

# NETS இன் சாலை பதுகாப்பிற்கு முழுமையான வழிகாட்டி™



மே 2014

பெரிய அல்லது சிறிய எண்ணிக்கையில் வாகனங்களை  
வைத்துள்ள நிறுவனங்கள் மற்றும் புதிய, வளர்ந்து வரும்  
அல்லது மேம்பட்ட சாலை பாதுகாப்பு திட்டங்களுக்கு

தயாரித்தவர்கள்

சாலை பாதுகாப்புக்கான பத்தாண்டுக் காலம் 2011-2020ஐ ஆதரிக்கும்  
போக்குவரத்து பாதுகாப்புக்கான நிறுவனங்களின் வலைப்பின்னல்  
(Network of Employers for Traffic Safety)



## பொருளடக்கம்

அறிமுகம்.....	2
வீச்சு மற்றும் பயன்பாடு.....	6
அளவுகள், தொழில்வணிக நிலை மற்றும் தொடர்ச்சியான முன்னேற்றம் .....	9
வரையறைகள்.....	16
சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மைத் தேவைப்பாடுகள் .....	19
<b>பிற்சேர்க்கை A</b>	
பிற்சேர்க்கை A1.1: மாதிரி சாலை பாதுகாப்பு நிறுவன கட்டமைப்பு.....	29
பிற்சேர்க்கை A1.2: மாதிரி சாலை பாதுகாப்பு நிறுவன விளக்கப்படம் மற்றும் சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மை முன்மாதிரி .....	31
பிற்சேர்க்கை A2: மாதிரி சம்பவ புலனாய்வு நடைமுறை.....	32
<b>பிற்சேர்க்கை B</b>	
பிற்சேர்க்கை B1: மாதிரி செல்பேசி பயன்பாட்டுக் கொள்கை.....	43
பிற்சேர்க்கை B2: சாலை பாதுகாப்பு பயிற்சி தேவைப்பாடுகளுக்கான மாதிரி வழிகாட்டுநெறி.....	45
பிற்சேர்க்கை B3: மாதிரி மது மற்றும் போதை மருந்து பயன்பாட்டுக் கொள்கை .....	50
பிற்சேர்க்கை B4: மாதிரி ஓட்டுநர் உரிமம் பெறுதல் கொள்கை.....	52
பிற்சேர்க்கை B6: அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர் கண்டறிதல் மற்றும் மேலாண்மை .....	56
பிற்சேர்க்கை B7: ஓர் இருசக்கர வாகன ஓட்டுதல் கொள்கைக்கு எடுத்துக்காட்டு .....	58
<b>பிற்சேர்க்கை c</b>	
பிற்சேர்க்கை c1: ஓட்டுநர் களைப்பை மேலாண்மை செய்தல் .....	61
பிற்சேர்க்கை c2: பயண மேலாண்மை வழிகாட்டுதல்.....	78
பிற்சேர்க்கை c3: பயண மேலாண்மை திட்டம்.....	81
<b>பிற்சேர்க்கை D</b>	
பிற்சேர்க்கை D1: மாதிரி வாகன சோதனை சரிபார்ப்பு பட்டியல் .....	83
<b>பிற்சேர்க்கை E</b>	
பிற்சேர்க்கை E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012 .....	86

## அறிமுகம்

**போக்குவரத்து பாதுகாப்புக்கான நிறுவனங்களின் வலைப்பின்னல்**  
(Network of Employers for Traffic Safety - NETS)

NETS என்பது உலகளாவிய சாலை பாதுகாப்பிற்காக நிறுவனங்களால் நடத்தப்படும் ஆலோசனை அமைப்பாகும். இது ஒரு லாப நோக்கற்ற, அரசுசாரா அமைப்பாக (NGO) உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. உலகளாவிய சாலை பாதுகாப்பு தொடர்பான இதனுடைய ஆலோசனைகளில், இதன் உறுப்பினர்களின் சார்பாக நடத்தப்படும் வருடாந்தர வாகன பாதுகாப்பு பெஞ்ச்மார்க் திட்டமும் அடங்கும். இது தவிர, ஐக்கிய நாடுகள் சாலை பாதுகாப்பு கூட்டிணைவுடன் (United Nations Road Safety Collaboration - UNRSC) சாலை பாதுகாப்புக்கான பத்தாண்டுக் காலம் என்பதை ஊக்குவிப்பதையும் இந்த அமைப்பு செய்து வருகிறது. NETS, அமெரிக்க போக்குவரத்துத் துறை, தேசிய தொழில்சார் பாதுகாப்பு மற்றும் உடல்நல அமைப்பு, தொழிற்துறைச் சங்கங்கள் மற்றும் அரசு சாரா அமைப்புகளுடன் கூட்டாக இணைந்து சாலை பாதுகாப்பு தொடர்பான செயல்திட்டங்களை நடத்திவருகிறது, அதன் வலைப்பின்னல் முழுவதும் சாலை பாதுகாப்பை ஊக்குவித்துவருகிறது. இறுதியாக, பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டுதல் பணி வாரம் என்ற விளம்பர பிரச்சாரத்திற்கான பொருட்களை ஆண்டுதோறும் NETS தயாரித்து விநியோகித்து வருகிறது.

## நோக்கம்

NETSஇன் சாலை பாதுகாப்புக்கான விரிவான வழிகாட்டியானது, நிறுவனங்கள் உலகளாவிய சாலை பாதுகாப்பை மேம்படுத்துவதில் உதவுவதற்கான அதன் இலக்கின் ஒரு பகுதியாக உருவாக்கப்பட்டது. சாலை பாதுகாப்பு திட்ட உருவாக்கத்தின் பல்வேறு நிலைகளில் உள்ள

நிறுவனங்களுக்கு உதவுவதே இந்த ஆவணத்தின் நோக்கமாகும், இதில் பின்வரும் நிறுவனங்களும் அடங்கும்:

- சாலை பாதுகாப்பு திட்டத்தைத் தொடங்கத் தயார்ப்படுத்திக்கொண்டிருப்பவை;
- கொள்கை மற்றும் திட்ட உருவாக்கத்தின் ஆரம்பக் கட்டங்களில் இருப்பவை;
- மேம்பட்ட சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மை அமைப்புகள் மற்றும் குறுக்கீடுகளை மேலாண்மை செய்பவை.

## நன்றிகள்

இந்த ஆவணத்தின் ஆதாரங்களில் இவையும் அடங்கும்: ANSI/ASSE Z15.1 – 2012 தரநிலை, மோட்டார் வாகன செயல்பாடுகளுக்கான பாதுகாப்பு நடைமுறைகள்; சர்வதேச எண்ணெய் மற்றும் வாயு உற்பத்தியாளர் சங்கத்தின் நிலவழி போக்குவரத்து பாதுகாப்புக்கான பரிந்துரைக்கப்பட்ட நடைமுறை (OGP 365); ISO 39001:2012 தரநிலை, சாலை போக்குவரத்து பாதுகாப்பு (RTS) மேலாண்மை அமைப்புகள் – பயன்பாட்டுக்கான வழிகாட்டுதலுடன் தேவைப்பாடுகள்; NETSஇன் இயக்குநர் குழுவின் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பணியாளர்கள்.

## பொறுப்புத் துறப்பு

இந்தத் தகவல் NETSஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

இந்த ஆவணத்தின் முதன்மை அங்கமாக உள்ள, சாலை பாதுகாப்பு நிர்வாகத் தேவைகள் என்பவை, NETS இயக்குநர் குழு உறுப்பினர்கள் மற்றும் இதற்காகப் பங்களித்த பணியாளர்கள் ஆகியோரால் பொதுவாக ஏற்கப்பட்டவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டவையாகும். அதே சமயத்தில், பிற்சேர்க்கைகளில் தரப்பட்டுள்ள எடுத்துக்காட்டுகள் NETS மற்றும் அதன் பணியாளர்கள், அங்கத்துவ நிறுவனங்கள் மற்றும் இயக்குநர் குழுவின் கண்ணோட்டங்களைப் பிரதிபலிப்பதாகக் கொள்ள முடியாது.

மேலும், பிற்சேர்க்கைகளில் இருப்பவை, பல்வேறு ஆதாரங்களில் இருந்து எடுக்கப்பட்டவை என்பதால், பிற்சேர்க்கைகளில் உள்ள சில மாதிரிக் கொள்கைகள் ஒன்றுடன் ஒன்றும் சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மைத் தேவைப்பாடுகளுடனும் பொருந்தாமல் இருக்கக் கூடும். சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மைத் தேவைப்பாடுகள் மற்றும் அவற்றுடன் தொடர்புடைய பிற்சேர்க்கை உள்ளடக்கம் ஆகியவற்றில் வேறுபாடுகள் இருந்தால், தேவைப்பாடுகளில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள ஷரத்துகளே முன்னுரிமை பெறும்.

இங்கே தரப்பட்டுள்ள மாதிரி கொள்கைகளின் குறிப்பான கூறுகளை நடைமுறைப்படுத்தும்போது, உள்ளூர் நிலைமைகளைக் கருத்தில்

கொள்ள வேண்டும் என்பதை வாசகர்கள் அறிந்து கொள்ள வேண்டும். எடுத்துக்காட்டாக, குறைந்தது 2 வினாடிகள் என்பது, பாதுகாப்பான பின்தொடர்தல் தொலைவு என்று பொதுவாகப் பரிந்துரைக்கப்படுகிறது; மோசமான வானிலையில் அது 4 முதல் 8 வினாடிகள் என்று உயர்த்தப்படுகிறது. ஆனாலும், குறைந்தது 2 வினாடி என்பது உலகின் சில பகுதிகளில் மிகவும் நெரிசலான நகர்ப்புற சூழல்களில் சாத்தியமில்லாமல் போகக் கூடும். 4 முதல் 8 வினாடிகள் என்பது மிகவும் சவாலான சாலை அல்லது தட்பவெப்ப நிலைகளில் போதுமான பாதுகாப்பு எல்லையை வழங்காமல் போகக்கூடும்.

இறுதியாக, இந்த ஆவணத்தில் உள்ள தலைப்புகளும் பரிந்துரைகளும், பிரசுரிக்கப்பட்ட சமயத்தில் கிடைத்த மிகவும் புதிய மற்றும் விரிவான தகவல்களையே கொண்டுள்ளன. அதே சமயத்தில், இந்த ஆவணத்தில் வழங்கப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகளைப் புரிந்து கொள்வதில் மற்றும் பயன்படுத்துவதில், புதிதாக உருவாகிவரும் ஆபத்துகள், உள்ளூர் சாலைச் சூழல், தொழில்நுட்பத்தில் ஏற்பட்டுள்ள மாற்றங்கள், புதிய ஆராய்ச்சி கண்டுபிடிப்புகள் போன்றவற்றை வாசகர்கள் எப்போதும் கருத்தில் கொள்ள வேண்டும்.

## **உள்ளூர், பிராந்திய, மாநில மற்றும் தேசிய போக்குவரத்து பாதுகாப்பு சட்டங்களைப் பின்பற்றுவதல்**

ஒரு நிறுவனத்தின் வணிக மற்றும் வணிகம் அல்லாத, குத்தகைக்கு பெறப்பட்ட அல்லது சொந்தமான வாகனங்கள், குறைந்தபட்சம், எல்லா உள்ளூர், பிராந்திய, மாநில மற்றும் தேசிய ஒழுங்குமுறைகளையும் போக்குவரத்துச் சட்டங்களையும் பின்பற்றுபவையாக இருக்க வேண்டும்; அத்துடன் வணிக மற்றும் வணிகம் அல்லாத வாகனங்களுக்காக நிறுவப்பட்டுள்ள எல்லா ஒழுங்குமுறைத் தேவைப்பாடுகளையும் பூர்த்தி செய்ய வேண்டும்.



## வீச்சு மற்றும் பயன்பாடு

நிறுவனத்திற்கு சொந்தமான அல்லது நிறுவனத்தால் குத்தகைக்கு எடுக்கப்பட்ட லேசரக, நடுத்தர அல்லது கனரக வாகனங்களின் ஒட்டுநர்களுக்கும் நிறுவனப் பணிக்காகத் தனிப்பட்ட, பகிரப்பட்ட, குத்தகைக்கு எடுத்த அல்லது வாடகைக்கு எடுத்த வாகனங்களை ஆண்டுக்கு 5,000 மைல்கள்/8,000 கிலோமீட்டருக்கு மேல் ஓட்டும் ஒப்பந்தப் பணியாளர்கள் மற்றும் ஊழியர்களுக்கும் இந்த ஆவணம் பொருந்தும். இந்த ஆவணத்தைப் பல்வேறு வழிகளில் பயன்படுத்தலாம்; அவற்றில் சில:

- ஒரு சாலை பாதுகாப்பு திட்டத்தை உருவாக்குவதன் ஆரம்ப நிலைகளில் உள்ள நிறுவனங்களால் ஒரு *கையேடாகப்* பயன்படுத்தப்படலாம். ஒரு சாலை பாதுகாப்பு திட்டத்தை உருவாக்குதல், நடைமுறைப்படுத்தல், நீடிக்க செய்தல் ஆகியவற்றுக்கு மிகவும் முக்கியமாக உள்ள உருப்பதிகளுக்கு இது ஒரு *வார்ப்புருவை* வழங்குகிறது.
- வாகனப் வரிசைப் பாதுகாப்பு திட்டங்களை முன்பே நடைமுறைப்படுத்தியிருக்கும் நிறுவனங்கள், தங்கள் வாகன வரிசைப் பாதுகாப்பு திட்டங்களில் உள்ள குறைகள் மற்றும் வாய்ப்புகளைக் கண்டறிவதற்கான ஒரு *தணிக்கை கருவியாகப்* பயன்படுத்தலாம்.
- தங்களுடைய வாகன வரிசைப் பாதுகாப்பு திட்டங்களின் பெஞ்ச்மார்க்கை உருவாக்க பல நிறுவனங்கள் ஒன்றாக சேரும்போது, ஒப்பிடுவதற்கான வார்ப்புருவாகப் பயன்படுத்தலாம்.

## நிறுவனம் கருத்தில் கொள்ள வேண்டியவை

வெற்றிகரமான சாலை பாதுகாப்பு திட்டங்கள், வளங்களைப் பயன்படுத்துபவை, தலைமையால் வழிநடத்தப்படுபவை, மற்றும் லைனுக்கு சொந்தமானவை.

1. வளங்களைப் பயன்படுத்துவதில், பின்வருவதற்கு நிதியளித்தலும் அடங்கும்:
  - a. ஒட்டுநர் பாதுகாப்பு திட்டங்கள் (பயிற்சியளித்தல் போன்றவை);
  - b. சாலை பாதுகாப்பு திட்ட மேலாண்மை (எ.கா., நிறுவன ஊழியர் எண்ணிக்கை அல்லது வெளிப்புற சேவைகள்);
  - c. அளவீடுகளைச் சேகரிப்பதற்கான தொழில்நுட்பம்.
2. மூத்த தொழில்வணிக/உலகளாவிய பகுதி மேலாண்மை அதிகாரிகள் தங்கள் பற்றுறுதியை வெளிப்படுத்த வேண்டும், நேரம், வளங்கள் மற்றும் கவனத்தை அளிக்க வேண்டும். அவர்களே சாலை பாதுகாப்பு திட்டத்தின் முன்னோடிகள், பாதுகாப்புக்கு மதிப்பளிக்கும் கலாச்சாரத்தைப் பின்பற்றுவதற்கு வழிவகுக்கிறார்கள்.
3. “லைனுக்கு சொந்தமானது” என்பது பின்வரும் கூறுகளைக் குறிக்கிறது:
  - a. ஒவ்வொரு ஒட்டுநரும் அவரது வாகனம் ஓட்டும் பணிச்செயல்பாட்டுக்கு பதில் சொல்லும் பொறுப்புடையவர்.



- b. ஒட்டுநரின் மேலாளரும் அவரது நிறுவனத்தின் வாகனம் ஒட்டும் பணிச்செயல்பாட்டுக்கு பதில் சொல்லும் பொறுப்புடையவர். முடிவுகளுக்கு பதில் சொல்லும் பொறுப்பு, நிறுவனத்தின் மிக உயரிய நிலைகள் வரை செல்லும்.
- c. உள்ளூர் சாலை பாதுகாப்பு குழுக்கள் என்பவை உலகளாவிய சாலை பாதுகாப்பு மேலாளருடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள, பிராந்திய அல்லது தொழில்வணிக சாலை பாதுகாப்பு தலைவர்கள் உள்ளடங்கிய ஒரு சாலை பாதுகாப்பு வலைப்பின்னலின் ஒரு அங்கமாகும்.

*குறிப்பு: சில பெரிய நிறுவனங்களில், உலகளாவிய சாலை பாதுகாப்பு மேலாளர் என்பது ஒரு முழுநேரப் பணியாக இருக்கும். பிற நிறுவனங்கள் சாலை பாதுகாப்பு பொறுப்புகளைத் தமது பதவிகளில் ஒரு பகுதியாகக் கொண்டுள்ளன. சாலை பாதுகாப்பு நிறுவன விளக்கப்படங்களுக்கான எடுத்துக்காட்டுகள், பிற்சேர்க்கை Aஇல் காண்பிக்கப்பட்டுள்ளன.*

## அளவுகள், தொழில்வணிக நிலை மற்றும் தொடர்ச்சியான முன்னேற்றம்

அளவுகள்/முக்கிய பணிசெயல்பாட்டுச் சுட்டிகளைச் சேகரித்தல், பகுப்பாய்தல், பரவலாக்குதல் ஆகியவை, வாகன வரிசை பாதுகாப்பு திட்டத்தின் முக்கியமான மேலாண்மைக் கூறுகளாகும்.

### அடிப்படை தரவு தேவைகள்

- வகைகளின்படி மொத்த வாகனங்களின் எண்ணிக்கை:
  - லேசுரகம்
  - நடுத்தரம்
  - கனரகம்
- குறிப்பிட்ட கால அளவில், குறிப்பிட்ட வகை வாகனம் ஓடிய மொத்த மைல்கள்/கிலோமீட்டர்கள்
- குறிப்பிட்ட கால அளவில், குறிப்பிட்ட வகை வாகனத்திற்கு ஏற்பட்ட மொத்த மோதல்கள்
- குறிப்பிட்ட கால அளவில், குறிப்பிட்ட வகை வாகனத்தால் ஏற்பட்ட மொத்த காயங்கள்
- மோதல்களின் வகை, எ.கா.
  - பின்விளைவின்படி: எ.கா., உயிரிழப்பு, பணியாளருக்கு காயம், வெளி தரப்பினருக்கு காயம், சொத்துச் சேதம் மட்டும்
  - காரணத்தின்படி: எ.கா., போக்குவரத்து சிக்னலைக் கவனிக்கத் தவறுதல், இடமளிக்கத் தவறுதல், மோதிவிட்டு நிற்காமல் ஓடுதல்
  - மோதல் நேர்ந்த விதத்தின்படி: எ.கா., பக்கவாட்டில் உரசுதல், நேரடி மோதல், பின்புறத்தில் மோதுதல்

## அளவுகள்/முக்கியப் பணிச் செயல்பாட்டுச் சுட்டிகள்

1. முன்னணி பணிச் செயல்பாட்டுச் சுட்டிகள்  
முன்னணி பணிச் செயல்பாட்டுச் சுட்டிகள், எதிர்கால நேர்முறை அல்லது எதிர்மறை நிகழ்வுகள் ஏற்படுவதற்கான சாத்தியம் தொடர்பான நுண்ணறிவை வழங்குகின்றன.
  - a. எடுத்துக்காட்டு: அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர்கள் என்று வகைப்படுத்தப்பட்ட ஓட்டுநர்களின் சதவீதம் (எ.கா., அதிவேகமாக செல்லுதல் அல்லது மோதல் பதிவுகள் அல்லது வாகன கண்காணிப்பு அமைப்புகளில் உள்ள தரவுகள் உள்பட பிற தரவு மூலங்கள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில், பிற்சேர்க்கை Bஐயும் காணவும்)
  - b. எடுத்துக்காட்டு: ஒரு நாள்காட்டி ஆண்டில் ஓட்டுநர் பயிற்சியை முடிக்கும் ஓட்டுநர்களின் சதவீதம் எடுத்துக்காட்டு: மோதல் ஏற்பட்டு 30 நாட்களுக்குள் “மூல காரண” பகுப்பாய்வுக்கு உட்படும் மோதல்களின் சதவீதம்

## 2. பின்தங்கிய பணிச் செயல்பாட்டுச் சுட்டிகள்

ஒரு வாகன வரிசை பாதுகாப்பு திட்டமானது எந்த அளவுக்கு சிறப்பாக அல்லது மோசமாக செயல்படுகிறது என்று பின்தங்கிய பணிச் செயல்பாட்டுச் சுட்டிகள் விளக்கிக் காட்டுகின்றன.

எடுத்துக்காட்டு: ஒவ்வொரு பத்து லட்சம் மைல்களுக்கும் ஏற்படும் மோதல்கள் மற்றும் காயங்கள் (Collisions and Injuries per Million Miles - CPMM மற்றும் IPMM)

$$CPMM = \frac{(\text{குறிப்பிட்ட கால அளவில் ஏற்பட்ட மொத்த காயங்கள்} \times 1,000,000)}{\text{அந்த கால அளவில் ஓட்டப்பட்ட மைல்களின் மொத்த எண்ணிக்கை}}$$

$$IPMM = \frac{(\text{குறிப்பிட்ட கால அளவில் ஏற்பட்ட மொத்த காயங்கள்} \times 1,000,000)}{\text{அந்த கால அளவில் ஓட்டப்பட்ட மைல்களின் மொத்த எண்ணிக்கை}}$$

### மோதல் பழுதுபார்த்தல் செலவுகளைத் தீர்மானித்தல்

பின்வரும் எடுத்துக்காட்டு, மோதல்களைப் பழுதுபார்க்கும் செலவுகளைத் தீர்மானிப்பதற்கான வழிகாட்டுதலை வழங்குகிறது. காயங்கள் மற்றும் உயிரிழப்புகளுடன் தொடர்புடைய செலவுகளை இது உள்ளடக்கவில்லை என்பதைக் கருத்தில் கொள்ளவும்.

பின்வருமாறு ஊகித்துக்கொள்ளுங்கள்:

வாகன வரிசையின் அளவு = 500 வாகனங்கள்; வாகன வரிசையில் ஆண்டுக்கு 15% காயம் ஏற்படாத மோதல்களில் சிக்குகின்றன; சராசரி பழுதுபார்த்தல் செலவு = USD \$15,380\*

வருடாந்தர மோதல் பழுதுபார்த்தல் செலவு =  $500 \times 0.15 \times \$15,380 = \text{USD } \$1,153,500$

(\* நிறுவனங்களுக்கு விபத்துக்களால் ஏற்படும் பொருளாதார சுமை, NHTSA, 2002 என்பதிலிருந்து சராசரி பழுதுபார்த்தல் செலவு எடுக்கப்பட்டது)

### கூட்டுப்பணி/பெஞ்சமார்க்கிங்/தொடர்ச்சியான முன்னேற்றம்

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

நிறுவனங்களின் வாகன வரிசை/சாலை பாதுகாப்பு தலைவர்கள், தங்கள் சொந்த வாகன வரிசை பாதுகாப்பு திட்டங்களைத் தாண்டியும் தொடர்ந்து கவனம் செலுத்தி, தங்கள் தொழிற்சாலைகளில் உள்ள மற்றவர்களிடமிருந்தும் தொடர்பற்ற தொழிற்சாலைகளில் உள்ளவர்களிடமிருந்தும் கற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று NETS பரிந்துரைக்கிறது. இது சிக்கலைத் தீர்ப்பதற்கு ஆகும் நேரத்தைக் குறைக்கும், சாலை பாதுகாப்பு திட்டங்களுக்குப் புதிய சிந்தனைகளைக் கொண்டுவரும், தொடர்ச்சியான முன்னேற்றத்தை வளர்த்தெடுக்கும், நம்பிக்கையளிக்கும் நடைமுறைகளைப் பரிமாறிக் கொள்ள உதவும்.

பெஞ்ச்மார்க்கிங்/கூட்டுப் பணி போன்றவை முறைசார்ந்து அல்லது முறைசாராமல் இருக்கலாம். முறைசார்ந்த பெஞ்ச்மார்க்கிங் என்பதில், ஒரு சாலை பாதுகாப்பு பெஞ்ச்மார்க்கிங் அமைப்பில் (எடுத்துக்காட்டாக NETS) சேர்வதும் தொழிற்துறை அமைப்புகளால் அவற்றின் உறுப்பினர்களின் சார்பாக (எடுத்துக்காட்டாக, அமெரிக்க வாயுச் சங்கம்) நடத்தப்படும் பெஞ்ச்மார்க்கிங் திட்டங்களில் பங்கேற்றலும் அடங்கும். முறைசார்ந்த மற்றும் விரிவான வாகன வரிசை பாதுகாப்பு பெஞ்ச்மார்க்கிங் திட்டம் பற்றிய விவரங்களுக்கு, [www.trafficsafety.org](http://www.trafficsafety.org) என்ற இணையதளத்திற்கு வருகை தந்து, NETSஇன் எண்ணிக்கையில் வலிமை (NETS' STRENGTH IN NUMBERS™) என்ற வாகன வரிசைப் பாதுகாப்பு பெஞ்ச்மார்க் திட்டத்தைப் பற்றி படிக்கவும். இது பெரிய மற்றும் சிறிய அளவிலான வாகன வரிசைகளுக்கு, எல்லா வகையான வாகனங்களுக்கும் மற்றும் உலகளவிலோ உலகின் ஒரு பிராந்தியத்திலோ ஒரே ஒரு நாட்டில் மட்டுமோ இயங்கும் நிறுவனங்களுக்கு இது பயனுள்ளதாக இருக்கும் என்பதை நினைவில் கொள்ளவும்.

முறைசாராத பெஞ்ச்மார்க்கிங்கில், வழக்கமாக ஒரே துறையில் உள்ள நிறுவனங்கள் அடங்கிய ஒரு குழு, அந்தந்த நிறுவனங்களின் சாலை பாதுகாப்பு திட்டங்களை மேம்படுத்த கூட்டாக பணியாற்றுவார்கள். இதில் தரவுகளை சேகரிக்கவும் பகுப்பாய்வு செய்யவும் வெளி தரப்பினர் யாரும் ஈடுபடுத்தப்பட மாட்டார்கள்.

NETSஇன் பெஞ்ச்மார்க் திட்டமானது CPMKகள்/IPMKகள் பற்றிய தரவுகளையும் பெஞ்ச்மார்க் செயல்பாட்டில் பங்கேற்கும் நிறுவனங்களால் பயன்படுத்தப்படும் திட்டத்தின் கூறுகளையும் சேகரிக்கும்.

NETSஆல் பெஞ்ச்மார்க் செய்யப்படும் திட்டக் கூறுகளில் பின்வருபவையும் அடங்கும்:

இந்தத் தகவல் NETSஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.



- 1) கொள்கைகள்
- 2) பயிற்சி திட்டங்கள்; இதில் விளக்கவுரையுடனான வாகனம் ஓட்டுதல் நிகழ்முறையும் அடங்கும்
- 3) அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநரை அடையாளம் காணல் மற்றும் குறுக்கிடுதல்
- 4) மோதல் மீள்பார்வை நிகழ்முறை
- 5) அசல் உபகரண உற்பத்தியாளரால் (Original Equipment Manufacturer - OEM) வழங்கப்பட்ட, வாகனத்திலுள்ள கண்காணிப்பு அமைப்புகள் (In-vehicle Monitoring Systems - IVMS) மற்றும் பாதுகாப்பு தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்துதல்
- 6) அதிகாரமளிக்கப்பட்ட ஓட்டுநர் நிகழ்முறை (வாழ்க்கைத்துணை/இல்ல உறவாளர்/சார்ந்திருப்பவர் திட்டங்கள்/ஒப்பந்ததாரர்கள்)
- 7) அளவுகள் (எ.கா., CPMM/IPMM, மோதலில் உள்ள வாகன வரிசையின் சதவீதம், மிகவும் பொதுவான மோதல் வகைகள், வாகன வகையின்படி மற்றும் நாடு அளவிலான அல்லது உலக அளவிலான மதிப்பெண்கள்)
- 8) செல்பேசி மற்றும் பிற எலக்ட்ரானிக் சாதன கொள்கை
- 9) முதுநிலை மேலாளர்களின் ஈடுபாடு
- 10) நிர்வாகக் கட்டுப்பாடுகள் (எ.கா., ஒரு நாளுக்கு அல்லது ஒரு வாரத்தில் தொடர்ச்சியாக ஓட்டப்படும் நேரத்தின் மீது கட்டுப்பாடுகள்; கட்டாய ஓய்வு இடைவேளைகள்)

## வரையறைகள்

ABS	ஆன்டி-லாக் பிரேக் சிஸ்டம்
மோதல்	இயக்கத்தில் உள்ள ஒரு மோட்டார் வாகனம், மற்றொரு வாகனம், வேறு சொத்து, நபர்கள் அல்லது விலங்குகள் ஆகியவை சம்பந்தப்பட்ட ஒரு சம்பவம். இந்த சம்பவம் ஒரு பொது சாலையில் அல்லது அதற்கு வெளியே நடக்கலாம், வாகனத்தில் சேதம், சொத்து சேதம் அல்லது காயத்தை விளைவிக்கக்கூடும்.
நிறுவன ஓட்டுநர்	<ul style="list-style-type: none"> <li>• நிறுவனத்திற்கு சொந்தமான அல்லது குத்தகைக்கு எடுக்கப்பட்ட வாகனத்தை ஓட்டும் பொறுப்பில் நியமிக்கப்பட்ட நபர் நிறுவன ஓட்டுநர் ஆவார்.</li> <li>• நிறுவனத்தின் சொந்த முடிவுப்படி, நிறுவன ஓட்டுநர்கள் என்பதில், நிறுவன ஓட்டுநர்களின் வாழ்க்கைத் துணைகள், இல்ல உறவாளர்கள், உரிமம் பெற்ற சார்ந்திருப்போர், அத்துடன் ஒப்பந்தப் பணியாளர்களும் அடங்கலாம்.</li> <li>• நிறுவன ஓட்டுநர்களில் “இழப்பீடு” வாகனம் தரப்பட்டுள்ள பணியாளர்களும் அடங்குவர்.</li> <li>• நிறுவனப் பணிக்காகத் தனிப்பட்ட, பகிரப்பட்ட, குத்தகைக்கு எடுத்த அல்லது வாடகைக்கு எடுத்த வாகனங்களை ஆண்டுக்கு 5,000 மைல்கள்/8,000 கிலோமீட்டர்களுக்கும் மேல் ஓட்டும் ஒப்பந்த பணியாளர்கள் மற்றும் பணியாளர்களும் நிறுவன ஓட்டுநர்களே.</li> </ul>
தற்காப்பு வாகன ஓட்டுதல் பயிற்சி	சாலை பயனாளர்கள் அனைவருக்கும் பாதுகாப்பான வாகனம் ஓட்டுதல் நுட்பங்களையும் பொறுப்புகளையும் கற்பிப்பதற்கான ஒரு பாட வகுப்பு. இது சாலையின் விதிகளை நன்றாக அறிந்து கொள்ளுதல், வாகனம் ஓட்டுதலின் அடிப்படை இயந்திர இயக்கத்தை அறிந்து கொள்ளுதல் ஆகியவற்றைத் தாண்டிச் செல்கிறது. மோசமான சூழ்நிலைகள் அல்லது மற்றவர்களின் தவறுகளையும் மீறி, ஆபத்தான சூழ்நிலைகளை எதிர்பார்ப்பதன் மூலம் மோதல் ஏற்படும் ஆபத்தைக் குறைத்தலே இதன் இலக்காகும்.
கனரக வாகனம்	பின்வரும் நிலைகளில் உள்ள வாகனம்: <ul style="list-style-type: none"> <li>• தனியாகவோ டிரக்/டிரெய்லர் சேர்க்கையுடனோ மொத்த வாகன எடை மதிப்பீடு (Gross Vehicle Weight Rating - GVWR) 26,001 பவுண்டுகள் (11,794 கிலோகிராம்கள்) அல்லது அதை விட அதிகமாக அல்லது</li> <li>• ஓட்டுநருடன் சேர்த்து 16 அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட பயணிகளை சுமந்து செல்லும் வகையில் வடிவமைக்கப்பட்ட வாகனம்.</li> </ul>
HSSE	உடல்நலம், பாதுகாப்பு, காவல், சுற்றுச்சூழல்
காயம்	முதலுதவிக்கும் அப்பாற்பட்ட மருத்துவ சிகிச்சை தேவைப்படுவது, மருத்துவர் அல்லது பிற நலம்பேணல் நிபுணரால் நோயறிதல் சோதனை மூலம் காயம் எனக் கண்டுபிடிக்கப்படுவது. மேற்கொண்டு அளிக்கப்படும் வரையறைகளில், நினைவிழக்குமாறு ஒரு நபருக்கு உடலில் தீங்கு அல்லது சேதம் ஏற்படுவது, குறைந்தது ஒரு நாளுக்கு பணிக்குச் செல்ல இயலாமை, பணி நடவடிக்கை குறைதல் அல்லது பணி மாற்றல் ஆகியவை அடங்கும்.

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

IVMS	வாகனத்திலுள்ள கண்காணிப்பு அமைப்புகள் (In-vehicle Monitoring Systems - IVMS) அல்லது ஓட்டுநர் நடத்தை கண்காணிப்பு அமைப்புகள் ஒரு ஓட்டுநரின் நடத்தையைப் பற்றிய தரவையும் தேதி, நேரம், வேகம், வேக அதிகரிப்பு, வேகக் குறைப்பு, சீட் பெல்ட் பயன்பாடு போன்ற வாகனப் பயன்பாட்டுத் தரவையும் பதிவு செய்யும் எலக்ட்ரானிக் சாதனங்களாகும்.
பயண மேலாண்மை அமைப்பு	பயண மேலாண்மை அமைப்பு என்பது, நிறுவனத்தின் செயல்பாடுகளுக்கு உட்பட்ட, சாலை போக்குவரத்துடன் தொடர்புடைய ஆபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கான ஒரு திட்டமிடப்பட்ட, முறையான நிகழ்முறையாகும். பயண மேலாண்மையில் பின்வரும் கூறுகள் உள்ளன: 1) பயணத்திற்கான தேவையை மதிப்பிடுவதற்கான, நீண்ட பயணங்களை நீக்குவது அல்லது குறைப்பதற்கான ஒரு முறைசார்ந்த செயல்முறை; 2) பயணங்களை மேலாண்மை செய்வதற்கான ஒரு நடைமுறை; இதில் ஆபத்தைக் குறைத்தல், பாதுகாப்பான பாதைகளைத் திட்டமிடுதல், ஓட்டுநர்கள் மற்றும் மேற்பார்வையாளர்களுக்கு இடையிலான தொடர்புறுத்தல் ஆகியவை அடங்கும்.
JMP	பயண மேலாண்மைத் திட்டம் (Journey Management Plan - JMP) என்பது, பயண மேலாண்மை அமைப்பின் ஒரு அங்கமாகும். இது ஓட்டுநர் மற்றும் மேற்பார்வையாளர் (அல்லது பயண மேலாளர்) இடையே ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட திட்டத்தைக் குறிக்கிறது. JMP, புறப்படுதலுக்கும் இறுதி இலக்கிடத்தைச் சென்றடைவதற்கும் இடைப்பட்ட நேரத்தைக் கொண்டுள்ளது. போகும் வழியில் ஏற்படக்கூடிய சாத்தியமான அபாயங்களைத் தவிர்த்தல் அல்லது குறைத்தல், மாற்று வழிகள், ரேடியோ போக்குவரத்து கண்காணிப்பு நிலையங்கள், போகும் வழியில் தொடர்புறுத்தல் ஆகியவற்றை JMP விரிவாக விளக்கும். ஓட்டுநர்களுக்கு சோர்வு ஏற்படுவதைத் தடுப்பதற்கான ஓய்வு இடைவேளைகளும் (பாதுகாப்பான இடங்களில்) இதில் அடங்கும். பொது அவசரநிலை பதில்வினை அமைப்புகளுக்கான அணுகல் இல்லாத இடங்களில், ஓட்டுநர்கள் மருத்துவ உதவி பெற அணுகக் கூடிய நிலையங்களையும் இந்தத் திட்டம் அடையாளம் காட்ட வேண்டும்.
லேசுரக வாகனம்	பின்வரும் நிலைகளில் உள்ள வாகனம்: <ul style="list-style-type: none"> <li>மொத்த வாகன எடை மதிப்பீடு (GVWR) 10,001 பவுண்டுகளை (4,536 கிலோகிராம்கள்) விடக் குறைவாக இருப்பது அல்லது ஓட்டுநருடன் சேர்த்து எட்டு அல்லது அதைவிடக் குறைவான நபர்களைச் சுமந்து செல்லும் வகையில் வடிவமைக்கப்பட்டது. GVWR என்பது ஓட்டுநர், பயணிகள், எரிபொருள் மற்றும் சரக்கு உட்பட ஒரு வாகனத்தின் அதிகபட்ச சுமைக் கொள்ளளவைக் குறிக்கும்.</li> </ul>
நடுத்தர வாகனம்	பின்வரும் நிலைகளில் உள்ள வாகனம்: <ul style="list-style-type: none"> <li>இதன் GVWR 10,001 பவுண்டுகளை விட அதிகமாகவும் 26,001 பவுண்டுகளை (11,794 கிலோகிராம்கள்) விடக் குறைவாகவும் இருப்பது</li> <li>கூட்டு GVWR 26,001 பவுண்டுகளை (11,794 கிலோகிராம்கள்) விடக் குறைவாக இருக்கும் எந்த வகை டிரெய்லரையும் இழுக்கிற அல்லது</li> <li>ஓட்டுநருடன் சேர்த்து ஒன்பது முதல் 15 நபர்கள் வரை சுமக்கும்படி வடிவமைக்கப்பட்ட வாகனம்.</li> </ul>

NCAP	புதிய கார் மதிப்பாய்வுத் திட்டம். வழக்கமாக அரசாங்கத்தால் முன்னெடுக்கப்படும் NCAP, மோதல் ஏற்படும்போது வாகனத்திற்கு உள்ளே இருக்கும் நபர்களுக்கு காயம் ஏற்படுவதைத் தடுக்கும் திறனின் அடிப்படையில் மோட்டார் வாகனங்களைச் சோதிப்பது மற்றும் அவற்றுக்கு மதிப்பீடுகளை (பொதுவாக எண்களில் இருக்கும்) ஒதுக்குவது. மேலும் விவரங்களுக்கு: <a href="http://www.globalncap.org/">http://www.globalncap.org/</a>
உருளுவதைத் தடுத்தல் தொழில்நுட்பம்	உருளுவதைத் தடுத்தல் தொழில்நுட்பம் என்பது, லேசரக வாகனங்களுக்காக வடிவமைக்கப்பட்டதாகும். இது ஒரு எலக்ட்ரானிக் நிலைத்தன்மை கட்டுப்பாட்டு அமைப்பை (ESC) பயன்படுத்துகிறது. இந்த அமைப்பு, வாகனத்திற்கு இழுவிசையை மீட்டுத் தர, பிரேக்குகளை ஒவ்வொரு சக்கரத்திலும் தனித்தனியாக செயல்படுத்த முடியும். இதன் மூலம் ஓட்டுநர் வாகனத்தைக் கட்டுப்படுத்த முடியும்.  இதே தொழில்நுட்பத்திற்கு உள்ள பிற பெயர்களில் சில: இழுவிசை கட்டுப்பாட்டு அமைப்பு (Traction control system - TCS), வாகன நிலைத்தன்மை கட்டுப்பாடு (vehicle stability control - VSC), எலக்ட்ரானிக் நிலைத்தன்மை கட்டுப்பாட்டுத் திட்டம் (electronic stability program - ESP), செயலார்ந்த நிலைத்தன்மை கட்டுப்பாடு (dynamic stability control - DSC). இந்த அமைப்பானது, பெரும்பாலான வாகன உற்பத்தியாளர்களால், அவர்களுடைய புதிய கார்கள், SUVகள் மற்றும் லேசரக டிரக்குகளில் கிடைக்கச் செய்யப்படுகிறது.
உருளுதல் பாதுகாப்பு	உருளுதல் பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகள் (பொதுவாக கேப்கள் அல்லது ஃப்ரேம்கள்) வாகனம் உருள நேரும்போது ஏற்படும் காயங்களில் இருந்து வாகனத்தின் பயணிகளைப் பாதுகாப்பதற்காக வடிவமைக்கப்பட்டவை.  இந்த கூடுதல் பாதுகாப்பானது, பின்வரும் வடிவங்களில் இருக்கலாம்: <ul style="list-style-type: none"> <li>• வாகனத்திற்குள்ளே இருக்கும் முழு உருளுதல் கூண்டு</li> <li>• கூரைப் பகுதிகளுக்கான முட்டு</li> <li>• மேம்படுத்தப்பட்ட ஜன்னல் வலிமை</li> </ul>
பக்கவாட்டு மோதல் பாதுகாப்பு	பக்கவாட்டு மோதல்களில் இருந்து பாதுகாப்பதற்கான அமைப்பு, ஐரோப்பிய ஒன்றிய ஒழுங்குமுறை ECE95, அமெரிக்க ஒழுங்குமுறை FMVSS 214 அல்லது அதற்கு இணையானதைப் பின்பற்ற வேண்டும்.  பொதுவாக, எல்லா நவீனகால வாகனங்களிலும், பக்கவாட்டு மோதல் பாதுகாப்புக்கு ஏற்ற அமைப்புசார் வடிவமைப்புகள் உள்ளன; பெரும்பாலான வாகனங்களில் பக்கவாட்டு காற்றுப் பைகளும் பல கூடுதல் தலை பாதுகாப்பு காற்றுப் பைகள் அல்லது திரைகளும் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

## சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மைத் தேவைப்பாடுகள்

இந்தத் தேவைப்பாடுகள் நான்கு முதன்மை அமைப்புகளாக சேர்த்துக் குறிப்பிடப்படுகின்றன:

- சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மை அமைப்பு: சாலை பாதுகாப்பு பணிச் செயல்பாட்டை மேம்படுத்த ஒரு நிறுவனத்திற்கு உதவும் திட்டக் கூறுகளைக் கொண்டிருக்கும்
- ஒட்டுநர் மற்றும் பயணிக்கான தேவைப்பாடுகள்
- திட்டமிடல், செயல்படுத்தல், பின்தொடர்தல் ஆகியவற்றுக்கான பயண மேலாண்மைத் தேவைப்பாடுகள்
- வாகனத் தேவைப்பாடுகள்

வலிமையான சாலை பாதுகாப்பு முயற்சிக்கான கட்டாயக் கூறுகள் இடப்பக்கத்தில் பட்டியலிடப்பட்டுள்ளன.

வழிகாட்டுதலுக்கான குறிப்பீடுகள், சிறந்த நடைமுறைகள் மற்றும் பிற்சேர்க்கைகள் உட்பட்ட கூடுதல்

உள்ளடக்கம் வலப்பக்கத்தில் தரப்பட்டுள்ளன.

கட்டாயக் கூறுகள்	வழிகாட்டுதல்
<b>A. சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மை அமைப்பு</b>	
1. போக்குவரத்து ஆபத்துக்கள் குறைக்கப்படுமாறு, எல்லா நடவடிக்கைகளும் திட்டமிடப்பட்டு, நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு, கட்டுப்படுத்தப்பட்டு, வழிநடத்தப்படுகின்றனவா என்பதை உறுதிப்படுத்த, ஒரு சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மை அமைப்பு நடைமுறைப்படுத்தப்பட வேண்டும். இந்த மேலாண்மை அமைப்பில் பின்வரும் கூறுகள் இருக்க வேண்டும்: <ol style="list-style-type: none"> <li>தலைமை மற்றும் பற்றுறுதி</li> <li>சாலை பாதுகாப்பு கொள்கை, குறிக்கோள்கள் மற்றும் இலக்குகள்</li> <li>நிறுவனம், ஆதாரங்கள், பங்குகள் மற்றும் பொறுப்புகள்</li> <li>தகுதி, பயிற்சி மற்றும் விழிப்புணர்வு</li> <li>சாலை போக்குவரத்து ஆபத்து மேலாண்மை</li> <li>தொடர்புறுத்தல் நிகழ்முறை</li> <li>மேலாண்மை அமைப்பை ஆவணப்படுத்துதல்</li> <li>செயல்பாட்டு திட்டமிடல் மற்றும் கட்டுப்பாடு</li> <li>அவசரநிலைக்கான தயார்நிலை மற்றும் பதில்வினை</li> <li>கண்காணிப்பு, அளவிடுதல், பகுப்பாய்வு மற்றும் மதிப்பாய்வு</li> <li>சாலை போக்குவரத்து சம்பவப் புலனாய்வு மற்றும் பின்தொடர்தல்</li> <li>உள் தணிக்கைகள்</li> <li>நிர்வாகத்தின் மீள்பார்வை</li> </ol>	விரிவான சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மை அமைப்புகளுக்கான சட்டகங்களுக்கு எடுத்துக்காட்டுகள்: <ul style="list-style-type: none"> <li>OGP 365 நிலவழி போக்குவரத்து பாதுகாப்புக்கான பரிந்துரைக்கப்பட்ட நடைமுறை</li> <li>ISO 39001:2012 சாலை போக்குவரத்து பாதுகாப்பு மேலாண்மை அமைப்புகள் (RTS) – பயன்பாட்டுக்கான வழிகாட்டுதலுடன் தேவைப்பாடுகள்</li> </ul> மேலும், மோட்டார் வாகன செயல்பாடுகளுக்கான ANSI/ASSE Z15.1 2012 தரநிலை பாதுகாப்பு நடைமுறைகள், ஒரு சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மை அமைப்பின் கூறுகளைக் கொண்டுள்ளது.  மாதிரி நிறுவன விளக்கப்படங்கள் மற்றும் சம்பவப் புலனாய்வு அறிக்கைகள் பிற்சேர்க்கை Aஇல் தரப்பட்டுள்ளன.

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி"

வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

8. ஓட்டுநர் மற்றும் பயணியர் தேவைப்பாடுகள்	
1. வாகனங்களில் இருப்பவர்கள் சீட் பெல்ட்களைப் பயன்படுத்த வேண்டும். இந்தத் தேவைப்பாட்டைத் தொடர்புறுத்துவது ஓட்டுநரின் பொறுப்பாகும்.	
2A. குறிப்பிட்ட இடத்திற்கும் வாகன வகைக்கும் செல்லுபடியாகும் ஓர் ஓட்டுநர் உரிமத்தை ஓட்டுநர்கள் வைத்திருக்க வேண்டும்.	மாதிரி ஓட்டுநர் உரிமம் அளித்தல் கொள்கைக்கு, பிற்சேர்க்கை B4ஐக் காணவும்.
2B. ஓட்டுநர்கள் உடல் அளவிலும் மன அளவிலும் வாகனம் ஓட்டுவதற்குத் தகுதியுள்ளவர்களாக இருப்பதை உறுதிசெய்யும் ஒரு பணி நலத்தகுதி கொள்கையை நிறுவனத்திற்குள் உருவாக்கவும்.	சீரான இடைவேளைகளில் மருத்துவ சோதனைகளை உள்ளடக்கிய ஓர் ஓட்டுநர் பணி நலத்தகுதி நிகழ்முறையை நடைமுறைப்படுத்துங்கள் (எ.கா., உறங்கும்போது மூச்சுத் திணறல் ஏற்படுதல் போன்ற தூக்கக் கோளாறுகள் உள்ளனவா என்று சோதித்தல்).
3. இயக்கப்படும் பல்வேறு வாகனங்களின் வகைகளுக்குப் பொருத்தமான தற்காப்பான வாகனம் ஓட்டுதல் பயிற்சிகளை ஓட்டுநர்கள் வெற்றிகரமாக நிறைவுசெய்ய வேண்டும். பயிற்சிகள் அடங்கியிருக்க வேண்டியவை:  A. பொதுவான அபாய விழிப்புணர்வு (இதில் சோர்வு மேலாண்மை, கவனம் குவியாமல் வாகனம் ஓட்டுதல் ஆகியவையும் அடங்கும்) மற்றும் முந்தைய மோதல்களின் மீள்பார்வை மூலம் கண்டறியப்பட்ட உருப்படிகள்  B. திறமையைக் காண்பிக்கவும் மதிப்பிடவும் நேரடியான, வாகனம் ஓட்டுதல் சார்ந்த அல்லது பிற வழிமுறை  C. சீரான இடைவேளைகளில் அளிக்கப்படும் புதுப்பித்தல் பயிற்சியானது ஓட்டுநரின் பணிச் செயல்பாடு மற்றும் அபாயத் தாக்கமுறுதலின் அடிப்படையில் அமைந்திருக்க வேண்டும், மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை குறைந்தது ஒரு நேரடிப் புதுப்பித்தல் பயிற்சி அளிக்கப்பட வேண்டும்	வாகனங்கள் விபத்தில் உருவதற்கான அபாயம் அதிகமாக (எ.கா. வாகன வகை மற்றும்/அல்லது சாலை வகை அல்லது துழ்நிலைகளின் காரணமாக) உள்ள இடங்களில், உருளுதல் விழிப்புணர்வு பயிற்சியையும் நிறைவு செய்யும்படி NETS பரிந்துரைக்கிறது.  மாதிரி ஓட்டுநர் பயிற்சி கொள்கையைக் காண பிற்சேர்க்கை B2ஐப் பார்க்கவும். இதில் விளக்கவுரை மற்றும் பியர் டிரைவ்களைப் பற்றிய தகவல்களும் உள்ளன.  ஓட்டுநர் பயிற்சிக் கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டதாக, ஓட்டுநரின் சான்றொப்பம்/ஒப்புதலை எழுத்துப்பூர்வமாகப் பெறுமாறு NETS பரிந்துரைக்கிறது.

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி"

வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.



<p>4. மேலாண்மை, அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர் குறுக்கிடல் நிகழ்முறையை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும். இதில் குறைந்தபட்சம்:</p> <p>A. அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர்களை அடையாளம் காணல், அவர்களுக்குத் தெரியப்படுத்துதல், அவர்களை மேலாண்மை செய்தல் ஆகியவற்றுக்கான தேர்வாளர்கள் இருக்க வேண்டும்;</p> <p>B. அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர் என்று வகைப்படுத்தப்பட்ட உடனே, ஓட்டுநரின் உடனடி மேற்பார்வையாளருடன் ஒரு திட்டமிடப்பட்ட பயிற்சி அமர்வு நடத்தப்பட வேண்டும்;</p> <p>C. கூடுதல் மறுபயிற்சி மற்றும் துணை மதிப்பாய்வு தேவைப்பாடுகள்;</p> <p>D. முறையான பணிச் செயல்பாட்டு மேலாண்மை நிகழ்முறைக்கான பரிந்துரை.</p>	<p>அதிக அபாயத்தை அடையாளம் காணல் மற்றும் கையாளுதல் பற்றிய மாதிரி கொள்கையைக் காண, பிற்சேர்க்கை B6ஐக் காணவும்.</p>
<p>5A. HSSE அபாய மதிப்பாய்வின் அடிப்படையில், எந்தெந்த வாகனங்களில் வாகனத்திலுள்ள கண்காணிப்பு அமைப்புகள் (IVMS) பொருத்தப்பட வேண்டும் என்று கண்டறியவும். குறைந்தபட்சம், IVMS சாதனங்கள் “ஓட்டுநர் அடையாளச் சாவி” என்பதன் கீழ், வேகம், மோசமான வேக அதிகரிப்பு, மோசமான வேகக் குறைப்பு, ஓட்டப்பட்ட கிலோமீட்டர்கள் அல்லது மைல்கள், ஓட்டுநர் மணிநேரங்கள் ஆகியவற்றைப் பதிவு செய்ய வேண்டும்.</p> <p>5B. IVMS தரவைப் பின்வருவனவற்றுக்குப் பயன்படுத்தவும்:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ஓட்டுநர்களுக்குக் கருத்துரை அளித்தல், ஓட்டுநரின் பணிச் செயல்பாட்டை மேம்படுத்துதல்</li> <li>இனங்காணல் மற்றும் பின்விளைவு மேலாண்மையைப் பயன்படுத்துதல்; பின்பற்றாமைக்கு தண்டனைகள் அளித்தல்</li> </ul>	<p>IVMSஐ அறிமுகப்படுத்துவதற்கான வேகத்தை அமைக்க, அபாயத்தின் அடிப்படையிலான ஓர் அணுகுமுறையைப் பயன்படுத்தலாம். அபாய மதிப்பீட்டின் இறுதிவிளைவின்படி, IVMS முதலில் அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர்களுக்கும் அதன் பின்னர் பிற ஓட்டுநர் வகைகளுக்கும் அறிமுகப்படுத்தப்படலாம்.</p> <p>IVMS நடைமுறைப்படுத்தல் மற்றும் ஓட்டுநர் கருத்துரை வழிகாட்டுதல் ஆவணத்தை <a href="http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf">http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</a> என்ற சட்டியில் காணலாம்</p> <p>குறிப்பு: இந்தத் தேவைப்பாட்டை நடைமுறைப்படுத்துவதால், பிற கருத்துரை அமைப்புகள் (எ.கா., விளக்கவுரை மற்றும் பியர் டிரைவர்கள்) ஓட்டுநரின் பணிச் செயல்பாட்டை மேம்படுத்த சரியான முறைகள் அல்ல என்று பொருள் கொள்ளக் கூடாது. விளக்கவுரை</p>

	மற்றும் பியர் டிரைவ் முறைகள் தொடர்ந்து ஓட்டுநர் பயிற்சி திட்டத்தில் அங்கமாக இருக்கலாம்.
<p>6. ஒரு வாகனத்தை ஓட்டும்போது, செல்பேசி/பேஜர்/இருவழி ரேடியோ போன்றவற்றைப் பயன்படுத்த அனுமதி இல்லை. இதில் ஹென்ட்ஸ்-ஃப்ரீ சாதனங்களும் அடங்கும்.</p> <p>A. சட்டப்படி அனுமதிக்கப்பட்டால் மட்டும் இந்த விதிவிலக்குகள் உண்டு:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• அவசர சூழ்நிலைகளில்</li> <li>• வாகனத்தொடர் மேலாண்மையின் ஒரு பகுதியாக</li> <li>• HSSE அபாய மதிப்பாய்வுகளின் அடிப்படையில் பிற சூழ்நிலைகளில் பயன்படுத்தப்படலாம்</li> </ul>	மாதிரி செல்பேசி கொள்கையைக் காண, பிற்சேர்க்கை B1ஐக் காணவும்.
7. வாகனம் ஓட்டும் திறனைப் பாதிக்கக் கூடிய மது, போதை மருந்துகள், போதைப் பொருட்கள் அல்லது மருந்துகளின் பாதிப்பில் உள்ளபோது ஓட்டுநர்கள் வாகனம் ஓட்டக் கூடாது.	வாகனம் ஓட்டும் திறனைப் பாதிக்கக் கூடிய மது, போதை மருந்துகள், போதைப் பொருட்கள் அல்லது மருந்துகளின் பயன்பாடு பற்றிய மாதிரி கொள்கைக்கு பிற்சேர்க்கை B3ஐக் காணவும்.
<p>8. இந்த வகையான போக்குவரத்துடன் தொடர்புடைய ஆபத்தை நிர்வகிக்கும் வகையில் போதுமான கட்டுப்பாடுகள் செயலில் உள்ளன என்று ஓர் அபாய மதிப்பாய்வில் தெரிந்தால் தவிர, இரு சக்கர மோட்டார் வாகனங்களை நிறுவுவதில் பணிக்காகப் பயன்படுத்துவது அனுமதிக்கப்படவில்லை.</p> <p>இருசக்கர மோட்டார் வாகனங்கள் அனுமதிக்கப்படலாம் என்று அபாய மதிப்பாய்வின் இறுதிவிளைவில் தீர்மானிக்கப்பட்டால், இந்த வாகனங்களைப் பயன்படுத்துவதற்கான குறைந்தபட்ச தேவைப்பாடுகளை நிறைவேற்றும் ஒரு கொள்கை/நடைமுறை இருக்க வேண்டும்; பொருத்தமான ஹெல்மெட்களைப் பயன்படுத்துதல், நிபுணத்துவம் கூடிய ஓட்டுநர் பயிற்சி ஆகியவையும் இதில் அடங்கும்.</p>	இருசக்கர மோட்டார் வாகனங்களின் பயன்பாடு பற்றிய மாதிரி கொள்கைக்கு, பிற்சேர்க்கை B7ஐக் காணவும்.

C. பயண மேலாண்மை	
<p>1. மேலாளர்கள் சோர்வு மேலாண்மை நடைமுறைகளை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும், பணிநேரம், வாகனம் ஓட்டுதல் மற்றும் ஓய்வு நேரங்கள் ஒழுங்கைப் பின்பற்ற வேண்டும். இந்த ஒழுங்கு, உள்ளூர் சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளுடன் இணங்கியதாக இருக்க வேண்டும். ஒரு ஓட்டுநர், வேலை நேரம், வாகனம் ஓட்டுதல் நேரம் மற்றும் ஓய்வு நேர ஒழுங்கை மீறும்படி வேலை செய்யும் வகையில் மேலாளர்கள் அவருக்குப் பணியை ஒதுக்கக் கூடாது.</p> <p>A. ஓட்டுநர்கள் ஒரு வாகனத்தை இயக்குவதற்கு உடல் அளவிலும் மனதளவிலும் திறன் படைத்தவர்களாக இருக்க வேண்டும்.</p> <p>B. பின்வருவனவற்றுக்கு ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமை உள்ளது:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>அவர்கள் முழுமையான ஓய்வு பெறவில்லை அல்லது முழு விழிப்பு நிலையில் இல்லை என்றால் வாகனம் ஓட்டுதலைத் தவிர்த்தல்</li> <li>கவனம் சிதறினால் வாகனத்தை நிறுத்தி விட்டு, பாதுகாப்பான இடத்தில் ஓய்வு இடைவேளைகள் எடுத்தல்</li> </ul> <p>C. வேலை நேரம், வாகனம் ஓட்டுதல், ஓய்வு நேரங்கள் ஆகியவற்றை ஓட்டுநர்கள் பின்பற்ற வேண்டும்.</p>	<p>சோர்வு மேலாண்மைக்கான நடைமுறைகளைப் பின்பற்ற வேண்டும். இதில் பின்வருவன இருக்க வேண்டும்:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>போதுமான ஓய்வு இடைவேளைகள் இருக்குமாறு பணியைத் திட்டமிடுதல், நீண்ட வாகனம் ஓட்டுதல் நேரங்களைத் தவிர்த்தல், இரவு நேரத்தில் வாகனம் ஓட்டுதல் மற்றும் சுழற்சி முறையிலான பணி நேரங்களைத் தவிர்க்க வேண்டும்</li> <li>ஒரு இரவு தங்குதலைப் பணியாளர்கள் திட்டமிட அனுமதிக்க வேண்டும்.</li> <li>சோர்வினால் ஏற்படக்கூடிய ஆபத்து மற்றும் சோர்வை மேலாண்மை செய்வதற்கான திறன்மிக்க வியூகங்களை ஓட்டுநர்களுக்கு கற்பிக்க வேண்டும்</li> <li>வாகனம் ஓட்டுதல், பணி மற்றும் ஓய்வு நேரங்கள் தொடர்பான உள்ளூர் சட்டங்கள் இல்லை என்றால், அட்டவணை 1இல் (பக்கம் 22) உள்ள பணி நேரங்கள், வாகனம் ஓட்டுதல் மற்றும் ஓய்வு நேரங்கள் பரிந்துரைக்கப்படுகின்றன.</li> <li>வாகனம் ஓட்டுதல், பணி மற்றும் ஓய்வு நேரங்கள் தொடர்பான உள்ளூர் சட்டங்கள் அதிக கண்டிப்பானவையாக இல்லாவிட்டால், அட்டவணை 1இல் உள்ள கண்டிப்பான தேவைப்பாடுகளை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்று NETS பரிந்துரைக்கிறது.</li> </ul>

<p>2. பயணங்களை நீக்கி ஆபத்தைக் குறைக்கும் நோக்கத்துடன், பயணங்களின் எண்ணிக்கையைக் குறித்து மேலாளர்கள் அடிக்கடி கேள்வி கேட்கவும் மீள்பார்வையிடவும் வேண்டும்.</p>	<p>பணிகளைச் செய்து முடிக்க அதிக பாதுகாப்புள்ள போக்குவரத்து முறைகளை (ரயில், பயணப் படகு, விமானப் பயணம்) பரிசீலிக்கவும், மாற்று வழிகளை, அதாவது வீடியோ காண்-பரன்சிங் அல்லது வலை சந்திப்புகளைப் போன்றவை குறித்தும் பரிசீலிக்கவும்.</p> <p>சாத்தியமான ஒரே தீர்வு சாலை பயணம் மட்டுமே என்ற நிலை ஏற்படும்போது, அதற்கான தாக்கமுறுதலையும் (வாகனம் ஓட்ட வேண்டிய கிலோமீட்டர்கள் அல்லது மைல்கள்) ஆபத்தையும் குறைக்க, குறிப்பான சாலை போக்குவரத்து நடைமுறைகள் பரிசீலிக்கப்பட வேண்டும். இதில் அடங்குபவை: குறைந்த ஆபத்து கொண்ட சாலை போக்குவரத்து முறைகளைப் பயன்படுத்துதல் (எ.கா. லேசரக வாகனத்திற்கு பதிலாகப் பேருந்து), பயணங்களை இணைத்தல்.</p>
<p>3A. ஒரு உள்ளூர் HSSE ஆபத்து மதிப்பாய்வைப் பயன்படுத்தி எந்த (வகையான) பயணங்களுக்கு பயண மேலாண்மை திட்டம் (JMP) தேவை என்பதைக் கண்டறியுங்கள், பிறகு அந்தப் பயணங்களுக்கு JMPஐ நடைமுறைப்படுத்துங்கள்.</p> <p>3B. பயணத்தின்போது அதிகாரமளிக்கப்பட்ட பாதை, பாதையில் உள்ள ஆபத்துக்கள் தொடர்புடைய கட்டுப்பாடுகளை அடையாளம் காணுதல், ஓய்வு நிறுத்தங்கள், தகவல் பரிமாற்ற தேவைப்பாடுகள் ஆகியவை JMPஇல் அடங்கும். பயணத் திட்டமிடலில், பணிநேரம், வாகனம் ஓட்டுதல் மற்றும் ஓய்வு நேரங்கள், அட்டவணை 1இல் குறிப்பிட்டபடி பயன்படுத்தப்பட வேண்டும், அதே போல சோர்வு மேலாண்மை கட்டுப்பாடுகளும் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும்.</p>	<p>பயண மேலாண்மை குறித்த மாதிரி கொள்கையைக் காண பிற்சேர்க்கை Cஐக் காணவும்.</p> <p>பயண மேலாளர்களைப் பணிக்கமர்த்தி, அவர்கள் முறையான பயிற்சியைப் பெறுவதை உறுதிசெய்யுமாறு NETS பரிந்துரைக்கிறது.</p> <p>சாத்தியமான இடங்களில், பின்வருவனவற்றை உறுதிசெய்ய, ஓட்டுநர் மற்றும் பயணா மேலாளர்கள், பயணத்திற்கு முன்பாக ஒரு கலந்துரையாடலை மேற்கொள்ள வேண்டும்:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. ஓட்டுநர், பணிக்குத் தகுதியுடனும் பயணத்திற்கான தகுதி பெற்றவராகவும் இருக்கிறார் (தேவைப்பாடுகள் 3, 4, 8 ஆகியவற்றையும் காண்க)</li> <li>b. JMPஐ ஓட்டுநரும் பயண மேலாளரும் புரிந்து கொள்கிறார்கள்</li> <li>c. பயணத்திற்கு முன்பாக வாகனங்கள் சோதிக்கப்படுகின்றன (தேவைப்பாடு 16.2ஐயும் காண்க)</li> </ul> <p>பயணத்திற்கு முன்பான கலந்துரையாடல்கள் சாத்தியமில்லாத பயணங்களுக்கு, மாற்று</p>

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி"

வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

	பயணங்கள், மேலே குறிப்பிடப்பட்ட உருப்படிகள் a, b, c ஆகியவற்றைப் பின்பற்றுவதை உறுதிப்படுத்தக் கட்டுப்பாடுகள் நடைமுறைப்படுத்தப்படலாம்.
4. நிறுவனப் பணிக்கான பயணத்தின்போது, அதிகாரமளிக்கப்படாத பயணிகள் வாகனத்தில் அனுமதிக்கப்படுவதில்லை.	<p>நிறுவனத்திற்கு சொந்தமான அல்லது குத்தகைக்கு எடுத்த/வாடகைக்கு எடுத்த வாகனத்தை ஒட்டுவதற்கு அதிகாரமளிக்கப்பட்டவர்களையும் நிறுவனத்திற்கு சொந்தமான அல்லது குத்தகைக்கு எடுத்த/வாடகைக்கு எடுத்த வாகனத்தில் பயணிக்க அதிகாரமளிக்கப்பட்டவர்களையும் குறிப்பிடும் ஒரு கொள்கையை நடைமுறைப்படுத்தவும்.</p> <p>பொதுவாக, கனரக சரக்கு வாகனங்களில் அதிகாரமளிக்கப்பட்ட பயணி என்பவர், ஒட்டுநரின் லைன் மேலாண்மையால் அதிகாரமளிக்கப்பட்ட நபராக இருப்பார். இவர்களில், ஒட்டுநர் பயிற்சி தருபவர்கள், பயிற்சி ஒட்டுநர்கள், பராமரிப்பு பணியாளர்கள், போக்குவரத்து பணியாளர்கள் ஆகியோரும் அடங்குவர்.</p> <p>சில நாடுகளில், பயணிகள் சில ஒழுங்குமுறை தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்க வேண்டும். இவற்றின்படி, கொண்டுசெல்லப்படும் சரக்கு, அதன் தன்மைகள், அவசரகால பதில்வினை நிகழ்முறை ஆகியவற்றைப் பயணிகள் அறிந்திருக்க வேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.</p>
5. பகலொளி நேரங்களில், சட்டத்தால் அனுமதிக்கப்பட்டால், ஒட்டுநர்கள் விளக்குகளை ஒளிர விட்டபடி வாகனம் ஓட்ட வேண்டும்.	

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி"

வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

## அட்டவணை 1: மாதிரி பணி/வேலை, வாகனம் ஓட்டுதல் மற்றும் ஓய்வு நேரங்கள்

பின்வரும் பரிந்துரைகள் முதன்மையாக கனரக வாகனங்களுக்குப் பொருந்தும் ஒழுங்குமுறை சட்டகங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டவை. ஆனாலும், பின்வருவதில் பல கூறுகள் லேசுரக மற்றும் நடுத்தர வாகனங்களுக்கும் பொருந்தக் கூடியவையே, எ.கா. ஓய்வு இடைவேளைகளுக்கான தேவை, பயண நேரத்தை மொத்த வாகனம் ஓட்டுதல் நேரத்தின் உட்கூறாகக் கருத வேண்டிய தேவை போன்றவை.

அட்டவணை 1இல் உள்ள ஒவ்வொரு தேவைப்பாட்டைப் பற்றியும், இந்தத் தேவைப்பாடுகளைப் பின்பற்றுவதன் முக்கியத்துவம், அவை எவ்வாறு உள்ளூர் சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளுடன் தொடர்புள்ளவையாக இருக்கின்றன ஆகியவற்றைப் பற்றியும் கூடுதல் விவரங்கள் அறிய பிற்சேர்க்கை C1ஐக் காணவும்.

	லேசுரக அல்லது நடுத்தர வாகன ஓட்டுநர்களுக்கு	கனரக வாகனங்களின் ஓட்டுநர்கள் மற்றும் வாகனம் ஓட்டுதலைத் தங்கள் முதன்மையான பணியாகக் கொண்ட மற்றவர்களுக்கு
ஓய்வு இடைவேளைகளுக்கு இடைப்பட்ட அதிகபட்ச வாகனம் ஓட்டுதல் நேரம் மற்றும் குறைந்தபட்ச ஓய்வு இடைவேளை நேரம்	இரண்டு மணிநேரம் தொடர்ச்சியான வாகனம் ஓட்டுதல், அதைத் தொடர்ந்து குறைந்தது 15 நிமிடங்கள் ஓய்வு இடைவேளை.	4.5 மணிநேரம் தொடர்ச்சியான வாகனம் ஓட்டுதல், அதைத் தொடர்ந்து குறைந்தது 30 நிமிடங்கள் ஓய்வு இடைவேளை. இருந்தாலும், இரண்டு மணிநேரங்களுக்கு ஒருமுறை 15 நிமிடங்களுக்கு, அல்லது உடலியக்க சுழற்சி மந்தமாக உள்ள நேரங்களில் மேலும் அதிக ஓய்வு இடைவேளைகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று வலுவாகப் பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.
தொடர்ச்சியான 24 மணிநேர கால அளவில், அதிகபட்ச வேலை/பணி நேரங்கள்*  *முதன்மையாகத் தொழில்முறை வாகனம் ஓட்டுதலை அடங்கியுள்ள வேலை/பணி நேரங்கள்	பன்னிரண்டு மணிநேர வேலைக்கு/பணிக்குப் பின்பு பணியாளர் வாகனம் ஓட்ட அனுமதிக்கப்படுவதில்லை.	14 மணிநேர பணிக்குப் பின்பு பணியாளர் வாகனம் ஓட்ட அனுமதிக்கப்படுவதில்லை.
தொடர்ச்சியான 24 மணிநேர கால அளவில் அதிகபட்ச வாகனம் ஓட்டுதல் மணிநேரங்கள்	போக்குவரத்து நேரத்தைத் தவிர்த்து மொத்தம் எட்டு மணிநேரங்கள். எந்தப் பயண நேரத்தையும் சேர்த்து ஒன்பது மணிநேரங்கள்.	பயண நேரத்தைத் தவிர்த்து மொத்தம் பத்து மணிநேரங்கள். எந்தப் பயண நேரத்தையும் சேர்த்து பதினொரு மணிநேரங்கள்.
தொடர்ச்சியான ஏழு நாள் மற்றும் 14 நாள் கால அளவில், அதிகபட்ச வேலை/பணி நேரங்கள்	ஏழு நாள் கால அளவில், வேலையில்/பணியில் இருந்த 40 மணிநேரங்களுக்குப் பின்பு அல்லது 14 நாள் கால அளவில் 80 மணிநேரம் வேலையில்/பணியில் இருந்த பின்னர் எந்த ஓட்டுநரும் வாகனம் ஓட்டக் கூடாது.	எட்டு நாள் கால அளவில், பணியில் இருந்த 70 மணிநேரங்களுக்குப் பின்பு அல்லது 14 நாள் கால அளவில் 120 மணிநேரம் வேலையில்/பணியில் இருந்த பின்னர் எந்த ஓட்டுநரும் வாகனம் ஓட்டக் கூடாது.

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.



D. வாகனம்	
<p>1. குறைந்தபட்ச தரநிலைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் வாகனங்கள்தான் பயன்படுத்தப்படுகின்றன என்பதை மேலாண்மை உறுதிசெய்ய வேண்டும்:</p> <p>A. 3-பாயிண்ட் சீட் பெல்ட்கள்*</p> <p>B. தலை தாங்கி/தலைக் கட்டுப்பாடு*</p> <p>C. காற்றுப்பை (ஒட்டுநருக்கும் முன் இருக்கைப் பயணிக்கும்)</p> <p>D. பக்கவாட்டு மோதல் பாதுகாப்பு</p> <p>E. ABS</p> <p>F. IVMS (அபாய மதிப்பாய்வின் அடிப்படையில்)</p> <p>G. அவசரநிலை பதில்வினை பெட்டி</p> <p>*நிறுவனப் பணிக்குப் பயன்படுத்தப்படுகிற, ஒட்டுநருக்குச் சொந்தமான அல்லது அவரால் குத்தகைக்கு எடுக்கப்பட்ட லேசுரக வாகனங்களுக்கான குறைந்தபட்ச தரநிலைகள்.</p>	<p>இந்த ஆவணத்தில் தரப்பட்டுள்ள தரநிலைகள், குறைந்தபட்ச தரநிலைகளே. கூடுதல் தரநிலைகளில் இவையும் அடங்கலாம்: இழுத்துச்செல்லுதல் திறன், வடிவமைப்பு சார்ந்து கருத்தில் கொள்ள வேண்டியவை (எ.கா. எளிதாக அணுக இயலுதல், அசைவு, வாகனத்திற்குள் அல்லது வாகனத்திலிருந்து வேலை செய்யும் திறன்), அத்துடன் நிலைத்தன்மை அமைப்புகள், பின்னால் பார்ப்பதற்கான அல்லது கண்டறிவதற்கான சாதனங்கள், மோதல் தவிர்ப்பு அமைப்பு, வாகனத்திற்குள்ளான கேமரா மற்றும் வெளிப்புற கண்ணாடி அமைப்புகள் போன்ற பாதுகாப்பு அம்சங்கள்.</p> <p>வாகனம் உருளுவதற்கான சாத்தியங்கள் அதிகம் இருப்பதாக உருளுதல் அபாய மதிப்பாய்வு தெரிவித்தால், உருளுதல் தடுப்பு அல்லது பாதுகாப்பு சாதனங்கள் கொண்ட வாகனங்களைப் பயன்படுத்துமாறு NETS பரிந்துரைக்கிறது.</p> <p>NCAP மதிப்பீட்டுத் திட்டம் அல்லது அதற்கு இணையான மோதல் பரிசோதனை மதிப்பீட்டுச் சட்டகத்தில், குறைந்தது நான்கு நட்சத்திர தரத்தைப் பெற்ற வாகனங்களைப் பயன்படுத்துமாறு NETS பரிந்துரைக்கிறது.</p> <p>தகுந்த அவசரநிலை உபகரணங்களில் சில: முதலுதவிப் பெட்டி, ஃப்ளாஷ்லைட், பிரதிபலிக்கும் பாதுகாப்பு ஆடை, தீயணைப்பு கருவி, எச்சரிக்கை முக்கோணங்கள்.</p>
<p>2A. உற்பத்தியாளரின் விவரக்குறிப்புகள் மற்றும் உள்ளூர் சட்டபூர்வ தேவைப்பாடுகளின்படி வாகனங்களைப் பாதுகாப்பான பணி செய்யும் முறையில் வைத்திருக்கவும்.</p>	<p>மாதிரி வாகனப் பராமரிப்பு நடைமுறை மற்றும் வாகன பரிசோதனை நடைமுறைக்கு, பிற்சேர்க்கை Dஐக் காணவும்.</p>

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி"

வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

2B. வாகனம் நல்ல பணி செய்யும் நிலையில் உள்ளதா என்றும் பயணத்திற்கு ஏற்றதா என்றும் உறுதிப்படுத்த, ஓட்டுநர்கள் பயணத்திற்கு முன்பான பரிசோதனைகளைச் செய்ய வேண்டும்.	
3. தளர்வான பொருட்களை பயணிகளுக்கான கம்பார்ட்மென்ட்டில் பூட்டி வைக்கவும்	தளர்வான பொருட்களை பயணிகளுக்கான கம்பார்ட்மென்ட்டில் வைத்துக் கொண்டுசெல்லக் கூடாது; ஒரு சரக்கு வலை அல்லது அதற்கு ஈடான தடுப்பு பொருளை, சேமப் பகுதி மற்றும் பயணிகளுக்கான பகுதியைப் பிரிக்க பயன்படுத்தலாம்.

## பிற்சேர்க்கை A 1.1 : மாதிரி சாலை பாதுகாப்பு நிறுவன கட்டமைப்பு

பல வகையான தொழில் நிறுவனங்களில் அல்லது உலகின் பல இடங்களில் இயங்கும் அமைப்புகள், உயர்நிலையிலான உலகளாவிய கொள்கை ஒன்றை நிறுவுவது குறித்துப் பரிசீலிக்கலாம். இந்த உலகளாவிய கொள்கையானது குறைந்தபட்சத் தரநிலையை எடுத்துரைப்பதாகவும் பிராந்திய அல்லது தொழில்வணிக நிலையங்களை பொருந்தும் செயல்பாடுகளுக்கு ஏற்பவும் தேவைப்பாடுகளுக்கு உட்பட்டும் மேலும் விரிவான ஒரு வழிகாட்டலை நிறுவுவதற்கு உதவுவதாகவும் இருக்கும்.

ஒரு வெற்றிகரமான சாலை மற்றும் வாகன பாதுகாப்பு திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்தி, நீடித்திருக்க செய்ய, சாலை மற்றும் வாகன பாதுகாப்பு திட்டத்திற்கான தீவிரமான பற்றுறுதியை மேலாண்மை வலிமையாக வெளிப்படுத்த வேண்டும்.

### ஓட்டுநர்கள்

- பாதுகாப்பாக ஓட்டுங்கள்
- மைலேஜ் மற்றும் சம்பவங்களைத் தெரிவிக்கவும்
- ஓட்டுநர் பாதுகாப்பு ஒருங்கிணைப்பாளர்களுடன் இணைந்து பணியாற்றவும்
- ஓட்டுநர் பயிற்சியைப் பூர்த்தி செய்யவும்

### ஓட்டுநர் பாதுகாப்பு ஒருங்கிணைப்பாளர்கள் (Driver Safety Coordinators - DSC)

- குழு மேலாளர் அல்லது நிர்வாகப் பணியாளர்
- தொடர்புடைய வாகன பாதுகாப்பு தரவை குழுவுக்கு வழங்கவும்
- குழுவில் அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநர்களைக் கண்காணிக்க வேண்டும்
- குழுவுக்குள் பாதுகாப்பை முன்னிறுத்தி, குழுவில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்த வேண்டும்
- DSC நெட்வொர்க்கில் பங்கேற்க வேண்டும்
- சம்பவங்களைத் தெரிவிக்க வேண்டும், மைலேஜை சேகரிக்க வேண்டும்

### வாகன பாதுகாப்பு ஒருங்கிணைப்பாளர்கள்

- ESH அல்லது முக்கிய தொழில்வணிகத் தலைவர்
- DSCகளுக்கு பணிகளை ஒதுக்க வேண்டும், அவர்களுடன் சேர்ந்து பணியாற்ற வேண்டும்
- வாகன பாதுகாப்பு தலைவருடன் சேர்ந்து பணியாற்ற வேண்டும்
- வாகனப் பாதுகாப்பு குழுவில் பங்கேற்க வேண்டும்

### வாகனப் பாதுகாப்பு தலைவர்கள்/கற்றுச்சுழல்

#### பாதுகாப்பு மற்றும் உடல்நலத் துறை (ESH)

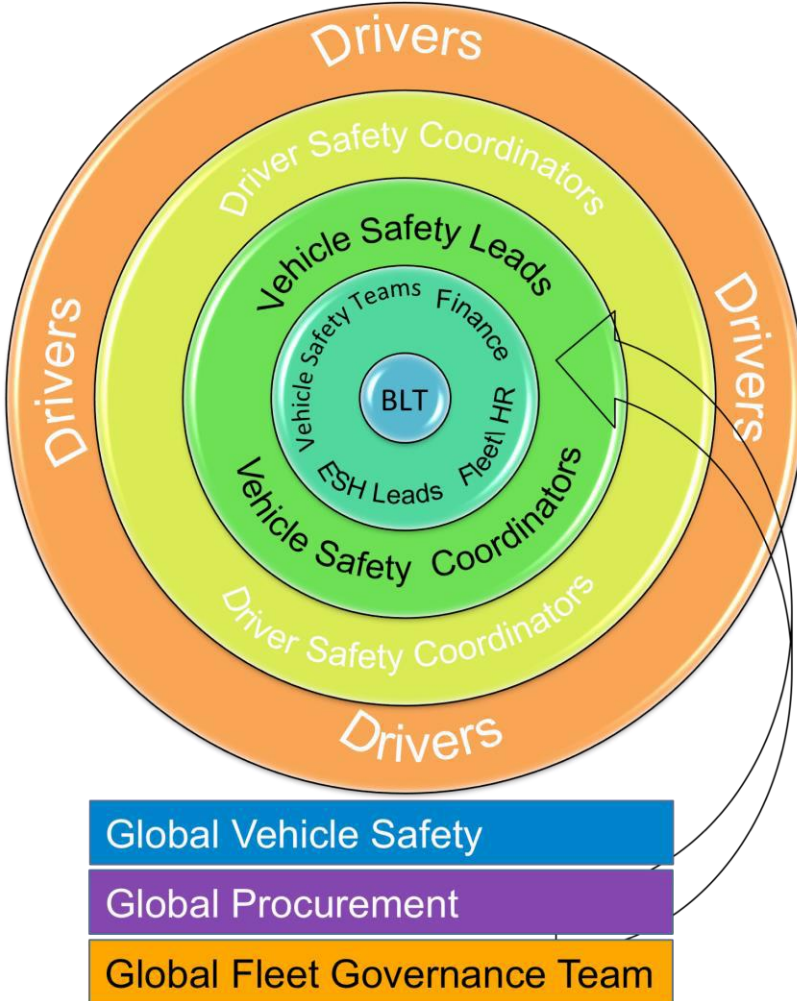
- ஒருங்கிணைப்பாளர்கள் மற்றும் DSCகளுடன் சேர்ந்து பணியாற்ற வேண்டும்
- அமைப்புகளை மேலாண்மை செய்து, ESH அளவுகளைச் சேகரிக்க வேண்டும்
- வாகனப் பாதுகாப்பு குழுக்களுக்கு வழிகாட்டுதலை வழங்க வேண்டும்

### வாகனப் பாதுகாப்பு குழுக்கள்

- கொள்கைகளை நிறுவ வேண்டும்
- அளவுகளைக் கோர வேண்டும், கண்காணிக்க வேண்டும்
- தொழில்வணிகத் தலைமைக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும்

### தொழில்வணிகத் தலைமை குழுக்கள்/மக்கள் தலைவர்கள்

- திசை மற்றும் எதிர்பார்ப்புகளை அமைக்க வேண்டும்
- அளவுகளை மீள்பார்வையிட வேண்டும்
- கொள்கைகளை அங்கீகரிக்க வேண்டும், பயன்படுத்த வேண்டும்
- ஓட்டுநர் பின்தொடர்தல் மற்றும் குறுக்கீடுகளை நடத்த வேண்டும்

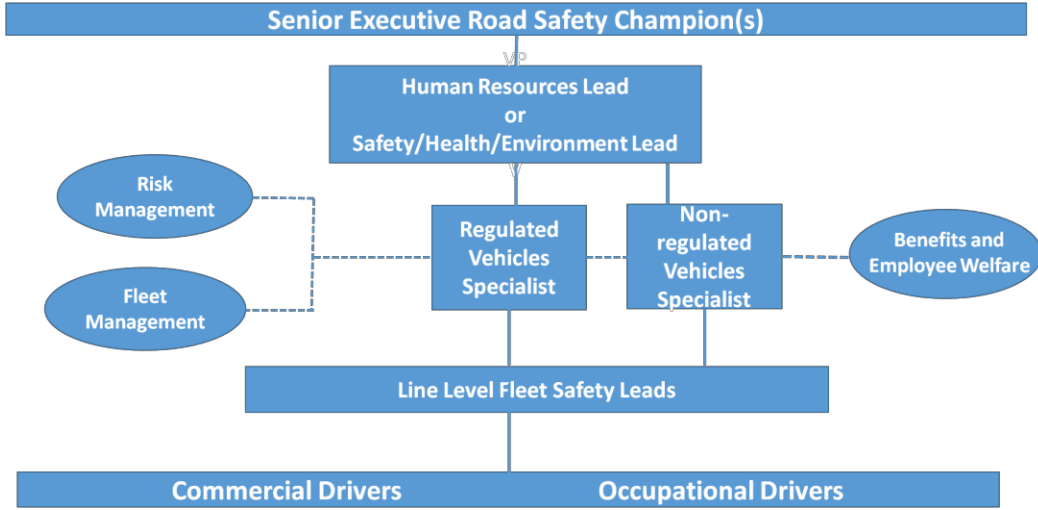


இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது உள்ளது உள்ளபடி வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பாங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

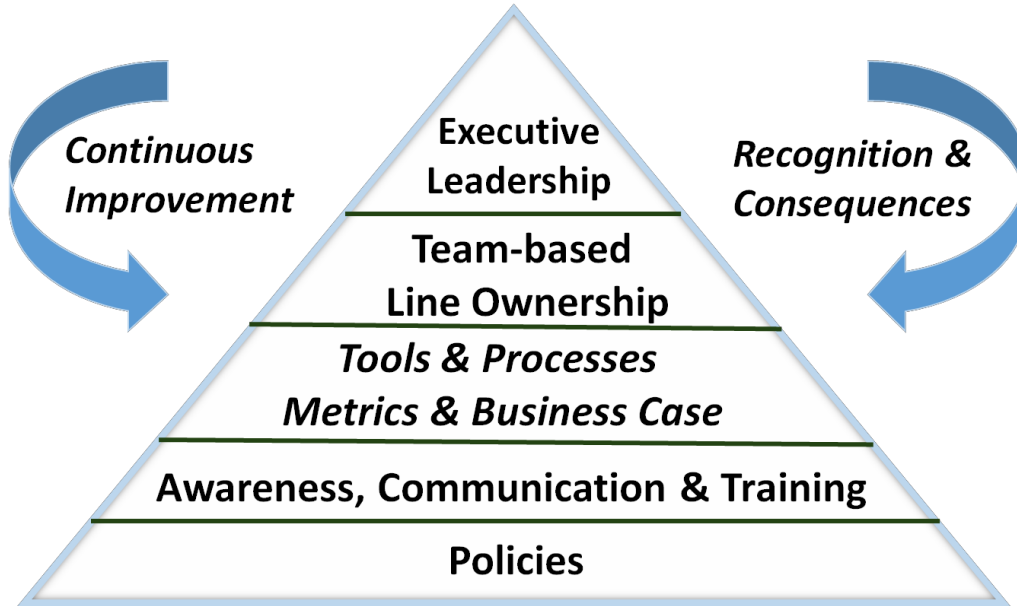
- 1.1 திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த போதுமான வளங்கள் இருக்கின்றன என்பதை நிறுவனத் தலைவர்கள் உறுதி செய்ய வேண்டும், முறையான அளவுகளைச் சேகரித்து, தொடர்புறுத்தல், சம்பவங்கள்/மோதல்களை மீள்பார்வையிடுதல், தேவையானபடி ஓட்டுநர் பயிற்சி முடிக்கப்பட்டுள்ளதா என்று உறுதிசெய்தல், தொடர்ந்த முன்னேற்றத்திற்கான பகுதிகளைக் கண்டறிதல் மற்றும் பின் தொடர்தல் ஆகியவற்றையும் செய்ய வேண்டும். ஒரு மாதிரி கட்டமைப்பு மேலே தரப்பட்டுள்ளது.
- 1.2 ஒவ்வொரு தொழில்வணிக நிலையத்திற்குள்ளும் அல்லது உலகப் பகுதிக்குள்ளும் சிக்கல்களை நிர்வகிக்க, பிராந்திய வாகன பாதுகாப்புக் குழுக்களை உருவாக்குவதைப் பரிசீலியுங்கள்.
- பிராந்திய/தொழில்வணிக நிலையத்திற்குள் ஒரு பாதுகாப்பு கொள்கையை நிறுவி அதை மதிப்பாய்வு செய்யவும்.
  - வாகனப் பாதுகாப்பு ஒருங்கிணைப்பாளர்களுக்கான போதுமான எண்ணிக்கையை அடையாளம் கண்டு, அவர்கள் அந்த எண்ணிக்கையில் இருப்பதை உறுதிசெய்யவும்
  - சம்பவங்கள் மற்றும் மோதல்களை மதிப்பாய்வு செய்யவும்
  - கொள்கையின்படி ஓட்டுநர் பயிற்சி பூர்த்தி செய்யப்படுவதை உறுதிசெய்யவும்
- 1.3 வாகனப் பாதுகாப்புத் திட்டத்தின் தேவைப்பாடுகளை மேலாண்மை செய்யும் பொறுப்பில் இருக்க வேண்டிய நபர்களைக் கண்டறிதல் மற்றும் பயிற்சியளித்தலுக்கு ஒரு வழிமுறை இருக்க வேண்டும். இவர்களே நிறுவனத்துக்குச் சொந்தமான அல்லது நிறுவனத்தால் குத்தகைக்கு எடுக்கப்பட்ட வாகனங்களை ஓட்டும் நிறுவன ஓட்டுநர்களுக்கும் வாழ்க்கைத்துணைகள்/இல்ல உறவாளர்களுக்குமான எந்தத் தெரிவிப்புகள் மற்றும் பிற தொடர்புறுத்தல்களில் உதவுவதற்கு முதன்மையான தொடர்புப் புள்ளியாக இருப்பார்கள்.

## பிற்சேர்க்கை A1.2: மாதிரி சாலை பாதுகாப்பு நிறுவன விளக்கப்படம் மற்றும் சாலை பாதுகாப்பு மேலாண்மை முன்மாதிரி

### Sample Fleet Safety Organizational Chart



### Fleet Safety Management Model



இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.



## பிற்சேர்க்கை A2: மாதிரி சம்பவ புலனாய்வு நடைமுறை

### நோக்கம்

ஒரு மோதல்/சம்பவம் தொடர்பான உண்மைகளைக் கண்டறிதல் மற்றும் தேவையான நெறிமுறையைப் பின்பற்றுதல்.

### இலக்கு

(நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்)இன் வாகனங்களை (சொந்தமானவை, வாடகைக்கு எடுத்தவை அல்லது குத்தகைக்கு எடுத்தவை) ஓட்டும் எல்லா பணியாளர்களும்

### வரையறைகள்

தடுத்திருக்கப்படக்கூடிய மோதல் அல்லது சம்பவம்—

தடுத்திருக்கப்படக்கூடிய ஒரு மோதல் அல்லது சம்பவம் என்பது, (நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்)இன் பணியாளர், மோதல் அல்லது சம்பவத்தைத் தடுப்பதற்காக சாத்தியமான எல்லாவற்றையும் செய்ய தவறிவிட்ட நிலையைக் குறிக்கும்; இதில் அபாயத்தை எதிர்பார்த்தல், தகுந்த தற்காப்பு வாகனம் ஓட்டுதல் நடைமுறைகளைப் பயன்படுத்துதல் ஆகியவையும் அடங்கும்.

தடுத்திருக்கப்பட முடியாத மோதல் அல்லது சம்பவம்—தடுத்திருக்கப்பட முடியாத மோதல் அல்லது சம்பவம் என்பது, (நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்)இன் பணியாளர், மோதல் அல்லது சம்பவத்தைத் தடுப்பதற்காக சாத்தியமான எல்லாவற்றையும் செய்தார் என்பதைக் குறிக்கும்; இதில் அபாயத்தை எதிர்பார்த்தல், தகுந்த தற்காப்பு வாகனம் ஓட்டுதல் நடைமுறைகளைப் பயன்படுத்துதல் ஆகியவையும் அடங்கும்.



## பொதுவானவை

ஒரு மோதல் புலனாய்வு என்பது உண்மைகளை அறிவதற்கான ஒரு தேடலாகும். (நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்)இன் மேலாண்மைப் பிரிவு என்ற முறையில், நீங்கள் என்ன நடந்தது என்பதை மட்டுமின்றி, அது ஏன் நடந்தது என்றும், மிகவும் முக்கியமாக, எப்படி உங்கள் பணியாளர் இது போன்ற மோதல்களைத் தவிர்க்கலாம் என்பதையும் நீங்கள் கண்டறிய வேண்டும். சுற்றுச்சூழல், சாலை மற்றும் வாகன நிலைமைகள், மனித மற்றும் நிறுவன நடத்தை ஆகிய அனைத்துமே பரிசீலிக்கப்பட வேண்டும். ஒரு புலனாய்வின் வெற்றி, எந்த முன்முடிவும் இல்லாமல், முன்னதாக உருவாக்கிக்கொண்ட தவறான பார்வைகள் இல்லாமல், உண்மைகளைப் பெறுவதில் மேலாளருக்கு உள்ள திறனைப் பொறுத்தது.

புலனாய்வு மற்றும் தடுக்கத்தக்க தன்மையைக் கண்டறிவதில் (நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்)க்கு உள்ள உச்சக்கட்ட இலக்கானது, எதிர்காலத்தில் மோதல்களைத் தவிர்க்க சுயமுன்னேற்றம் அடைவதாகும்.

அடுத்து வரும் பக்கங்களில் உள்ள வழிகாட்டுநெறிகள், மேலாளர்கள் புலனாய்வையும் தடுக்கத்தக்க தன்மையையும் கண்டறிவதைத் தங்கள் பணியின் ஒரு பகுதியாகச் செய்ய உதவுவதற்கானவை. இந்தப் படிப்படியான நடைமுறையை விளக்கப்பட்டுள்ளபடி பின்பற்றுவதன் மூலம், மேலாளர்கள் தங்கள் நோக்கங்களுக்குத் தேவையான போதுமான விவரங்களைச் சேகரிக்கலாம், அத்துடன் (நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்)க்குச் சட்ட மற்றும் நிதி சார்ந்த ஆவணமாக்கத்தை வழங்கலாம். அறிக்கைகள் முழுமையாகவும் துல்லியமாகவும் இருப்பது மிகவும் முக்கியமானது, ஏனென்றால் பெரும்பாலான சூழ்நிலைகளில்,

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

இது மட்டுமே (நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்)க்கு, மோதலைப் பற்றிய ஒரே அதிகாரபூர்வ ஆவணமாக இருக்கிறது. இது காப்பீட்டு நோக்கங்களுக்காக அல்லது ஒழுங்கு நடவடிக்கையை நியாயப்படுத்துவதற்கு நீதிமன்றத்தில் பயன்படுத்தப்படக்கூடும்.

### பணியாளர் பொறுப்புகள்

ஒரு வாகன மோதலில் சிக்கிய பிறகு:

1. அதைப் பற்றி விசாரிக்க உடனடியாக நிறுத்தவும்.
2. யாரேனும் காயமடைந்திருந்தால், உதவவும்.
3. அவசரநிலை சேவைகளுக்குத் தகவல் தெரிவிக்கவும்.
4. பொருந்தினால், போகும் வரும் வாகனங்களை எச்சரித்தல் போன்றவற்றுக்காக எச்சரிக்கை சாதனங்களை வைத்து மோதல் தலத்தைப் பாதுகாக்கவும்.
5. மேலும் சேதமடையாமலும் திருட்டுப்போகாமலும் உங்கள் வாகனத்தைப் பாதுகாக்கவும். உங்களை நீங்கள் ஆபத்தான நிலைமையில் ஈடுபடுத்திக் கொள்ளக் கூடாது.
6. சாத்தியமானால், போலீஸ் வரும் வரை உங்கள் வாகனத்தை நகர்த்தாதீர்கள்.
7. பணிவோடு நடந்துகொள்ளுங்கள், ஆனால் எதிலும் கையொப்பமிடக் கூடாது, போலீசார் மற்றும் (நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்) பிரதிநிதியைத் தவிர வேறு யாருடனும் மோதலைப் பற்றிப் பேசக்கூடாது.
8. உங்களை அனுப்பிய டிஸ்பாட்சர்/மேலாளரிடம் உடனடியாக

தொலைபேசி மூலம் தெரிவிக்க வேண்டும்

9. மோதலைப் பற்றி தெரிவிக்க, வாகன வரிசை பதில்வினைப் பிரிவைத் தொடர்பு கொள்ளவும்
10. எதற்கும் பொறுப்பு ஏற்றுக் கொள்ளாதீர்கள், எதற்கும் பணம் தர ஒப்புக்கொள்ளாதீர்கள்.
11. சாட்சிகளைப் பெறுவது மூலம் உங்களைக் காப்பாற்றிக்

கொள்ளுங்கள், இதில் அந்த இடத்திற்கு முதலில் வரும் நபர்களும் அடங்குவர். பெயர்கள் சொல்ல மறுக்கப்பட்டால், வாகனத்தின் பதிவு எண்களைப் பெறவும்.

12. சாத்தியமானால், வாகனங்கள் மற்றும் மோதல் காட்சியைப் படங்கள் எடுக்கவும்

### மேலாளரின் பொறுப்புகள்

ஒரு மோதலைப் பற்றி தகவல் தெரிவிக்க, பணியாளர் அழைக்கும்போது, மேலாளர் பின்வருவனவற்றை செய்ய வேண்டும்:

1. பணியாளர் காயமடையவில்லை என்றும் தீங்கு ஏற்படும் இடத்தில் இல்லை உறுதி செய்தல்.
2. பணியாளருக்கு உடனடி மருத்துவ கவனிப்பு தேவைப்படுகிறதா என்று தீர்மானித்தல், பணியாளருக்கு மருத்துவ கவனிப்பைப் பெறுவதற்கான வழிகளை வழங்குதல் (தேவைப்பட்டால் ஆம்புலன்ஸை அழைக்க வேண்டும்).
3. மேலே குறிப்பிடப்பட்ட படிகளைப் பணியாளர் பின்பற்றியுள்ளார் என்பதை உறுதிபடுத்த வேண்டும்.

## தலத்தில் செய்ய வேண்டியவை

மோதல் தலத்திற்கு வரும்போது, மேலாளர் பின்வருவனவற்றை செய்ய வேண்டும் (பொருந்தும்போது):

1. பணியாளர் மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட மற்றவர்களின் நிலையைச் சோதித்தல்.
2. வாகனம் மற்றும் அதன் உள்ளே இருப்பவற்றை பாதுகாத்தல்.
3. விபத்துக் காட்சியைப் புகைப்படம் எடுத்தல்.
4. உங்கள் அறிக்கைக்கான தகவல்களைச் சேகரித்தல்.
5. விபத்துக் காட்சியை வரைந்து வைத்துக்கொள்ளுதல்.
6. சாட்சிகளின் கூற்றுகளைப் பெறுதல்.

## விபத்துக் காட்சியைப் புகைப்படம் எடுத்தல்

சாத்தியமான வெவ்வேறு கோணங்கள் அனைத்திலும் விபத்துக் காட்சியின் படங்களை எடுக்கவும். வாகனங்களைத் தொலைவிலிருந்தும் படங்கள் எடுக்கவும், இதனால் சுற்றுவட்டாரப் பகுதிகளின் அமைப்பும் பதிவுசெய்யப்படும். வாகனத்திற்குள்ளே அல்லது வெளியே அல்லது சுற்றுவட்டார சொத்துகளில் ஏற்பட்டுள்ள சேதாரங்களை நெருக்கமாகப் படமெடுத்து அதையும் சேர்க்கவும். வாகனங்கள் நகர்த்தப்பட்டிருந்தால், ஒவ்வொன்றையும் சாத்தியமான அத்தனை கோணங்களிலும் புகைப்படம் எடுக்கவும்.

மோதலைப் பற்றிப் போதுமான படங்களை எடுக்காமல் இருப்பதை விட, தேவைக்கதிகமான படங்கள் இருப்பது நல்லது!

## விபத்துத் தலத்தில் தகவல்களைச் சேகரித்தல்

மோதல் நடந்த இடம், துல்லியமாக—பின்வருவனவற்றை அறிந்திருக்கவும்:

1. மோதல் ஏற்பட்ட நகரம், மாநிலம் மற்றும் கவுண்டி
2. நெடுஞ்சாலை, சாலை அல்லது பாதையின் பெயர்
3. கட்டிடங்கள் நிறைந்த பகுதியில் விபத்து ஏற்பட்டிருந்தால், மிக அருகில் உள்ள சாலை முகவரி
4. பண்ணை, பூங்கா, நிறுவனம், அடையாளப் பலகை போன்ற பிற அடையாள இடங்கள் அல்லது அருகில் உள்ள குறுக்கு சாலைகளிலிருந்து உள்ள தொலைவு.

இதில் சிக்கியுள்ள தரப்பினர்—பின்வருவனவற்றை அறிந்திருக்கவும்:

1. அனைத்து தரப்பினரின் பெயர்கள், முகவரிகள் மற்றும் தொலைபேசி எண்கள்; இதில் பயணிகள், சாட்சிகள் மற்றும் போலீஸ் அதிகாரிகள் (சாத்தியமானால், போலீஸ் அதிகாரியின் பேட்ஜ் எண்ணைப் பெறவும்) ஆகியோரும் அடங்குவர்.
2. மோதலில் சிக்கிய பிற வாகனங்கள் அல்லது சொத்தின் உரிமையாளர்களின் பெயர்
3. பிற ஓட்டுநரின் காப்பீட்டு நிறுவனம், பாலிசி எண், முகவரின் பெயர், முகவரின் தொலைபேசி எண்

சம்பந்தப்பட்ட வாகனங்கள் மற்றும் சொத்து சேதாரத்தைப் பொறுத்த வரை, பின்வருவனவற்றை அறிந்திருக்கவும்: வாகனத்தின் தயாரிப்பு நிறுவனம், மாடல், ஆண்டு, உரிம எண், நிறம், வகை (ஆட்டோ, டிரக், மோட்டார்சைக்கிள்) மற்றும் சாத்தியமானால், சம்பந்தப்பட்ட எல்லா வாகனங்களின் வரிசை எண்ணையும் பெறவும்.

ஒவ்வொரு வாகனம் அல்லது சொத்திற்கும் ஏற்பட்ட சேதாரத்தை விவரிக்கவும். கடந்தகால அனுபவத்தின் அடிப்படையில் சாத்தியமானால், சேதாரத்தின் டாலர் மதிப்பீட்டைக் கணக்கிடவும், ஆனால் கணக்கிடப்பட்ட சேதாரத்தைப் பற்றி எதுவும் சொல்ல வேண்டாம்.

காயங்களின் அளவு

1. விபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட யாருக்காவது ஏற்பட்டுள்ள காயங்களின் அளவைக் கண்டறியவும் (தேவைப்பட்டால், நீங்கள் அலுவலகத்திற்கு திரும்பியவுடன் மருத்துவமனையை அழைக்கவும்).
2. உங்கள் ஓட்டுநரைத் தொடர்ந்து ஓட்ட அனுமதிப்பதற்கு முன்பு, அவர் மனதளவிலும் உடலளவிலும் அதற்கு தயாராக இருக்கிறாரா என்று உறுதிப்படுத்திக் கொள்ளவும்.
3. சாத்தியமானால், காயமடைந்தவர்கள் கொண்டு செல்லப்பட்ட மருத்துவமனைகள்/மருத்துவ சிகிச்சை மையங்களின் பெயர், முகவரி மற்றும் தொலைபேசி எண்களைக் கண்டறியவும்.
4. சாத்தியமானால், காயமடைந்தவர்களை மருத்துவமனைக்கு கொண்டு சென்ற ஆம்புலன்ஸ் நிறுவனத்தின் பெயர் மற்றும் தொலைபேசி எண்ணைக் கண்டறியவும்.



மது/போதைப் பொருள் சோதனை தேர்வளைவகள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டனவா என்று கண்டறியவும். விபத்தின் காரணமாகப் பின்வருவனவற்றில் ஏதேனும் ஒன்று நிகழ்ந்திருந்தால், பணியாளரிடம் விபத்துக்குப் பின்பான போதைப் பொருள் மற்றும் மது சோதனையை (நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்) மேலாண்மை செய்ய வேண்டும்:

1. உயிரிழப்பு அல்லது
2. அசைவியக்க விதிமீறல் அறிவிப்பு (நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்) ஓட்டுநருக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தால், வாகனத்தை முடக்கும் வகையில், விபத்தில் ஈடுப்பட்டுள்ள ஏதேனும் வாகனத்தை இழுத்துச் செல்ல வேண்டியிருந்தால் அல்லது விபத்தில் சிக்கிய எந்த நபருக்காவது மோதல் நடந்த இடத்திற்கு வெளியே உடனடி மருத்துவ கவனிப்பு தரப்பட்டிருந்தால் வாக்குமூலங்கள்: விபத்தில் சிக்கிய தரப்பினர் மற்றும் சாட்சிகளின் வாக்குமூலங்களைப் பெற்று எழுதிக் கொள்ளவும்

அளவீடுகள்—நீங்கள் பின்வருவனவற்றை அளவிட வேண்டும்:

1. வழக்கிக் கொண்டு சென்ற தடங்களின் நீளம் (உண்மையான வழக்கிய தடத்தைப் பாதுகாப்பாக அளவிட போக்குவரத்து அனுமதிக்கவில்லை என்றால், சாலையோரத்தில் அதற்கு இணையான தொலைவை அளப்பதன் மூலம் அளவிடவும்)
2. சாலை அல்லது நெடுஞ்சாலை மற்றும் தனிப்பட்ட போக்குவரத்துப் பாதைகளின் அகலம்
3. (வாகனங்கள் நகர்த்தப்படவில்லை என்றால்) செண்டர் லைன் மற்றும் சாலையோரம் போன்ற நிலையான குறிப்பு புள்ளிகளில் இருந்து மோதல் நடந்த புள்ளியில் இருந்து தொலைவு

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

வாகனம் ஓட்டுதல் நிலைமைகள் குறித்து, பின்வருவனவற்றைக் கவனிக்கவும்:

1. சாலை பரப்பு மற்றும் நிலைமை (எ.கா., தார்ச் சாலை, ஈரமான சாலை)
2. மோதல் ஏற்பட்டபோது இருந்த வானிலை மற்றும் ஒளியளவு நிலைகள் (எ.கா., தெளிவான வானம், பகல் ஒளி, இரவு நேரம்)

எங்கே காவல்துறையின் அறிக்கையைப் பெறலாம் என்றும் எப்போது அது கிடைக்கும் என்றும் கண்டறியவும்.

வாகனம் நகர்த்தப்படுவதற்கு அல்லது ஓட்டிச்செல்லப்படுவதற்கு முன்பு அதன் பாதுகாப்பு மற்றும் இயந்திர ரீதியான நம்பகத்தன்மையைச் சரிபார்க்கவும். சந்தேகமிருந்தால், அதை இழுத்துச் செல்லவும்.

### விபத்துக் காட்சியை வரைந்து வைத்துக்கொள்ளுதல்

விபத்துக் காட்சியைக் கூடிய அளவுக்குத் துல்லியமாக வரையவும். அருகில் உள்ள எல்லா பௌதிக அம்சங்களையும் சேர்க்கவும், அதாவது மரங்கள், வேலிகள், சுவர்கள், பள்ளங்கள், அடையாளப் பலகைகள் போன்றவை. போக்குவரத்து அடையாளங்கள் மற்றும் சிக்னல்கள், அதேபோல தெருக்கள் மற்றும் நெடுஞ்சாலைகளின் பெயர்கள், குறிப்பாக அதிக முக்கியமானவை.

மேலும் இவற்றைத் தவறாமல் காண்பிக்கவும்:

1. மோதலுக்கு முன்பாக, சம்பந்தப்பட்ட வாகனங்களின் திசை
2. மோதல் புள்ளி (ஒரு நிலையான குறிப்பு புள்ளியிலிருந்து அதன் தூரத்தைக் கவனிக்கவும்)
3. விபத்தின் விளைவாக வாகனங்கள் இறுதியாக சென்று சேர்ந்த இடம்
4. வழக்கிக் கொண்டு போன தடங்கள் அனைத்தின் நீளம்
5. சாலையின் அகலம் மற்றும் தனிப்பட்ட போக்குவரத்துப் பாதைகள்

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

## அலுவலகத்தில் செய்ய வேண்டியவை: தடுக்கத்தக்க தன்மையைக் கண்டறிதல்

விபத்தைப் பற்றி விசாரித்த பிறகு, அது பணியாளர் தரப்பிலிருந்து தடுத்திருக்கப்படக் கூடியதா இல்லையா என்று நீங்கள் தீர்மானிக்க வேண்டும், பிறகு தீர்ப்பின் அறிவிப்பு ஒன்றைப் பூர்த்திசெய்ய வேண்டும். அபாயத்தை எதிர்பார்த்தல் மற்றும் முறையான தற்காப்பு வாகனம் ஒட்டுதல் நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுதல் உள்ளிட்ட, ஒரு விபத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு ஒரு ஓட்டுநர் தன்னால் முடிந்த அனைத்தையும் செய்திருக்கும் நிலையில் மட்டுமே, நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்) ஒரு மோதலை/நிகழ்வைத் தடுத்திருக்கப்படக்கூடியது என்று கருதுகிறது.

நடுநிலையான பார்வையுடன் இருப்பது மிகவும் முக்கியம். இது எளிதாக இருக்காது, ஆனால் பாதிக்கப்படும் பணியாளருக்கான தனிப்பட்ட உணர்வுகள், முடிவைப் பாதிக்க அனுமதிக்கப்படக் கூடாது. எடுக்கப்படும் முடிவின் விளைவுகள், குறிப்பிட்ட பணியாளர் மற்றும் அந்த மோதலையும் தாண்டிச் செல்பவை.

இந்த வரையறையின்படி, தடுக்கத்தக்க தன்மை என்பது, (நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்)ஐப் பொறுத்த வரை சட்டபூர்வ பொறுப்பைத் தாண்டிச் செல்கிறது. சட்டபூர்வமான தவறு எதுவும் செய்திருக்காத நிலையில் ஒரு பணியாளர், தடுத்திருக்கப்படக்கூடிய மோதல்/நிகழ்வில் ஈடுபட்டிருக்க சாத்தியம் உள்ளது. பயிற்சி பெற்ற, தொழில்முறை ஓட்டுநர்கள் என்ற நிலையில் உள்ள நிறுவன ஓட்டுநர்கள், சாதாரண மோட்டார் வாகன ஓட்டுநர்களை விட, மோதல்களைத் தடுப்பதற்கான அதிக பொறுப்பு உடையவர்கள். இந்தத் தரநிலை மிகவும் அதிகமானது என்பது உண்மையே. ஆனால் இந்தத் துறையின் ஓர் அம்சம். இது போக்குவரத்துத் துறை முழுவதும் எல்லோராலும் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தரநிலை.

ஒரு மோதலை/நிகழ்வைத் தடுத்திருக்க முடியாதது என்று வகைப்படுத்துவதன் மூலம், குறிப்பிட்ட ஒரு வாகனம் ஓட்டுதல் நடத்தையைக் குறித்து தனது எல்லா பணியாளர்களுக்கும் மேலாளர் மறைமுகமான ஒப்புதல் அளிக்கிறார். ஒரு மோதலை/விபத்தைத் தடுத்திருக்கப்படக்கூடியது என்று வகைப்படுத்துவதன் மூலம், குறிப்பிட்ட ஒரு நடத்தை நிறுவன தரநிலைகளின் அடிப்படையில் ஏற்கத்தக்கது அல்ல என்று மேலாளர் வரையறுக்கிறார். சுருக்கமாகச் சொன்னால், ஒவ்வொரு முடிவுமே பணியாளர்களிடம் எதிர்பார்க்கப்படும் வாகனம் ஓட்டுதல் தரநிலைகளை அமைக்கிறது.

## பிற்சேர்க்கை B1: மாதிரி செல்பேசி பயன்பாட்டுக் கொள்கை



### பரிந்துரைக்கப்படும் பயன்பாடு

இந்தக் கொள்கையானது, உங்கள் நிறுவனக் கொள்கைக்கான முன்மாதிரியாக இருக்கலாம். தன்னார்வலர்கள், உங்கள் நிறுவனத்தின் சார்பாக மக்களை வாகனங்களில் அழைத்து செல்லும் ஓட்டுநர்கள், நிறுவன சொத்தை இயக்குதல் போன்ற, உங்கள் நிறுவனத்தின் தேவைகளுக்கு ஏற்ப கூடுதல் எடுத்துக்காட்டு சூழ்நிலைகளைச் சேர்ப்பதன் மூலம் கொள்கையின் விளக்கத்தை நீங்கள் விரிவாக்கலாம். அமலாக்கல் மற்றும் ஒழுங்குமுறை நடவடிக்கைகள் சார்ந்த விதிகளை மாற்றியமைக்க நீங்கள் தேர்தெடுக்கலாம் என்றாலும், குறிப்பிட்ட விதிகளை சேர்ப்பது ஒரு கொள்கையின் இணக்கத்தை பலப்படுத்தும். உங்கள் சட்டக்குழுவினர், இறுதி கொள்கையின் மொழிநடையை மீள்பார்வையிடுவது பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.

எல்லா பணியாளர்களின் பாதுகாப்பு மற்றும் நல்வாழ்வையும் நாங்கள் மிகவும் மதிக்கிறோம். வாகனம் ஓட்டும்போது செல்பேசியில் பேசுவதால் ஏற்படும் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை மிகவும் அதிகரித்து வருவதால், அதற்காக நாங்கள் ஒரு புதுக் கொள்கையை உருவாக்குகிறோம்.

1. நிறுவனப் பணிக்காக மற்றும்/அல்லது நிறுவனத்திற்கான நேரத்தில் ஒரு மோட்டார் வாகனத்தை ஓட்டும்போது, செல்பேசியைப் பயன்படுத்த பணியாளர்களுக்கு அனுமதி இல்லை. இதில் கையில் வைத்து பேசுவது, ஹேண்ட்ஸ்-ஃப்ரீயில் பேசுவது ஆகிய இரண்டும் அடங்கும்.
2. நிறுவனப் பணிக்காக மற்றும்/அல்லது நிறுவனத்திற்கான நேரத்தில், ஒரு மோட்டார் வாகனத்தை இயக்கும்போது, மின்னஞ்சல்கள் அல்லது குறுஞ்செய்திகளைப் படிக்கவோ அவற்றுக்கு பதிலளிக்கவோ பணியாளர்களுக்கு அனுமதி இல்லை.
3. இந்தக் கொள்கை PDAக்களின் (கையடக்க தரவுச் சாதனங்கள்) பயன்பாட்டுக்கும் பொருந்தும்.
4. வாகனம் ஓட்டும்போது, அழைப்புகளுக்கு பதிலளிக்கக் கூடாது, அவை குரல் அஞ்சலுக்குத் திருப்பி விடப்பட வேண்டும்.

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

- 
5. ஒரு பணியாளர், அவசர அழைப்பை (911) செய்தாக வேண்டும் என்றால், அதற்கு முன்பாக வாகனத்தை ஒரு பாதுகாப்பான இடத்தில் நிறுத்தி விட வேண்டும்.

பணியாளர்களுக்கு இரண்டு எச்சரிக்கைகள் தரப்படும். ஒரு பணியாளர் மூன்றாவது முறையாக இந்தக் கொள்கையை மீறுவதாக கண்டறியப்பட்டால், அது அந்தப் பணியாளர் உடனடியாக பணிநீக்கம் செய்யப்படுவதற்கான காரணமாகும்.

நீங்கள் கீழே கையொப்பமிடுவதால், இந்தக் கொள்கையைப் பின்பற்றுவதாக ஒப்புக்கொள்கிறீர்கள்.

---

### பணியாளர் கையொப்பம்

### தேதி

பொறுப்பின்மை அறிவிப்பு: இந்த வெளியீட்டில் உள்ள தகவல்களும் பரிந்துரைகளும் நம்பகமானவையாக நம்பப்படும் ஆதாரங்களில் இருந்து தொகுக்கப்பட்டவை என்றாலும், இதுபோன்ற தகவல்கள் அல்லது பரிந்துரைகளின் பிழையற்ற தன்மை, போதுமான விவரம் அல்லது முழுமை குறித்து தேசிய பாதுகாப்பு சபை (National Safety Council) எந்தவிதமான உத்தரவாதமும் அளிக்கவில்லை, அதற்கான பொறுப்பையும் ஏற்கவில்லை. குறிப்பிட்ட சூழ்நிலைகளுக்கு ஏற்ப மற்ற அல்லது கூடுதல் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் தேவைப்படலாம். பணி வழங்குநர்களுக்கான இலவச கைப் பேசி கொள்கையை டவுன்லோடு செய்துகொள்ள, இந்த இணையதளத்திற்குச் செல்லவும் [http://www.nsc.org/safety\\_road/Distracted\\_Driving/Pages/distracted\\_driving.aspx](http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx).

© 2009 National Safety Council (தேசிய பாதுகாப்பு சபை). அனைத்து உரிமைகளும் பாதுகாக்கப்பட்டவை. அனுமதி பெற்று மீண்டும் அச்சிடப்பட்டது.



## பிற்சேர்க்கை B2: சாலை பாதுகாப்பு பயிற்சி தேவைப்பாடுகளுக்கான மாதிரி வழிகாட்டுநெறி

நிறுவனத்திற்கு சொந்தமான அல்லது குத்தகைக்கு எடுத்த வாகனங்களை ஒட்டும் எல்லா பணியாளர்கள், எல்லா வாழ்க்கைத்துணைகள்/இல்ல உறவாளர்கள், ஒப்பந்ததாரர்கள் ஆகியோரும் இயக்க வேண்டிய குறிப்பிட்ட வாகனங்களுக்கான முறையான பயிற்சிகளைப் பெற்றுள்ளார்கள் என்பதையும், அந்தப் பயிற்சி முறையாக ஆவணப்படுத்தப்பட்டுள்ளது என்பதையும் உறுதிசெய்ய ஒரு நிகழ்முறை இருக்க வேண்டும்.

**எல்லா பணியாளர்களுக்கும்மான பொதுவான பயிற்சி:**

வருடாந்தர வகுப்பறை அல்லது கணினி அடிப்படையிலான விழிப்புணர்வு பயிற்சி பணியிலும் பணிக்காக அல்லாமலும் வாகனம் ஒட்டக் கூடிய எல்லா பணியாளர்களுக்கும் அவசியமானது. இதில் கொள்கை மீள்பார்வை சான்றிதழ் அளிப்பும் அடங்கும். பொதுவான அபாய விழிப்புணர்வு (இதில் சோர்வு மேலாண்மை, கவனச்சிதறல் கொண்ட வாகனம் ஒட்டுதல் ஆகியவையும் அடங்கும்) மற்றும் முந்தைய மோதல்களின் மீள்பார்வையின் அடிப்படையில் கண்டறியப்பட்ட உருப்படிகள், கொள்கை மீள்பார்வை சான்றிதழ் அளிப்பு ஆகியவையும் வருடாந்தர பயிற்சியில் இருக்க வேண்டும். நிறுவனத்திற்கு சொந்தமான அல்லது குத்தகைக்கு எடுத்த வாகனங்களை ஒட்டத் தகுதி வாய்ந்த வாழ்க்கைத்துணைகள்/இல்ல உறவாளர்கள் மற்றும் ஒப்பந்ததாரர்களுக்கும் இந்தப் பயிற்சி கிடைக்க வேண்டும்.

**நிறுவன ஒட்டுநர்களுக்கான லேசுரக வாகனப் பயிற்சி:**

லேசுரக பயணியர் வாகனங்களின் நிறுவன ஒட்டுநர்கள் அனைவரும் பொது வருடாந்தர பயிற்சியை நிறைவு செய்ய வேண்டும். லேசுரக வாகனங்களை ஒட்டும் நிறுவன ஒட்டுநர்களுக்கான பயிற்சியில், எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும்மான பொதுவான பயிற்சி தேவைப்பாடுகளுடன் பின்வருவனவும் இருக்க வேண்டும்:

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

1. வேலைக்கு சேர்க்கப்பட்ட 90 நாட்களுக்குள் அல்லது எல்லா நிறுவன ஓட்டுநர்களுக்கும் பயிற்சி கிடைக்கக்கூடிய விரைவான நேரத்தில், லேசுரக வாகனம் BTW (பிஹைண்ட் த வீல்) பயிற்சி. அதற்குப் பின்பு இது மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை தரப்பட வேண்டும்.
2. நிறுவனத்தின் சார்பில், குறிப்பிடத்தக்க அளவு அக்கறைகளைத் தெரிவித்தபடி, விளக்க உரை தருபவருடனான ஒரு மதிப்பாய்வு ஓட்டம் நிறைவு செய்யப்பட வேண்டும். மேலும் லேசுரக வாகனத்திற்கான BTW தேவைப்படாத ஒவ்வொரு ஆண்டும் இது செய்யப்பட வேண்டும்.
3. GPS/எலக்ட்ரானிக் தகவல் தெரிவிப்பு முறைகள் பயன்பாட்டில் இல்லையென்றால், தகவல் தெரிவிப்பின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க, வருடாந்தர சக ஓட்டுநர் மதிப்பாய்வுகள் பரிசீலிக்கப்பட வேண்டும்.

**நிறுவன ஓட்டுநர்களுக்கான நடுத்தர மற்றும் கனரக வாகனப் பயிற்சி:**  
 லேசுரக நிறுவன ஓட்டுநர்களுக்கான எல்லா பயிற்சி தேவைப்பாடுகளுடன், நடுத்தர மற்றும்/அல்லது கனரக வாகனங்களை இயக்குபவர்கள், பின்வருவனவற்றை சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும்:

1. குறைந்தது மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை, பொருத்தும் வாகனத்தில் BTW பயிற்சி.
2. தகுந்த வாகனத்தில், குறிப்பிடத்தக்க அளவு அக்கறைகளைத் தெரிவித்தபடி, விளக்க உரை தருபவருடனான ஒரு மதிப்பாய்வு ஓட்டம் நிறைவு செய்யப்பட வேண்டும். BTW பயிற்சி தேவைப்படாத ஒவ்வொரு ஆண்டும் இது செய்யப்பட வேண்டும்.
3. BTW பயிற்சிக்கு இடைப்பட்ட இரண்டு ஆண்டுகளில், வகுப்பறை அல்லது கணினி அடிப்படையிலான பயிற்சி (CBT).
4. ஒன்பது முதல் 15 பயணிகளைக் கொண்ட வாகனங்களின் ஓட்டுநர்கள், வர்த்தக ஓட்டுநர் உரிமை (Commercial Driver's License - CDL) சான்றளிப்பை வைத்திருக்க வேண்டும். ஏராளமான மக்களை (அதாவது, 9க்கு மேற்பட்டோர்) ஏற்றிச்செல்லும் வாகனங்களின் ஓட்டுநர்களுக்கு

கூடுதல் பயிற்சி தேவைப்பாடுகள் உருவாக்கப்பட வேண்டும்.

5. கனரக வாகன ஓட்டுநர்களுக்கான பயிற்சியில் நடுரக வாகனப் பயிற்சியின் அம்சங்களும் சேர்க்கப்பட வேண்டும், அப்போதுதான் கனரக வாகனங்களுக்கு முறையாக பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர் நடு ரக வாகனங்களையும் ஓட்ட தகுதி பெற்றிருப்பார்.
6. வாழ்க்கைத்துணை/இல்ல உறவாளர்கள், நடுத்தர அல்லது கனரக வாகனங்களை ஓட்டுவதற்கு அனுமதி இல்லை.

### அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநருக்கான பயிற்சி:

கண்காணிப்பு மற்றும் அடையாளம் காணல் நிகழ்முறைகளில் அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர்கள் என்று கண்டறியப்பட்ட ஓட்டுநர்கள் பின்வருவனவற்றைப் பெற வேண்டும்:

1. அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநர் என்று வகைப்படுத்தப்பட்ட உடனே, ஓட்டுநரின் நேரடி மேற்பார்வையாளருடன் ஒரு பயிற்சி அமர்வு;
2. BTW பயிற்சி அல்லது பொருத்தமான மாற்று பயிற்சி (அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநர் என்று வகைப்படுத்தப்பட்ட 90 நாட்களுக்குள், ஓட்டுநரின் மேற்பார்வையாளரால் சுற்றுச்சூழல், பாதுகாப்பு மற்றும் உடல்நலத் துறை (ESH) மற்றும் நிறுவனத்தின் ஆலோசனையுடன் தீர்மானிக்கப்பட்டபடி);
3. அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநர் என்ற வகைப்படுத்தலுக்கு பின்பான 12 மாதங்களுக்குள் இரண்டு மதிப்பாய்வு ஓட்டங்கள். அதில் முதலாவது 30 நாட்களுக்குள் செய்யப்பட வேண்டும்.

### மதிப்பாய்வு ஓட்டுநர் பயிற்சி:

மதிப்பாய்வு ஓட்டங்கள் என்பவை, மேலாளர்கள் தங்கள் நிறுவன ஓட்டுநர்களின் வாகனம் ஓட்டும் திறமைகள், வாகனத்தின் நிலைமை ஆகியவற்றை நேரடியாக மதிப்பாய்வு செய்வதற்கான வாய்ப்புகளாகும். வாகனம் ஓட்டும் திறன்களைப் பற்றிய உடனடி கருத்துப் பரிமாற்றத்திற்கும், மேம்படுத்த வேண்டியவற்றைக் கண்டறிவதற்கும் இவை

உருவாக்கப்பட்டுள்ளன. மதிப்பாய்வு ஓட்டங்களுக்கான பயிற்சி மேலாளர்களுக்குத் தரப்படும். ஒரு பணியாளர் நிறுவன ஓட்டுநராக மாறிய 15 நாட்களுக்குள், மதிப்பாய்வு ஓட்டத்தை மேலாளர் திட்டமிட்டு, பூர்த்தி செய்வார். கையொப்பமிட்ட மதிப்பாய்வு ஓட்ட சரிபார்ப்பு பட்டியல்கள், ஓட்டுநரின் நேரடி மேலாளரால் மூன்று ஆண்டுகள் வரை பராமரிக்கப்பட வேண்டும்.

### சக ஓட்டுநர் ஓட்டங்கள்:

பாதுகாப்பு தொடர்பான பயிற்சிக்கான சூழலை உருவாக்குவது சக ஓட்டுநர் ஓட்டங்களில் ஒரு வாய்ப்பாக அமைந்துள்ளது. இதில் தனிநபர்கள் ஒருவருக்கொருவர் கவனித்துக் கொள்வதுடன், பாதுகாப்பான நடத்தையையும் ஊக்குவிப்பார்கள். நிறுவனத்தின் ஒவ்வொரு ஓட்டுநருக்கும் சக ஓட்டுநர் ஓட்டங்கள் ஆண்டுக்கு ஒருமுறை தேவைப்படும். இதை நிறைவு செய்ததற்கான ஒரு ஆவணத்தில் ஓட்டுநரும் அவரைக் கண்காணித்தவரும் கையொப்பமிடுவார்கள். மேலும் இதனை ஓட்டுநரின் உடனடி மேலாளர், 3 ஆண்டுகள் வரை பராமரிக்க வேண்டும்.

## எடுத்துக்காட்டு மதிப்பாய்வு மற்றும்/அல்லது சக ஓட்டுநர் மதிப்பாய்வு படிவம்

ஸ்கேன் 360 திறன்கள்	நேர்முறை நடத்தை	மேம்பாடு தேவை	கவனிக்கப்படவில்லை
சில இடங்களை பார்வைக்குத் தெரியாமல் இருப்பதைத் தவிர்க்க, கண்ணாடிகளை சரிசெய்தல்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
வாகனம் ஓட்டும்போது, வாகனத்திற்கு முன்பாக ஸ்கேன் செய்தல், பின்னால் மற்றும் இரண்டு பக்கங்களிலும் (360°) ஸ்கேன் செய்தல்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
வாகனம் ஓட்டும்போது, ஒவ்வொரு நான்கு முதல் எட்டு வினாடிகளுக்கு ஒரு முறை பக்கவாட்டு, பின்னால் பார்க்கும் கண்ணாடிகளை	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
பிரேக் பிடிப்பது அல்லது மற்றொரு தடத்திற்கு நகர்வது போன்றவற்றின் மூலம், அபாயங்களுக்கு, முன்னதாகவே	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
வாகனம் நிறுத்தப்பட்டு விட்டாலும் 360°க்கு தொடர்ந்து ஸ்கேன் செய்கிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
பின்னால் நகர்த்தும்போது, 360° ஸ்கேன் செய்கிறார் மற்றும் பின்னால் திரும்பி பார்க்கிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
வாகனம் ஓட்டும்போது அல்லது நிறுத்தப்பட்டு விட்டபோது, சரியான "தப்பித்தல் வழிகளை" விவரிக்க முடிகிறது	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

கருத்துரைகள்:

பின்தொடர்தல் தொலைவு தொடர்பான திறன்கள்	நேர்முறை நடத்தை	மேம்பாடு தேவை	கவனிக்கப்படவில்லை
எப்போதும் குறைந்தபட்சம், "இரண்டு வினாடிகள்" என்ற பின்தொடர்தல் தொலைவைப் பராமரிக்கிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
மோசமான வானிலை/மோசமான சாலை நிலைமைகளில், பின்தொடர்தல் தொலைவை, நான்கு முதல் எட்டு வினாடிகளுக்கு	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
தொடர்ந்து வருபவர்களுக்கு ஈடுசெய்ய, பின்தொடர்தல் தொலைவை அதிகரிக்கிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
மற்றொரு கார் முந்திக்கொண்டு முன்னால் வந்தால், உடனடியாக பாதுகாப்பாக பின்தொடர்தல் தூரத்திற்கு, வேகத்தைக் குறைத்து	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
தாழ்ந்த கற்றை ஹெட்லைட்களை சாலைகளில் பயன்படுத்துகிறார், இதனால் வாகனம் மற்றவர்களுக்கும் தெரியும், அதாவது பரிந்துரைக்கப்படும் பாதுகாப்பு நடைமுறை	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
பாவப்படாத சாலைகளில் வேகத்தைக் குறைக்கிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
"மெதுவாக நகரும் வாகனங்களை" எச்சரிக்கையுடன் அணுகுகிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
சரியாக குறிக்கப்படாத அல்லது பார்வைக்கு சரியாகத் தெரியாத குறுக்குசாலைகளில் ஓரமாக சென்று வழிவிடுகிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
நல்ல சாலையிலிருந்து பாவப்படாத சாலைக்கு செல்லும்போது வேகத்தைக் குறைக்கிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

கருத்துரைகள்:

குறுக்குசாலை திறன்கள்	நேர்முறை நடத்தை	மேம்பாடு தேவை	கவனிக்கப்படவில்லை
மெதுவாகி, குறுக்குச்சாலை போக்குவரத்தை சோதித்து, அதன் வழியே செல்லும் முன்பு, பிரேக்குகளைப் பயன்படுத்த ஆயத்தமாகிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
மஞ்சள் விளக்குகள் ஒளிரும்போது, குறுக்குசாலைகளில் செல்வதைத் தவிர்க்கிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
நிறுத்தும்போது, முன்னால் உள்ள காரின் பின் சக்கரங்கள் தரையைத் தொட்டும் இடத்தைத் தெளிவாக பார்க்க முடிகிறது	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
திரும்புவதற்கான நோக்கத்தை முன்னதாகவே சிக்னல் செய்கிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
இடது புறம் திரும்புவதற்கு முன்பு, எல்லா குறுக்கு போக்குவரத்தும் கடக்கும் வரை காத்திருந்து பிறகு, திரும்புகிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
விளக்குகள் பச்சைக்கு மாறியதும், குறுக்குசாலைகளில் நுழைவதற்கு முன்பு, இரண்டு வினாடிகள் முழுமையாகக் காத்திருக்கிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

கருத்துரைகள்:

பிரேக்கிங் திறன்கள்	நேர்முறை நடத்தை	மேம்பாடு தேவை	கவனிக்கப்படவில்லை
முன்னால், பிரச்சனை ஏற்படும் சாத்தியம் ஏற்பட்டால் அல்லது "வெளிர்-பச்சை" விளக்கு எரிந்தால், "தயார் நிலை பிரேக்குகளை" பயன்படுத்துகிறார்.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
சாதாரண பிரேக்கிங் சூழ்நிலைகளில், காரை முறையாக நிறுத்த "30% பிரேக்கிங்கை" பயன்படுத்துகிறார்	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

கருத்துரைகள்:

**வாகனத்தைச் சுற்றி பார்த்தல்:**

☐ நல்ல நிலையில் உள்ளது, வெளிப்புறமும் உட்புறமும் பராமரிப்பு தேவை
 ☐ உட்புறத்துக்கு பராமரிப்பு தேவை
 ☐ வெளிப்புறத்திற்கு

மேற்பார்வையாளரின் கையொப்பம் தேதி

ஓட்டுநரின் கையொப்பம்

தேதி

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

**பிற்சேர்க்கை B3: மாதிரி மது மற்றும் போதை மருந்து பயன்பாட்டுக் கொள்கை**

1. வாகனம் ஓட்டும் பணியாளர்கள் கண்டிப்பாக பொருத்தமான வாகனத்திற்கான கொள்கைகளைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டும், பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டுவதற்கான முழுமையான முயற்சியை மேற்கொள்ள வேண்டும். பணியாளர்கள் பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்ட முடியாதவாறு குறைபாடு ஏற்படும்போது, எந்த சூழ்நிலையிலும் எந்த வாகனத்தையும் நிறுவுவனப் பணிக்காக இயக்க அனுமதிக்கப்பட மாட்டார்கள். இந்தத் தடையானது, ஒரு பணியாளர் தற்காலிகமாக வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாக இயக்க முடியாதபோது அல்லது போதைப் பொருட்களின் பயன்பாட்டினால் அல்லது போதையின் பாதிப்பில் இருக்கும்போதும் பொருந்தும்.
2. குறைபாடு உடையபோது வாகனம் ஓட்டும்போது ஏற்படும் மீறல்களின் விளைவாக ஏற்படக்கூடிய எந்த ஒழுங்கு நடவடிக்கைகளும், நிறுவனத்தின் மனிதவளத் துறையால் செய்யப்பட வேண்டும், இதன் மூலம் எந்த அரசாங்க ஒழுங்குமுறைகளையும் பின்பற்றுவ உறுதிசெய்யப்படும்.
3. இந்தக் கொள்கையில் வரையறுக்கப்பட்டபடி, நிறுவனப் பணிக்காக தங்கள் சொந்த வாகனம் அல்லது நிறுவன வாகனங்களை போதையில், போதையின் பாதிப்பில் அல்லது குறைபாட்டுடன் வாகனம் ஓட்டியதற்காக எந்த சட்ட அமலாக்க அமைப்பும் நிறுத்தி, கைது செய்தால், அவ்வாறு நிகழ்ந்த 24 மணிநேரத்திற்குள் எல்லா பணியாளர்களும் மேற்பார்வையாளர்களுக்கு இதைத் தெரிவிக்க வேண்டும்.
4. இவ்வாறு தெரிவிக்காமல் போவதால், பணி நீக்கம் வரையிலான ஒழுங்கு நடவடிக்கை, எடுக்கப்பட நேரிடும்.
5. மது தொடர்புடைய குறைபாடு என்றால், குறைபாடு என்பது பணியாளர்



வாகனம் ஓட்டும் இருப்பிடத்தில், பிரீ த்தலைசர் (Breathalyzer) அல்லது ரத்த பரிசோதனை மூலம் தீர்மானிக்கப்பட்ட, தனிப்பட்ட நபரின் மது அளவு சட்டப்படி அனுமதிக்கப்பட்ட வரம்புக்கு சமமாக அல்லது அதைவிட அதிகமாக இருப்பதன் மூலம் வரையறுக்கப்படும். இந்தக் கொள்கையின் நோக்கங்களுக்கு, கண்டறிதல்கள், பொருந்தக்கூடிய சட்டப்படியான ரத்த மது வரம்புகளை அடிப்படையாகக் கொண்டதாக இருக்கும்; இதற்கு தண்டனைத் தீர்ப்பு தேவைப்படாது. மது தொடர்பான குறைபாட்டின் விளைவாக விபத்தில் சிக்கியதாகக் கண்டறியப்படும் பணியாளர்கள், இந்தக் கொள்கையை மீறிய முதல் குற்றத்தின்போதே பணிநீக்கம் செய்யப்படுவார்கள். மேலும், சட்ட அமலாக்க அமைப்பால் அல்லது நிறுவனத்தால் கோரப்படும்படி களத்தில் போதை சோதனை, பிரீ த்தலைசர் அல்லது ரத்த மது சோதனையை எடுத்துக் கொள்ள ஒருவர் மறுத்தால், அந்த நபர் பணியிலிருந்து நீக்கப்படுவார்.

6. அனுமதிக்கப்படாத சட்டப்படியான அல்லது சட்டப்புறம்பான போதை மருந்துகளால் ஏற்பட்ட குறைபாட்டைத் தீர்மானிப்பது, குறிப்பிட்ட மருந்துக்கான ஏற்கப்பட்ட மற்றும் நம்பகமான சோதனையை அடிப்படையாகக் கொண்டது. குற்றம் செய்ததாகத் தீர்ப்பு அளிக்கப்பட்டிருக்கத் தேவை இல்லை. சட்டப்படியான அல்லது சட்டப்புறம்பான போதை மருந்துகளால் பாதிக்கப்பட்டதாகக் கண்டறியப்படும் பணியாளர்கள், இந்தக் கொள்கையை மீறிய முதல் குற்றத்தின்போதே பணிநீக்கம் செய்யப்படுவார்கள்.
7. சட்டப்படியான மருந்துச் சீட்டுகள் அல்லது கடையில் நேரடியாக வாங்கும் மருந்துகளால் ஏற்படும் குறைபாடுகள், பொருத்தமான சோதனை, சட்ட அமலாக்க அமைப்பு அறிக்கைகள், மருத்துவ ஆலோசனை மற்றும் வேறு ஏதேனும் தொடர்புடைய தகவல்களின் அடிப்படையில் தீர்மானிக்கப்படும். சட்டப்படியான மருந்துச் சீட்டுகள் அல்லது கடையில் நேரடியாக வாங்கும் மருந்துகளால் ஏற்படும் குறைபாடுகள் கொண்டிருக்கும்போது வாகனம் ஓட்டியதாகக் கண்டறியப்படும் பணியாளர்கள், ஒழுங்கு நடவடிக்கைக்கு ஆளாகலாம். இது பணிநீக்கம் வரையிலானதாக இருக்கலாம்.

## பிற்சேர்க்கை B4: மாதிரி ஓட்டுநர் உரிமம் பெறுதல் கொள்கை

### ஓட்டுநர்களுக்கான தேவைப்பாடுகள்:

1. எல்லா ஓட்டுநர்களும் எல்லாவிதமான அரசாங்கச் சட்டங்களையும் பின்பற்ற வேண்டும் என்பது அடிப்படையான எதிர்பார்ப்பாகும்.
2. பொருந்தக்கூடிய அரசாங்கத் தேவைகளுக்கு ஏற்ப, செல்லுபடியாகும் ஓட்டுநர் உரிமத்தை வைத்திருப்பது மற்றும்/அல்லது சரியான வகை உரிமத்தை வைத்திருப்பது ஓட்டுநரின் பொறுப்பாகும்.
3. ஓட்டுநர்கள், ஓட்டுநர் பயிற்சிக்கான நிறுவனத்தின் கொள்கைகளுடன் உடன்படுவதோடு, உள்ளூர் சட்டங்கள் அல்லது பாதுகாப்பு ஒழுங்குமுறைகள் போன்றவற்றால் கோரப்படும்படி, ஏதேனும் சிறப்பு ஓட்டுநர் உரிமத்தைப் பராமரிக்க, ஏதேனும் கூடுதல் பயிற்சியையும் பெற வேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறார்கள்.
4. ஒரு மோட்டார் வாகனத்தை இயக்கும் தங்கள் தகுதியை அகற்றும் ஏதேனும் மோட்டார் வாகன குறிப்பிடலை (அல்லது விதிமீறலை) எதிர்கொண்ட 24 மணிநேரத்திற்குள், தங்கள் நேரடி மேற்பார்வையாளரிடம் அதைப் பற்றி தெரிவிப்பதற்கு ஓட்டுநர்களே பொறுப்பாவார்கள்.

### நிறுவனக் கொள்கைகளும் நடைமுறைகளும்:

1. சட்ட அதிகாரம் கொண்ட உள்ளூர் அரசாங்க அதிகாரியால் வழங்கப்பட்ட சமீபத்திய மற்றும் செல்லுபடியாகும் ஓட்டுநர் உரிமம் இருக்கிறதா என்று சோதிக்க ஒரு நடைமுறை உருவாக்கப்பட வேண்டும், மேலும் அந்த உரிமமானது ஓட்டப்படும் வாகனத்திற்குப் பொருத்தமானதாக இருக்க வேண்டும்.
2. நிறுவனத்துக்கு சொந்தமான அல்லது நிறுவனத்தால் குத்தகைக்கு எடுக்கப்பட்ட வாகனங்களின் அதிகாரபூர்வப் பயன்பாட்டுக்கு நிறுவப்பட்ட ஒரு கொள்கை இருக்க வேண்டும்.
3. ஒவ்வொரு ஓட்டுநரும், தற்போதைய வாகன பாதுகாப்பு கொள்கையை மதிப்பாய்வு செய்து புரிந்து கொண்டார் என்பதற்கான ஒப்புதலை

ஆண்டுதோறும் பெறுவதற்கு ஒரு நிறுவப்பட்ட முறை இருக்க வேண்டும்.

4. வேலைக்கு ஆளெடுக்கும்போது, விண்ணப்பதாரரின் பின்னணி சோதனைகளையும் முந்தைய நிறுவனத்தின் பரிந்துரை சோதனைகளையும் பணிக்கமர்த்தும் அதிகாரிகள் செய்ய வேண்டும். இந்த சோதனைகளில் இவையும் அடங்க வேண்டும்: மோட்டார் வாகன விதிமீறல்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் தீவிரம், முந்தைய உரிம இடைநீக்கம், முதைதிய மோட்டார் வாகன மோதல்கள், முந்தைய அனுபவம் மற்றும் பயிற்சி.
5. நிறுவனம் சீரான இடைவேளைகளில், சட்டத்தால் அனுமதிக்கப்பட்டபடி அல்லது வாகனம் ஓட்டுதல் பதிவுகளை சுய வெளிப்படுத்தல் மூலம் மோட்டார் வாகனப் பதிவுகளைச் சோதிப்பதற்கான எழுத்துப்பூர்வ அனுமதியை ஓட்டுநரிடமிருந்து பெறுவதற்கு ஒரு வழிமுறை இருக்க வேண்டும்.
6. ஓட்டுநர் தகுதி, உரிமம், பயிற்சி, செயல்திறன் ஆகியவை பற்றிய புத்தம்புதிய பதிவுகள் எல்லா ஓட்டுநர்களுக்கும் பராமரிக்கப்பட வேண்டும்.
7. சாத்தியமான ஒழுங்கு நடவடிக்கை அல்லது வாகனம் ஓட்டும் உரிமையை இடைநீக்குதல் போன்றவற்றை விளைவிக்கக் கூடிய மோட்டார் வாகன விதிமீறல்களின் வகைகள் மற்றும் இடைவேளைகளை வகைப்படுத்துவதற்கு ஒரு வழிமுறை இருக்க வேண்டும். இந்த அமைப்பைப் பற்றி பணியாளர்களுக்குத் தெரிவிக்கப்பட வேண்டும். இந்த அமைப்பானது ஓட்டுநர்களை அபாய வகைப்பாடுகளில் சேர்க்கவும் மிக அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர்களுக்கு அதிக தீவிரமான பயிற்சி திட்டத்தை வழங்கவும் பயன்படுத்தப்படலாம்.

## பிற்சேர்க்கை B5: புதிய நியமனத் தகுதி மற்றும் ஓட்டுநர் தேவைப்பாடுகள் கொள்கைக்கு எடுத்துக்காட்டு

தேர்ந்தெடுத்தல் தேர்வளவை (கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில்)	சேர்த்துக் கொள்வதற்கான தகுதி
A. மது மற்றும்/அல்லது போதைப்பொருள் தொடர்புடைய வாகனம் ஓட்டுதல் குற்றம், இதில் மது போதையில் அல்லது மருந்து பொருள் போதையில் அல்லது போதையின் பாதிப்பு கொண்ட நிலையில் வாகனம் ஓட்டுதலும் அடங்கும். இதில் சோதனைக்கு உட்பட மறுப்பதும் அடங்கும்.	பணிக்கமர்த்த தகுதியற்றவர்
B. ஓட்டுநர் உரிமத்தை இடைநீக்குதல் அல்லது திரும்பப்பெறுதல்.	பணிக்கமர்த்த தகுதியற்றவர் (நிர்வாகக் காரணங்களுக்காக இடைநீக்கப்பட்டிருந்தால் அல்லது விண்ணப்பதாரர் தன்னுடைய ஓட்டுநர் உரிமம் செல்லுபடியாகும் என்பதைக் காட்டும் சரியான ஆவணத்தை வழங்க முடிந்தால், பணிக்கமர்த்தும் நபர் சொந்தமாக முடிவெடுக்கலாம்)
C. விதிமீறல் நடந்த மாநிலம்/நாட்டில் உள்ள சட்டத்தால் வரையறுக்கப்பட்டபடி, மோதல் நடந்த இடத்திலிருந்து சென்றுவிடுதல் அல்லது மோதிவிட்டு நிற்காமல் செல்லுதல் போன்றவை.	பணிக்கமர்த்த தகுதியற்றவர்
D. விபத்து நடந்த மாநிலம்/நாட்டில் உள்ள சட்டத்தால் வரையறுக்கப்பட்டபடி, மரணம் ஏற்பட்ட மோதலில் தவறு செய்தவர்.	பணிக்கமர்த்த தகுதியற்றவர்
E. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில், வாகனம் நகர்ந்து கொண்டிருந்தபோது மூன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட விதிமீறல்கள் அல்லது மோதல்கள் அல்லது இரண்டின் சேர்க்கை. இந்தத் தகுதி மதிப்பாய்வு, உண்மையான விதிமீறல் மற்றும் குற்றச்சாட்டு உறுதிசெய்யப்பட்ட தேதி(கள்) அடிப்படையில் அமைந்திருக்கும் அல்லது,  எந்த ஆறு மாத கால அளவிலும், வாகனம் நகர்ந்து கொண்டிருந்தபோது இரண்டு அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட விதிமீறல்கள் அல்லது மோதல்கள் அல்லது இரண்டின் சேர்க்கை. இந்தத் தகுதி மதிப்பீடு, உண்மையான விதிமீறல் மற்றும் குற்றச்சாட்டு உறுதிசெய்யப்பட்ட தேதி(கள்) அடிப்படையில் அமைந்திருக்கும்.	பணிக்கமர்த்த தகுதியற்றவர்

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

மேற்குறிப்பிட்ட தகவல்கள் உள்ளூர் சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளின்படி சேகரிக்கப்படலாம் மற்றும் பதிவு செய்யப்படலாம்.

மோட்டார் வாகனத் தரவுக்கு கட்டுப்படுத்தப்பட்ட அணுகல் இருப்பதன் காரணமாக அல்லது உள்ளூர் சட்டங்கள் மற்றும் விதிமுறைகளின்படி வரம்புடைய அணுகல் இருப்பதன் காரணமாக, மேற்கூறப்பட்ட தேர்வளவையைப் (அதாவது, குறிப்பிடல்கள்/விதிமீறல்கள்) பயன்படுத்தி தகுதிச் சோதனை செய்யமுடியவில்லை என்றால், அபாயத்தைக் குறைத்தல் என்ற இதே இலக்கின்படி நிறுவன நபர்கள் அதிக ஆபத்து தொடர்பான தகுதிச் சோதனை செயல்முறையை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும்.

மாற்று தகுதிச் சோதனை தேர்வளவையை (எ.கா., மோதல்கள் மற்றும்/அல்லது விதிமீறல்களுக்காக ஒதுக்கப்பட்ட, முன்னதாக தீர்மானிக்கப்பட்ட புள்ளி மதிப்புகளைப் பயன்படுத்தும் அபாய தரமிடல் தேர்வளவை) உலகளாவிய தலைமை குழு மதிப்பாய்வு செய்யவேண்டும், இதன்மூலம் பாதுகாப்பற்ற வாகனம் ஓட்டுதல் வழக்கங்களைக் கொண்ட ஓட்டுநர்களை மதிப்பிட்டு நீக்குவதற்குப் பொருத்தமான அளவுக்கு அபாய அளவுகோல் உள்ளதா என்று உறுதிபடுத்தலாம். தகுதிச் சோதனை தேர்வளவையானது உள்ளூர் சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளைப் பின்பற்றுவதாக இருக்க வேண்டும்.

## பிற்சேர்க்கை B6: அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர் கண்டறிதல் மற்றும் மேலாண்மை

### அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர்களைக் கண்டறிதல்

பின்வரும் நிலைகளில் உள்ள நிறுவன ஓட்டுநர் அல்லது அங்கீகரிக்கப்பட்ட வாழ்க்கைத்துணை/இல்ல உறவாளர் அல்லது சார்ந்திருக்கும் நபர் அதிக அபாய ஓட்டுநர் என்று வரையறுக்கப்படுகிறார்:

1. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில், மூன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட ஒன்றுடன் ஒன்று தொடர்பற்ற மோதல்கள் மற்றும்/அல்லது நகர்வு விதிமீறல்களை செய்திருப்பவர் அல்லது
2. கடந்த ஆறு மாதங்களில், ஒன்றுடன் ஒன்று தொடர்பற்ற இரண்டு மோதல்கள் மற்றும்/அல்லது நகர்தல் விதிமீறல்களை செய்திருப்பவர் அல்லது
3. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில், ஒரு மோதல் நடந்த இடத்தில் இருந்து சட்டப்பிறப்பாக (பொருந்தக்கூடிய உள்ளூர் சட்டங்களால் வரையறுக்கப்பட்டபடி) வெளியேறி விட்ட நபர் அல்லது
4. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில், (பொருந்தக்கூடிய உள்ளூர் சட்டங்களால் வரையறுக்கப்பட்டபடி) மரணம் ஏற்பட்ட ஒரு விபத்தில், “தவறு செய்திருப்பவர்” அல்லது
5. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில், ஓட்டுநர் உரிமம் இடை நீக்கப்பட்டவர் அல்லது திரும்பப்பெறப்பட்டவர் அல்லது
6. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில், குறைபாடுடைய வாகனம் ஓட்டி நகர்தல் விதிமீறல் செய்திருப்பவர் அல்லது
7. நிறுவனத்தின் IVMS பின்னூட்டத் திட்டத்தின்படி, அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர் என்று அடையாளம் காணப்பட்டவர்.

### அதிக அபாயம் கொண்ட ஓட்டுநர்களை மேலாண்மை செய்தல்:

கண்காணித்தல் மற்றும் மதிப்பீட்டு செயல்முறைகளின்படி, “ஆபத்தான

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது “உள்ளது உள்ளபடி” வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.



ஓட்டுநர்கள்” என்று அடையாளம் காணப்பட்ட ஓட்டுநர்களை நிர்வகித்தல்:

1. பயிற்சி வழிகாட்டுதலில் விளக்கப்பட்டபடி, மறு பயிற்சியில் கண்டிப்பாகப் பங்கேற்க வேண்டும்.
2. அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநர்கள், நடுத்தர அல்லது கனரக வாகனங்களை இயக்கக் கூடாது.
3. குறைந்தபட்சம், அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநரின் மோட்டார் வாகனப் பதிவு (MVR), அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநர் என்று வகைப்படுத்தப்பட்ட 12 மாதங்களில் மதிப்பாய்வு செய்யப்பட வேண்டும்.
4. குறுக்கீட்டைப் புறக்கணிக்கும், குறுக்கீட்டு செயல்பாடுகளில் பங்கேற்க மறுக்கும் அல்லது மீண்டும் மீண்டும் அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநர் என்று அடையாளம் காணப்படும் அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநருக்கான எந்த ஒழுங்கு நடவடிக்கை குறித்தும் மனிதவளத் துறையிடம் புகார் செய்யப்பட வேண்டும்.
5. இரண்டு ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக, அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநர் என்ற வகைப்பாட்டின் கீழ் உள்ள நிறுவன ஓட்டுநர்களின் மேல், பணிநீக்கம் வரையிலான ஒழுங்கு நடவடிக்கையை நிறுவனம் எடுக்கலாம்.
6. அபாயத்தில் உள்ளவர்கள் என்று அடையாளம் காணப்பட்ட எந்த வாழ்க்கத்துணை அல்லது இல்ல உறவாளரும், நிறுவனத்திற்கு சொந்தமான அல்லது குத்தகைக்கு எடுத்த வாகனத்தை ஓட்டுவதிலிருந்து தடை விதிக்கப்படலாம்.

மது, சட்டவிரோத போதை மருந்துகள் அல்லது பரிந்துரைக்கப்பட்ட மருந்துகளின் பயன்பாட்டுடன் தொடர்புடைய குறைபாடுடைய வாகனம் ஓட்டுதல் விதிமீறல், அபாயத்தில் உள்ள ஓட்டுநர் நிலைக்கான மதிப்பீட்டில் கணக்கில் கொள்ளப்படும் என்றாலும், கூடுதலான நிறுவன முடிவுகள் அல்லது இது போன்ற விதிமீறலுக்கு எதிர்வினையாக செய்யப்படும் நடவடிக்கைகள், மனிதவளத் துறைக்குத் தெரிவிக்கப்பட வேண்டும்.

## பிற்சேர்க்கை B7: ஓர் இருசக்கர வாகன ஓட்டுதல் கொள்கைக்கு எடுத்துக்காட்டு

இந்த ஆவணத்தின் நோக்கமானது, [நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்] ஒப்பந்ததாரர்கள் மற்றும் பகுதிநேர பணியாளர்கள் பின்பற்ற வேண்டிய கொள்கைகளை வரையறுப்பதாகும். இதன் மூலம் [நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்] வர்த்தகம் தொடர்பான நோக்கங்களுக்காக இருசக்கர வாகனங்களில் பயணிக்கும்போது, அவர்களின் பாதுகாப்பு உறுதிசெய்யப்படும்.

### இருசக்கர வாகனப் பாதுகாப்பு

பொதுவாக, கார்களும் டிரக்குகளும் போக முடியாத இடங்களுக்கு மக்களைக் கொண்டுசேர்க்க இருசக்கர வாகனங்கள் அல்லது மோட்டார் சைக்கிள்களால் முடியும். ஆனாலும், அவற்றின் இயல்பு காரணமாக, அவற்றை சாலையில் செலுத்துவது ஒப்பீட்டளவில் அதிக ஆபத்தானது.

[நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்] வர்த்தகம் தொடர்பான நோக்கங்களுக்காக இருசக்கர வாகனங்களை ஓட்டும், ஏஜென்சியால் பணிக்கமர்த்தப்பட்ட பருவகால பணியாளர்கள் அல்லது ஒப்பந்ததாரர்களுக்குப் பின்வரும் தேவைகள் பொருந்தும். எந்த சூழ்நிலையிலும், நிறுவனப் பணிக்காக இருச்சக்கர வாகனங்களைப் பயன்படுத்த, [நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்] பணியாளர்களுக்கு அனுமதி இல்லை.

### பொதுவான தேவைப்பாடு

ஒரு நாட்டுக்குள்ளான இருசக்கர வாகன பாதுகாப்பு தேவைப்பாடுகளில், பின்வருவன சேர்க்கப்பட வேண்டும்:

#### 1. வாகனத்தின் பாதுகாப்பான இயக்கம் தொடர்பான பயிற்சி:

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

[நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்]இல் பணிக்குச் சேர்ந்ததில் இருந்து நிர்ணயிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கை நாட்களுக்குள், தகுதிவாய்ந்த பயிற்சியாளர்களால், நடத்தப்படும் தொடர்புடைய பாதுகாப்பு பயிற்சிகளிலும் எல்லா ஓட்டுநர்களும் கலந்து கொண்டு, அவற்றை வெற்றிகரமாக பூர்த்தி செய்ய வேண்டும். நிர்ணயிக்கப்பட்ட இடைவேளையில், வாகன பாதுகாப்பு ஒருங்கிணைப்பாளர் அல்லது நிர்வாகத்தால் ஏற்பாடு செய்யப்படும், புத்துணர்வு பயிற்சியிலும் அவர்கள் கலந்து கொள்ள வேண்டும் என்ற தேவை இருக்கிறது.

2. **பயணிகள்:** வாகனப் பாதுகாப்பு ஒருங்கிணைப்பாளரின் அனுமதியுடன் மட்டுமே பயணிகள் இருசக்கர வாகனங்களில் அழைத்து செல்லப்பட அனுமதிக்கப்படுவார்கள். அவர்கள் கீழே வரையறுக்கப்பட்டதைப் போன்ற, பொருத்தமான தனிநபர் பாதுகாப்பு சாதனங்களை அணிந்திருந்தால் மட்டுமே அனுமதிக்கப்படுவார்கள்.
3. **சுமைகளைக் கொண்டு செல்லுதல்:** இருசக்கர வாகனங்களில் அதிகமான சுமைகளைக் கொண்டு செல்வது அனுமதிக்கப்படவில்லை. லேசான பைகள்/தனிப்பட்ட பொருட்களை மட்டுமே குறிப்பிட்ட கண்டெயினர்களில் (எ.கா. பானியர்ஸ், முதுகில் சுமக்கும் பைகள்) கொண்டு செல்ல மட்டுமே அனுமதிக்கப்படும். இவை வாகனப் பாதுகாப்பு குழுவினரால், பாதுகாப்பாக வாகனத்தை ஓட்டுவதற்கு தடையாக இல்லாமல் இருக்கிறதா என்று மீள்பார்வையிடப்பட வேண்டும்.
4. **வாகன பாதுகாப்பு அம்சங்கள்/கூறுகள்:** வாகனப் பாதுகாப்பு ஒருங்கிணைப்பாளர் என்பவர், சரியாக செயல்படுவதற்காக, எல்லா இருசக்கர வாகனங்களிலும், தேவையான பாதுகாப்பு அம்சங்கள் மற்றும் கூறுகள் சேர்க்கப்பட்டுள்ளனவா என்று உறுதி செய்ய வேண்டும்.

5. **அதிகபட்ச தூரம்:** ஒரு ஆண்டில் நிறுவனப் பணிக்காக ஒரு நபர், இருசக்கர வாகனத்தில் பயணம் செய்வதற்கான அதிகபட்ச தூரத்தை ஒவ்வொரு நாளும் வரையறுக்க வேண்டும்.

#### ஓட்டுநரின் உரிமம் மற்றும் வாகனப் பதிவு

எல்லா இருசக்கர வாகன ஓட்டுநர்களிடமும் செல்லுபடியாகும் உரிமம் இருப்பதையும், தேவையான எல்லா ஆவணங்களும் இருப்பதையும், [நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்] வர்த்தகத்திற்காக அவர்களை ஈடுபடுத்தும் முன்பு வாகன பாதுகாப்பு ஒருங்கிணைப்பாளர் உறுதிப்படுத்த வேண்டும். [நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்] இன் வர்த்தகத்தை நடத்தப் பயன்படுத்தப்படும் எல்லா வண்டிகளும், கண்டிப்பாக சட்டத்தால் கோரப்பட்டபடி செல்லுபடியாகும் பதிவு மற்றும் தேவையான எல்லா ஆவணங்களையும் கொண்டிருக்க வேண்டும்.

#### வாகனப் பாதுகாப்பு பயிற்சி

வாகனப் பாதுகாப்பு குழு அல்லது நிர்வாகத்தினரால், அவசியமானது என்று தீர்மானிக்கப்படும் இடைவேளையில், வழங்கப்படும் பயிற்சியில் எல்லா இருசக்கர ஓட்டுநர்களும் கண்டிப்பாகக் கலந்து கொள்ள வேண்டும்.

#### தனிநபர் பாதுகாப்பு சாதனம் (Personal Protective Equipment - PPE)

வாகனப் பாதுகாப்பு குழு அல்லது நிர்வாகத்தினரால் அவசியமானது என்று கோரப்பட்ட தனிநபர் பாதுகாப்பு சாதனத்தை எல்லா இருசக்கர வாகன ஓட்டுநர்களும் அணிய வேண்டும். பயணிக்கும் தூரம், நேரம், நிலப்பரப்பு, இடம் மற்றும் வானிலையைச் சாராமல் எப்போதுமே PPEஐப் பயன்படுத்துவது கட்டாயமானது. உள்ளூர் ஒழுங்குமுறை பாதுகாப்பு தேவைக்கு ஏற்ப PPE உற்பத்தி செய்யப்பட வேண்டும், மேலும் அது குறைபாடுகளுக்காக அடிக்கடி சோதிக்கப்பட வேண்டும்.

எல்லா இருசக்கர வாகனப் பயனர்களுக்கான PPE மற்றும் பிற பாதுகாப்பு சாதனங்களும் தேவைப்பாட்டைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டும் (தடித்த எழுத்துக்களில் உள்ளவை மிகவும் முக்கியமானவை):

- ஹெல்மெட் (முழு முகத்தையும் மூடுவது)
- கண் பாதுகாப்பு
- ஜாக்கெட்
- முழங்கை மற்றும் முட்டிக்கான பாதுகாப்பு
- லெதர் கையுறைகள்
- முழு நீள கால் சட்டைகள் (தேய்மானத்தைத் தடுப்பது)
- பூட்ஸ்
- தேவைக்கேற்ப ரெயின்கோட் (இரண்டு பகுதிகள்)

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

## பிற்சேர்க்கை c1: ஓட்டுநர் களைப்பை மேலாண்மை செய்தல்

### 1. அறிமுகம்

ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஏற்படும் வாகன விபத்துக்களில், கணிசமான அளவு விபத்துகள் மற்றும் உயிரிழப்புகளுக்கு, ஓட்டுநருக்கு ஏற்படும் சோர்வு என்பது முக்கியமான காரணியாக உள்ளது. வேலையாக வாகனம் ஓட்டுவது அல்லது பணிக்கு வருவதற்காக வாகனம் ஓட்டுவது போன்றவற்றில் ஈடுபடும் நபர்களிடம் தெரிவிக்க வேண்டிய முக்கியமான தலைப்பு இதுவாகும். சாலையில் என்ன நடக்கிறது என்பது பற்றிய நம்முடைய விழிப்புணர்வை சோர்வு குறைக்கிறது, ஆபத்தான சூழ்நிலை ஏற்படும்போது நம்முடைய விரைவான மற்றும் பாதுகாப்பான எதிர்வினை ஆற்றும் திறன் குறைகிறது.

பணியாளர்களும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஓட்டுநர்களும், சோர்வாக இருக்கும்போது அல்லது பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டும் திறனை கடுமையாக பாதிக்கும் பரிந்துரைக்கப்பட்ட அல்லது நேரடியாக கடையில் வாங்கிய மருந்தின் பாதிப்பில் இருக்கும்போது வாகனத்தை இயக்கக்கூடாது என்பதைக் குறிப்பிடும் கொள்கையைப் பின்பற்ற வேண்டும் என்று NETS பரிந்துரைக்கிறது. சோர்வு மேலாண்மை என்பது நிறுவனம் மற்றும் பணியாளர் ஆகிய இருவருக்குமான பகிரப்பட்ட பொறுப்பாகும். சோர்வு மற்றும் விழிப்புணர்வு தொடர்பான சிக்கல்களை எவ்வாறு கண்டறிவது மற்றும் இந்தச் சிக்கலைக் கையாள்வதற்கான முறையான வழிகள் ஆகியவற்றை ஓட்டுநர்களுக்குத் தெரிவிப்பதற்கு நிறுவனம் பொறுப்பாகும். சோர்வு மேலாண்மை தொடர்பான நிறுவன கொள்கைகள் மற்றும் வழிகாட்டுதல்களைப் பின்பற்றுவதற்கு E மற்றும் பணியாளர்கள் பொறுப்பாவார்கள்.

ஓட்டுநர்கள் மற்றும் மேற்பார்வையாளர்களுக்கு முறையான பயண மேலாண்மை மற்றும் கற்பித்தல் மூலமாக, ஓட்டுநர் சோர்வுடன் தொடர்புடைய ஆபத்துகள் குறைக்கப்படலாம். ஓட்டுநர் சோர்வை மேலாண்மை செய்தற்கான மிக பயனுள்ள வழிமுறை, வாகனம் ஓட்டுவதற்கான தேவையை அகற்றுவதே – தெளிவான வணிகத் தேவை



இருந்தால் மட்டுமே பயணங்கள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.  
டெலிகான்ஃப்ரன்சிங் அல்லது வீடியோ காண்ஃப்ரன்சிங் போன்ற  
மாற்றுவழிகள் சாத்தியமில்லாத போது மட்டுமே பயணங்கள்  
மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.

வாகனம் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கும்போது ஓட்டுநர் சோர்வின் ஆபத்தைக்  
குறைக்கும்படியாக, பணியாளர்கள், ஒரு பணிநாளை திட்டமிட்டு,  
நடப்பதற்கான பயனுள்ள பல தகவல்கள் அடுத்துவரும் பிரிவுகளில்  
வழங்கப்பட்டுள்ளன. நிறுவனங்கள் இந்தத் தகவல்களை அவர்களுடைய  
கொள்கைகள் மற்றும் விழிப்புணர்வு உள்ளடக்கங்களில் சேர்த்திருக்க  
வேண்டும். தாங்கள் சோர்வடைந்ததாக உணர்ந்து கொள்ளும்  
ஓட்டுநர்களுக்குப் பொருந்தும் இரவு தங்குதல் கொள்கைகளையும்  
நிறுவனங்கள் உருவாக்க வேண்டும்.

## 2. ஓட்டுநர் சோர்வு பற்றிய உண்மைகள்

உறக்கம் என்பது இரண்டு உடல் அமைப்புகளால்  
ஒழுங்குபடுத்தப்படுகிறது: உறக்கம்/விழிப்பு ஹோமியோஸ்டாசிஸ்  
மற்றும் சிர்க்கேடியன் உயிரியல் கடிகாரம். நாம் நீண்டநேரம்  
விழித்திருந்தால், தூக்கத்திற்கான தேவை அதிகரித்து வருகிறது, மேலும்  
இது தூங்குவதற்கான நேரம் என்பதை உறக்கம்/விழிப்பு  
ஹோமியோஸ்டாசிஸ் என்பது நமக்கு தெரிவிக்கும். நல்ல ஓய்வு  
பெற்றதாக உணரவும், முழு திறனுடன் செயல்படவும், வயதுவந்த எல்லா  
நபர்களும், ஏழு முதல் ஒன்பது மணிநேரங்கள், தடங்கல் எதுவுமின்றி  
இரவில் தூங்க வேண்டும்.

அதே சமயத்தில் நம்முடைய உடலின் சிர்க்கேடியன் உயிரியல்  
கடிகாரங்கள், தூக்கநேரம் மற்றும் விழிப்புடன் இருக்கும் நேரம்  
ஆகியவற்றின் நேர அளவுகளை நாள் முழுவதும் ஒழுங்குபடுத்துகின்றன.  
சிர்க்கேடியன் ரிதம் என்பது நாளின் வெவ்வேறு நேரங்களில்  
அதிகரிக்கவும், குறையவும் செய்கின்றன. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில்  
உள்ள தேசிய உறக்க அமைப்பு (National Sleep Foundation), பெரியவர்களுக்கு,  
தூங்குவதற்கான கடுமையான உந்துதல், பொதுவாக விடியற்காலை 2:00



மற்றும் 4:00 மணிக்கு இடைப்பட்ட நேரத்திலும், பிற்பகலில் 1:00 மற்றும் 3:00 மணிக்கு இடைப்பட்ட நேரத்திலும் ஏற்படுவதாகத் தெரிவிக்கிறார்கள். நீங்கள் பொதுவாக “காலையில் அதிகம் செயலாற்றுபவரா” அல்லது “மாலையில் அதிகம் செயலாற்றுபவரா” என்பதைப் பொறுத்து இது வேறுபடக் கூடும். இந்த “சிர்க்கேடியன் குறைவு” நேரங்களில் நாம் அனுபவிக்கும் தூக்க உணர்வு, நாம் போதுமான அளவு தூங்கியிருந்தால் கடுமையின்றியும், போதுமான அளவு தூக்கம் இல்லையென்றால் அதிக கடுமையாகவும் இருக்கும். “சிர்க்கேடியன் தாழ்வுகள்” ஏற்பட வாய்ப்புடைய நேரங்கள், ஒரு நாளில் மோதல்கள் ஏற்படுவதற்கான அதிகபட்ச அபாயம் இருக்கும் நேரங்களாகவும் இருக்கின்றன.

நீங்கள் தூங்கிவிடவில்லை என்றாலும், நீங்கள் மயக்க உணர்வுடன் அல்லது சோர்வுடன் இருக்கும்போது வாகனம் ஓட்டுவதால், நீங்கள் கவனக்குறைவுடன் இருப்பீர்கள், எதிர்வினையாற்றும் நேரம் மிகவும் மெதுவாகவும், முடிவெடுக்கும் உங்கள் திறன் குறைவடைந்ததாகவும் இருக்கும். தூக்கமின்மை என்பது வாகனம் ஓட்டும் செயல்திறனை ஆல்கஹாலின் பாதிப்பு அளவுக்கோ அல்லது அதை விட அதிகமாகவோ பாதிக்கிறது என்று ஆராய்ச்சி தெரிவிக்கிறது. உண்மையில், 17 மணிநேரங்கள் அல்லது அதை விட அதிகமான நேரத்திற்கு விழித்துக் கொண்டிருப்பதால், வாகனம் ஓட்டும் செயல்திறனில் ஏற்படும் பாதிப்பானது, வட அமெரிக்கா மற்றும் ஐரோப்பாவில், சட்டப்படி ரத்தத்தில் மதுக் கலப்பிற்கு உள்ள வரம்புக்கு ஈடானது அல்லது அதை விட அதிகமானதாக இருக்கும். வேறு சொற்களில் சொல்வதானால், தூக்கக்கலக்கத்துடன் வாகனம் ஓட்டுவது, குடித்து விட்டு வாகனம் ஓட்டுவதற்கு ஈடானது.

தூங்காமல் இருப்பது, “தூக்கக் கடனை” உருவாக்கும். இந்தக் கடனைத் திருப்பி செலுத்துவதற்கான ஒரே வழி தூங்குவது மட்டும் தான். விட்டுப்போன தூக்கத்தை ஈடு செய்யாத வரை, நீங்கள் சோர்வு தொடர்பான விபத்தில் சிக்குவதற்கான அதிகப்படியான வாய்ப்பிருக்கிறது.

### 3. சோர்வை அடையாளம் காணுதல்

சோர்வடைந்த வாகனம் ஓட்டுதலுக்கான அறிகுறிகள் மற்றும் அடையாளங்கள் பின்வருமாறு:

- நீங்கள் உட்கார்ந்திருக்கும் நிலையை நீடித்திருக்கச் செய்வதில் அல்லது தலையை நேராக வைப்பதில் சிரமம்
- அளவுக்கதிகமாகக் கொட்டாவி வருதல்
- களைப்படைந்த, கனமான அல்லது எரிச்சல் கொண்ட கண்கள்

- D. கவனம் செலுத்துவதில் சிரமம்
- E. கடைசியாக ஓட்டி வந்த கடந்த சில மைல்களை நினைவு கொள்வதில் சிரமம்
- F. உங்களுக்கான லேனில் இருந்து பிறழ்ந்து வெளியே செல்லுதல், தலையை தோளில் சாய்த்தபடி வாகனம் ஓட்டுதல் அல்லது சென்டர் லைனை தாண்டி செல்லுதல்
- G. நீங்கள் வெளியேற வேண்டிய இடத்தைத் தவற விடுதல்
- H. சாலையின் ஓரத்தில் இருக்கும் “மண் பதையின்” மேல் வாகனம் ஓட்டுதல்
- I. மிகச்சிறிய அளவு தூக்கத்தால் (மைக்ரோஸ்லீப் - சுயவிருப்பம் அற்ற, ஆறு வினாடிகள் அல்லது அதைவிட அதிக நேரத்திற்கு கவனம் இழந்துபோகும் நிலை) கவனம் இழத்தல்.

ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட முறைகள் மைக்ரோஸ்லீப்பை நீங்கள் எதிர்கொண்டால் அல்லது வேறு ஏதேனும் சோர்வடைந்த வாகனம் ஓட்டுதலுக்கான அறிகுறைகளை எதிர்கொண்டால், ஒரு பாதுகாப்பான இருப்பிடத்தில் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்தி விட்டு, ஓய்வெடுத்து விட்டு பின்பு பயணத்தைத் தொடரவும்.

மேலே குறிப்பிட்ட அறிகுறிகளை நீங்கள் அடிக்கடி எதிர்கொள்கிறீர்கள் என்றால், ஸ்லீப் அப்னியா போன்ற தூக்கக் கோளாறுகள் உங்களுக்கு இருக்கலாம். திடீரென்று ஏற்படும் அமைதியுடன் கடுமையான குறட்டை, ஓய்வற்ற உறக்கம் மற்றும் பகல் நேரத்தில் தொடர்ந்து களைப்பாக இருப்பது போன்றவை இதற்கான அறிகுறிகளில் அடங்கும். கண்டறிதல் மற்றும் சிகிச்சைக்கான தேர்வுகளைப் பற்றி, மேலும் அறிந்து கொள்ள, உங்கள் மருத்துவரைத் தொடர்பு கொள்ளவும்.

#### 4. சோர்வை மேலாண்மை

##### செய்வதற்கான வியூகங்கள்

##### பயணத்திற்கு முன்பான

##### திட்டமிடல்

##### A. போதுமான ஓய்வைப் பெறுதல்

1. வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்பு போதுமான உறக்கத்தைப் பெறுவதைத் தவிர்க்க வேண்டாம். பெரும்பாலான பெரியவர்களுக்கு, ஒரு நாளைக்கு ஏழு முதல் ஒன்பது மணிநேரங்கள் தடங்கல் இல்லாத உறக்கம் தினமும் தேவை.
2. நீண்ட தூரம் வாகனம் ஓட்டிச் செல்வதற்கு முன்பாக, பணி தொடர்பான அல்லது பணிக்கு தொடர்பற்ற நீண்ட நேர செயல்பாடுகளைத் திட்டமிடாதீர்கள்.
3. பணி நாட்கள் அல்லாத நாட்களும் உட்பட, தினமும் ஒரே நேரத்தில் தூங்கி எழுவதற்கு முயற்சிக்கவும். உங்கள் உறக்க நேரங்கள் சீராக இருக்கும்போதுதான் சிறப்பான ஓய்வு கிடைக்கும்.
4. பணிநேரத்திற்கு பின்பு நீங்கள் உடற்பயிற்சி செய்பவராக இருந்தால், உங்கள் உடற்பயிற்சியின் இறுதிக்குப் பின்பு, நீங்கள் உறங்க செல்வதற்கு முன்பு மூன்று மணிநேரம் இடைவெளி விடவும்.
5. மது, கஃபெய்ன் ஆகிய இரண்டுமே உங்கள் உறக்க ஒழுங்குகளைக் குலைக்கக்கூடும், அதனால் அவற்றைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

## B. அதிக அபாயமுள்ள வாகனம் ஓட்டுதல் நேரங்களைத் தவிர்க்குமாறு திட்டமிடுதல்

சோர்வு தொடர்பான மோதல் அல்லது சம்பவம் ஏற்படுவதற்கான அதிக ஆபத்து ஏற்படும் என்பதால், ஒரு நாளின் நீங்கள் அதிகம் “சிரக்கேடியன்” தாழ்வுகளை” அனுபவிக்கும் நேரத்தில், நீண்ட அல்லது ஒரே மாதிரியான வாகனம் ஓட்டும் பயணங்களைத் தவிர்க்க முயற்சிக்கவும்: அதாவது விடியல் நேரங்கள் மற்றும் மதிய உணவு மற்றும் பின் மதிய நேரத்திற்கு இடைப்பட்ட நேரம்.

## C. வழியைத் திட்டமிடுதல்

1. உங்கள் வழிகளைத் திறம்பட திட்டமிடுவதன் மூலம் வாகனம் ஓட்டும் நேரத்தைக் குறைத்திடுங்கள். சாத்தியமான நேரங்களில், உங்கள் வர்த்தக நிறுத்தங்களைத் தொடர்ச்சியான வரிசையில்

- திட்டமிடுங்கள், இதன் மூலம் உங்கள் அபாய வெளிப்பாட்டைக் குறைப்பதுடன், வாகனம் ஓட்டும் தூரமும் குறைவடையும்.
2. தொடங்குவதற்கு முன்பு, ஆபத்தை உருவாக்கக்கூடிய பின்வரும் காரணிகளைப் பரிசீலிக்க வேண்டும்: வாகனப் பராமரிப்பு (ஆயில் மற்றும் திரவ நிலைகள், டயர்களின் நிலை போன்றவை), சாலையின் நிலைமை, பயண நேரங்கள் மற்றும் கால அளவு, நிலப்பரப்பு, வானிலை, காட்சிப்புலன், தனிநபர் பாதுகாப்பு, போக்குவரத்து அடர்த்தி, விலங்குகளின் நடமாட்டம், பாதசாரிகளின் நடமாட்டம்/அடர்த்தி, சுற்றுச்சூழல், தொடர்புறுத்தல்கள் (சாத்தியமானால், பயணத்தைத் தொடங்குவதற்கு முன்பே எல்லா அழைப்புகளையும் செய்து விடுங்கள்) மற்றும் உங்கள் பாதையின் நெடுகிலும், அவசரகால சேவைகளின் கிடைக்கும் தன்மை.
  3. நீங்கள் ஒரு புதிய வட்டாரத்தில் பணிக்கமர்த்தப்பட்டால், உங்கள் தினசரி வழக்கத்திற்குப் பயன்படும், பாதுகாப்பான மற்றும் மிகவும் செயல்திறமிக்க பாதையைப் பற்றி உங்கள் மேற்பார்வையாளரிடம் பேசவும்.
  4. நீங்கள் எந்த வாடிக்கையாளர்களைப் பார்க்கச் செல்கிறீர்கள் என்பதையும் நீங்கள் செல்லும் வழிகளையும் திட்டமிடவும். நெருக்கடியைத் தவிர்க்க, கூடுதல் நேரம் ஒதுக்கவும். ஒருவேளை நீங்கள் போக்குவரத்து நெரிசலில் சிக்கிக் கொண்டால் அல்லது சாலையில் எதிர்பாராத நிகழ்வு ஏதேனும் நடந்தால் மாற்று சந்திப்புகள் மற்றும் பாதைகளையும் திட்டமிடவும்.

#### D. வாகனம் ஓட்டுதல் மற்றும் பணி நேரங்கள் மற்றும் ஓய்வு நேரங்களைத் திட்டமிடுதல்

வாகனம் ஓட்டும் நேரங்கள், பணி நேரங்கள் மற்றும் ஓய்வு நேரங்களுக்காகத் தரப்படும் பின்வரும் பரிந்துரைகள், வாகனம் ஓட்டுவதை தங்கள் முதன்மை பணிக் கடமையாகக் கொண்டிராத, லேசுரக மற்றும் நடுத்தர ரக வாகனங்களை ஓட்டும் பணியாளர்களுக்காகத் தரப்பட்டுள்ளன. இவர்கள், தங்கள் நேரத்தில் பெரும்பான்மையை, வாகனம் ஓட்டியே கழிக்கும், தொழில்முறை ஓட்டுநர்களைப் போல அல்லாமல், ஒழுங்குமுறைகளால் அனுமதிக்கப்பட்டவற்றை குறித்து அதிக எச்சரிக்கையுடன் இருப்பார்கள்.

1. தினசரி அதிகபட்ச வேலை (வாகனம் ஓட்டுதல் மற்றும் வாகனம் ஓட்டாத நேரம்) நேரங்கள்: எட்டு மணிநேரம், இடைவேளைகள் உட்பட; இடைவேளைகள் உட்பட 40 மணிநேரங்களுக்கு (ஒரு வாரத்தில்) மிகாமல் இருப்பது பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.
2. தொடர்ச்சியான அதிகபட்ச வாகனம் ஓட்டுதல் நேரம்: இரண்டு மணிநேரம். ஒவ்வொரு இரண்டு மணிநேரம் வாகனம் ஓட்டுதலுக்குப் பின்னரும், குறைந்தது 15 நிமிடங்கள் இடைவேளை எடுத்துக் கொள்ளவும்.
3. குறைந்தபட்ச ஓய்வு நேரம் (வாகனம் ஓட்டாத நேரம்): எட்டு மணிநேர வாகனம் ஓட்டுதலுக்குப் பிறகு ஓய்வுக்கான குறைந்தபட்ச நேரம் 11 மணிநேரங்கள் ஆகும்.

#### E. மதிப்பிடப்பட்ட பயண நேரம்

1. உங்கள் பயணத்திற்கு முன்பு, ஒரு இலக்கிடத்திற்கு சென்று சேர்வதற்கும் அங்கிருந்து திரும்புவதற்கும் எவ்வளவு நேரம் ஆகும் என்பதைக் கணக்கிட ஆன்லைன் வரைபடங்களைப் பயன்படுத்தவும். ஒருபோது GPS தரவை வாகனம் ஓட்டும்போது GPS யூனிட்களில் உள்ளிடாதீர்கள். இது உங்கள் பயணத்திற்கு முன்பாகவே அல்லது பாதுகாப்பாக ஒரு இடத்தில் நிறுத்தப்பட்டிருக்கும்போது செய்யப்பட வேண்டும்.
2. நீண்ட நேரம் பணியாற்ற வேண்டிய அவசியம் இருந்தால், இரவில் தங்குவதற்கான இடத்தைத் திட்டமிடவும். பயணிப்பதற்கு முன்பு, இரவுநேர தங்குதல்கள் தொடர்பான வழிகாட்டுதல்களில் உங்களுக்கு ஏதேனும் கேள்விகள் இருந்தால், அதைப் பற்றி உங்கள் மேற்பார்வையாளாரிடம் கேட்டு விடவும்.

மணிக்கு 45 மைல்கள் அல்லது 72 கிலோமீட்டர்கள் என்ற சராசரி வேகத்தைக் கொண்டு, எட்டு மணிநேர வேலை நாட்களுக்கு கணக்கிடும்போது, பின்வரும் அட்டவணையானது, குறிப்பிட்ட தொலைவு பயணங்களுக்குத் தேவையான தோராயமான வாகனம் ஓட்டுதல் நேரங்களைக் காட்டுகிறது, மேலும் இது வாகனம் ஓட்டிய தூரம் மற்றும்



வேலை நோக்கங்களுக்கான நேரம் ஆகியவற்றுக்கு இடையே உள்ள தொடர்பையும் காண்பிக்கிறது. எளிய சொற்களில் இதனை, நீங்கள் சாலையில் அதிக நேரம் செலவழித்தால், வேலை செய்வதற்கு உங்களுக்குக் குறைந்த நேரமே கிடைக்கும் மற்றும் நீங்கள் சோர்வடைவதற்கு அதிக வாய்ப்பு இருக்கும் என்று சொல்லலாம். இதனால் அபாய நிலைமை அதிகரிப்பதோடு, நீங்கள் செய்யவிருக்கும் பணியின் தரத்தின் அளவிலும் பாதிப்பை ஏற்படுத்த வாய்ப்புள்ளது.

பயண தூரம் (மைல்கள்)	பயண தூரம் (கிலோமீட்டர்கள்)	ஓட்டிய மணிநேரங்கள்	வாகனம் ஓட்டாத வேலை நேரங்கள்
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

நான்கு அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட மணிநேரங்கள் வாகனம் ஓட்டுவது (மஞ்சள் நிறத்தில் ஹைலைட் செய்யப்பட்டவை) பாதுகாப்பானதாக, மிகவும் பொருளாதார சிக்கனம் கொண்டதாக அல்லது மிகவும் பயனுள்ள நேர செலவாக இருக்காது. ஐந்து முதல் எட்டு மணிநேரங்கள் (சிவப்பு நிறத்தில் ஹைலைட் செய்யப்பட்டவை) வாகனம் ஓட்டுவது, பிற பயனுள்ள மாற்று வழிகளைக் கருத்தில் கொள்ள வேண்டும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்டுகிறது, அதாவது டெலிகான்ஃபரன்ஸ், வீடியோ காண்ஃபரன்ஸ் அல்லது விமானப் பயணத்தின் மூலம் சந்திப்பது போன்றவை.



## F. திட்டமிடாத நிகழ்வுகளையும் சூழ்நிலைகளையும் எதிர்பார்த்தல்

1. உங்கள் பயணத்தைத் திட்டமிடும்போது, கட்டுமான வேலை நடக்குமிடங்கள், அதிக நெரிசல் கொண்ட இடங்கள் மற்றும் மோசமான வானிலை போன்ற பிற காரணிகளையும் கருத்தில் கொள்ளவும். இது உங்கள் வாகனம் ஓட்டுதல் நேரத்தை அதிகரிக்கும் மற்றும் கூடுதல் கவனம் தேவைப்படும், இதனாலும் சோர்வு அதிகரிக்கக் கூடும். இந்தக் குறுக்கீடுகளுக்கும் நேரம் ஒதுக்கியுள்ளீர்கள் என்பதை உறுதிப்படுத்திக் கொள்ளவும், மேலும் இரவு நேர தங்குதல் தேவையா என்று தீர்மானிக்கும்போது அவற்றையும் பரிசீலிக்கவும்.
2. GPS இலக்கிடத்தில் சேருதல் நேரக் கணக்கிடல், சாத்தியமான தாமதங்களைக் கணக்கில் கொள்வதில்லை என்று நினைவில் கொள்ளவும், எனவே இதையும் உங்கள் பயணத் திட்டமிடலில் ஒரு பகுதியாக வைத்திருக்கவும்.

## பணிநேரத்தில் மற்றும் சாலையில்

### A. ஓட்டுதல் நேர நெகிழ்வுத்தன்மை

எதிர்பாராத நிகழ்வுகள் உங்கள் வேலைநாளின் நீளத்தை அதிகரித்தால் மற்றும்/அல்லது உங்கள் வாகனம் ஓட்டுதல் நேரம் நீங்கள் திட்டமிட்டதை விட அதிகமாக இருந்தால், அந்த நாளுக்கான உங்கள் அசல் திட்டங்களை முடிப்பதற்காக, உங்களை "நெருக்கடிக்கு" ஆளாக்கிக் கொள்ள முயற்சிக்க வேண்டாம். சோர்வுடன் வாகனம் ஓட்டுவதால் ஆபத்துக்கு ஆளாவதை விட வாகனத்தை நிறுத்தி விட்டு, இரவு தங்குவது சிறந்தது.

### B. சோர்வைக் கையாளுதல்

வாகனம் ஓட்டும்போது, சோர்வையும் தூக்கக் கலக்கத்தையும் தவிர்ப்பதற்கான மிகவும் சிறந்த வழி, சரியான அளவு நல்ல தரமான உறக்கத்தைப் பெறுவதாகும். ஆனாலும், வாகனம் ஓட்டும்போது, சோர்வின் எச்சரிக்கை அடையாளங்களை எதிர்கொண்டீர்கள் என்றால்,

பின்வரும் வழிமுறைகளைப் பின்பற்றவும்:

**சிறந்த விருப்பத் தேர்வு: வாகனம் ஓட்டுவதை நிறுத்தவும்—அடுத்த வெளியேற்றப் பாதையில் வெளியேறி நிறுத்தவும் அல்லது ஓய்வு பகுதியில் நிறுத்தவும்.**

1. நாளின் குறிப்பிட்ட நேரம் மற்றும் தங்குமிடங்கள் கிடைப்பது போன்றவற்றின் அடிப்படையில், இரவு தங்குவதைப் பற்றி பரிசீலிக்கவும்.
2. இல்லையென்றால், வாகனத்தைப் பாதுகாப்பான இடத்தில் நிறுத்தி விட்டு, தூங்கவும். ஓய்வளிக்கும் உறக்கம், சுமார் 20 நிமிடங்கள் உறங்குவதாகும். (20 நிமிடங்களுக்கும் மேலாக, உறங்குவதால், விழித்த பின்பு, அடுத்த 15 அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட நிமிடங்கள் வரை நீங்கள் மந்தமாக உணர்வீர்கள்).
3. நீங்கள் ஒரு சகப் பணியாளருடன் பயணிக்கிறீர்கள் என்றால், ஓய்வு இடைவேளைகளுக்காக நிறுத்தும்போது ஓட்டுநர்களை மாற்றிக் கொள்ளலாம்.

**இரண்டாவது விருப்பத்தேர்வு: கஃபெய்ன் உட்கொள்ளவும்.**

இரண்டு கப் காபிக்கு இணையான கஃபெய்ன் பல மணிநேரங்கள் வரை விழிப்புணர்வை அதிகரிக்க முடியும். இது ரத்த ஓட்டத்தில் கலக்கப் வழக்கமாக 30 நிமிடங்கள் ஆகும். கஃபெய்ன் பல்வேறு வடிவங்களிலும் (காபி, டீ, மென் பானங்கள், ஆற்றல் பானங்கள், சூயிங்கம், மாத்திரைகள்) பல்வேறு அளவுகளிலும் கிடைக்கிறது. எடுத்துக்காட்டாக, ஒரு கப் காபியில் உள்ள கஃபெய்னின் அளவு (சுமார் 135 மிகி), இரண்டு மூன்று கப் டீ அல்லது மூன்று, நான்கு கேன்களில் உள்ள சாதாரண அல்லது டயட் கோலாவில் உள்ள கஃபெய்னின் அளவுக்கு சமமானதாகும். குறுகிய நேர தூக்கத்துடன், கஃபெய்ன் உட்கொள்ளுதல் என்பது, கஃபெய்ன் உட்கொள்ளுதலை மட்டும் செய்வதை விடவும் விழிப்புணர்வை அதிகரிப்பதற்கான சிறந்த வழி என்று ஆராய்ச்சிகள் கூறுகின்றன.

ஜன்னல் தடுப்பை இறக்கி விடுதல் அல்லது சத்தமாக இசையைக் கேட்டல் ஆகிய உத்திகள் சோர்வை சமாளிப்பதற்கான பயன் தரும் வழிகள் அல்ல. அவை உங்கள் சோர்வைத் தற்காலிகமாக மறைக்க மட்டுமே செய்கின்றன.

உங்கள் தனிப்பட்ட பாதுகாப்பிற்காக: நீங்கள் குட்டித்தூக்கம் போடுவதற்கு தேர்ந்தெடுக்கும் எந்த இடமும் பாதுகாப்பானதாகவும் ஆபத்தில்லாததாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும் (எ.கா., நன்றாக ஒளியூட்டப்பட்ட கடைகளின் நிறுத்துமிடங்கள் மற்றும் இதற்கென ஒதுக்கப்பட்ட ஓய்விடங்கள்). நடப்பவர்களின் போக்குவரத்து அதிக அளவில் இருக்கும் இடங்களைத் தேடவும்; குறைவான சாட்சிகள் இருக்கும் இடங்களில் அதிக குற்றங்கள் நடக்கின்றன. இக்னிஷனை அணைத்து விட்டு, மதிப்பு வாய்ந்த பொருட்கள் இருந்தால், அவற்றை மறைத்து பத்திரப்படுத்தி விட்டு, கதவுகளை மூடி விடவும். பின்பு ஜன்னல் தடுப்புகளை உயர்த்தி விடவும் (வெப்பமான மற்றும் வெயிலான நாட்களில் காற்றோட்டத்தை அனுமதிக்கும்படி).

## 5. பரிசீலிக்க வேண்டிய மற்ற காரணிகள்

### A. விமானப் பயணத்திற்குப் பின்பு வாகனத்தைப் பயன்படுத்தல் மற்றும் வேலை நேரம்

விமானப் பயணச் சோர்வு என்பது பல நேர மண்டலங்களிடையே பயணிக்கும்போது பயணிகளுக்கு ஏற்படக்கூடிய ஒரு நிலையாகும். சர்வதேச அளவில் விமானத்தில், இரவில் அல்லது கணிசமான நேர மண்டல சரிப்படுத்தல் உள்ள விமானங்களில் பயணம் செய்யும் அல்லது பின்னிரவில் வந்து சேரும் எல்லா பணியாளர்களுக்கும் விமானப் பயணச் சோர்வும் களைப்பும் ஏற்பட வாய்ப்புள்ளது. நீண்ட நேரம் விமானத்தில் பயணம் செய்த பிறகு, இந்தப் பணியாளர்கள் மோட்டார் வாகனங்களை இயக்கக் கூடாது.

விமானப் பயணச் சோர்வு கொண்ட பயணிகளுக்கான சாலை பாதுகாப்பு உதவிக்குறிப்புகள்:

1. நீங்கள் வந்து சேர வேண்டிய இடத்திற்கு வந்தவுடன் உடனடியாக ஒரு மோட்டார் வாகனத்தை இயக்கக் கூடாது. சாலையின் மறுபுறத்தில் வாகனம் ஓட்ட வேண்டிய நிலை ஏற்படும்போது அல்லது வழிகாட்டி சமிக்ஞைகள் பரிச்சயம் இல்லாதபோது மோதல் ஏற்படும் ஆபத்துகள் குறிப்பாக அதிகமாக இருக்கக்கூடும்.
2. வணிகத் தேவைப்பாட்டுக்குப் பொருத்தமான வேறு எந்த போக்குவரத்தும் கிடைக்கவில்லை என்றால் மட்டுமே வாடகைக்கு வாகனத்தை எடுக்கங்கள்; குறிப்பாக நீண்ட நேரப் பயணத்திற்குப் பின்பு உடனடியாகத் தேவைப்படும்போது. ஓட்டல்கள், பணியிடங்கள், வீடு மற்றும் பிற இடங்களுக்கு சாலை வழி பயணத்தில் செல்வதற்கு உள்ளூர் போக்குவரத்து சேவைகள் பொதுவாகப் பாதுகாப்பானவை, நம்பகமானவை, செலவு

குறைவானவை. பொருத்தமான நேரங்களில், விமான நிலையங்களிலிருந்தும் விமான நிலையங்களுக்கும் உள்ள விரைவு ரயில் இணைப்புகளையும் பயன்படுத்த வேண்டும்.

3. நீண்டதூர விமானப் பயணத்திற்குப் பின்பு, பின்னிரவில் அல்லது விடியற்காலையில் நீங்கள் வீட்டுக்கு வருகிறீர்கள் என்றால், விமான நிலையத்திலிருந்து யாரேனும் ஒருவர் உங்களை அழைத்து செல்ல ஏற்பாடு செய்யவும் அல்லது டாக்ஸி அல்லது பொது போக்குவரத்தைப் பயன்படுத்தவும்.
4. பணியாளர்கள் அட்லாண்டிக் கடலைக் கடந்த அல்லது பிற நீண்ட தூர விமானப் பயணங்களை முடித்துக் கொண்டு வந்து சேருகிறார்கள் என்றால், அவர்கள் பொருத்தமான ஓய்வு நேரத்திற்குப் பின்னரே பணிகளைத் தொடங்குவது பரிசீலிக்கப்பட வேண்டும். விமானப் பயணத்தில் செலவழித்த நேரங்கள், அவர்களுடைய பணி ஷிப்டின் ஒரு பகுதியாகக் கணக்கில் கொள்ளப்பட வேண்டும்.

## B. மருத்துவ நிலைமைகள்

நீங்கள் வாகனம் ஓட்டும்போது விழிப்புடன் இருப்பதைப் பாதிக்கக்கூடிய எந்த மருத்துவ நிலைகளை (எ.கா., நீரிழிவு நோய், உயர் ரத்த அழுத்தம், இதய நோய், மனச்சோர்வு, உறக்கத்தில் முச்சுத்திணறல்) பற்றியும் அறிந்து, அதற்கேற்ப திட்டமிடுங்கள். உங்கள் சூழ்நிலையை திறம்படவும் பொறுப்புடனும் கையாள்வதற்கு உங்கள் மருத்துவ நிபுணர் உதவ முடியும். ஆனால், நிறுவனப் பணிக்காக வாகனம் ஓட்டும்போது பாதுகாப்பாகச் செயல்படுவதற்கு ஊறு விளைவிக்கக்கூடிய ஒரு நிலை இருந்தால், அது பற்றி உங்கள் மனிதவளத் துறை அல்லது தொழில்சார் உடல்நலத் துறையிடம் தெரிவிப்பதற்கும், சரியான முன்னெச்சரிக்கைகள் நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்கும் இறுதியில் நீங்களே பொறுப்பாவீர்கள். (சிறப்பு பணி தங்குமிடங்கள் அல்லது மாற்று பணி தேவைப்பட்டால் மனிதவளத் துறையைத் தொடர்பு கொள்ள வேண்டும்.)

நீண்ட நேரம் செயல்படாமல் இருப்பதால் ஏற்படக்கூடிய உடல்நல பாதிப்புகள்: ஆழ்சிரை ரத்தக்கட்டியடைப்பு  
 நீண்ட நேரம் வாகனம் ஓட்டுவதும் நீண்ட நேரம் உடல் ரீதியான நடவடிக்கை இல்லாமல் பயணிப்பதும் கூட  
 மோசமான உடல்நல பாதிப்புகள் ஏற்படுத்தக்கூடும். விமானத்தில் நீண்ட பயணங்கள் செய்வதால், ஆழ்சிரை  
 ரத்தக்கட்டியடைப்பு ஏற்படும் வாய்ப்புள்ளது. இதில் உடலுக்குள் ஆழமாக, வழக்கமாகக் காலில், ரத்தக் கட்டி  
 உருவாகும். ஒரு ரத்தக் கட்டி பிரிந்தால் நுரையீரலுக்குச் செல்லலாம், இதனால் தீவிரமான நுரையீரல் சேதம்  
 அல்லது மரணம் ஏற்படலாம். இதைத் தடுப்பதற்கான உதவிக்குறிப்புகளுக்கு, <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html> ஐக் காணவும்.

### c. மருந்துகள்

சில பரிந்துரைக்கப்பட்ட மருந்துகளும் கடைகளில் வாங்கும் மருந்துகளும் தூக்கக் கலக்கத்தை ஏற்படுத்தக் கூடும். உங்கள் மருத்துவரிடம் அல்லது மருந்தாளரிடம் எல்லா மருந்துகளின் பக்கவிளைவுகளைப் பற்றியும் பேசுங்கள். மேலும், தூக்கக் கலக்கம் சாத்தியமான பக்க விளைவா என்று அறிந்து கொள்ள கடைகளில் வாங்கும் மருந்துகளின் எல்லா லேபிள்களையும் படிக்கவும். நீங்கள் புதிதாக ஒரு மருந்தைப் பயன்படுத்துகிறீர்கள் என்றால், வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்பு அந்த மருந்து எப்படி உங்களை பாதிக்கிறது என்று பார்க்கவும். இந்த முன்னெச்சரிக்கைகளை எடுப்பது உங்கள் பொறுப்பாகும். தூக்கக் கலக்கத்தை உருவாக்கக்கூடிய ஒரு மருந்தை நீங்கள் உட்கொள்கிறீர்கள் என்றால், நீங்கள் நிறுவன அல்லது வேறு பணிகளுக்காக வாகனம் ஓட்டவே கூடாது.

### d. மன அழுத்தம்

வேலை மற்றும் வீட்டில் ஏற்படும் மன அழுத்தங்களும் சச்சரவுகளும் ஓய்வளிக்கும் தூக்கத்தைப் பெறுவதைக் கடினமாக்கலாம், இதனால் தூக்கக் குறைவு ஏற்பட்டு, கையில் உள்ள வேலையில் முழுமையான கவனம் செலுத்த முடியாமல் செய்யலாம். வீடு அல்லது பணியிடத்தில் அதிகப்படியான மன அழுத்தம் அல்லது சச்சரவுகளைச் சந்திக்கிறீர்கள் என்றால், ஒரு மனநல நிபுணரை, உங்கள் மருத்துவரை அல்லது உங்கள் [நிறுவனத்தின் பெயரை உள்ளிடவும்] இன் பணியாளர் உதவி திட்டத்தைத் தொடர்பு கொள்ளவும்.

### e. உணவு மற்றும் பானங்கள்



நல்ல உணர்வு தரும் சில உணவுகள் மோசமான உறக்கத்துடன் தொடர்புபடுத்தப்பட்டுள்ளன. பெரிய அளவிலான, காரசாரமான, உப்பு அதிகமுள்ள அல்லது எண்ணெய் நிறைந்த உணவுகளைத் தவிர்த்துடுங்கள், குறிப்பாக தூங்குவதற்கு முன்னு மணிநேரத்துக்கு முன்பு இவற்றை சாப்பிடக்கூடாது. உறக்கத்தில் குறுக்கிடும் உணவுகளில் பொரித்த உணவுகள், பூண்டு, தக்காளி சாஸ், சாக்லெட் ஆகியவை அடங்கும். நீடித்திருக்கும் ஆற்றலுக்காக சாப்பிடுவது பற்றி உதவிக்குறிப்புகள் பெறுவதற்கு, “நீடித்திருக்கும் ஆற்றலுக்காக உண்பது” என்பதைக் காணவும் (கீழே). கஃபெய்ன் ஒரு தூண்டுபொருள் மட்டுமே. இது உடலுக்கு ஆற்றலை வழங்குவதில்லை. இது ஆற்றல் இருப்பதாக தவறான உணர்வை ஏற்படுத்தி, உங்கள் இயற்கையான பசி சமிக்ஞைகளை அடக்கி விடும். கஃபெய்னை மிதமான அளவில் மட்டுமே பயன்படுத்த வேண்டும். இதன் பின்விளைவுகளில், களைப்பு, எளிதில் எரிச்சலடைதல், குறைவான ஆற்றல் அளவுகள் ஆகியவை அடங்கும்.

மது என்பது மனநிலையை மாற்றும் ஒரு மனச்சோர்வூட்டி. இது களைப்பின் விளைவுகளை அதிகரிக்கும். தூங்குவதற்கு முன்பு மது அருந்தினால் தூக்கத்தில் இடையூறு ஏற்படலாம். ஏனெனில் மது, ரத்த சர்க்கரை அளவுகளைப் பாதிக்கிறது. எந்த அளவுக்கு மது அருந்தினாலும் அதற்குப் பின்பு வாகனம் ஓட்டாதீர்கள்.

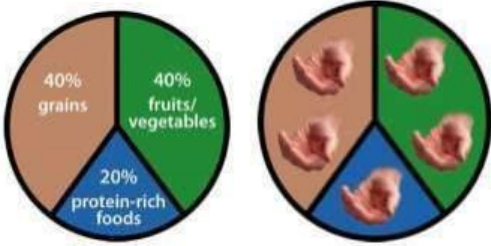


## நீடித்திருக்கும் ஆற்றலுக்காக உண்பது

நீடித்திருக்கும் ஆற்றலுக்காக உண்பது தொடர்பாக, மனித செயல்திறன் நிறுவனம் (Human Performance Institute) பின்வரும் பரிந்துரைகளை வழங்குகிறது:

உணவுகளில், ஒவ்வொரு உணவுக் குழுவிலும் சரியான பரிமாறப்படும் அளவைக் கணக்கிட உங்கள் உள்ளங்கையை அல்லது கைப்பிடி அளவைப் பயன்படுத்தவும்.

அமைதிக்கான சின்னத்தைப் போல, மூன்று பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப்பட்ட ஒரு தட்டை கற்பனை செய்து கொள்ளவும். இதில் ஐந்து கையளவு உணவுகளுக்கு இடம் உள்ளது; அதில் இரண்டு தானியங்களுக்கு, இரண்டு பழங்கள் மற்றும்/அல்லது காய்கறிகளுக்கு, மற்றும் ஒன்று புரதச் சத்துக்கு. இப்போது காலை உணவுக்கான தட்டில் உங்கள் கையளவு உணவுகளைக் காட்சிப்படுத்துவோம். ஒரு பிடி அடித்த முட்டைகள், ஒரு துண்டு டோஸ்ட், ஒரு பிடி புதிய கலந்த பெர்ரிகள், ஒரு கப்/பிடி ஆரஞ்சு ஜூஸ் ஆகியவற்றை நீங்கள் இப்போது சாப்பிட்டுக்கொண்டிருக்கலாம்.



உங்கள் உணவை மெதுவாக மென்று உண்பதன் மூலம் காலை உணவை ரசித்து சாப்பிடவும். மெல்லும் இடைவேளைகளில் கையிலிருந்து கரண்டிகளைக் கீழே வைத்து விடவும், ஏதேனும் உரையாடலில் ஈடுபடவும். விழித்ததில் இருந்து ஒரு மணிநேரத்திற்குள் "ஐந்து கைப்பிடியளவு" காலை உணவை சாப்பிட்டுவிடுவதால், அந்த நாளில் உங்கள் வளர்சிதை மாற்றத்தின் வேகம் பலமடங்கு அதிகரிக்கும், உங்கள் உடல் சார்ந்த தேவைகளுக்கான ஊட்டச்சத்துகள் சரிசமமான அளவுக்கு கிடைக்கும்.

நேரம்தான் மிக முக்கியமானது. நாள் முழுவதும் உங்கள் ஆற்றலை திறன்மிக்க வகையில் நீடித்திருக்க செய்ய, நீங்கள் குறைவாகவும் அடிக்கடியும் சாப்பிட வேண்டும். உணவுகளுக்கு இடைப்பட்ட நேரத்தில், உங்களுக்குக் குறைந்த அளவிலான (அதிகபட்சம் 100-150 கலோரிகள்) ஆரோக்கியமான தின்பண்டங்கள் இரண்டு முதல் மூன்று மணிநேரத்திற்கு ஒரு முறை தேவைப்படும். அது யோகர்ட், உலர்ந்த ஆப்ரிகாட்கள், ஆப்பிள் அல்லது பீரட் பட்டருடன் செலரி போன்ற குறைந்த சர்க்கரை கொண்ட தின்பண்டமாக இருக்கலாம். தின்பண்டங்கள் என்பவை உங்கள் வயிற்றை நிரப்புவதற்காக அன்று; உணவுகளுக்கு இடையிலான நேரத்தை நிரப்பவும் உங்கள் ஆற்றல் அளவுகளைப் பராமரிக்கவும் நீங்கள் அவற்றைப் பயன்படுத்த வேண்டும்.

நீங்கள் நான்கு மணிநேரத்திற்கும் மேலாக சாப்பிடாமல் இருக்கக்கூடாது, அதனால் பயணம் செய்யும்போது முன்னதாகவே திட்டமிடவும். உங்கள் உணவு உங்கள் கட்டுப்பாட்டில்தான் உள்ளது என்பதை நினைவில் கொள்ளவும். நீங்கள் சிறு அளவிலும், அடிக்கடியும், உங்கள் வசதியான அளவிடும் கருவியைப் பயன்படுத்தியும் சாப்பிட மறக்காதிருந்தால் நல்ல ஊட்டச்சத்து பெறுவது எளிது.

கூடுதல் தகவல்களைப் பெற விரும்பினால், ஹ்யூமன் பெர்ஃபார்மன்ஸ் இன்ஸ்டிடியூட்டின் இணையதளத்தை <http://www.hpoinstitute.com> இல் பார்க்கவும்.

## 6. ஆதாரமான பொருட்கள்

### A. ஓட்டுநர் சோர்வு பற்றிய 'வெள்ளை அறிக்கை'

[ஐரோப்பிய உறக்க ஆராய்ச்சி சங்கம் \(European Sleep Research Society\) வாகனம் ஓட்டும்போது உறங்குதல்](#) என்ற தலைப்பில் ஒரு வெள்ளை அறிக்கையை உருவாக்கியுள்ளது. இது தூக்கக் கலக்கத்துடன் வாகனம் ஓட்டுவது தொடர்பான அறிவியல் ஆதாரங்களைச் சுருக்கமாக விவரிக்கிறது. இது நிறுவனம் சார்ந்த அமைப்பில் ஓட்டுநர் சோர்வைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு நடத்தை மற்றும் தொழில்நுட்பம் சார்ந்த வழிமுறைகளைப் பரிந்துரைக்கிறது.

### B. வட அமெரிக்க சோர்வு மேலாண்மை திட்டம் (North American Fatigue Management Program - NAFMP)

அமெரிக்க போக்குவரத்து துறை, கனடிய போக்குவரத்து துறை ஆகியவை ஒன்றாக இணைந்து உருவாக்கிய, [வட அமெரிக்க சோர்வு மேலாண்மை திட்டம்](#) ([www.nafmp.com](http://www.nafmp.com)), ஓட்டுநருக்கு ஏற்படும் சோர்வைச் சமாளிப்பதற்கு, மோட்டார் வாகன தொழிலாளர்கள், ஓட்டுநர்கள் மற்றும் சப்ளை செயினில் உள்ள மற்றவர்களுக்கு உதவ இலவச இணையவழிப் பாடவகுப்புகளையும் வளப் பொருட்களையும் அளிக்கிறது. இந்தப் பாடப் பொருட்கள், சரக்குப் போக்குவரத்துத் தொழிற்சாலைக்காகவே முதன்மையாக உருவாக்கப்பட்டன. ஆனால் உண்மையில் அவை வேலைக்காக வாகனம் ஓட்டும் தொழிலாளர்களைக் கொண்ட பிற நிறுவனங்களுக்கும் பயன் தருபவையே.

NAFMP தலைப்புகளில் பின்வருபவையும் அடங்கும்:

- குறைவான ஓட்டுநர் சோர்வை ஆதரிக்கும் பெருநிறுவன கலாச்சாரத்தை உருவாக்கும் முறை
- ஓட்டுநர்கள், ஓட்டுநர்களின் குடும்பங்கள், நிறுவன நிர்வாகிகள் மற்றும் மேலாளர்கள், இடம்பெயர்ப்பவர்கள்/பெறுபவர்கள், அனுப்பி வைப்பவர்கள் ஆகியோருக்கான சோர்வு மேலாண்மை கல்வி

- தூக்கக் கோளாறுகளைக் கண்டறிதல் மற்றும் சிகிச்சை
- ஓட்டுநர் மற்றும் பயண நேரத் திட்டமிடல்
- சோர்வு மேலாண்மை தொழில்நுட்பங்கள்

c. அமெரிக்கா மற்றும் ஐரோப்பிய ஒன்றியத்தில் பணி மற்றும் ஓய்வு நேரங்கள் பற்றிய ஒழுங்குமுறைகள்

பெரிய டிரக்குகள் மற்றும் பேருந்துகளை இயக்குபவர்களுக்கான அமெரிக்க ஒழுங்குமுறைகள்: <http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

வாகனம் ஓட்டுதல் மற்றும் பணிநேர ஒழுங்குமுறைகள் பற்றிய ஐரோப்பிய ஆணையத்தின் தகவல்கள்:

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

## பிற்சேர்க்கை C2: பயண மேலாண்மை வழிகாட்டுதல்

### 1. பயண மேலாண்மை என்றால் என்ன?

எல்லா உடல்நல, பாதுகாப்பு, காவல் மற்றும் சுற்றுச்சூழல் (HSSE) தேவைப்பாடுகளையும் பின்பற்றும் வகையில் தேவையான நிலவழி போக்குவரத்து பயணங்களைத் திட்டமிட்டு செயல்படுத்துவதற்கான ஒரு நிகழ்முறையே பயண மேலாண்மை என்பதாகும். பயண மேலாண்மையை மூன்று கட்டங்களாகப் பிரிக்கலாம்:

#### A. பயணத்தைத் திட்டமிடுதல்

பயணத்தைத் திட்டமிடுதலில் அடங்கியுள்ள அம்சங்களில் பின்வருவனவும் (மற்றவையும்) அடங்கும்:

- பயணம் தேவையானதா என்றும் எப்போது வாகனம் ஓட்டுவது என்றும் தீர்மானிக்கவும். ஓய்வு இடைவேளைகள், வாகனம் ஓட்டுதல், பணி நேரங்கள் ஆகியவையும் இதில் அடங்கும்;
- என்ன வாகனத்தைப் பயன்படுத்துவது, அது பொருத்தமானதா, சரியான நிலையில் இருக்கிறதா;
- தேவையான ஓட்டுநர் திறமைகள் மற்றும் செயல்திறம்;
- எந்தப் பாதையில் செல்ல வேண்டும், எங்கெல்லாம் ஓய்வு இடைவேளைகள் எடுக்க வேண்டும்.

பயண மேலாண்மை நிகழ்முறையின் முக்கியமான ஓர் இலக்கு, பயண மேலாண்மை திட்டத்தை (JMP) உருவாக்குவதாகும். பொதுவாக ஓர் அனுப்புநர், பயண மேலாளர் அல்லது ஓட்டுநர்தான் JMPஐத் தொகுப்பார். பயணத்தை செயல்படுத்துவதற்கு முன்பு, பயணத்தைப் பற்றியும் அதில் தொடர்புடைய ஆபத்துக்களைப் பற்றியும் ஓட்டுநருக்கு முழுமையாகத் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்க (அல்லது அவர் அறிந்திருக்க) வேண்டும். இதில் JMPஇல் ஆவணப்படுத்தப்பட்டுள்ளபடி, ஆபத்தைக் குறைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளும் அடங்கும்.

**B. பயணத்தை செயல்படுத்தல்**

ஒப்புக்கொண்ட JMPஇன்படி பயணங்களைச் செயல்படுத்துவது ஓட்டுநர்களின் பொறுப்பாகும், ஆனால் மற்றவர்களும் இதற்காகப் பங்காற்ற வேண்டியிருக்கலாம். எடுத்துக்காட்டாக, JMPஇல், “ஆள் காணவில்லை” என்ற ஒரு நடைமுறைக்கான தயார்ப்படுத்தல்கள் இருக்கலாம். அது பயண மேலாளர்களால் தொடங்கப்பட வேண்டியிருக்கலாம். செல்பேசி சிக்னல்கள் கிடைக்காத, ஆளற்ற அல்லது ஆபத்தான பகுதிகளில் வாகனம் ஓட்டிச் செல்லும்போது இது முக்கியத்துவம் பெறுகிறது.

**C. பயணத்தின் முடித்தல்**

பயணத்தை முடித்தல் என்பது பயணத்தின் இலக்குகள் நிறைவு செய்யப்படுவதை உறுதிசெய்யும், பயண மேலாண்மை நிகழ்முறையை மற்றும்/அல்லது எதிர்கால பயணங்களுக்காகத் திட்டமிடுவதை மேம்படுத்த உதவக்கூடிய பாடங்களைப் பதிவுசெய்ய உதவும்.

**2. பயண மேலாண்மை ஏன் தேவை?**

நிலவழிப் பயணங்களின்போது விரும்பத்தகாத, பாதுகாப்பு தொடர்பான HSSE பின்விளைவுகளைத் தடுப்பதற்காகப் பயண மேலாண்மை பயன்படுத்தப்படுகிறது. நிறுவனப் பணிக்காக வாகனம் ஓட்டும் நபர்களுக்குப் பொறுப்பான மேற்பார்வையாளர்களே தேவையானபோது ஒரு JMP தயாரிக்கப்படுவதை உறுதி செய்வதற்கும் பொறுப்பானவர்கள். தேவையான சமயத்தில், ஒரு JMPஇன் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு, ஒரு நிறுவன வாகனத்தை அல்லது நிறுவனப் பணிக்காக வாகனம் ஓட்டிச்செல்லும் எந்த நபரும் பொறுப்புடையவர் ஆவார்.



## பயண மேலாண்மை திட்டத்திற்கான சில பரிசீலனைகளின் அடங்குபவை:

### A. ஏற்றுதல் மற்றும் இறக்குதல் தளம் (பொருத்தமான இடங்களில்)

- தலத்தில் சரக்கு ஏற்றுதல் மற்றும் இறக்குதல், இதில் தல மதிப்பாய்வு மற்றும் தலத்தில் உள்ள அபாயங்கள் அடங்கும்
- வாகனத்தில் ஏற்றுதல் (பயணிகள், மொத்த மற்றும் சரக்கிற்கான தயாரிப்பு நிலைத்தன்மை, சுமையின் அபாயங்கள்)
- பயணத்திற்கு தேவையான வாகனத்தின் வகை மற்றும் வாகனத்தின் சாலைத் தகுதி

### B. ஓட்டுநரின் ஆயத்தநிலை

- ஓட்டும் கடமை மற்றும் ஓய்வு காலங்கள்
- ஓட்டுநரின் செயல்திறம் மற்றும் உடல்தகுதி. இதில் சோர்வுக்கான பரிசீலனைகளும் அடங்கும்

### C. அதிகாரமளிக்கப்பட்ட பாதை

- பாதை திட்டம் (அபாயங்களைத் தவிர்ப்பதற்கு, வேகமான அல்லது குறுகலான பாதைகளை விட நீளமானதாக இருக்கலாம்)
- ஓட்டும் நேரம் மற்றும் ஓய்வு நேரங்கள் பின்பற்றப்படுவதை உறுதிசெய்கிறது

### D. பாதையில் உள்ள அபாயங்கள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகளைக் கண்டறிதல்

- பொதுவான பாதுகாப்பு அபாயங்கள், இதில் நாட்டின் உள்கட்டமைப்பு, சுற்றுச்சூழல், பருவகாலங்கள், வானிலை நிலைமைகள் (தூசு, பனி, பனிக்கட்டி, மழை, மூடுபனி), இரவில் வாகனம் ஓட்டுதல் (குறைவான காட்சித் திறன்) போன்றவையும் அடங்கும்.
- சாலையை மூடுதல், அபாயமான குறுக்குச்சாலைகள், வேகக் கட்டுப்பாடுகள், மோசமான சாலை நிலைமைகள், பாலங்கள், வாகனத்திற்கு மேலான இடம் போன்ற சூழ்நிலைக்கேற்ற அபாயங்கள் கணக்கில் கொள்ளப்பட வேண்டும்.
- குறிப்பிட்ட வகை பாதுகாப்பு அபாயங்களைக் கணக்கில் கொள்ளுதல்
- உள்ளூர் வாகனம் ஓட்டுதல் நடைமுறைகள்; நாளின் நேரம் மற்றும் வாரத்தின் நாளால் ஏற்படக்கூடிய வேறுபாடுகள், , ; தேசிய மற்றும் மதம் சார்ந்த நிகழ்வுகள்; பாதசாரிகள் மற்றும் சாலையில் உள்ள பெரிய விலங்குகள்

### E. தொடர்புறுத்தல் நிகழ்முறை

- பாதை திட்டமிடல் மற்றும் மாற்றங்கள், அவசரநிலை பதில்வினை தயார்நிலை, விலகல்கள் மற்றும் வந்துசேர்தல்



பயண மேலாண்மை திட்டம்		பொது மேலாளர், HSE ஆலோசகர் ஆகியோரால் பயண உயர்நிலை தல வருகை மற்றும் திரும்பி வருதல். விவரிப்பு:			பயணிகளின் பெயர்கள்		மாற்று ஓட்டுநர் உள்ளாரா?	
இந்தப் பயணம் அவசியமானதா? ஏன்?		ஆம், ஒப்பந்த ரீதியான தேவைப்பாடு			1 மைக் ஸ்மித் (Mike Smith)			
இதை மற்றொரு பயணத்துடன் சேர்க்க இயலுமா?		இல்லை, இன்று வேறு எந்தப் பயணமும் இல்லை			2			
இரவு நேரம் வாகனம் ஓட்டுதலுக்கு தேவை உள்ளதா? ஆம் என்றால், இல்லை					3			
பயண மேலாளராக செயல்படும் நபரின் பெயர்		ஜோ மிட் செல் (Joe Mitchell)			4			
		தொலைபேசி எண்:			12345678			
புறப்படும் தேதி	புறப்படும் நேரம்	வாகன அடையாள எண்	இந்த வாகனம் இந்தப் பயணத்திற்குத் தகுதியுள்ளதா?	முதன்மை ஓட்டுநரின் பெயர் (மற்றும் ஒப்பந்ததாரர் என்றால் நிறுவனத்தின் பெயர்)		ஓட்டுநர் உரிமம் (ங்கள்) அந்த வாகனம் மற்றும் நாட்டுக்கு செல்லுபடியானவையா?		ஓட்டுநருக்கு தற்காப்பு ஓட்டுதல் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டுள்ளதா
04/25/11	07:30	88-XT-VD	ஆம்	டேவ் ரிவர் (Dave River)		ஆம்		ஆம் (10/10/11)
சாலை இலக்கு/ஓய்வு பகுதி(கள்)			வந்துசேருதல் நேரம்	புறப்படும் நேரம்	ஓய்வு இடைவெளி?	தொடர்பு தேவையா?	இலக்கிடத்தில்/ஓய்விடங்களில் அறியப்பட்ட அபாயங்கள், ஆபத்தைக் குறைத்தல் நடவடிக்கைகள், குறிப்பான செயல்குறிப்புகள் (எ.கா.	
ஸ்மித் டவுன் ஆஃப் - சால்ட்ஃப்ளாட்			09:15	09:45	ஆம்	ஆம்	100 கிமீ இல், ஸ்டார்பக்ஸ் காபியில் இருந்து சாலைப் பணிகளால் மெதுவாக ஓட்ட வேண்டும்	
சால்ட்ஃப்ளாட் - பிரவுன்ஸ்வில் தலம்			11:00			ஆம்	தல நுழைவாயில்களில் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் உள்ளன, அனுமதிச் சீட்டுகள் தேவை	
பயணம் எதிர்பார்த்தபடி இருந்ததா? இல்லையென்றால் ஏன்?							ஓட்டுநர் கையொப்பம் (ஓட்டுநர் பயண மேலாளராகவும் இல்லையென்றால்)	
இல்லை. சால்ட்ஃப்ளாட் மற்றும் தலத்திற்கு இடையே இருந்த கூடுதல் சாலைப் பணிகளால் பயணம் தாமதமானது. வந்து சேர்ந்த நேரம் 11:25.								

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

<b>அவசரநிலை பதில்வினை</b>	(எ.கா. தொடர்பு விவரங்கள், GSM கவரேஜ் இல்லாத தொலைதூர இடங்கள்.)
பயண மேலாளர்: 12345678; பாதுகாப்பு மேலாளர்- ஜான் வெயின் (John Wayne): 23456 6789; தல மேலாளர்- ராப் கீன்ஸ் (Rob Keens): 34560987. (முழு GSM கவரேஜ்.)	
<b>பாதுகாப்பு</b>	(எ.கா. கடத்தல், கொள்ளை, திருட்டுப்போதல் - சரக்கு, வாகனம் போன்றவை.)
வாகன மோதல் மற்றும் கைப்பற்றுதலுக்கு சால்ட்ஃப்ளாட்டில் உள்ள ஸ்டார்பக்ஸ் பேர்போனது. வெளிப்படையாகத் தெரியுமாறு எந்த தனிப்பட்ட பொருளையும் விட்டுச் செல்லக்கூடாது; வாகனத்தைப் பூட்டவும்.	
<b>இருப்பிடம் மற்றும் நேரம்</b>	(எ.கா. வாகனம் ஓட்டும் நேரங்கள், சரியாக ஒளியூட்டப்படாத சாலைகளில் இரவுகளில் வாகனம் ஓட்டும்போது ஏற்படும் தாக்கம், ரமலான் நேரத்தில் வாகனம் ஓட்டுவது போன்றவை.)
<b>உள்ளூர் சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சூழ்நிலைகள்</b>	(எ.கா. வானிலை, பாதையின் நிலை, வாகனம் உருள்வதற்கான அபாயம் போன்றவை.)
சால்ட்ஃப்ளாட் மற்றும் தலத்திற்கு இடையே வேகமாக நகரும் வெளி தரப்பு போக்குவரத்து. ஸ்மித்ஸ் கேப் பகுதியில் சாலை குறுகுகிறது. ஸ்மித்ஸ் கேப் பகுதியில் மூடுபனி எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. பொருத்தமான அளவுக்கு, வேகத்தைக் குறைத்து, பின்தொடரும் தொலைவை அதிகரிக்கவும்.	
<b>ஏற்றுதல்/இறக்குதல்</b>	(எ.கா. தலம் அல்லது வாடிக்கையாளரின் இருப்பிட தளவமைப்பு போன்றவற்றால் ஏற்படும் கனிப்பட்ட அபாயங்கள்.)
தலத்திற்கு சென்ற பின்னர், முதல் இடதுபுற திருப்பத்தில், இடதுபுறத்தில் சரக்கு ஏற்றுதல் தல நுழைவாயில் உள்ளது. அந்தப் பகுதியில் HGV இயக்கம் இருப்பதால் கவனமாக இருக்கவும்.	

## பிற்சேர்க்கை D1: மாதிரி வாகன சோதனை சரிபார்ப்பு பட்டியல்

வாகன எண்:	ஓட்டுநர் பெயர்	ஓடோமீட்டர் (கிலோமீட்டர்கள்) அளவீடு:	டிரைவ்லர் எண்: ( பொருந்தினால்)
வெளிப்புறம்		உட்புறம்	
எரிபொருள், எண்ணெய், தண்ணீர் கசிவுகள் எதுவும் இல்லை		உபகரணங்கள் மற்றும் அளவீட்டுக் கருவிகள் <ul style="list-style-type: none"> <li>எரிபொருள் அளவு</li> <li>எண்ணெய் அழுத்தம்</li> <li>காற்று அழுத்தம் (கனரக வாகனங்கள்)</li> <li>எந்த சிவப்பு எச்சரிக்கை விளக்குகளும் எரிய விடப்படவில்லை</li> </ul>	
பின்வருவனவற்றின் திரவ அளவுகளை சோதிக்கவும்: <ul style="list-style-type: none"> <li>என்ஜின் ஆயில்</li> <li>பிரேக் திரவம்</li> <li>கிளட்ச் திரவம்</li> <li>பவர் ஸ்டியரிங் திரவம்</li> <li>ஆட்டோ டிரான்ஸ்மிஷன் திரவம் (பொருந்தினால்)</li> </ul>		கட்டுப்பாடுகள் <ul style="list-style-type: none"> <li>ஒலியெழுப்பி</li> <li>பிரேக்குகள்</li> <li>விண்ட்ஷீல்ட் வைப்பர்கள்</li> </ul>	
பின்வருவனவற்றின் நீர் அளவுகள்: <ul style="list-style-type: none"> <li>ரேடியேட்டர் மேல் தொட்டி மற்றும் கூலண்ட் அளவுகள்</li> <li>ரேடியேட்டர் கேப் மூடப்பட்டுள்ளதா என்று சோதிக்கவும்</li> <li>விண்ட்ஷீல்ட் வைப்பர்/வாஷருக்கான நீர் அளவுகள்</li> <li>பேட்டரி திரவ அளவு</li> </ul>		AC/ஆடியோ: <ul style="list-style-type: none"> <li>ஏர் கண்டிஷனிங் செயல்படுகிறதா என சோதிக்கவும்</li> <li>ஆடியோ பிளேயர் செயல்படுகிறதா என சோதிக்கவும்</li> </ul>	

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

<b>எலக்ட்ரிகல் அமைப்புகளை சோதிக்கவும்:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• பேட்டரி டெர்மினல்கள் சுத்தமாக இருப்பது</li> <li>• பேட்டரி பாதுகாப்பாக இருப்பது</li> <li>• ஃப்யூஸ்களின் இடத்தை சோதிக்கவும்</li> <li>• ஹெட்லைட்கள் செயல்படுகின்றனவா என சோதிக்கவும்</li> <li>• பிரேக் லைட்கள் செயல்படுகின்றனவா என சோதிக்கவும்</li> <li>• இண்டிகேட்டர்கள் செயல்படுகின்றனவா என சோதிக்கவும்</li> <li>• ரிவர்ஸ் லைட்கள் செயல்படுகின்றனவா என சோதிக்கவும்</li> <li>• அதிகத் திறன் கொண்ட பின் விளக்குகள் செயல்படுகின்றனவா என சோதிக்கவும்</li> </ul>		<b>விண்ட்ஷீல்ட்/விண்ட்ஷீல்ட் வைப்பர்கள்</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• விண்ட்ஷீல்ட் வைப்பர்கள்</li> <li>• விண்ட்ஷீல்ட் – சுத்தமாகவும் தடை எதுவுமின்றியும் இருத்தல்</li> </ul>	
<b>ரப்பர் சோதனை</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ரேடியேட்டர் ஹோஸ்கள் இறுக்கமாக உள்ளனவா என்று சோதிக்கவும்</li> <li>• ஃபேன் பெல்ட்களை சோதிக்கவும்</li> <li>• விண்ட்ஷீல்ட் வைப்பர்கள் தேயாமல் உள்ளனவா என்று சோதிக்கவும்</li> <li>• டயர்கள்- அழுத்தம் சரியாக இருக்கிறதா என்று சோதிக்கவும்</li> <li>• டயர் தடத்தின் குறைந்தபட்ச ஆழம் 1.6 மிமீ</li> <li>• டயர் தடத்தின் அமைப்பு பொருந்த வேண்டும்</li> <li>• ஆழமான வெட்டுகள், மேடுகள், உப்புதல், கிழிசல்கள், பிளை வெளிப்படுவது ஆகியவை இருக்கக்கூடாது</li> </ul>		<b>சீட்கள், சீட் பெல்ட்கள் மற்றும் கண்ணாடிகள்</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ஓட்டுநர்களின் இருக்கை நிலை மற்றும் சீட் பெல்ட்</li> <li>• பயணிகளின் சீட்கள் மற்றும் சீட் பெல்ட்கள்</li> <li>• கண்ணாடிகள்</li> </ul>	
<b>வாகன உடல்</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• சேதமடையாமல் இருப்பது</li> <li>• சரக்கின் பாதுகாப்பு</li> <li>• விளக்குகளும் பிரதிபலிப்பான்களும் - சுத்தமாக இருத்தல்</li> </ul>		<b>அவசரநிலை உபகரணங்கள்</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ஜாக் மற்றும் துணைக்கருவிகள்</li> <li>• தீயணைப்பு கருவி</li> <li>• முதலுதவிப் பெட்டி</li> <li>• அபாய அறிவிப்பு முக்கோணம்</li> </ul>	
<b>வாகன உடல்</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• சேதமடையாமல் இருப்பது</li> <li>• சரக்கின் பாதுகாப்பு</li> <li>• விளக்குகளும் பிரதிபலிப்பான்களும் - சுத்தமாக இருத்தல்</li> </ul>		<b>டிரெய்லர் (பொருந்தினால்)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• சேதமடையாமல் இருப்பது</li> <li>• பிரேக் ஹோஸ்கள்</li> <li>• எலக்ட்ரிகல் இணைப்புகள்</li> <li>• இணைப்பு பாதுகாப்பு</li> </ul>	

இந்தத் தகவல் NETS ஆல் அதன் உறுப்பினர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு, அவர்களின் நலன் கருதி வழங்கப்படுகிறது. இது "உள்ளது உள்ளபடி" வழங்கப்படுகிறது. இதன் துல்லியம் தொடர்பான எந்தப் பிரதிநிதித்துவங்களும் அல்லது உத்தரவாதங்களும் வழங்கப்படவில்லை, NETS அல்லது இதற்குப் பங்களிக்கும் எந்த நிறுவனமும், இதன் உள்ளடக்கம் அல்லது இந்தத் தகவல்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொறுப்பாக மாட்டார்கள்.

கவனிக்கப்பட்ட வேறு எந்தக் குறைபாடுகளும்:

குறைபாடுகள் எதுவும் கண்டறியப்படவில்லை என்றால், இங்கே எதுவும் இல்லை என்று எழுதவும்	ஓட்டுநரின் கையொப்பம்:
--	-----------------------

அறிக்கையை ஏற்றுக்கொண்டவர்:.....

கையொப்பம்:.....

## பிற்சேர்க்கை E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012

### மோட்டார் வாகன செயல்பாடுகளுக்கான பாதுகாப்பு நடைமுறைகள்

அமெரிக்கப் பாதுகாப்புப் பொறியாளர்கள் சங்கத்தின் (American Society of Safety Engineers) வழிகாட்டுதலின்படி இந்த ஒருமித்த தரநிலை உருவாக்கப்பட்டது, இதற்கு அமெரிக்க தேசிய தரநிலைகள் நிறுவனம் ஒப்புதல் (American National Standards Institute) அளித்துள்ளது. நிறுவனங்களின் சார்பில் வாகனங்களை இயக்கும்போது, பாதுகாப்பான பயன்பாட்டுக்கான நடைமுறைகளை இது வழங்குகிறது, இதில் பின்வருவன அடங்கும்:

- வரையறைகள், மேலாண்மை, தலைமைத்துவம் மற்றும் நிர்வாகம்
- செயல்பாட்டுச் சூழல்
- ஒட்டுநருக்கான பரிசீலனைகள்
- வாகனத்திற்கான பரிசீலனைகள்
- சம்பவத்தைத் தெரிவித்தல் மற்றும் பகுப்பாய்வு

நிறுவன செயல்பாட்டின் ஒரு பகுதியாக, மோட்டார் வாகனங்களை நிர்வகித்தல், இயக்குதல் ஆகியவற்றுக்குப் பொறுப்பாக இருக்கும் நபர்கள் பயன்படுத்துவதற்காக இந்த நடைமுறைகள் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன.

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