30</i>	<i>88-XT-VD</i>	<i>Có</i>	<i>Dave River</i>		<i>Có</i>	<i>Có (10/10/11)</i>
Tuyến đường Đi/(Các) Khu vực Nghỉ ngơi			Thời gian Đến	Thời gian Khởi hành	Thời gian Nghỉ?	Có cần số liên lạc không?	Biết về các mối nguy tại điểm đến/(các) khu vực nghỉ ngơi và các biện pháp giảm thiểu rủi ro, các hướng dẫn cụ thể (ví dụ:
<i>Văn phòng Smithtown – Saltflat</i>			<i>09:15</i>	<i>09:45</i>	<i>Có</i>	<i>Có</i>	<i>Đi chậm ở các Đoạn đường đang thi công tại mốc 100 km, quán cà phê Starbucks</i>
<i>Saltflat - Cơ sở tại Brownsville</i>			<i>11:00</i>			<i>Có</i>	<i>Các biện pháp an ninh tại các cổng công trường, cần giấy thông hành.</i>
Chuyến đi có diễn ra như dự kiến không và nếu không, tại sao?							Chữ ký của tài xế (trừ khi tài xế cũng là quản lý hành trình)
<i>Không. Chuyến đi đã bị trì hoãn do xuất hiện thêm đoạn đường đang thi công giữa Saltflat và công trường. Thời gian đến là 11:25.</i>							

Ứng phó Khẩn cấp	<i>(ví dụ chi tiết liên lạc, vùng sâu vùng xa không phủ sóng GSM, v.v.)</i>
<i>Quản lý Hành trình: 12345678; Quản lý An ninh - John Wayne: 23456 6789; Quản lý Cơ sở - Rob Keens: 34560987. Phủ sóng GSM toàn bộ.</i>	
An ninh	<i>(ví dụ, cướp phương tiện, cướp tài sản, các trường hợp trộm cắp - hàng hóa, phương tiện, v.v.)</i>
<i>Starbucks ở Saltflat nổi tiếng về các vụ tấn công và chiếm đoạt phương tiện. Không để lại vật dụng cá nhân trong tầm nhìn; khóa xe.</i>	
Địa điểm và Thời gian	<i>(ví dụ: thời gian điều khiển phương tiện, tác động của việc điều khiển phương tiện vào ban đêm trên tuyến đường không đủ ánh sáng, điều khiển phương tiện trong tháng Ramadan, v.v.)</i>
Môi trường và Hoàn cảnh tại Địa phương	<i>(ví dụ thời tiết, tình trạng tuyến đường, rủi ro lật xe, v.v.)</i>
<i>Giao thông di chuyển nhanh của bên thứ ba giữa Saltflat và công trường. Các đoạn đường hẹp tại Smiths Gap. Dự kiến có sương mù tại Smiths Gap. Giảm tốc độ và tăng khoảng cách theo sau phù hợp.</i>	
Bố xếp/Dỡ hàng	<i>(ví dụ các rủi ro đặc biệt do vị trí cơ sở hoặc mặt bằng địa điểm của khách hàng, v.v.)</i>
<i>Sau khi đến công trường, rẽ trái ngay ngã rẽ đầu tiên để vào bãi bố xếp hàng bên trái. Cảnh giác với sự dịch chuyển của những Xe có Trọng tải Nặng trong khu vực đó.</i>	

PHỤ LỤC D1: MẪU DANH SÁCH THANH TRA PHƯƠNG TIỆN

SỐ PHƯƠNG TIỆN:	TÊN TÀI XẾ	ĐỒNG HỒ ĐO ĐƯỜNG (Km):	SỐ XE MOOC: (Nếu có)
NGOẠI THẤT		NỘI THẤT	
KHÔNG RÒ RỈ NHIÊN LIỆU, DẦU, NƯỚC		CÔNG CỤ VÀ MÁY ĐO - Mức nhiên liệu - Áp suất dầu - Áp suất khí (phương tiện hạng nặng) - Không có đèn cảnh báo màu đỏ đang bật	
KIỂM TRA CÁC MỨC NHIÊN LIỆU ĐỐI VỚI: - Dầu Động cơ - Dầu Phanh - Dầu Ly hợp - Dầu Quay Động cơ - Dầu Hộp số Tự động (nếu có)		BỘ PHẬN ĐIỀU KHIỂN - Còi - Phanh - Cần gạt nước	
KIỂM TRA MỨC NƯỚC ĐỐI VỚI: - Bình Tản Nhiệt và Mức Chất lỏng Làm mát - Kiểm tra xem Nắp Bộ tản nhiệt có được đóng - Cần gạt nước/Mức Bình nước Rửa kính - Mức Dung dịch của Ấc quy		AC/AUDIO: - Điều hòa nhiệt độ có làm việc - Máy nghe nhạc có làm việc	

KIỂM TRA CÁC HỆ THỐNG ĐIỆN: • Các Đầu cuối của Ấc quy Sạch • Ấc quy Đảm bảo • Kiểm tra vị trí của cầu chì • Đèn pha có làm việc • Đèn phanh có làm việc • Các đèn chỉ báo có làm việc • Đèn lùi có làm việc • Đèn cao áp phía sau có làm việc		KÍNH CHẮN GIÓ/CẦN GẠT NƯỚC • Cần gạt nước • Kính chắn gió – sạch sẽ và không bị cản trở	
KIỂM TRA DÂY ĐAI CAO SU • Kiểm tra Ống Tản nhiệt có chặt không • Kiểm tra dây đai quạt • Kiểm tra Cần gạt nước có bị mòn không • Lốp xe– kiểm tra có đúng áp lực không • Chiều sâu vân lốp xe tối thiểu 1,6mm • Vân lốp xe trùng khớp • Không có các vết cắt sâu, u lồi, chỗ phình, vết rách, vết mài mòn		GHẾ NGỒI, DÂY AN TOÀN VÀ GƯƠNG • Vị trí ghế ngồi và dây đai an toàn của tài xế • Ghế ngồi và dây an toàn của hành khách • Gương	
THÂN PHƯƠNG TIỆN • Không có hỏng hóc • Đảm bảo Tải trọng • Đèn chiếu sáng và Đèn phản quang - Sạch		THIẾT BỊ KHẨN CẤP • Kịch nâng và phụ kiện • Bình chữa cháy • Bộ sơ cứu • Biển tam giác cảnh báo nguy hiểm	
		XE MOỐC (nếu có) • Không có hỏng hóc • Ống Phanh mềm • Các Kết nối Điện • Đảm bảo Khớp nối	

LƯU Ý CÁC SAI SÓT KHÁC:

GHI KHÔNG VÀO ĐÂY NẾU KHÔNG CÓ SAI SÓT NÀO KHÁC	CHỮ KÝ CỦA TÀI XẾ:
---	--------------------

NGƯỜI PHÊ DUYỆT BÁO CÁO:.....

CHỮ KÝ:.....

PHỤ LỤC E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012

THỰC HÀNH AN TOÀN ĐỐI VỚI VIỆC VẬN HÀNH XE MÔ TÔ

Tiêu chuẩn về sức khỏe và an toàn nghề nghiệp này được xây dựng dưới sự chỉ đạo của Hiệp hội Kỹ sư về An toàn của Hoa Kỳ và được Viện Tiêu chuẩn Quốc gia Hoa Kỳ phê duyệt. Tiêu chuẩn này cung cấp các thực hành cho việc sử dụng an toàn các phương tiện được điều khiển thay mặt người sử dụng lao động, bao gồm:

- Định nghĩa, quản lý, lãnh đạo và quản trị
- Môi trường hoạt động
- Cân nhắc về tài xế
- Các yếu tố phương tiện
- Báo cáo và phân tích sự cố

Những thực hành này được xây dựng cho những người có trách nhiệm quản lý và điều khiển phương tiện cơ giới như một phần hoạt động của tổ chức sử dụng.

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