

PANDUAN KOMPREHENSIF UNTUK KESELAMATAN JALAN RAYA™ NETS



MEI 2014

**Untuk Perusahaan dengan Armada Besar atau
Kecil dan Program KESELAMATAN JALAN
RAYA yang Baru, Sedang Berkembang, atau
Tingkat Lanjut**

Disusun oleh
Network of Employers for Traffic Safety (NETS)
Sebagai Dukungan Terhadap
Dekade Aksi untuk Keselamatan Jalan Raya 2011–2020



DAFTAR ISI

PENDAHULUAN	2
LINGKUP DAN PENGGUNAAN	4
METRIK, KASUS BISNIS, DAN PERBAIKAN BERKELANJUTAN	6
DEFINISI	9
PERSYARATAN MANAJEMEN KESELAMATAN JALAN RAYA	12
LAMPIRAN A	
LAMPIRAN A1.1: Contoh Struktur Organisasi Keselamatan Jalan Raya	22
LAMPIRAN A1.2: Contoh Bagan Organisasi Keselamatan Jalan Raya Dan Model Manajemen Keselamatan Jalan Raya	24
LAMPIRAN A2: Contoh Prosedur Penyelidikan Insiden	25
LAMPIRAN B	
LAMPIRAN B1: Contoh Kebijakan Penggunaan Telepon Seluler	31
LAMPIRAN B2: Contoh Panduan Untuk Persyaratan Pelatihan Keselamatan Jalan Raya	32
LAMPIRAN B3: Contoh Kebijakan Penggunaan Alkohol Dan Obat-Obatan	35
LAMPIRAN B4: Contoh Kebijakan Sim	36
LAMPIRAN B6: Contoh Pedoman Untuk Identifikasi Dan Manajemen Pengemudi Berisiko Tinggi	39
LAMPIRAN B7: Contoh Kebijakan Mengemudi Roda Dua	40
LAMPIRAN C	
LAMPIRAN C1: Mengelola Kelelahan Pengemudi	42
LAMPIRAN C2: Panduan Manajemen Perjalanan	51
LAMPIRAN C3: Rencana Manajemen Perjalanan	51
LAMPIRAN D	
LAMPIRAN D1: Contoh Daftar Periksa Pemeriksaan Kendaraan	55
LAMPIRAN E	
LAMPIRAN E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012	58

PENDAHULUAN

Network of Employers for Traffic Safety (NETS)

NETS adalah sebuah dukungan yang dipimpin perusahaan untuk keselamatan jalan raya secara global dan ditetapkan secara hukum sebagai sebuah lembaga swadaya masyarakat (LSM). Dukungannya bagi keselamatan jalan raya global termasuk program tolok ukur keselamatan armada tahunan yang dilakukan atas nama para anggotanya, di samping mempromosikan Dekade Aksi untuk Keselamatan Jalan Raya melalui keterlibatannya dalam Kolaborasi Keselamatan Jalan Raya Perserikatan Bangsa-Bangsa (UNRSC). NETS bermitra dengan Departemen Transportasi A.S., Institut Nasional untuk Keselamatan dan Kesehatan Kerja, asosiasi industri, dan LSM dalam menyelenggarakan berbagai proyek terkait keselamatan jalan raya dan menggalakkan keselamatan jalan raya di seluruh jaringan mereka. Terakhir, NETS menyusun dan mengedarkan materi kampanye Pekan Kerja Mengemudi Secara Aman setiap tahunnya.

Tujuan

Panduan Komprehensif NETS untuk KESELAMATAN JALAN RAYA disusun sebagai bagian dari misinya untuk membantu perusahaan-perusahaan dalam menggalakkan keselamatan jalan raya secara global. Tujuan dokumen ini adalah membantu perusahaan-perusahaan dalam berbagai tahap pengembangan program KESELAMATAN JALAN RAYA, termasuk perusahaan yang:

- bersiap untuk memulai program KESELAMATAN JALAN RAYA;
- dalam tahap awal pengembangan kebijakan dan program;
- mengelola sistem dan intervensi manajemen keselamatan jalan raya yang lebih matang.

Pernyataan Terima Kasih

Sumber untuk dokumen ini meliputi standar ANSI/ASSE Z15.1 – 2012, *Praktik Keselamatan untuk Operasional Kendaraan Bermotor*; Rekomendasi Praktik Keselamatan Transportasi Darat dari Asosiasi Produsen Minyak & Gas Internasional (OGP 365); standar ISO 39001:2012, *Sistem manajemen keselamatan jalan raya — Persyaratan dengan panduan penggunaan*; serta anggota Dewan Direksi dan staf NETS.

Penafian

Informasi ini disediakan sebagai sumbangsih NETS bagi anggotanya dan juga bagi masyarakat umum. Informasi disediakan "apa adanya," tanpa pernyataan atau jaminan terhadap keakuratannya, dan NETS atau perusahaan yang berkontribusi tidak bertanggung jawab atas isi atau penggunaan informasi ini.

Persyaratan Manajemen Keselamatan Jalan Raya yang menyusun bagian utama dokumen ini didasarkan pada konsensus di antara anggota Dewan Direksi dan staf NETS yang memberikan kontribusi. Di sisi lain, contoh-contoh yang diberikan dalam lampiran tidak selalu mewakili pandangan NETS beserta staf, perusahaan anggota, dan Dewan Direksinya.

Selain itu, karena materi dalam lampiran diambil dari berbagai sumber, beberapa contoh kebijakan yang tercantum di dalamnya mungkin tidak konsisten satu sama lain atau tidak konsisten dengan Persyaratan Manajemen Keselamatan Jalan Raya. Jika terdapat inkonsistensi antara Persyaratan Manajemen Keselamatan dengan materi terkait dalam lampiran, maka ketentuan yang tertera dalam Persyaratan yang diutamakan.

Lebih lanjut, pembaca harus menyadari bahwa kondisi setempat harus dipertimbangkan ketika mengimplementasikan elemen-elemen dari contoh kebijakan tertentu yang disediakan.

Misalnya, waktu minimum 2 detik umumnya direkomendasikan sebagai jarak aman dengan kendaraan di depan, meningkat menjadi 4 sampai 8 detik dalam kondisi cuaca buruk. Akan tetapi, waktu minimum 2 detik mungkin tidak tepat jika diterapkan dalam lingkungan perkotaan yang padat di beberapa belahan dunia, dan waktu 4 sampai 8 detik mungkin tidak memberikan batas keselamatan yang sesuai di jalan yang sangat menantang atau kondisi cuaca yang buruk.

Pada akhirnya, topik dan rekomendasi dalam dokumen ini mewakili informasi terkini dan paling komprehensif yang tersedia pada saat dokumen ini dipublikasikan. Artinya, dalam menafsirkan dan mengaplikasikan rekomendasi yang tertera dalam dokumen ini, pembaca diharapkan selalu mempertimbangkan bahaya yang timbul, lingkungan jalan raya setempat, perubahan teknologi, dan temuan riset terbaru.

Kepatuhan terhadap undang-undang keselamatan lalu lintas di tingkat lokal, regional, provinsi, dan nasional

Kendaraan komersial dan non-komersial yang disewa atau milik organisasi sendiri akan, setidaknya, mematuhi semua undang-undang di tingkat lokal, regional, provinsi, dan nasional serta undang-undang lalu lintas dan semua persyaratan regulasi yang ditetapkan bagi kendaraan komersial dan non-komersial.

Informasi ini disediakan sebagai sumbangsih NETS bagi anggotanya dan juga bagi masyarakat umum. Informasi disediakan "apa adanya," tanpa pernyataan atau jaminan terhadap keakuratannya, dan NETS atau perusahaan yang berkontribusi tidak bertanggung jawab atas isi atau penggunaan informasi ini.

LINGKUP DAN PENGGUNAAN

Dokumen ini berlaku bagi pengemudi kendaraan ringan, sedang, atau berat yang dimiliki atau disewa oleh perusahaan, serta pekerja kontrak dan karyawan yang mengendarai kendaraan pribadi, pool, sewa guna, atau sewa untuk keperluan bisnis perusahaan dengan jarak tempuh lebih dari 5.000 mil/8.000 kilometer per tahun. Dokumen ini dapat digunakan dalam berbagai cara, di antaranya:

- Sebagai sebuah *pedoman utama* perusahaan pada tahap-tahap awal pengembangan program KESELAMATAN JALAN RAYA. Dokumen ini memberikan *templat* untuk poin-poin yang dianggap penting dalam mengembangkan, mengimplementasikan, dan menunjang prakarsa KESELAMATAN JALAN RAYA.
- Sebagai sebuah *alat bantu audit* bagi perusahaan yang memiliki program keselamatan armada untuk mengidentifikasi berbagai kesenjangan dan kesempatan untuk menyempurnakan program keselamatan armada mereka.
- Sebagai templat perbandingan ketika beberapa perusahaan bertemu untuk melakukan tolok ukur program keselamatan armada mereka.

Pertimbangan organisasi

Program KESELAMATAN JALAN RAYA yang sukses adalah program yang difasilitasi, digerakkan oleh pemimpin, dan dimiliki oleh maskapai.

1. Fasilitas tersebut meliputi, tetapi tidak terbatas pada, pendanaan untuk:
 - a. Program keselamatan pengemudi (semacam pelatihan);
 - b. Manajemen program KESELAMATAN JALAN RAYA (misalnya, Layanan personalia Perusahaan atau layanan eksternal);
 - c. Teknologi untuk mengumpulkan metrik.
2. Eksekutif manajemen bisnis senior/tingkat dunia menunjukkan komitmen mereka dan menginvestasikan waktu, fasilitas, serta perhatian. Mereka mendukung program KESELAMATAN JALAN RAYA dan menetapkan pola untuk merangkul sebuah budaya yang menghargai keselamatan.
3. “Dimiliki maskapai” mengacu pada elemen berikut ini:
 - a. Setiap pengemudi bertanggung jawab atas kinerjanya masing-masing dalam mengemudi.

Informasi ini disediakan sebagai sumbangsih NETS bagi anggotanya dan juga bagi masyarakat umum. Informasi disediakan "apa adanya," tanpa pernyataan atau jaminan terhadap keakuratannya, dan NETS atau perusahaan yang berkontribusi tidak bertanggung jawab atas isi atau penggunaan informasi ini.

-
- b. Manajer pengemudi juga bertanggung jawab atas kinerja mengemudi organisasinya, dan akuntabilitas terhadap hasil semakin meningkat hingga tingkat tertinggi dalam organisasi.
 - c. Tim KESELAMATAN JALAN RAYA di tingkat lokal merupakan bagian dari jaringan KESELAMATAN JALAN RAYA yang terdiri atas pemimpin KESELAMATAN JALAN RAYA unit bisnis atau regional yang terhubung dengan manajer KESELAMATAN JALAN RAYA global.

Catatan: Dalam beberapa organisasi besar, manajer KESELAMATAN JALAN RAYA global merupakan jabatan penuh-waktu. Sebagian manajer lainnya memegang peran dalam KESELAMATAN JALAN RAYA sebagai bagian dari jabatan mereka. Contoh bagan organisasi KESELAMATAN JALAN RAYA diperlihatkan dalam Lampiran A.

METRIK, KASUS BISNIS, DAN PERBAIKAN BERKELANJUTAN

Mengumpulkan, menganalisis, dan menyebarkan metrik/indikator kinerja utama merupakan komponen manajemen yang penting dalam program keselamatan armada.

Kebutuhan Data Dasar

1. Jumlah total kendaraan menurut jenis:
 - a. Ringan
 - b. Sedang
 - c. Berat
2. Total mil/kilometer menurut jenis kendaraan untuk jangka waktu tertentu
3. Total tabrakan menurut jenis kendaraan untuk jangka waktu tertentu
4. Total cedera menurut jenis kendaraan untuk jangka waktu tertentu
5. Jenis tabrakan, misalnya
 - a. menurut dampaknya: misalnya kematian, cedera karyawan, cedera pihak ketiga, kerusakan harta benda saja
 - b. menurut penyebabnya: misalnya kelalaian dalam mematuhi rambu lalu lintas, hilang kendali, tabrak lari
 - c. menurut mekanisme tabrakan: misalnya menyamping, bagian depan, bagian belakang

Metrik/Indikator Kinerja Utama

1. Indikator Kinerja Pembuka (Leading)

Indikator kinerja pembuka memberikan wawasan seputar kemungkinan kejadian positif atau negatif di masa mendatang.

 - a. Contoh: Persentase pengemudi yang diklasifikasikan sebagai pengemudi berisiko tinggi (misalnya, berdasarkan catatan kecepatan mengemudi atau tabrakan atau sumber data lainnya, termasuk Sistem Pemantauan Dalam Kendaraan, lihat juga Lampiran B)
 - b. Contoh: Persentase pengemudi yang menyelesaikan pelatihan pengemudi dalam tahun kalender Misalnya: Persentase tabrakan yang menjalani analisis "akar penyebab" dalam 30 hari sejak terjadinya tabrakan

2. Indikator Kinerja Lambat (Lagging)

Indikator kinerja lambat memberikan gambaran seberapa baik atau buruk kinerja program keselamatan armada yang ada.

Contoh: Tabrakan dan Cedera per Juta Mil (CPMM dan IPMM)

$$\text{CPMM} = \frac{(\text{Total tabrakan dalam jangka waktu tertentu} \times 1.000.000)}{\text{Jumlah total mil yang ditempuh selama periode tersebut}}$$
$$\text{IPMM} = \frac{(\text{Total cedera dalam jangka waktu tertentu} \times 1.000.000)}{\text{Jumlah total mil yang ditempuh selama periode tersebut}}$$

Menentukan Biaya Perbaikan Tabrakan

Contoh di bawah ini memberikan panduan untuk menentukan biaya perbaikan akibat tabrakan. Harap diperhatikan bahwa biaya ini tidak termasuk biaya terkait cedera dan kematian.

Asumsi:

Ukuran armada = 500 kendaraan; 15% armada terlibat dalam tabrakan non-cedera setiap tahun;
rata-rata biaya perbaikan = US\$15.380*

Biaya Perbaikan Tabrakan Tahunan = $500 \times 0,15 \times \$15.380 = \text{US\$1.153.500}$

(* Rata-rata biaya perbaikan dari *Economic Burden of Crashes on Employers*, NHTSA, 2002)

Kolaborasi/Penlokukuran/Perbaikan Berkelanjutan

NETS merekomendasikan agar para pemimpin keselamatan armada/jalan raya di berbagai perusahaan memantau program keselamatan armada mereka masing-masing secara teratur untuk belajar dari pihak lain dalam industri yang sama dan dari pihak-pihak dalam industri yang tidak terkait. Langkah ini akan menekan waktu untuk pemecahan masalah, menghadirkan ide-ide segar bagi program KESELAMATAN JALAN RAYA, mendorong perbaikan berkelanjutan, dan memfasilitasi pertukaran praktik-praktik yang menjanjikan.

Penolokukuran/kolaborasi dapat bersifat formal atau informal. Penolokukuran formal di antaranya dengan bergabung dalam organisasi penolokukuran keselamatan jalan raya (misalnya, NETS), serta berpartisipasi dalam program penolokukuran yang diselenggarakan oleh organisasi industri yang mengatasmakan para anggota mereka (misalnya, Asosiasi Gas Amerika). Untuk informasi mengenai program penolokukuran keselamatan armada formal dan komprehensif, kunjungi www.trafficsafety.org untuk mempelajari seputar program Penolokukuran Keselamatan Armada STRENGTH IN NUMBERS™ milik NETS. Harap diperhatikan bahwa informasi tersebut mungkin bermanfaat bagi armada besar dan kecil, semua jenis kendaraan, dan bagi perusahaan yang beroperasi secara global, dalam satu belahan dunia atau dalam satu negara saja.

Dalam penolokukuran informal, sekelompok perusahaan, biasanya dari industri yang sama, berkolaborasi untuk meningkatkan program KESELAMATAN JALAN RAYA di masing-masing perusahaan tanpa melibatkan pihak ketiga untuk mengumpulkan dan menganalisis data.

Program tolok ukur NETS mengumpulkan data seputar CPMM/IPMM dan berbagai elemen program yang digunakan oleh perusahaan yang berpartisipasi dalam implementasi tolok ukur tersebut.

Elemen program yang ditolak ukur oleh NETS meliputi, tetapi tidak terbatas kepada:

- 1) Kebijakan
- 2) Program pelatihan, termasuk proses Commentary Drive
- 3) Identifikasi dan intervensi pengemudi berisiko tinggi
- 4) Proses tinjauan tabrakan
- 5) Gunakan Sistem Pemantauan Dalam Kendaraan (IVMS) dan teknologi keselamatan yang disediakan oleh Produsen Peralatan Orisinal (Original Equipment Manufacturer, OEM)
- 6) Proses pengemudi yang sah (suami/istri/program tanggungan/kontraktor)
- 7) Metrik (misalnya, CPMM/IPMM, persentase armada dalam tabrakan, jenis tabrakan yang paling umum, kartu skor menurut jenis kendaraan dan menurut negara atau kawasan dunia)
- 8) Kebijakan telepon seluler dan perangkat elektronik lainnya
- 9) Keterlibatan manajemen senior
- 10) Kontrol administrasi (misalnya, batas jam mengemudi per hari atau berturut-turut dalam sepekan; istirahat wajib)

DEFINISI

ABS	Sistem Rem Anti-Kunci
Tabrakan	Sebuah insiden yang melibatkan kendaraan bermotor yang sedang bergerak yang bertumbukan dengan kendaraan lain, properti lain, manusia, atau hewan. Insiden ini dapat terjadi di dalam atau di luar jalan raya dan dapat mengakibatkan kerusakan kendaraan, kerusakan harta benda, atau cedera.
Pengemudi Perusahaan	<ul style="list-style-type: none"> • Pengemudi perusahaan adalah seseorang yang ditugaskan untuk mengemudikan kendaraan milik perusahaan atau yang disewa guna oleh perusahaan. • Atas kebijakan perusahaan, pengemudi perusahaan juga dapat termasuk suami/istri, pasangan dan tanggungan yang sah pengemudi perusahaan, serta karyawan kontrak. • Pengemudi perusahaan juga termasuk karyawan yang menerima kendaraan "kompensasi". • Karyawan dan pekerja kontrak yang mengendarai kendaraan pribadi, pool, sewa guna, atau sewa untuk tujuan bisnis perusahaan dengan jarak tempuh lebih dari 5.000 mil/8.000 kilometer per tahun juga dianggap sebagai pengemudi perusahaan.
Pelatihan Mengemudi Defensif	Sebuah kursus untuk mengajarkan teknik mengemudi yang aman dan tanggung jawab bagi semua pengguna jalan raya. Juga mencakup penguasaan tata tertib jalan raya dan mekanisme dasar mengemudi. Tujuannya adalah untuk mengurangi risiko tabrakan dengan mengantisipasi situasi berbahaya, sekalipun disebabkan oleh kondisi yang kurang menguntungkan atau kesalahan pihak lain.
Kendaraan Berat	Kendaraan yang: <ul style="list-style-type: none"> • Beroperasi sendiri atau bergandengan dengan truk/trailer dengan Jumlah Berat Bruto Kendaraan (JBB) gabungan sebesar 26.001 pon (11.794 kilogram) atau lebih atau • Dirancang untuk mengangkut 16 penumpang atau lebih, termasuk pengemudi.
HSSE	Health, Safety, Security, Environment (Kesehatan, Keselamatan, Keamanan, Lingkungan)
Cedera	Diperlukan pertolongan medis melebihi pertolongan pertama dan suatu cedera telah didiagnosis oleh dokter atau tenaga kesehatan profesional lainnya. Definisi lebih lanjut meliputi bahaya atau kerugian fisik yang dialami seseorang sehingga menyebabkan hilangnya kesadaran, setidaknya satu hari cuti kerja, aktivitas kerja yang dibatasi, atau pengalihan tugas.

IVMS	Sistem Pemantauan Dalam Kendaraan (In-vehicle Monitoring Systems, IVMS), atau sistem pemantauan perilaku pengemudi, merupakan perangkat elektronik yang mencatat data mengenai perilaku pengemudi dan penggunaan kendaraan seperti tanggal, waktu, kecepatan, akselerasi, deselerasi, dan penggunaan sabuk pengaman.
Sistem Manajemen Perjalanan	Suatu sistem manajemen perjalanan merupakan sebuah proses yang terencana dan sistematis yang mengurangi risiko terkait transportasi jalan raya dalam operasional perusahaan. Manajemen perjalanan memiliki komponen berikut: 1) sebuah mekanisme formal untuk menilai kebutuhan melakukan perjalanan dan mengupayakan eliminasi atau pengurangan perjalanan jauh; dan 2) sebuah prosedur untuk mengelola perjalanan, termasuk mitigasi risiko, perencanaan rute yang aman, dan komunikasi antara pengemudi dan supervisor.
JMP	Rencana Manajemen Perjalanan (Journey Management Plan, JMP) merupakan bagian dari sebuah sistem manajemen perjalanan dan mengacu pada rencana yang disepakati bersama antara pengemudi dan supervisor (atau Manajer Perjalanan). JMP mencakup waktu antara keberangkatan dan kedatangan di tujuan akhir. JMP merinci rute paling aman guna menghindari atau mengurangi potensi bahaya selama perjalanan, rute alternatif, stasiun pemantauan lalu lintas radio, komunikasi selama perjalanan, dan termasuk waktu istirahat (di lokasi yang aman) yang diambil pengemudi untuk mencegah kelelahan. Di lokasi-lokasi dengan keterbatasan akses ke sistem tanggap darurat publik, rencana tersebut harus mencantumkan berbagai fasilitas tempat pengemudi dapat meminta pertolongan medis.
Kendaraan Ringan	Kendaraan yang: <ul style="list-style-type: none"> Memiliki Jumlah Berat Bruto Kendaraan (JBB) kurang dari 10.001 pon (4.536 kilogram) atau dirancang untuk mengangkut maksimal delapan penumpang, termasuk pengemudi. JBB adalah kapasitas muatan maksimum untuk satu kendaraan, termasuk pengemudi, penumpang, bahan bakar, dan kargo.
Kendaraan Sedang	Kendaraan yang: <ul style="list-style-type: none"> Memiliki JBB lebih dari 10.001 pon tetapi kurang dari 26.001 pon (11.794 kilogram) Menarik trailer atau sejenisnya dan memiliki JBB gabungan kurang dari 26.001 pon (11.794 kilogram) atau Dirancang untuk mengangkut sembilan sampai 15 orang, termasuk pengemudi.

NCAP	New Car Assessment Program (Program Penilaian Mobil Baru). Biasanya diprakarsai pemerintah, NCAP bertugas menguji dan memberikan peringkat kendaraan bermotor (umumnya berupa angka) berdasarkan kemampuan mereka dalam melindungi penumpang dari cedera jika terjadi kecelakaan. Informasi selengkapnya: http://www.globalncap.org/
Teknologi pencegahan terguling	<p>Teknologi pencegahan terguling dirancang untuk kendaraan ringan dengan menggunakan sistem kontrol stabilitas elektronik (ESC). Sistem ini dapat mengaktifkan rem pada masing-masing roda, agar kendaraan mendapatkan traksi kembali sehingga pengemudi mampu mengontrol kendaraannya.</p> <p>Nama lain untuk teknologi yang sama ini di antaranya: Sistem kontrol traksi (TCS), kontrol stabilitas kendaraan (VSC), program stabilitas elektronik (ESP), kontrol stabilitas dinamis (DSC). Sistem tersebut disediakan oleh sebagian besar produsen kendaraan dalam mobil baru, SUV, dan truk ringan mereka.</p>
Perlindungan terguling	<p>Struktur perlindungan terguling (biasanya berupa kabin atau rangka) ditujukan untuk melindungi penumpang kendaraan dari cedera akibat tergulingnya kendaraan.</p> <p>Perlindungan tambahan ini dapat berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kerangka pelindung untuk di dalam kendaraan • Penopang tiang-tiang atap • Kekuatan jendela yang ditingkatkan
Perlindungan Benturan Samping	<p>Sebuah sistem perlindungan terhadap cedera jika terjadi benturan samping yang mematuhi regulasi Uni Eropa ECE95, regulasi A.S. FMVSS 214, atau yang setara.</p> <p>Umumnya, semua kendaraan modern memiliki desain struktural yang diadaptasi dengan perlindungan benturan samping; mayoritas kendaraan dilengkapi dengan airbag (kantong udara) samping dan banyak kendaraan yang menyediakan tambahan airbag perlindungan kepala atau tirai.</p>

PERSYARATAN MANAJEMEN KESELAMATAN JALAN RAYA

Persyaratan dikelompokkan ke dalam empat pilar:

- A. **Sistem Manajemen KESELAMATAN JALAN RAYA:** memuat elemen-elemen program yang memungkinkan sebuah organisasi memperbaiki kinerja keselamatan jalan raya
- B. **Persyaratan** pengemudi dan penumpang
- C. **Persyaratan Manajemen Perjalanan** untuk perencanaan, pelaksanaan, dan tindak lanjut
- D. **Persyaratan** kendaraan

Elemen wajib bagi prakarsa keselamatan jalan raya yang kuat dicantumkan di sebelah kiri. Materi tambahan, termasuk referensi panduan, praktik terbaik dan lampiran, disajikan di sebelah kanan.

Elemen wajib	Panduan
A. Sistem Manajemen Keselamatan Jalan Raya	
<p>1. Sebuah sistem manajemen keselamatan jalan raya harus dilaksanakan untuk menjamin bahwa aktivitas direncanakan, dilaksanakan, diawasi, dan diarahkan sehingga risiko transportasi jalan raya dapat diminimalkan. Sistem manajemen harus memuat elemen-elemen berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Kepemimpinan dan komitmen B. Kebijakan, tujuan, dan target KESELAMATAN JALAN RAYA C. Organisasi, sumber daya, peran, dan tanggung jawab D. Kompetensi, pelatihan, dan kepedulian E. Manajemen risiko transportasi jalan raya F. Proses komunikasi G. Dokumentasi sistem manajemen H. Perencanaan dan pengawasan operasional I. Kesiapan dan tanggap darurat J. Pemantauan, pengukuran, analisis, dan evaluasi K. Penyelidikan dan tindak lanjut insiden transportasi jalan raya L. Audit internal M. Tinjauan manajemen N. Ketidakesesuaian, tindakan korektif dan preventif O. Komitmen terhadap perbaikan berkelanjutan 	<p>Contoh kerangka kerja untuk sistem manajemen keselamatan jalan raya yang komprehensif adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGP 365 Rekomendasi praktik keselamatan transportasi darat - ISO 39001:2012 Sistem manajemen keselamatan lalu lintas jalan raya (RTS) – Persyaratan beserta panduan penggunaan <p>Lebih lanjut, ANSI/ASSE Z15.1 2012 standar Praktik Keselamatan untuk Operasional Kendaraan Bermotor yang memuat berbagai elemen sistem manajemen keselamatan jalan raya.</p> <p>Contoh bagan organisasi dan laporan penyelidikan insiden tersedia dalam Lampiran A.</p>

B. Persyaratan pengemudi dan penumpang	
1. Penumpang kendaraan wajib menggunakan sabuk pengaman. Pengemudi bertanggung jawab untuk menyampaikan persyaratan ini.	
2A. Pengemudi wajib memiliki SIM yang valid untuk lokasi dan jenis kendaraan terkait. 2B. Susun kebijakan Kelayakan Kerja internal untuk memastikan bahwa pengemudi layak secara fisik dan mental untuk mengemudi.	Lihat Lampiran B4 untuk contoh kebijakan SIM. Terapkan proses Kelayakan Kerja bagi pengemudi yang meliputi pemeriksaan kesehatan berkala (misalnya, pemeriksaan gangguan tidur seperti apnea tidur).
3. Pengemudi wajib berhasil menyelesaikan Pelatihan Mengemudi Defensif yang sesuai untuk berbagai klasifikasi kendaraan yang dioperasikan. Pelatihan harus mencakup: A. Kesadaran bahaya secara umum (termasuk manajemen kelelahan dan gangguan mengemudi) dan poin-poin yang diidentifikasi melalui tinjauan riwayat tabrakan. B. Metode langsung, di belakang kemudi, maupun metode lain untuk menunjukkan dan menilai tingkat keterampilannya C. Pelatihan penyegaran berkala harus didasarkan pada kinerja pengemudi dan paparan risiko dengan pelatihan penyegaran langsung yang diberikan setidaknya setiap tiga tahun	NETS merekomendasikan untuk menyelesaikan pelatihan kesadaran risiko terguling jika terdapat risiko tinggi terguling (misalnya, dikarenakan jenis kendaraan dan/atau jenis atau kondisi jalan raya. Lihat Lampiran B2 untuk contoh kebijakan pelatihan bagi Pengemudi yang mencakup informasi mengenai commentary drive dan peer drive. NETS merekomendasikan untuk mendapatkan pernyataan/persetujuan tertulis dari pengemudi berkenaan dengan kebijakan pelatihan pengemudi.

<p>4. Manajemen wajib mengimplementasikan proses intervensi Pengemudi Berisiko Tinggi, yang harus mencakup setidaknya:</p> <p>A. Kriteria untuk mengidentifikasi, memberi tahu, dan mengelola pengemudi berisiko tinggi;</p> <p>B. Sesi pembinaan terjadwal bersama supervisor langsung pengemudi yang bersangkutan segera setelah klasifikasi Pengemudi Berisiko Tinggi ditentukan; dan</p> <p>C. Pelatihan ulang tambahan dan persyaratan penilaian pelengkap;</p> <p>D. Rujukan ke proses manajemen kinerja yang sesuai.</p>	<p>Lihat Lampiran B6 untuk contoh kebijakan Identifikasi dan Penanganan Risiko Tinggi.</p>
<p>5A. Berdasarkan penilaian risiko HSSE, identifikasi manakah kendaraan yang wajib dilengkapi dengan Sistem Pemantauan Dalam Kendaraan (IVMS). Setidaknya, perangkat IVMS harus mencatat kecepatan, akselerasi tajam, deselerasi tajam, jarak tempuh dalam kilometer atau mil, dan jam tempuh berdasarkan "kunci identifikasi pengemudi."</p> <p>5B. Gunakan data IVMS untuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memberikan umpan balik kepada pengemudi dan meningkatkan kinerja mereka • Menerapkan manajemen penghargaan dan konsekuensi; menerbitkan sanksi atas ketidakpatuhan 	<p>Pendekatan berbasis risiko dapat digunakan untuk menetapkan ritme pengenalan IVMS. Hasil dari penilaian risiko bisa jadi mengindikasikan bahwa IVMS akan diperkenalkan kepada pengemudi berisiko tinggi terlebih dahulu, disusul dengan pengemudi dari kategori lainnya.</p> <p>Contoh implementasi IVMS dan dokumen panduan umpan balik pengemudi dapat dilihat di http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>Catatan: Implementasi persyaratan ini bukan berarti bahwa mekanisme umpan balik lainnya (misalnya, commentary drive dan peer drive) bukan merupakan metode yang valid untuk meningkatkan kinerja pengemudi. Commentary drive</p>

	dan peer drive dapat tetap menjadi bagian dari skema pelatihan pengemudi.
<p>6. Pengemudi tidak diizinkan menggunakan telepon seluler/penyeranta (pager)/radio dua arah saat mengemudikan kendaraan. Termasuk perangkat bebas genggam.</p> <p>A. Pengecualiannya, jika diizinkan oleh undang-undang, adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dalam kondisi darurat • Sebagai bagian dari manajemen konvoi • Situasi lain, berdasarkan penilaian risiko HSSE 	Lihat Lampiran B1 untuk contoh kebijakan telepon seluler.
<p>7. Pengemudi dilarang mengoperasikan kendaraan saat berada di bawah pengaruh alkohol, obat-obatan, narkotik, atau medikasi yang dapat mengganggu kemampuannya dalam mengemudi.</p>	Lihat Lampiran B3 untuk contoh kebijakan menyangkut penggunaan alkohol, obat-obatan, dan medikasi yang dapat mengganggu kemampuan mengemudi.
<p>8. Dilarang menggunakan kendaraan roda dua untuk keperluan bisnis perusahaan, kecuali penilaian risiko menunjukkan adanya pengawasan yang memadai untuk mengelola risiko terkait dengan jenis transportasi ini.</p> <p>Jika hasil penilaian risiko menunjukkan bahwa kendaraan bermotor roda dua diizinkan, maka kebijakan/prosedur harus disiapkan untuk menetapkan persyaratan minimum dalam menggunakan jenis kendaraan ini, termasuk penggunaan helm yang tepat dan pelatihan khusus bagi pengemudinya.</p>	Lihat Lampiran B7 untuk contoh kebijakan penggunaan kendaraan bermotor roda dua.

C. Manajemen Perjalanan	
<p>1. Manajemen wajib mengimplementasikan prosedur manajemen kelelahan beserta aturan jam tugas, mengemudi, dan istirahat. Aturan tersebut harus mematuhi peraturan dan perundang-undangan setempat. Manajemen dilarang menugaskan pekerjaan yang menyebabkan pengemudi bekerja dengan melanggar aturan jam tugas, mengemudi, dan istirahat.</p> <p>A. Pengemudi harus cakap secara fisik dan mental untuk mengoperasikan kendaraan.</p> <p>B. Pengemudi berhak untuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menghindari mengemudi jika mereka tidak beristirahat atau sadar sepenuhnya • Menghentikan kendaraan dan beristirahat di lokasi yang aman jika kehilangan fokus <p>C. Pengemudi wajib mematuhi aturan jam tugas, mengemudi, dan istirahat.</p>	<p>Laksanakan prosedur untuk manajemen kelelahan yang meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jadwalkan pekerjaan untuk memberikan waktu istirahat yang memadai, hindari jam-jam mengemudi yang panjang, hindari mengemudi di malam hari, dan hindari saling bertukar shift kerja • Izinkan pekerja untuk mengatur rencana bermalam. • Berikan edukasi kepada pengemudi perihal risiko kelelahan dan strategi efektif untuk menangani kelelahan • Jika tidak terdapat peraturan dan perundang-undangan setempat untuk jam tugas, mengemudi, dan istirahat, maka kami merekomendasikan jam tugas, mengemudi, dan istirahat dalam Tabel 1 (halaman 22). • Jika peraturan dan perundang-undangan setempat untuk jam tugas, mengemudi, dan istirahat tidak terlalu ketat, maka NETS merekomendasikan implementasi persyaratan yang lebih ketat sebagaimana tercantum dalam Tabel 1.

<p>2. Manajer harus secara berkala menanyakan dan meninjau jumlah perjalanan dengan tujuan mengeliminasi perjalanan dan menekan risikonya.</p>	<p>Pertimbangkan moda transportasi yang lebih aman (kereta, kapal feri, perjalanan udara) dan cara alternatif untuk menyelesaikan pekerjaan seperti konferensi video atau rapat melalui web.</p> <p>Jika transportasi jalan raya adalah satu-satunya solusi yang layak, maka langkah-langkah transportasi jalan raya yang spesifik harus dipertimbangkan untuk mengurangi paparan (jarak tempuh) dan risiko. Termasuk: penggunaan moda transportasi jalan raya berisiko lebih rendah (misalnya, bus versus kendaraan ringan) dan menggabungkan perjalanan.</p>
<p>3A. Gunakan penilaian risiko HSSE setempat untuk mengidentifikasi manakah (jenis) perjalanan yang memerlukan Rencana Manajemen Perjalanan (JMP) dan mengimplementasikan JMP untuk perjalanan tersebut.</p> <p>3B. JMP mencakup rute resmi, identifikasi bahaya rute dan kontrol terkait, perhentian untuk istirahat, dan kebutuhan komunikasi selama dalam perjalanan. Dalam perencanaan perjalanan, jam tugas, mengemudi, dan istirahat yang tercantum dalam Tabel 1 harus diterapkan beserta dengan kontrol manajemen kelelahan.</p>	<p>Lihat Lampiran C untuk contoh kebijakan Manajemen Perjalanan.</p> <p>NETS merekomendasikan untuk menunjuk Manajer Perjalanan dan memastikan mereka sudah terlatih dengan benar.</p> <p>Bila memungkinkan, pengemudi dan manajer perjalanan melakukan pengarahannya sebelum keberangkatan untuk memastikan bahwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Pengemudi memang layak untuk pekerjaan tersebut dan memenuhi syarat untuk melakukan perjalanan (lihat juga persyaratan 3,4, dan 8) b. JMP dimengerti oleh pengemudi dan manajer perjalanan c. Kendaraan diperiksa sebelum keberangkatan (lihat juga persyaratan 16.2) <p>Untuk perjalanan yang pengarahannya sebelum keberangkatan tidak mungkin dilakukan, alternatif</p>

	pengawasan dapat dilakukan untuk menjamin perjalanan mematuhi poin a, b, dan c yang disebutkan di atas.
4. Penumpang tidak sah dilarang masuk ke dalam kendaraan selama dalam urusan bisnis perusahaan.	<p>Terapkan kebijakan yang menetapkan orang-orang yang sah untuk mengemudikan kendaraan yang dimiliki atau disewa guna/disewa oleh perusahaan dan orang-orang yang sah untuk menumpang dalam kendaraan yang dimiliki atau disewa guna/disewa perusahaan.</p> <p>Umumnya, penumpang yang sah untuk kendaraan berat pengangkut barang adalah orang yang telah disetujui oleh manajemen maskapai pengemudi. Termasuk tetapi tidak terbatas pada pelatih pengemudi, pengemudi magang, staf perawatan, dan staf transportasi.</p> <p>Di beberapa negara, penumpang wajib mematuhi persyaratan regulasi di mana mereka diharapkan mengetahui tentang kargo, sifat-sifatnya, dan proses tanggap darurat.</p>
5. Pengemudi wajib, jika diizinkan oleh hukum, mengemudi dengan menyalakan lampu meski di siang hari.	

TABEL 1: CONTOH JAM KERJA/TUGAS, MENGEMUDI DAN ISTIRAHAT

Rekomendasi di bawah ini didasarkan terutama pada kerangka kerja regulasi yang diterapkan terhadap kendaraan berat. Akan tetapi, sejumlah elemen di bawah ini, misalnya, elemen yang terkait dengan kebutuhan akan istirahat dan kebutuhan untuk mempertimbangkan waktu pulang pergi sebagai komponen dari total waktu mengemudi, juga dipandang relevan untuk kendaraan ringan dan sedang.

Lihat Lampiran C1 untuk informasi selengkapnya seputar masing-masing persyaratan dalam Tabel 1, pentingnya mematuhi persyaratan ini dan bagaimana hubungannya dengan peraturan dan perundang-undangan setempat.

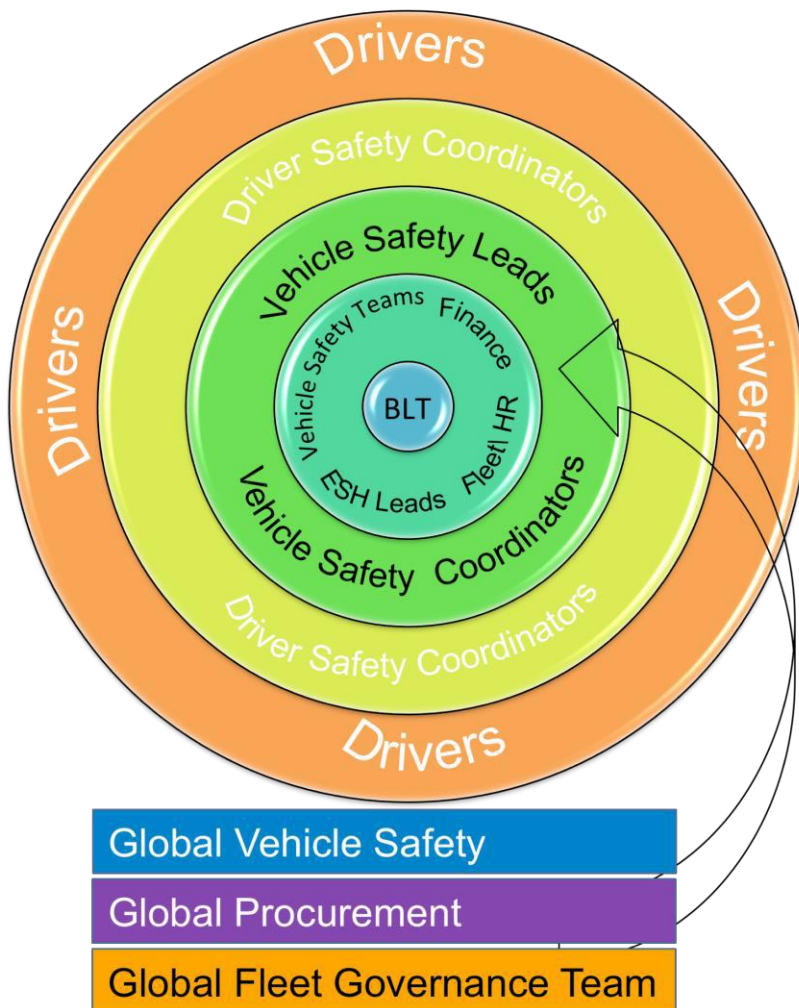
	Bagi pengemudi kendaraan ringan atau sedang	Bagi pengemudi kendaraan berat dan lainnya yang mengemudi merupakan tugas utamanya
Waktu mengemudi maksimum antara waktu istirahat dan waktu istirahat minimum	Dua jam mengemudi terus-menerus diikuti dengan istirahat selama setidaknya 15 menit.	4,5 jam mengemudi terus-menerus diikuti dengan istirahat selama setidaknya 30 menit. Akan tetapi, sangat dianjurkan untuk memberikan waktu istirahat selama 15 menit setiap mengemudi dua jam, atau istirahat lebih sering selama periode sirkadian rendah.
Jam kerja/tugas maksimum* dalam periode 24 jam *Jam kerja/tugas yang terutama mencakup mengemudi yang sudah menjadi tugas utamanya	Karyawan tidak diizinkan mengemudi setelah bekerja/bertugas selama dua belas jam.	Karyawan tidak diizinkan mengemudi setelah bekerja/bertugas selama 14 jam.
Jam mengemudi maksimum dalam periode 24 jam	Total delapan jam, tidak termasuk waktu pulang pergi. Sembilan jam, termasuk waktu pulang pergi.	Total sepuluh jam, tidak termasuk waktu pulang pergi. Sebelas jam, termasuk waktu pulang pergi.
Jam kerja/tugas maksimum dalam periode penggantian tujuh hari dan 14 hari	Dilarang mengemudi setelah periode kerja/tugas 40 jam dalam periode tujuh hari, atau 80 jam dalam periode 14 hari.	Dilarang mengemudi setelah periode kerja/tugas 70 jam dalam periode delapan hari, atau 120 jam dalam periode 14 hari.

D. Kendaraan	
<p>1. Manajemen wajib memastikan bahwa kendaraan yang digunakan mematuhi standar minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Sabuk pengaman 3 titik* B. Penyangga kepala/penahan kepala* C. Airbag (bagi pengemudi dan penumpang jok depan) D. Perlindungan benturan samping E. ABS F. IVMS (Berdasarkan penilaian risiko) G. Perangkat tanggap darurat <p>*standar minimum untuk kendaraan ringan yang digunakan untuk kepentingan Perusahaan yang dimiliki atau disewa guna oleh Pengemudi.</p>	<p>Standar yang ditentukan dalam dokumen ini merupakan standar minimum. Standar tambahan dapat meliputi: kapasitas angkut, pertimbangan ergonomis (misalnya, kemudahan akses, gerakan, kemampuan untuk bekerja dari atau di atas kendaraan), fitur-fitur keselamatan seperti sistem stabilitas, spion belakang atau perangkat deteksi, sistem penghindaran benturan, kamera dalam kabin dan sistem spion eksterior.</p> <p>NETS merekomendasikan penggunaan kendaraan dengan perangkat pencegahan atau perlindungan dari terguling, jika penilaian risiko terguling berhasil mengidentifikasi risiko terguling yang tinggi.</p> <p>NETS merekomendasikan agar kendaraan setidaknya memiliki peringkat empat bintang untuk skema penilaian NCAP atau kerangka penilaian tes tabrakan yang setara.</p> <p>Peralatan darurat yang tepat meliputi: kotak pertolongan pertama, lampu senter, rompi keselamatan reflektif, pemadam kebakaran, segitiga peringatan.</p>
<p>2A. Pertahankan agar kendaraan beroperasi dengan aman sesuai dengan spesifikasi produsen dan persyaratan hukum setempat.</p>	<p>Lihat Lampiran D untuk contoh prosedur perawatan kendaraan dan prosedur pemeriksaan kendaraan.</p>

2B. Pengemudi wajib melakukan pemeriksaan sebelum keberangkatan untuk memastikan bahwa kendaraan beroperasi dengan baik dan sesuai dengan perjalanan yang akan ditempuh.	
3. Kencangkan barang-barang yang longgar dalam ruang penumpang	Barang-barang yang longgar sebaiknya tidak diletakkan dalam kompartemen penumpang; jaring kargo atau yang setara dapat digunakan untuk memisahkan antara area bagasi dengan area penumpang.

LAMPIRAN A1.1: CONTOH STRUKTUR ORGANISASI KESELAMATAN JALAN RAYA

- 1.1 Organisasi yang beroperasi dalam beragam bisnis atau geografis dapat mempertimbangkan pembuatan kebijakan global tingkat tinggi yang memaparkan persyaratan minimum dan mengizinkan Unit Bisnis atau Regional untuk menyusun panduan yang lebih detail sesuai operasi yang dijalankan dan dengan mematuhi persyaratan kebijakan global.
- 1.2 Agar berhasil mengimplementasikan dan mempertahankan suatu program keselamatan jalan raya dan armada, perlu ditunjukkan komitmen manajemen yang kuat terhadap Program Keselamatan Jalan Raya dan Kendaraan.



Pengemudi

- Mengemudi dengan aman
- Melaporkan jarak tempuh & insiden
- Bekerja sama dengan Koordinator Keselamatan Pengemudi
- Menuntaskan pelatihan mengemudi

Koordinator Keselamatan Pengemudi (DSC)

- Manajer Tim atau Administrasi Profesional
- Menyediakan data keselamatan kendaraan yang relevan bagi tim

- Memantau pengemudi Berisiko di dalam tim
- Menggalkan & memengaruhi keselamatan dalam tim
- Berpartisipasi dalam jaringan DSC
- Melaporkan insiden dan mengumpulkan jarak tempuh

Koordinator Keselamatan Kendaraan

- ESH atau Pemimpin bisnis utama
- Menugaskan dan bekerja sama dengan DSC
- Bekerja sama dengan pemimpin keselamatan kendaraan
- Berpartisipasi dalam tim keselamatan kendaraan

Pemimpin Keselamatan Kendaraan/Departemen Keselamatan, Kesehatan, dan Lingkungan (ESH)

- Bekerja sama dengan koordinator & DSC
- Mengelola sistem & mencatat metrik ESH
- Memberikan panduan bagi tim keselamatan kendaraan

Tim Keselamatan Kendaraan

- Menetapkan kebijakan
- Meminta dan memantau metrik
- Bertanggung jawab terhadap Pemimpin Perusahaan

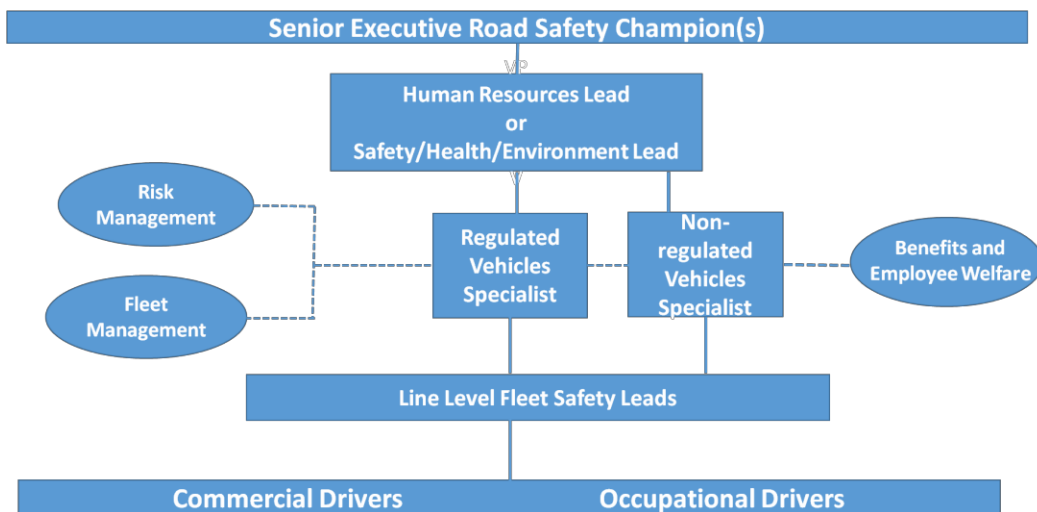
Tim Kepemimpinan Perusahaan/Pemimpin Karyawan

- Menetapkan arahan & harapan
- Meninjau metrik
- Menyetujui & menerapkan kebijakan
- Melaksanakan tindak lanjut & intervensi pengemudi

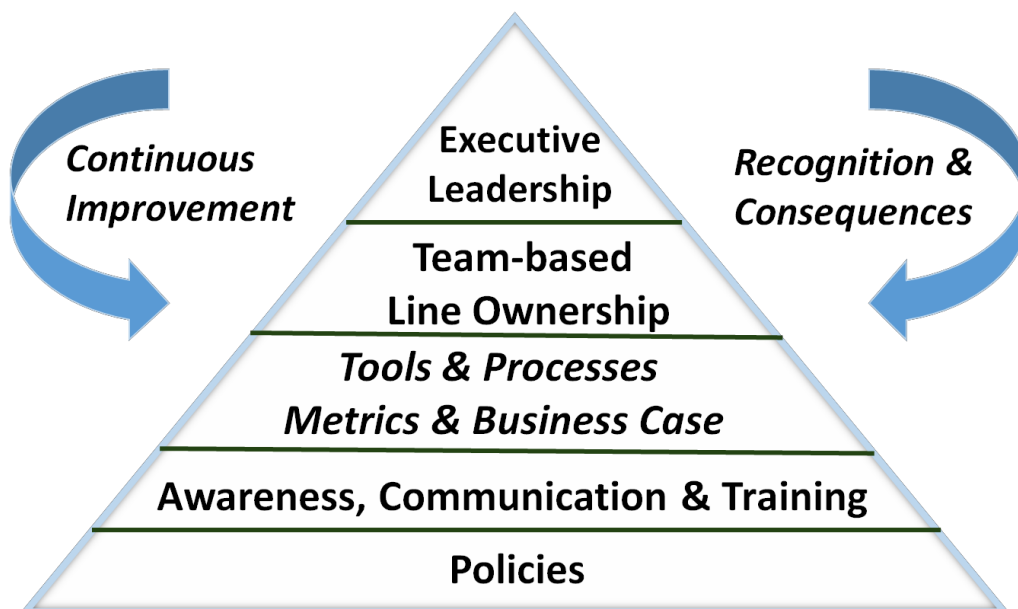
- 1.3 Pemimpin Organisasi harus memastikan bahwa program difasilitasi dengan tepat untuk mengimplementasikan program, mengumpulkan dan menyampaikan metrik yang sesuai, meninjau insiden/tabrakan, menjamin pelatihan pengemudi diselesaikan sesuai kebutuhan dan mengidentifikasi serta mengupayakan bidang-bidang untuk perbaikan berkelanjutan. Contoh struktur dapat dilihat di atas.
- 1.4 Pertimbangkan membentuk Tim Keselamatan Kendaraan Berbasis Regional untuk menangani persoalan dalam setiap Unit Bisnis atau Kawasan Dunia.
 - Susun dan tinjau kebijakan keselamatan dalam Wilayah/Unit Bisnis.
 - Identifikasi dan pastikan jumlah Koordinator Keselamatan Kendaraan yang memadai
 - Tinjau Insiden dan Tabrakan
 - Pastikan pelatihan pengemudi diselesaikan sesuai kebijakan
- 1.5 Harus ada sebuah metode untuk mengidentifikasi dan melatih setiap orang yang bertanggung jawab dalam mengelola persyaratan Program Keselamatan Kendaraan dan bertindak sebagai narahubung utama untuk membantu setiap pelaporan dan komunikasi lainnya dengan Pengemudi Perusahaan dan suami/istri/pasangan yang mengemudikan kendaraan yang dimiliki atau disewa guna oleh Perusahaan.

**LAMPIRAN A1.2: CONTOH BAGAN ORGANISASI KESELAMATAN JALAN RAYA DAN MODEL
MANAJEMEN KESELAMATAN JALAN RAYA**

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



LAMPIRAN A2: CONTOH PROSEDUR PENYELIDIKAN INSIDEN

TUJUAN

Untuk menentukan fakta tabrakan/insiden dan mematuhi protokol wajib.

LINGKUP

Semua karyawan yang mengoperasikan kendaraan (Masukkan Nama Perusahaan) (dimiliki, disewa, atau disewa guna)

DEFINISI

Tabrakan atau Insiden yang Dapat Dicegah - Suatu tabrakan atau insiden yang dapat dicegah merupakan keadaan ketika Karyawan (Masukkan Nama Perusahaan) gagal melakukan segala sesuatu yang mungkin dilakukan untuk mencegah terjadinya tabrakan atau insiden, termasuk mengantisipasi bahaya dan menerapkan prosedur mengemudi defensif yang benar.

Tabrakan atau Insiden yang Tidak Dapat Dicegah—Suatu tabrakan atau insiden yang tidak dapat dicegah merupakan keadaan ketika Karyawan (Masukkan Nama Perusahaan) telah melakukan segala sesuatu yang mungkin dilakukan untuk mencegah terjadinya tabrakan atau insiden, termasuk mengantisipasi bahaya dan menerapkan prosedur mengemudi defensif yang benar.

UMUM

Penyelidikan tabrakan adalah pencarian fakta. Sebagai manajemen untuk (Masukkan Nama Perusahaan), Anda sebaiknya tidak hanya menentukan apa yang terjadi, tetapi juga mengapa itu terjadi dan, yang terpenting, bagaimana karyawan Anda dapat menghindari tabrakan serupa. Kondisi lingkungan, jalan dan kendaraan, perilaku manusia dan perusahaan juga perlu dipertimbangkan semua. Keberhasilan penyelidikan bergantung pada kemampuan manajer dalam menemukan fakta tanpa prasangka dan tanpa berusaha mendukung pendapat yang ada sebelumnya.

Target utama (Masukkan Nama Perusahaan) dalam penyelidikan dan penentuan daya cegah adalah perbaikan diri untuk mencegah terjadinya tabrakan di masa mendatang.

Panduan pada halaman berikut ini ditujukan untuk membantu manajer dalam melakukan peran penyelidikan dan penentuan daya cegah dalam pekerjaan mereka. Dengan mengikuti prosedur bertahap sebagaimana yang diuraikan, manajer dapat mengumpulkan informasi yang cukup

Informasi ini disediakan sebagai sumbangsih NETS bagi anggotanya dan juga bagi masyarakat umum. Informasi disediakan "apa adanya," tanpa pernyataan atau jaminan terhadap keakuratannya, dan NETS atau perusahaan yang berkontribusi tidak bertanggung jawab atas isi atau penggunaan informasi ini.

untuk kepentingan mereka, serta menyediakan dokumentasi legal dan finansial untuk (Masukkan Nama Perusahaan). Penting kiranya memastikan agar laporan disusun selengkap dan seakurat mungkin karena, dalam banyak kasus, laporan ini merupakan satu-satunya dokumen resmi Dokumen (Masukkan Nama Perusahaan) mengenai tabrakan dan dapat digunakan di pengadilan untuk kepentingan asuransi atau sebagai landasan bagi tindakan pendisiplinan.

Tanggung Jawab Karyawan

Setelah terlibat dalam suatu tabrakan kendaraan:

1. Hentikan segera untuk menyelidikinya.
2. Bantu setiap orang yang cedera.
3. Laporkan ke Layanan Darurat.
4. Amankan lokasi kejadian tabrakan dengan menempatkan tanda peringatan, jika ada, untuk memperingatkan arus lalu lintas, dll.
5. Amankan kendaraan Anda dari kerusakan lebih lanjut atau pencurian. Jangan menempatkan diri Anda dalam posisi bahaya.
6. Bila memungkinkan, jangan memindahkan kendaraan Anda hingga polisi tiba.
7. Berhati-hatilah, jangan memberikan isyarat apa pun atau merundingkan tabrakan dengan seseorang kecuali polisi dan perwakilan (Masukkan Nama Perusahaan), setelah diidentifikasi.
8. Segera laporkan kepada pihak yang memberangkatkan/manajer melalui telepon
9. Hubungi Dukungan Armada untuk melaporkan tabrakan tersebut
10. Jangan mengakui tanggung jawab atau menyetujui untuk membayar apa pun.
11. Lindungi diri Anda dengan mencari saksi, termasuk orang yang pertama mendatangi. Jika menolak memberi nama, catat nomor plat kendaraannya.
12. Bila memungkinkan, ambil foto kendaraan dan lokasi kecelakaan

Tanggung Jawab Manajer

Ketika karyawan menghubungi untuk melaporkan tabrakan, manajer harus:

1. Memastikan karyawan tersebut tidak cedera dan tidak terancam keselamatannya.
2. Menentukan apakah karyawan tersebut memerlukan pertolongan medis segera dan menyediakan sarana kepada karyawan tersebut agar mendapatkan pertolongan medis (menghubungi ambulans bila perlu).
3. Memastikan bahwa karyawan tersebut telah mematuhi langkah-langkah di atas.

Informasi ini disediakan sebagai sumbangsih NETS bagi anggotanya dan juga bagi masyarakat umum. Informasi disediakan "apa adanya," tanpa pernyataan atau jaminan terhadap keakuratannya, dan NETS atau perusahaan yang berkontribusi tidak bertanggung jawab atas isi atau penggunaan informasi ini.

DI LOKASI KEJADIAN

Ketika tiba di lokasi kejadian, **manajer** akan (bila memungkinkan):

1. Memeriksa kondisi karyawan dan pihak-pihak lain yang terlibat.
2. Mengamankan kendaraan beserta isinya.
3. Mengambil foto lokasi kejadian.
4. Mengumpulkan informasi sebagai laporan Anda.
5. Menggambar lokasi kejadian.
6. Mencatat pernyataan saksi.

Mengambil Foto Lokasi Kejadian

Ambil foto di lokasi kejadian tabrakan sebisa mungkin dari berbagai sudut. Ambil foto kendaraan dari jarak jauh untuk memastikan Anda mendapatkan pula gambaran area sekitarnya. Foto jarak dekat untuk setiap kerusakan, di dalam atau di luar kendaraan, atau properti di sekitarnya, sebaiknya juga disertakan. Jika kendaraan telah dipindahkan, foto masing-masing lokasi sebisa mungkin dari banyak sudut.

Lebih baik memiliki foto tabrakan dalam jumlah terlalu banyak daripada kekurangan!

Mengumpulkan Informasi di Lokasi Kejadian

Lokasi tabrakan yang tepat—pastikan Anda mengetahui:

1. kota, provinsi, dan daerah tempat terjadinya tabrakan
2. nama jalan raya atau rute
3. alamat jalan terdekat jika tabrakan terjadi di area pemukiman
4. jarak dari persimpangan terdekat atau tengara lainnya seperti peternakan, taman, perusahaan, papan tanda, dll.

Pihak-pihak yang terlibat—pastikan Anda mengetahui:

1. nama, alamat, dan nomor telepon semua pihak yang terlibat, termasuk penumpang, saksi, dan petugas polisi (bila memungkinkan, dapatkan nomor lencana petugas polisi tersebut)
2. pemilik setiap kendaraan atau properti lain yang terlibat dalam tabrakan
3. perusahaan asuransi dari pengemudi pihak lain, nomor polis, nama agen, nomor telepon agen

Berkenaan dengan kendaraan yang terlibat dan kerusakan properti, pastikan Anda mengetahui: merek, model, tahun, nomor plat, warna, jenis (mobil, truk, sepeda motor) dan, bila memungkinkan, nomor seri semua kendaraan yang terlibat.

Jelaskan kerusakan yang diderita oleh setiap kendaraan atau masing-masing properti. Bila memungkinkan dari pengalaman terdahulu, perkirakan besarnya kerusakan dalam dolar, tetapi jangan membuat pernyataan apa pun menyangkut estimasi kerusakan tersebut.

Tingkat cedera

1. Bila memungkinkan, tentukan sifat dan tingkat cedera bagi siapa pun yang terlibat dalam tabrakan (hubungi rumah sakit ketika Anda kembali ke kantor, bila perlu).
2. Pastikan pengemudi Anda mampu secara fisik dan mental untuk mengemudi sebelum memberinya izin untuk melanjutkan perjalanan.
3. Bila memungkinkan, dapatkan nama, alamat, dan nomor telepon rumah sakit/fasilitas perawatan kesehatan tempat para korban cedera dibawa.
4. Bila memungkinkan, dapatkan nama dan nomor telepon perusahaan ambulans yang mengangkut para korban cedera.

Tentukan apakah kriteria pengujian alkohol/obat-obatan terpenuhi. Jika mana pun dari yang berikut ini terjadi sebagai dampak dari tabrakan, manajemen (Masukkan Nama Perusahaan) wajib melakukan pengujian obat-obatan dan alkohol pascatabrakan terhadap karyawan terkait:

1. kematian atau
2. pelanggaran lalu lintas diterbitkan untuk pengemudi (Masukkan Nama Perusahaan) dan kendaraan perlu diderek akibat kerusakan berat atau ada orang yang terlibat dalam tabrakan dan perlu mendapatkan pertolongan medis segera dari lokasi tabrakan

Pernyataan: Tuliskan pernyataan dari pihak-pihak yang terlibat dan saksi yang menjelaskan perihal tabrakan tersebut

Pengukuran—Anda harus mengukur:

1. panjang tanda selip ban (ukur tanda tersebut dengan mengukur jarak yang setara di sepanjang trotoar jika lalu lintas tidak memungkinkan Anda untuk mengukur tanda selip ban aktual secara aman)
2. lebar jalan atau jalan raya dan lajur lalu lintas individual
3. jarak titik benturan (jika kendaraan belum dipindahkan) dari setidaknya dua titik referensi stasioner seperti garis tengah dan trotoar

Terkait kondisi mengemudi, catat mengenai:

1. permukaan dan kondisi jalan (misalnya, aspal, jalan basah)
2. kondisi cuaca dan pencahayaan pada saat terjadinya tabrakan (misalnya, cerah, siang hari, malam hari)

Cari tahu di mana Anda bisa memperoleh salinan laporan kepolisian dan kapan laporan tersebut tersedia.

Pastikan keselamatan dan keandalan mekanis kendaraan sebelum dipindahkan atau dikemudikan. Jika ragu, mintalah agar diderek.

Menggambar Lokasi Kejadian

Gambar lokasi kejadian seakurat mungkin, termasuk semua gambaran fisik di sekitarnya seperti pohon, pagar, dinding, selokan, dan papan tanda. Papan tanda dan rambu lalu lintas, serta nama-nama jalan dan jalan raya, juga terbilang penting.

Pastikan juga untuk memperlihatkan:

1. arah kendaraan yang terlibat sebelum terjadi benturan
2. titik benturan (catat jaraknya dari titik referensi tetap)
3. tempat berhenti terakhir kendaraan akibat dari tabrakan
4. panjang semua tanda selip ban
5. lebar jalan dan lajur lalu lintas individual

KEMBALI KE KANTOR: MENENTUKAN PREVENTABILITAS

Setelah menyelidiki suatu tabrakan, Anda harus menentukan apakah kecelakaan tersebut dapat dicegah atau tidak dari sisi karyawan Anda dan melengkapi Pemberitahuan Penilaian. (Masukkan Nama Perusahaan) menganggap sebuah tabrakan/kejadian dapat dicegah kecuali karyawan telah melakukan segala hal yang mungkin dilakukan untuk mencegahnya, termasuk mengantisipasi bahaya dan menerapkan prosedur mengemudi defensif yang tepat.

Penting kiranya agar Anda tetap bersikap objektif. Memang tidak mudah, tetapi perasaan pribadi terhadap karyawan yang terlibat seharusnya jangan sampai memengaruhi keputusan Anda. Keputusan tersebut berdampak terhadap karyawan tertentu dan tabrakan yang dimaksud.

Dengan definisi tersebut, daya cegah bukan sekadar kewajiban hukum menurut sudut pandang (Masukkan Nama Perusahaan). Karyawan mungkin saja mengalami tabrakan/kejadian yang dapat dicegah sementara secara hukum tidak bersalah. Pengemudi perusahaan, sebagai profesional yang terlatih, memikul tanggung jawab lebih besar dalam mencegah tabrakan dibanding pengendara biasa. Standar tersebut diakui cukup tinggi, tetapi merupakan konsekuensi dan diterima secara universal di seluruh industri transportasi.

Dengan mengklasifikasikan suatu tabrakan/kejadian sebagai tidak dapat dicegah, maka manajer bagaikan memberikan persetujuan tidak tersurat terhadap perilaku mengemudi tertentu bagi semua karyawannya. Dengan menetapkan tabrakan/kejadian sebagai dapat dicegah, manajer menetapkan perilaku tertentu sebagai sesuatu yang tidak dapat diterima menurut standar perusahaan. Singkatnya, setiap keputusan menetapkan rangkaian standar mengemudi yang diharapkan dapat dijalankan oleh karyawan.

LAMPIRAN B1: CONTOH KEBIJAKAN PENGGUNAAN TELEPON SELULER



Penggunaan yang Dianjurkan

Kebijakan ini dapat berfungsi sebagai contoh bagi kebijakan perusahaan Anda. Anda dapat mengembangkan bahasa pada kebijakan tersebut dengan memasukkan skenario tambahan yang relevan dengan kebutuhan organisasi Anda, seperti sukarelawan, pengemudi yang mengangkut orang atas nama organisasi Anda, mengemudi di properti perusahaan, dll. Meski Anda dapat memilih untuk menyunting istilah seputar pelaksanaan dan pendisiplinan, penggunaan istilah tertentu dapat memperkuat kepatuhan terhadap kebijakan. Tim legal Anda disarankan agar meninjau bahasa pada kebijakan akhir Anda tersebut.

Kami sangat menghargai keselamatan dan kesejahteraan semua karyawan. Dikarenakan meningkatnya jumlah kecelakaan akibat penggunaan telepon seluler saat mengemudi, maka kami perlu menyusun kebijakan baru.

1. Karyawan dilarang menggunakan telepon seluler, baik yang harus digenggam atau bebas genggam ketika mengoperasikan kendaraan bermotor untuk kepentingan perusahaan dan/atau selama waktu kerja.
2. Karyawan dilarang membaca atau membalas email atau pesan teks ketika mengoperasikan kendaraan bermotor untuk kepentingan perusahaan dan/atau selama waktu kerja.
3. Kebijakan ini juga berlaku bagi penggunaan PDA.
4. Ketika mengemudi, panggilan tidak boleh dijawab dan harus dialihkan ke pesan suara.
5. Jika karyawan harus melakukan panggilan darurat (911), kendaraan harus diparkir terlebih dahulu di lokasi yang aman.

Karyawan akan menerima dua peringatan. Jika karyawan diketahui telah tiga kali melakukan pelanggaran terhadap kebijakan ini, maka cukup menjadi alasan untuk dilakukan pemecatan segera.

Tanda tangan Anda di bawah ini menyatakan persetujuan Anda untuk mematuhi kebijakan ini.

Tanda Tangan Karyawan

Tanggal

Penafian: Meski informasi dan rekomendasi yang tercantum dalam publikasi ini telah disusun dari berbagai sumber yang diyakini andal, Dewan Keselamatan Nasional (National Safety Council) tidak menjamin dan tidak bertanggung jawab terhadap ketepatan, kelayakan, atau kelengkapan informasi atau rekomendasi yang dimaksud. Langkah-langkah keselamatan lainnya atau tambahan mungkin diperlukan dalam situasi tertentu. Untuk mengunduh secara gratis Kit Kebijakan Ponsel bagi perusahaan kunjungi http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx.

© 2009 Dewan Keselamatan Nasional. Semua Hak Dilindungi. Dicitak ulang dengan izin.

Informasi ini disediakan sebagai sumbangsih NETS bagi anggotanya dan juga bagi masyarakat umum. Informasi disediakan "apa adanya," tanpa pernyataan atau jaminan terhadap keakuratannya, dan NETS atau perusahaan yang berkontribusi tidak bertanggung jawab atas isi atau penggunaan informasi ini.

LAMPIRAN B2: CONTOH PANDUAN UNTUK PERSYARATAN PELATIHAN KESELAMATAN JALAN RAYA

Harus terdapat sebuah proses untuk memastikan bahwa semua karyawan dan semua suami/istri/pasangan dan kontraktor yang mengemudikan kendaraan yang dimiliki atau disewa guna oleh Perusahaan sudah terlatih dengan benar untuk kendaraan tertentu yang akan dioperasikan dan pelatihan sudah didokumentasikan dengan benar.

Pelatihan Universal untuk semua karyawan:

Pelatihan kesadaran keselamatan tahunan di ruang kelas atau melalui komputer, termasuk sertifikasi tinjauan kebijakan, diperlukan untuk semua karyawan yang mengemudi baik di dalam atau di luar pekerjaan. Pelatihan tahunan tersebut harus mencakup kesadaran bahaya secara umum (termasuk manajemen kelelahan dan gangguan mengemudi), poin-poin yang diidentifikasi melalui tinjauan riwayat tabrakan, dan sertifikasi tinjauan kebijakan. Pelatihan ini harus dianjurkan pula bagi suami/istri/pasangan dan kontraktor yang memenuhi syarat untuk mengemudikan kendaraan yang dimiliki atau disewa guna Perusahaan.

Pelatihan kendaraan ringan untuk pengemudi perusahaan:

Semua pengemudi kendaraan penumpang ringan milik perusahaan wajib untuk menyelesaikan pelatihan universal tahunan. Di samping persyaratan pelatihan universal untuk semua karyawan, pelatihan untuk Pengemudi Kendaraan Ringan Perusahaan harus mencakup yang berikut ini:

1. Pelatihan Di Balik Kemudi (Behind the Wheel, BTW) Kendaraan Ringan dalam waktu 90 hari sejak perekrutan atau segera setelah pelatihan tersedia bagi semua Pengemudi Perusahaan dan setiap tiga tahun sesudahnya.
2. Penilaian Mengemudi harus diselesaikan dengan komentator yang mencermati persoalan signifikan sebelum seseorang dapat mengemudi atas nama Perusahaan dan pada tahun-tahun ketika pelatihan BTW Kendaraan Ringan tidak diperlukan.
3. Penilaian Peer Drive tahunan harus dipertimbangkan untuk meningkatkan frekuensi umpan balik jika sistem umpan balik GPS/elektronik tidak digunakan.

Pelatihan Kendaraan Sedang dan Berat untuk pengemudi perusahaan:

Di samping semua persyaratan pelatihan untuk pengemudi kendaraan ringan perusahaan, operator Kendaraan Sedang dan/atau Berat harus mencakup yang berikut ini:

1. Pelatihan BTW dilakukan minimum setiap tiga tahun untuk kendaraan yang sesuai.
2. Penilaian mengemudi untuk kendaraan yang tepat di mana komentator mencermati setiap persoalan yang signifikan perlu dilakukan pada tahun-tahun ketika pelatihan BTW tidak diperlukan.
3. Pelatihan di ruang kelas atau melalui komputer (Computer Based Training, CBT) setiap dua tahun di antara pelatihan BTW.
4. Pengemudi kendaraan dengan sembilan sampai 15 penumpang harus memiliki Pengesahan

Lisensi Pengemudi Komersial (Commercial Driver's License, CDL). Persyaratan pelatihan tambahan harus dikembangkan untuk mencakup pengemudi yang mengangkut orang dalam jumlah besar (misalnya, > 9 orang).

5. Pelatihan untuk pengemudi kendaraan berat harus mencakup semua elemen yang dimuat dalam pelatihan kendaraan sedang sehingga operator Kendaraan Berat yang terlatih juga memenuhi syarat untuk mengoperasikan Kendaraan Sedang.
6. Suami/Istri/Pasangan tidak dibenarkan untuk mengemudikan Kendaraan Sedang atau Berat.

Pelatihan Pengemudi Berisiko Tinggi:

Pengemudi yang diidentifikasi sebagai Berisiko Tinggi menurut proses pemantauan dan identifikasi harus mendapatkan:

1. Sesi pembinaan bersama supervisor langsung pengemudi yang bersangkutan segera setelah klasifikasi Pengemudi Berisiko ditentukan; dan
2. Pelatihan BTW atau pelatihan alternatif yang tepat (sebagaimana ditentukan oleh supervisor pengemudi yang bersangkutan melalui konsultasi dengan Departemen Keselamatan, Kesehatan, dan Lingkungan (ESH) dan perusahaan dalam 90 hari sejak klasifikasi Pengemudi Berisiko ditentukan; dan
3. Dua Penilaian Mengemudi dalam 12 bulan sejak klasifikasi Pengemudi Berisiko dengan Penilaian Mengemudi yang pertama dilakukan dalam waktu 30 hari.

Pelatihan Penilaian Pengemudi:

Penilaian Mengemudi merupakan kesempatan bagi manajer untuk meninjau keahlian mengemudi dan kondisi kendaraan secara empat mata dengan Pengemudi Perusahaan mereka. Pelatihan ini ditujukan untuk memberikan umpan balik langsung terhadap keahlian mengemudi dan mengidentifikasi bidang-bidang untuk perbaikan. Pelatihan untuk Penilaian Mengemudi akan diberikan kepada para manajer. Manajer akan menjadwalkan dan menyelesaikan Penilaian Mengemudi dalam waktu 15 hari sejak seorang karyawan ditetapkan sebagai Pengemudi Perusahaan. Daftar Periksa Penilaian Pengemudi yang sudah ditandatangani harus disimpan oleh supervisor langsung pengemudi yang bersangkutan selama jangka waktu tiga tahun.

Peer Drive:

Peer Drive adalah kesempatan untuk terus menciptakan atmosfer pembinaan yang berorientasi pada keselamatan di mana setiap orang akan saling mengawasi dan mendorong perilaku yang aman. Peer Drive perlu dilakukan setiap tahun bagi setiap Pengemudi Perusahaan. Catatan penyelesaiannya akan ditandatangani baik oleh pengemudi maupun pengamat dan akan disimpan oleh supervisor langsung pengemudi yang bersangkutan selama jangka waktu 3 tahun.

CONTOH FORMULIR PENILAIAN DAN/ATAU EVALUASI PEER DRIVE

Keterampilan Melihat 360 Derajat	Perilaku Positif	Perlu Perbaikan	Tidak Teramati
Setel spion untuk mengeliminasi titik buta sebelum mulai mengemudi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lihat bagian depan, belakang, dan kedua samping (360°) kendaraan selama mengemudi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Memeriksa spion belakang dan samping setiap empat hingga delapan detik selama	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bereaksi <i>lebih dini</i> terhadap bahaya di depan dengan menyiapkan kaki di atas pedal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meneruskan melihat dengan cermat 360° sekalipun kendaraan berhenti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Melihat 360° dan berputar menengok ke belakang saat kendaraan bergerak mundur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dapat menjelaskan "rute penyelamatan" yang tepat saat mengemudi atau berhenti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Komentar:

Keahlian Menjaga Jarak	Perilaku Positif	Perlu Perbaikan	Tidak Teramati
Selalu menjaga jarak setidaknya "dua-detik" dengan kendaraan di depannya	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meningkatkan jarak dengan kendaraan di depannya menjadi empat hingga delapan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meningkatkan jarak dengan kendaraan di depannya untuk mengimbangi kendaraan di	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Segera mundur ke jarak yang aman jika mobil lain menyalip di depan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Menggunakan lampu utama dengan sinar rendah sehingga kendaraan terlihat oleh orang lain, yaitu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mengurangi kecepatan di jalanan tidak beraspal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mendekati "kendaraan melaju lambat" dengan berhati-hati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mengalah di persimpangan tidak bermarga atau daya pandangannya berkurang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mengurangi kecepatan ketika beralih dari jalanan beraspal ke tidak beraspal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Komentar:

Keahlian di Persimpangan	Perilaku Positif	Perlu Perbaikan	Tidak Teramati
Melambat, memeriksa lalu lintas berlawanan, dan bersiap di atas pedal rem sebelum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Menghindari masuk persimpangan ketika lampu kuning menyala	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ketika berhenti, dapat melihat <i>dengan jelas</i> ban belakang mobil di depannya	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Memberikan isyarat terlebih dahulu sebelum membelok	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ketika belok ke kiri, sebelum memutar kemudi menunggu hingga semua lalu lintas yang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Menunggu selama dua detik sebelum memasuki persimpangan setelah lampu hijau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Komentar:

Keahlian Mengerem	Perilaku Positif	Perlu Perbaikan	Tidak Teramati
Menggunakan "ready brake" (rem siap) jika terdapat <i>potensi</i> masalah di depan atau lampu "stale-green" (hijau yang mulai kuning).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Menggunakan "30% pengereman" untuk menghentikan mobil secara mulus dalam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Komentar:
Pemeriksaan Keliling Kendaraan:
☐ Kondisi Baik, Eksterior & Interior Perawatan

☐ Eksterior Memerlukan Perawatan

☐ Interior Memerlukan

Tanda Tangan Supervisor

Tanggal

Tanda Tangan Pengemudi

Tanggal

Informasi ini disediakan sebagai sumbangsih NETS bagi anggotanya dan juga bagi masyarakat umum. Informasi disediakan "apa adanya," tanpa pernyataan atau jaminan terhadap keakuratannya, dan NETS atau perusahaan yang berkontribusi tidak bertanggung jawab atas isi atau penggunaan informasi ini.

LAMPIRAN B3: CONTOH KEBIJAKAN PENGGUNAAN ALKOHOL DAN OBAT-OBATAN

1. Karyawan yang mengemudi harus memenuhi persyaratan yang tertuang dalam Kebijakan Kendaraan yang berlaku serta menerapkan uji tuntas untuk mengemudi secara aman. Karyawan dilarang, dalam situasi apa pun, mengoperasikan kendaraan untuk kepentingan perusahaan dalam kondisi terganggu yang menyebabkan karyawan tidak dapat mengemudi secara aman. Larangan ini termasuk situasi ketika seorang karyawan tidak dapat mengoperasikan kendaraan secara aman untuk sementara waktu atau karena menggunakan obat-obatan atau dalam keadaan mabuk.
2. Setiap tindakan pendisiplinan yang timbul dari pelanggaran berupa mengemudi dalam kondisi terganggu harus disampaikan melalui Departemen Sumber Daya Manusia perusahaan untuk memastikan agar tindakan tersebut mematuhi setiap Regulasi Pemerintah.
3. Semua karyawan wajib melaporkan kepada supervisor mereka, dalam waktu 24 jam, semua penghentian dan penangkapan untuk penegakan hukum akibat mengemudi di bawah pengaruh, dalam kondisi mabuk atau terganggu, saat mengemudi dalam rangka kepentingan perusahaan baik menggunakan kendaraan pribadi mereka atau kendaraan perusahaan sebagaimana dinyatakan dalam kebijakan ini.
4. Kelalaian untuk melapor akan menghasilkan tindakan pendisiplinan hingga, dan termasuk, pemutusan hubungan kerja.
5. Untuk cacat yang terkait alkohol, *cacat* didefinisikan berdasarkan tingkat alkohol individu tersebut, seperti yang ditetapkan oleh Breathalyzer atau tes darah, yang setara atau lebih besar dari batas yang diizinkan hukum di lokasi tempat karyawan itu mengemudi. Untuk tujuan kebijakan ini, temuan akan didasarkan pada batas sah alkohol dalam darah yang berlaku dan tidak akan mengharuskan hukuman. Karyawan yang didapati mengalami tabrakan akibat pengaruh alkohol akan dipecat langsung pada pelanggaran pertama terhadap kebijakan ini. Di samping itu, jika seseorang menolak untuk melakukan tes kesadaran penuh, Breathalyzer atau tes kadar alkohol dalam darah sebagaimana diminta oleh penegak hukum atau perusahaan, maka akan dilakukan pemutusan hubungan kerja dengan karyawan bersangkutan.
6. Penentuan gangguan untuk obat-obatan sah yang tidak resmi atau obat-obatan ilegal akan mengandalkan tes yang dapat diterima dan diandalkan untuk obat yang dipersoalkan. Tidak ada keharusan bahwa akan dikenakan hukuman. Karyawan yang didapati dalam pengaruh obat-obatan sah yang tidak resmi atau obat-obatan ilegal akan dipecat langsung pada pelanggaran pertama terhadap kebijakan ini.
7. Gangguan akibat obat resep yang sah atau obat yang dijual bebas akan ditentukan melalui tes yang berlaku, laporan penegakan hukum, anjuran medis, dan informasi terkait lainnya. Karyawan yang didapati mengemudi dalam kondisi terganggu akibat obat resep yang sah atau obat yang dijual bebas dapat dikenai tindakan pendisiplinan hingga dan termasuk pemutusan hubungan kerja.

LAMPIRAN B4: CONTOH KEBIJAKAN SIM**Persyaratan bagi pengemudi:**

1. Semua pengemudi secara mendasar diharapkan agar mematuhi semua undang-undang pemerintah.
2. Pengemudi wajib memiliki SIM yang valid dan/atau kelas lisensi yang tepat sesuai persyaratan pemerintah yang berlaku.
3. Di samping mematuhi kebijakan perusahaan untuk pelatihan pengemudi, pengemudi juga diharapkan untuk mendapatkan pelatihan tambahan yang diperlukan untuk mempertahankan kepemilikannya atas surat izin mengemudi khusus, sebagaimana diwajibkan oleh undang-undang atau regulasi keselamatan setempat.
4. Pengemudi bertanggung jawab untuk memberi tahu supervisor langsung mereka dalam waktu 24 jam setiap kali ada surat tilang (atau pelanggaran) kendaraan bermotor yang mendiskualifikasi mereka untuk mengoperasikan kendaraan bermotor.

Kebijakan dan prosedur perusahaan:

1. Harus terdapat sebuah proses untuk memastikan bahwa pengemudi memiliki SIM yang terkini dan valid yang diterbitkan oleh pihak berwenang pemerintah pemilik yurisdiksi dan bahwa SIM tersebut sesuai dengan jenis kendaraan yang akan dikemudikan.
2. Harus terdapat sebuah kebijakan untuk penggunaan resmi kendaraan yang dimiliki atau disewa guna oleh Perusahaan.
3. Harus terdapat sebuah metode untuk mengumpulkan pernyataan dari semua pengemudi setiap tahunnya bahwa mereka telah membaca dan memahami kebijakan keselamatan kendaraan terkini.
4. Pada saat perekrutan, petugas perekrutan harus melakukan pemeriksaan latar belakang pelamar dan melakukan pengecekan silang dengan perusahaan sebelumnya. Pemeriksaan tersebut termasuk, tetapi tidak terbatas pada, yang berikut ini: jumlah dan tingkat keparahan pelanggaran kendaraan bermotor, riwayat penangguhan SIM, riwayat tabrakan kendaraan bermotor, pengalaman, dan pelatihan sebelumnya.
5. Harus terdapat sebuah metode untuk mengumpulkan izin tertulis dari pengemudi sehingga Perusahaan dapat melakukan pemeriksaan berkala terhadap Catatan Kendaraan Bermotor jika diizinkan oleh hukum, atau pengungkapan mandiri catatan mengemudi.
6. Catatan kualifikasi pengemudi terkini, kepemilikan SIM, pelatihan, dan kinerja harus diarsip untuk semua pengemudi.
7. Harus terdapat sebuah metode untuk mengklasifikasikan jenis dan frekuensi pelanggaran kendaraan bermotor yang akan menentukan tindakan pendisiplinan yang mungkin atau penangguhan hak mengemudi. Pekerja harus diberi tahu mengenai sistem ini. Sistem tersebut dapat digunakan untuk menentukan kategori risiko pengemudi dan menghasilkan elemen program yang lebih intensif bagi pengemudi berisiko tinggi.

**LAMPIRAN B5: CONTOH KEBIJAKAN KELAYAKAN KARYAWAN BARU DAN PERSYARATAN
PENGEMUDI**

Kriteria Penyaringan (dalam tiga tahun terakhir)	Kelayakan Karyawan Baru
A. Setiap pelanggaran mengemudi yang terkait dengan alkohol dan/atau obat-obatan termasuk mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan atau mengemudi dalam kondisi mabuk. Termasuk juga menolak untuk menjalani tes.	Tidak Layak Rekrut
B. Penangguhan atau pencabutan SIM.	Tidak Layak Rekrut (perekruit dapat menggunakan kebijakannya untuk menentukan apakah penangguhan disebabkan karena alasan administrasi dan/atau pelamar dapat menyerahkan dokumentasi yang menyatakan bahwa SIM yang dimilikinya masih valid)
C. Meninggalkan lokasi tabrakan atau tabrak lari sebagaimana ditentukan oleh undang-undang provinsi/negara tempat pelanggaran terjadi.	Tidak Layak Rekrut
D. Dinyatakan bersalah dalam kecelakaan fatal oleh undang-undang provinsi/negara tempat kecelakaan terjadi.	Tidak Layak Rekrut
E. Gabungan tiga atau lebih pelanggaran atau kecelakaan, ketika kendaraan bergerak, dalam tiga tahun terakhir. Penilaian kelayakan didasarkan pada tanggal(-tanggal) pelanggaran aktual dibandingkan tanggal hukuman ditetapkan atau , Gabungan dua atau lebih pelanggaran atau tabrakan, ketika kendaraan bergerak, dalam periode enam bulan. Penilaian kelayakan didasarkan pada tanggal(-tanggal) pelanggaran aktual dibandingkan tanggal hukuman ditetapkan.	Tidak Layak Rekrut

Informasi yang disebutkan di atas dapat dikumpulkan dan dicatat sesuai dengan peraturan dan perundang-undangan setempat.

Jika proses penyaringan yang menggunakan kriteria di atas tidak dapat dilaksanakan dikarenakan akses ke data kendaraan bermotor yang terbatas (yaitu, tilang/pelanggaran), atau dikarenakan akses yang dibatasi sebagaimana ditetapkan oleh peraturan dan perundang-undangan setempat, afiliasi Perusahaan wajib mengimplementasikan proses penyaringan terkait Risiko Tinggi untuk mencapai tujuan mitigasi risiko yang sama.

Kriteria penyaringan alternatif (misalnya, kriteria penilaian risiko menggunakan nilai-nilai poin yang ditentukan sebelumnya yang ditetapkan bagi kecelakaan dan/atau pelanggaran) harus ditinjau oleh Tim Pemimpin Global untuk memastikan bahwa penetapan risiko sudah tepat untuk menyaring pengemudi yang memiliki riwayat praktik mengemudi yang tidak aman. Kriteria penyaringan harus sesuai dengan peraturan dan perundang-undangan setempat yang berlaku.

LAMPIRAN B6: CONTOH PEDOMAN UNTUK IDENTIFIKASI DAN MANAJEMEN PENGEMUDI BERISIKO TINGGI**Identifikasi Pengemudi Berisiko Tinggi**

Pengemudi Berisiko Tinggi didefinisikan sebagai Pengemudi Perusahaan atau suami/istri/pasangan atau tanggungan sah yang:

1. Pernah mengalami tiga kali atau lebih tabrakan dan/atau pelanggaran lalu lintas tidak terkait dalam tiga tahun terakhir atau
2. Pernah mengalami dua tabrakan dan/atau pelanggaran lalu lintas tidak terkait dalam enam bulan terakhir atau
3. Secara ilegal (sebagaimana didefinisikan oleh undang-undang setempat yang berlaku) meninggalkan lokasi tabrakan dalam tiga tahun terakhir atau
4. Pernah "dinyatakan bersalah" (sebagaimana didefinisikan oleh undang-undang setempat yang berlaku) dalam tabrakan fatal dalam tiga tahun terakhir atau
5. Pernah mengalami penangguhan atau pencabutan SIM dalam tiga tahun terakhir atau
6. Pernah melakukan pelanggaran lalu lintas karena mengemudi dalam kondisi terganggu dalam tiga tahun terakhir atau
7. Telah diidentifikasi sebagai Berisiko Tinggi melalui program umpan balik IVMS Perusahaan.

Manajemen Pengemudi Berisiko Tinggi:

Manajemen Pengemudi yang diidentifikasi sebagai "Berisiko Tinggi" menurut proses pemantauan dan penilaian:

1. Harus berpartisipasi dalam pelatihan ulang sebagaimana dijelaskan dalam Panduan Pelatihan.
2. Pengemudi Berisiko dilarang mengemudikan Kendaraan Sedang atau Berat.
3. Catatan Kendaraan Bermotor (Motor Vehicle Record, MVR) Pengemudi Berisiko setidaknya akan ditinjau 12 bulan setelah diklasifikasikan sebagai Pengemudi Berisiko.
4. Setiap tindakan pendisiplinan untuk Pengemudi Berisiko yang mengabaikan intervensi, menolak berpartisipasi dalam upaya intervensi, atau berulang kali teridentifikasi sebagai Pengemudi Berisiko harus diserahkan ke bagian Sumber Daya Manusia.
5. Perusahaan dapat mengambil tindakan pendisiplinan, hingga pemecatan, terhadap Pengemudi Perusahaan yang tetap berada dalam klasifikasi Pengemudi Berisiko selama lebih dari dua tahun.
6. Setiap suami/istri atau pasangan yang teridentifikasi sebagai Berisiko akan dilarang mengemudikan kendaraan yang dimiliki atau disewa guna oleh perusahaan.

Meski pelanggaran lalu lintas akibat mengemudi dalam kondisi terganggu yang melibatkan alkohol, obat-obatan terlarang, atau obat-obatan resep berpengaruh terhadap penilaian status pengemudi berisiko, setiap keputusan atau tindakan Perusahaan lebih lanjut dalam menanggapi pelanggaran tersebut harus dirujuk ke departemen Sumber Daya Manusia.

LAMPIRAN B7: CONTOH KEBIJAKAN MENGEMUDI RODA DUA

Tujuan dari dokumen ini adalah mendefinisikan kebijakan yang wajib dipatuhi oleh kontraktor dan pekerja musiman [masukkan nama Perusahaan] untuk menjamin keselamatan mereka ketika mengendarai kendaraan roda dua untuk kepentingan bisnis [masukkan nama Perusahaan].

Keselamatan Kendaraan Roda Dua

Kendaraan roda dua, atau sepeda motor, dapat membawa penumpangnya ke lokasi tujuan yang biasanya tidak dapat dijangkau oleh mobil dan truk. Akan tetapi, dikarenakan sifatnya, menggunakan kendaraan roda dua relatif lebih berisiko saat bermanuver di jalan raya.

Persyaratan berikut ini berlaku bagi semua Pekerja Musiman atau kontraktor yang dipekerjakan oleh agen, yang mengendarai roda dua untuk kepentingan terkait bisnis [masukkan nama Perusahaan]. Karyawan [masukkan nama Perusahaan] **DILARANG** menggunakan kendaraan roda dua untuk kepentingan perusahaan dalam situasi apa pun.

Persyaratan Umum

Persyaratan Keselamatan Roda Dua dalam sebuah negara harus mencakup yang berikut ini:

1. **Pelatihan pengoperasian kendaraan yang aman:** Semua pengemudi wajib mengikuti dan menyelesaikan dengan baik pelatihan keselamatan relevan yang diselenggarakan oleh pelatih yang memenuhi kualifikasi dalam jangka waktu yang ditentukan sejak diterima bekerja di [masukkan nama Perusahaan]. Mereka juga wajib menghadiri pelatihan penyegaran yang diselenggarakan oleh Manajemen atau Koordinator Keselamatan Kendaraan, dengan frekuensi yang telah ditetapkan.
2. **Penumpang:** Penumpang hanya diperkenankan untuk diangkut menggunakan kendaraan roda dua atas seizin koordinator keselamatan kendaraan, DAN hanya jika mereka mengenakan Alat Pelindung Diri yang sesuai sebagaimana didefinisikan di bawah ini.
3. **Mengangkut beban:** Dilarang mengangkut beban berat menggunakan kendaraan roda dua. Mengangkut bagasi/barang pribadi yang lebih ringan hanya diperbolehkan jika menggunakan kontainer khusus (misalnya, keranjang, ransel) yang telah ditinjau oleh tim keselamatan kendaraan untuk memastikan sepeda motor dapat beroperasi dengan aman.
4. **Fitur-fitur/komponen keselamatan kendaraan:** Koordinator Keselamatan Kendaraan harus memastikan bahwa semua Kendaraan Roda Dua dilengkapi dengan fitur-fitur dan komponen keselamatan yang diperlukan agar kendaraan dapat berfungsi dengan benar.

-
5. **Jarak maksimum:** Setiap negara harus menetapkan jarak maksimum yang boleh ditempuh seseorang dengan menggunakan kendaraan roda dua selama setahun untuk kepentingan perusahaan.

SIM dan Registrasi Kendaraan

Koordinator Keselamatan Kendaraan harus memastikan bahwa semua pengemudi kendaraan roda dua memiliki SIM yang valid dan dokumen yang diperlukan sebelum mereka terlibat dalam bisnis [masukkan nama Perusahaan]. Semua kendaraan yang digunakan untuk melaksanakan bisnis [masukkan nama Perusahaan] harus memiliki registrasi yang valid, bila diwajibkan oleh undang-undang, dan semua dokumentasi registrasi yang diperlukan.

Pelatihan Keselamatan Kendaraan

Semua pengendara kendaraan roda dua harus mengikuti pelatihan yang disediakan untuk mereka pada interval yang ditentukan oleh Manajemen atau Tim Keselamatan Kendaraan.

Alat Pelindung Diri (APD)

Semua pengendara harus mengenakan alat pelindung diri yang diwajibkan oleh Manajemen atau Tim Keselamatan Kendaraan. Penggunaan APD ini bersifat wajib tanpa memperhatikan jarak tempuh, waktu, medan, lokasi, dan cuacanya. APD harus diproduksi menurut persyaratan regulasi keselamatan setempat dan diperiksa secara teratur jikalau terjadi kerusakan.

APD dan perlengkapan keselamatan lainnya untuk semua pengendara roda dua harus memenuhi persyaratan (**yang dicetak tebal** merupakan persyaratan penting):

- a. **Helm (Menutup Muka)**
- b. **Pelindung Mata**
- c. **Jaket**
- d. **Pelindung Siku dan Lutut**
- e. Sarung tangan kulit
- f. Celana panjang (Tahan gores)
- g. **Sepatu Bot**
- h. Jas hujan (dua potong) sesuai kebutuhan

LAMPIRAN C1: MENGELOLA KELELAHAN PENGEMUDI

1. PENDAHULUAN

Kelelahan pengemudi merupakan faktor yang berperan dalam banyak tabrakan kendaraan dan kematian setiap tahunnya. Ini merupakan topik penting yang perlu diangkat khususnya di antara mereka yang mengemudi untuk bekerja dan pulang pergi. Kelelahan menjadikan kita kurang awas terhadap apa yang terjadi di jalan, dan kurang mampu bereaksi dengan cepat dan aman ketika situasi berbahaya muncul.

NETS merekomendasikan agar semua organisasi menerapkan kebijakan yang menyatakan bahwa karyawan dan pengemudi yang sah dilarang mengoperasikan kendaraan dalam kondisi lelah atau selama menggunakan obat resep atau obat yang dijual bebas yang dapat berdampak negatif terhadap kemampuan mereka mengoperasikan kendaraan secara aman. Manajemen kelelahan merupakan tanggung jawab bersama antara organisasi dan karyawan. Organisasi bertanggung jawab memberi tahu pengemudi perihal cara mengenali masalah kelelahan dan kesiapsiagaan serta sarana yang tepat untuk mengatasi permasalahan ini. E, dan karyawan bertanggung jawab untuk mematuhi kebijakan dan panduan organisasi terkait dengan manajemen kelelahan.

Melalui manajemen perjalanan dan edukasi yang tepat bagi pengemudi dan supervisor, risiko yang terkait dengan kelelahan dapat diminimalkan. Cara paling efektif untuk mengelola risiko kelelahan pengemudi adalah dengan mengeliminasi kebutuhan untuk mengemudi – perjalanan hanya dapat dilakukan jika terdapat kebutuhan bisnis yang jelas dan jika alternatif seperti telekonferensi atau konferensi video tidak mungkin dilakukan.

Bagian-bagian berikut ini menyajikan informasi yang berguna untuk membantu pekerja dalam merencanakan dan menjalani hari kerja sehingga meminimalkan risiko kelelahan pengemudi saat berada di balik kemudi. Organisasi harus memasukkan informasi ini ke dalam kebijakan dan materi kepedulian mereka. Organisasi harus menyusun pula kebijakan bermalam yang berlaku bagi pengemudi yang merasa kelelahan.

2. FAKTA TENTANG KELELAHAN PENGEMUDI

Tidur diatur oleh dua sistem tubuh: *homeostasis tidur/terjaga* dan *jam biologis sirkadian*. Ketika kita telah terjaga untuk jangka waktu yang lama, homeostasis tidur/terjaga akan memberi tahu kita bahwa terdapat akumulasi kebutuhan tidur dan sudah tiba waktunya untuk tidur. Semua orang dewasa memerlukan antara tujuh sampai sembilan jam tidur yang tidak terputus semalaman agar merasa bugar dan berfungsi dengan maksimal.

Di sisi lain, jam biologis sirkadian internal kita mengatur waktu untuk periode tidur dan terjaga sepanjang hari. Ritme sirkadian mengalami naik turun pada waktu-waktu yang berbeda sepanjang hari. Menurut Yayasan Tidur Nasional (National Sleep Foundation) di Amerika Serikat, dorongan tidur yang paling kuat bagi orang dewasa umumnya terjadi antara pukul 2.00 sampai 4.00 pagi dan di sore hari antara pukul 13.00 dan 15.00. Ini mungkin bervariasi bergantung pada apakah Anda termasuk "orang pagi" atau "orang malam." Rasa kantuk yang kita alami selama "sirkadian rendah" tidak terlalu kuat jika kita sudah menjalani waktu tidur yang cukup, dan akan terasa kuat jika tidur kita kurang. Waktu kecenderungan terjadinya "sirkadian rendah" juga merupakan waktu ketika risiko tabrakan cenderung mencapai titik tertinggi.

Sekalipun Anda tidak tertidur, mengemudi saat Anda mengantuk atau lelah berarti Anda menjadi kurang waspada, waktu reaksi Anda menjadi lebih lambat, dan kemampuan Anda untuk mengambil keputusan akan terganggu. Penelitian membuktikan bahwa kurang tidur dapat mengganggu kinerja mengemudi seperti halnya atau bahkan melebihi pengaruh alkohol. Faktanya, pengaruh terjaga selama 17 jam atau lebih terhadap kinerja mengemudi sama halnya dengan pengaruh konsentrasi alkohol dalam darah pada atau di atas batas legal di Amerika Utara dan Eropa. Dengan kata lain, mengemudi saat mengantuk menyerupai mengemudi saat mabuk.

Kurang tidur menyebabkan Anda memiliki "utang tidur," dan satu-satunya cara membayar utang ini adalah dengan tidur. Hingga utang tidur Anda terbayar, Anda tetap berisiko lebih tinggi untuk mengalami kecelakaan karena kelelahan.

3. MENGENALI KELELAHAN

Berikut ini adalah beberapa tanda dan gejala yang paling umum akibat kelelahan dalam mengemudi:

- A. Kesulitan menjaga postur tubuh atau menegakkan kepala Anda
- B. Berulang kali menguap
- C. Mata lelah, berat, atau pedih
- D. Kesulitan berkonsentrasi
- E. Kesulitan mengingat beberapa jarak terakhir yang telah ditempuh
- F. Meliuk dari lajur Anda, mengemudi di bahu jalan, atau melintasi garis tengah jalan
- G. Pintu keluar tol terlewatkan
- H. Menumbuk "pita kejut" di pinggir jalan
- I. Hilangnya fokus akibat tidur mikro (hilangnya fokus yang tidak terduga dan dapat terjadi sekitar enam detik atau lebih).

Jika Anda mengalami tidur mikro, atau jika ada tanda-tanda kelelahan lainnya saat mengemudi, segeralah berhenti di lokasi yang aman dan beristirahatlah sebelum melanjutkan perjalanan Anda.

Jika Anda berkali-kali mengalami gejala yang disebutkan di atas, mungkin Anda mengalami gangguan tidur seperti apnea tidur. Gejala-gejala tersebut meliputi dengkur berat yang disela periode senyap secara tiba-tiba, tidur yang tidak nyenyak, dan terus-menerus merasa lelah di siang hari. Untuk mempelajari selengkapnya tentang opsi untuk diagnosis dan pengobatan, konsultasikan dengan tenaga kesehatan profesional Anda.

4. STRATEGI UNTUK MENGELOLA

KELELAHAN Perencanaan Sebelum

Keberangkatan

A. Melakukan Istirahat yang Cukup

1. Pastikan untuk mendapatkan cukup tidur sebelum mengemudi. Kebanyakan orang dewasa memerlukan tujuh hingga sembilan jam tidur tanpa jeda setiap hari.
2. Jangan menjadwalkan aktivitas panjang yang berhubungan atau tidak ada hubungannya dengan pekerjaan sebelum Anda mengemudi jarak jauh.
3. Cobalah untuk tidur dan bangun pada waktu yang sama setiap hari, sekalipun bukan pada hari kerja. Istirahat terbaik adalah jika waktu tidur Anda konsisten setiap hari.
4. Jika Anda berolahraga setelah jam kerja, berikan jeda waktu tiga jam antara akhir waktu olahraga dengan waktu berangkat tidur.
5. Alkohol dan kafein keduanya dapat mengganggu pola tidur Anda dan harus dihindari.

B. Mengatur Jadwal untuk Menghindari Waktu Mengemudi Berisiko Tinggi

Cobalah untuk menghindari mengemudi untuk jarak yang jauh atau monoton pada waktu ketika Anda cenderung mengalami "sirkadian rendah" sehingga berisiko lebih tinggi mengalami tabrakan atau insiden terkait dengan kelelahan: jam-jam pagi dini hari dan jam-jam antara waktu makan siang dan menjelang sore.

C. Merencanakan Rute

1. Kurangi waktu mengemudi Anda melalui perencanaan rute yang efektif. Bila memungkinkan, rencanakan perhentian untuk kepentingan bisnis Anda secara berurutan sehingga dapat mengurangi paparan risiko dan jarak tempuh mengemudi.
2. Sebelum menetapkan, pertimbangkan faktor-faktor berikut yang mungkin dapat memicu risiko: perawatan kendaraan (ketinggian oli dan minyak, ban, dll.), kondisi jalan, waktu dan durasi perjalanan, medan, cuaca, daya pandang, keselamatan/keamanan pribadi, kepadatan lalu lintas, keberadaan hewan, keberadaan/kepadatan pejalan kaki, lingkungan, komunikasi (bila memungkinkan, lakukan panggilan sebelum memulai perjalanan), dan ketersediaan layanan darurat di sepanjang rute Anda.
3. Jika Anda mendapatkan tugas di wilayah baru, pastikan Anda berdiskusi dengan supervisor Anda mengenai cara paling aman dan efisien untuk mengelola rutinitas harian Anda.
4. Rencanakan pelanggan mana yang akan Anda kunjungi dan rute yang akan Anda tempuh. Berikan waktu ekstra untuk mencegah agar tidak terburu-buru. Rencanakan kunjungan dan rute alternatif, untuk berjaga-jaga jika Anda terjebak macet atau menjumpai peristiwa tidak terduga di jalan raya.

D. Merencanakan Waktu Mengemudi dan Bekerja serta Periode Istirahat

Rekomendasi untuk jam-jam mengemudi, jam-jam kerja, dan periode istirahat berikut ini dirancang untuk karyawan yang mengoperasikan kendaraan dinas ringan dan sedang dan untuk mereka yang mengemudi bukan merupakan tugas pekerjaan yang utama. Secara signifikan rekomendasi tersebut lebih kolot dibandingkan yang diperkenankan menurut persyaratan regulasi bagi pengemudi profesional yang menghabiskan sepanjang waktu mereka dari balik kemudi.

1. Jam Kerja Harian Maksimum (Mengemudi dan Non-Mengemudi): delapan jam, termasuk istirahat; disarankan tidak melebihi 40 jam (dalam sepekan), termasuk istirahat.
2. Jam Mengemudi Maksimum Secara Berturut-turut: dua jam. Beristirahatlah setidaknya 15 menit setelah setiap dua jam mengemudi.
3. Waktu Istirahat Minimum (tanpa mengemudi): Waktu minimum untuk istirahat setelah delapan jam mengemudi adalah setidaknya 11 jam.

E. Memperkirakan Waktu Perjalanan

1. Sebelum keberangkatan, cobalah untuk menggunakan program pemetaan online untuk mengestimasi waktu yang Anda perlukan untuk melakukan perjalanan ke dan dari suatu destinasi. Jangan pernah memasukkan data GPS ke dalam unit GPS sambil mengemudi. Hal ini harus dilakukan sebelum keberangkatan atau ketika kendaraan diparkir di lokasi yang aman.
2. Jadwalkan untuk bermalam jika rencana Anda membutuhkan hari kerja yang panjang. Sebelum berangkat, tanyakan kepada supervisor Anda jika Anda memiliki pertanyaan seputar panduan untuk bermalam.

Asumsikan kecepatan rata-rata 45 mil atau 72 kilometer per jam dan satu hari kerja berdurasi delapan jam, tabel berikut ini memberikan perkiraan waktu mengemudi yang diperlukan untuk lama perjalanan tertentu, serta mengindikasikan hubungan antara jarak tempuh dan waktu yang tersedia untuk urusan pekerjaan. Dalam pengertian singkat, semakin banyak waktu yang Anda habiskan di jalan, semakin sedikit waktu kerja yang Anda miliki, dan semakin tinggi kemungkinan rasa lelah yang Anda alami. Selain meningkatkan tingkat risiko Anda, yang demikian itu cenderung berdampak pula terhadap potensi kualitas kerja yang dapat Anda lakukan.

Jarak Tempuh (Mil)	Jarak Tempuh (Kilometer)	Lama Mengemudi (Jam)	Jam Kerja Non- Mengemudi
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

Mengemudi selama empat jam atau lebih (disorot dengan warna kuning) mungkin bukanlah cara yang paling aman, paling ekonomis, atau paling efisien dalam menggunakan waktu Anda, dan mengemudi antara lima hingga delapan jam (disorot dengan warna merah) mengindikasikan bahwa alternatif lain sebaiknya dipertimbangkan, seperti melakukan rapat melalui telekonferensi, konferensi video, atau dengan menumpang pesawat.

F. Mengantisipasi Kejadian dan Situasi yang Tidak Direncanakan

1. Ketika merencanakan perjalanan, pertimbangkan faktor-faktor lain seperti zona pembangunan, kemacetan parah, dan cuaca buruk. Hal tersebut dapat meningkatkan lamanya waktu mengemudi dan memerlukan konsentrasi ekstra, yang dengan sendirinya dapat meningkatkan kelelahan Anda. Pastikan Anda telah mengalokasikan waktu untuk gangguan ini dan menjadikannya bahan pertimbangan saat menentukan apakah Anda perlu bermalam.
2. Perlu diingat bahwa estimasi kedatangan di destinasi menurut GPS tidak memperhitungkan berbagai kemungkinan penundaan, jadi pastikan mempertimbangkan faktor-faktor tersebut dalam merencanakan perjalanan Anda.

Saat Bekerja dan Saat di Jalan

A. Fleksibilitas Waktu Mengemudi

Jika peristiwa tidak terduga menyebabkan hari kerja Anda dan/atau waktu mengemudi Anda bertambah melebihi apa yang telah Anda rencanakan, jangan berusaha "memaksakan" rencana semula Anda untuk hari itu. Lebih baik Anda berhenti dan bermalam daripada berisiko mengalami kelelahan karena mengemudi.

B. Mengelola Kelelahan

Cara paling efektif untuk mencegah kelelahan dan kantuk saat mengemudi adalah dengan mengupayakan waktu tidur berkualitas yang cukup. Akan tetapi, jika Anda mengalami tanda-tanda peringatan akibat kelelahan saat mengemudi, lakukan langkah-langkah berikut:

Pilihan terbaik: Berhenti mengemudi—menepi di jalur keluar berikutnya atau di area rehat.

1. Bergantung pada waktu saat itu dan ketersediaan akomodasi, pertimbangkan untuk bermalam.
2. Jika tidak, parkir kendaraan di lokasi yang aman dan usahakan untuk tidur siang. Tidur siang yang cukup adalah sekitar 20 menit. (Tidur siang lebih dari 20 menit dapat membuat Anda pening selama 15 menit atau lebih setelah terjaga).
3. Jika Anda melakukan perjalanan bersama rekan kerja, Anda dapat bertukar tugas mengemudi saat berhenti untuk beristirahat.

Pilihan kedua: Minum kafein.

Minum kopi sebanyak dua cangkir dapat meningkatkan kesiapsiagaan selama beberapa jam. Biasanya diperlukan waktu sekitar 30 menit bagi kafein untuk masuk ke dalam aliran darah. Kafein tersedia dalam berbagai bentuk (kopi, teh, minuman ringan, minuman berenergi, permen karet, tablet) dan dalam berbagai kadar. Misalnya, kadar kafein dalam secangkir kopi (sekitar 135 mg) setara dengan dua hingga tiga cangkir teh atau tiga hingga empat kaleng minuman bersoda biasa atau diet.

Penelitian membuktikan bahwa kombinasi antara tidur siang singkat dengan konsumsi kafein merupakan cara yang lebih efektif untuk meningkatkan kesiapsiagaan dibandingkan mengonsumsi kafein saja.

Strategi seperti membuka jendela atau mendengarkan musik dengan kencang **bukan** cara yang efektif untuk mengatasi kelelahan. Strategi tersebut hanya menyembunyikan rasa lelah Anda sementara waktu.

Untuk keselamatan pribadi Anda: Pastikan setiap area tempat Anda berhenti untuk tidur siang aman dan terjaga (misalnya, area parkir toko dengan pencahayaan yang baik dan area khusus untuk rehat). Carilah area dengan tingkat lalu lalang pejalan kaki yang tinggi; banyak kejahatan terjadi di tempat dengan sedikit saksi mata. Matikan mesin, simpan barang berharga agar tidak terlihat, kunci pintu, dan naikkan jendela (berikan sedikit ventilasi jika hawa panas dan di siang hari).

5. FAKTOR LAIN YANG PERLU DIPERTIMBANGKAN

A. Penggunaan Kendaraan dan Waktu Kerja setelah Perjalanan Udara

Jet lag adalah kondisi yang dialami orang yang bepergian ketika terbang melewati beberapa zona waktu. Semua karyawan yang melakukan perjalanan udara internasional, semalaman, atau dengan penerbangan dengan penyesuaian zona waktu yang signifikan atau kedatangan sudah larut malam cenderung mengalami jet lag dan kelelahan. Karyawan ini dilarang mengoperasikan kendaraan bermotor setelah melalui perjalanan udara untuk waktu yang lama.

Tips keselamatan jalan raya untuk orang bepergian yang mengalami jet lag:

1. Jangan mengoperasikan kendaraan bermotor segera setelah Anda tiba di destinasi. Risiko tabrakan menjadi lebih tinggi khususnya di lokasi dengan sisi mengemudi sebaliknya atau rambu lalu lintas yang tidak dikenal.
2. Hindari menyewa kendaraan sewaan kecuali tidak ada moda transportasi lain yang sesuai dengan kebutuhan bisnis, khususnya begitu Anda tiba setelah menempuh perjalanan yang jauh. Layanan antar jemput setempat umumnya merupakan pilihan yang aman, dapat diandalkan, dan hemat biaya bagi transportasi darat menuju hotel, tempat kerja, rumah, dan destinasi lainnya. Kereta ekspres yang menghubungkan dari dan ke bandara juga dapat digunakan bila memungkinkan.
3. Jika Anda tiba di rumah larut malam atau pagi-pagi sekali setelah menempuh perjalanan panjang, mintalah seseorang menjemput Anda di bandara atau naiklah taksi atau alat transportasi umum.
4. Ketika karyawan tiba pagi-pagi sekali setelah menempuh penerbangan trans-Atlantik atau penerbangan panjang lainnya, pertimbangan harus diberikan untuk memberikan mereka waktu istirahat yang cukup sebelum melaksanakan tugas kerja. Total waktu yang dihabiskan untuk melakukan perjalanan udara harus dihitung sebagai bagian dari shift kerja.

B. Gangguan Kesehatan

Waspada, dan rencanakan dengan baik, setiap gangguan kesehatan yang mungkin memengaruhi kemampuan Anda untuk tetap siaga selama Anda mengemudi (misalnya, diabetes, tekanan darah tinggi, penyakit jantung, depresi, apnea tidur). Tenaga kesehatan profesional dapat membantu Anda mengatasi kondisi tersebut secara efektif dan bertanggung jawab. Pada akhirnya, Anda bertanggung jawab untuk melakukan tindakan pencegahan dan melapor ke departemen Sumber Daya Manusia atau Kesehatan Kerja jika Anda mengalami kondisi yang dapat membahayakan pengoperasian kendaraan secara aman untuk kepentingan bisnis. (Divisi Sumber Daya Manusia harus dihubungi jika akomodasi kerja khusus atau pekerjaan alternatif diperlukan.)

Pengaruh pada kesehatan akibat lama tidak beraktivitas: Trombosis vena dalam

Mengemudi berjam-jam dan perjalanan berjam-jam tanpa aktivitas fisik juga berdampak merugikan terhadap kesehatan. Perjalanan jauh dengan udara dikaitkan dengan risiko trombosis vena dalam, yaitu gumpalan darah yang terbentuk di dalam tubuh, biasanya di kaki. Jika gumpalan darah tersebut pecah, maka dapat bergerak ke jantung, yang menyebabkan kerusakan paru atau kematian. Untuk tips pencegahannya, lihat <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>.

C. Obat-obatan

Beberapa obat-obatan resep dan yang dijual bebas dapat menyebabkan kantuk. Diskusikan semua efek samping obat-obatan dengan tenaga kesehatan profesional atau apoteker Anda. Selain itu, baca semua label obat-obatan yang dijual bebas untuk mencari tahu apakah kantuk merupakan salah satu efek samping yang mungkin. Jika Anda memulai obat baru, lihatlah bagaimana pengaruh obat tersebut terhadap Anda sebelum Anda meminumnya selama mengemudi. Anda bertanggung jawab untuk melakukan langkah-langkah pencegahan ini. **Anda dilarang mengemudi untuk kepentingan perusahaan atau lainnya jika Anda sedang meminum obat yang dapat menyebabkan kantuk.**

D. Stres

Stres dan konflik di kantor dan di rumah dapat menyulitkan Anda untuk tidur dengan nyenyak, serta dapat menyebabkan gangguan tidur dan kehilangan konsentrasi saat menjalankan tugas. Jika Anda mengalami tingkat stres atau konflik yang tinggi di kantor atau di rumah, hubungi tenaga kesehatan mental profesional Anda, dokter Anda, atau Program Bantuan Karyawan [MASUKKAN NAMA PERUSAHAAN] bila tersedia.

E. Makanan dan Minuman

Makanan “khas tradisional” tertentu dihubungkan dengan kualitas tidur yang buruk. Hindari mengonsumsi makanan porsi besar, pedas, asin, atau berlemak, khususnya dalam waktu tiga jam sebelum tidur. Makanan yang mengganggu tidur di antaranya gorengan, bawang putih, saus tomat, dan cokelat. Untuk tips seputar makanan sebagai penunjang energi, lihat bagian **“Makanan sebagai Penunjang Energi”** (di bawah ini). Kafein merupakan stimulan dan tidak memasok energi bagi tubuh. Kafein dapat memberikan sensasi energi palsu dan menekan sinyal lapar alami Anda.

Kafein sebaiknya digunakan dengan tidak berlebihan. Efek setelah mengonsumsinya di antaranya adalah rasa lelah, mudah marah, dan tingkat energi yang terganggu.

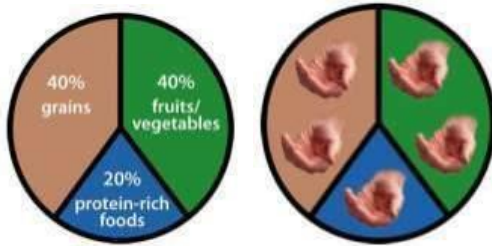
Alkohol merupakan depresan yang memengaruhi suasana hati dan dapat memperbesar efek dari kelelahan. Meminum alkohol sebelum tidur dapat mengganggu tidur sebab berpengaruh terhadap kadar gula dalam darah. **Jangan pernah mengemudikan kendaraan setelah mengonsumsi alkohol.**

Makanan sebagai Penunjang Energi

Human Performance Institute memberikan rekomendasi berikut ini terkait makanan sebagai penunjang energi:

Gunakan telapak tangan atau genggamannya Anda untuk memperkirakan ukuran porsi yang tepat untuk masing-masing kelompok makanan.

Bayangkan sebuah piring, bagi ke dalam tiga bagian seperti simbol perdamaian. Ada ruang untuk lima genggam: dua untuk sereal, dua untuk buah dan/atau sayuran, dan satu untuk protein. Sekarang, mari kita bayangkan genggamannya Anda di atas piring untuk sarapan. Mungkin Anda menyantap segenggam telur dadar, satu iris roti panggang, satu genggam campuran buah berry, dan satu cangkir/genggam jus jeruk.



Nikmati sarapan itu dengan mengunyah makanan Anda perlahan, letakkan garpu Anda setiap kali Anda mengunyah, dan libatkan diri Anda dalam percakapan. Sarapan "lima genggam" yang dimakan dalam waktu satu jam sejak bangun tidur akan melejitkan metabolisme Anda untuk hari itu dan memberikan keseimbangan nutrisi bagi kebutuhan fisiologi Anda.

Pentingnya mengatur waktu. Untuk menjaga tingkat energi Anda secara efektif sepanjang hari, Anda harus menyantap makanan ringan dan sesering mungkin. Di antara waktu makan, Anda mungkin memerlukan kudapan sehat ringan (sekitar maksimum 100 - 150 kalori) setiap dua hingga tiga jam, lebih disukai kudapan dengan indeks glikemik rendah seperti yogurt, aprikot kering, apel, atau seledri dengan selai kacang. Tujuan kudapan bukanlah untuk mengenyangkan Anda; sebaliknya, Anda dapat menggunakannya untuk mengisi kekosongan di antara waktu makan demi menjaga tingkat energi Anda.

Idealnya, Anda dianjurkan untuk tidak lebih dari empat jam tanpa mengonsumsi makanan, jadi rencanakan terlebih dahulu sebelum Anda melakukan perjalanan dan ingatlah bahwa Anda adalah satu-satunya yang mampu mengendalikan makanan Anda. Memenuhi nutrisi yang baik itu mudah jika Anda mengingat kaidah menyantap makanan ringan, makan sesering mungkin, dan gunakan alat pengukur tangan Anda yang praktis.

Untuk informasi tambahan, kunjungi situs web Human Performance Institute di <http://www.hpoinstitute.com/>.

6. MATERI SUMBER

A. ‘Laporan Resmi’ tentang Kelelahan Pengemudi

[European Sleep Research Society](#) telah menyusun sebuah laporan resmi berjudul *Sleepiness at the Wheel (Kantuk di Balik Kemudi)*, yang memberikan gambaran umum yang baik seputar bukti-bukti ilmiah terkait dengan rasa kantuk selama mengemudi dan menganjurkan metode perilaku dan berbasis teknologi untuk mengatasi kelelahan pengemudi dalam konsep organisasi:

B. Program Manajemen Kelelahan Amerika Utara (North American Fatigue Management Program, NAFMP)

Disusun bersama oleh Departemen Transportasi A.S. dan Transportasi Kanada, [Program Manajemen Kelelahan Amerika Utara \(North American Fatigue Management Program\)](#) (www.nafmp.com) menyediakan kursus online dan materi sumber gratis untuk membantu angkutan bermotor, pengemudi, dan pihak lain dalam rantai pasokan untuk mengelola kelelahan pengemudi mereka dengan lebih baik. Materi ini disusun terutama untuk industri transportasi muatan, tetapi juga bermanfaat bagi perusahaan lain yang karyawannya mengemudi sendiri untuk berangkat bekerja.

Topik-topik NAFMP meliputi:

- Cara mengembangkan budaya korporat yang mendukung pengurangan kelelahan pengemudi
- Edukasi manajemen kelelahan untuk pengemudi, keluarga pengemudi, eksekutif dan manajer perusahaan angkutan, pengirim/penerima, dan pihak yang memberangkatkan
- Skrining dan pengobatan gangguan tidur
- Pengemudi dan pengaturan jadwal perjalanan
- Teknologi manajemen kelelahan

C. Regulasi mengenai waktu kerja dan istirahat di Amerika Serikat dan Uni Eropa

Regulasi A.S. untuk operator truk besar dan bus: <http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

Informasi dari Komisi Eropa tentang regulasi waktu mengemudi dan bekerja: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

LAMPIRAN C2: PANDUAN MANAJEMEN PERJALANAN

1. Apa itu Manajemen Perjalanan?

Manajemen Perjalanan adalah sebuah proses untuk merencanakan dan melaksanakan perjalanan transportasi darat yang diperlukan dengan mematuhi semua persyaratan Keselamatan, Keamanan, Kesehatan, dan Lingkungan (HSSE). Manajemen Perjalanan dapat dibagi ke dalam tiga tahap:

A. Merencanakan Perjalanan

Berbagai aspek yang diperhatikan dalam perencanaan perjalanan termasuk (di antaranya):

- a. Tentukan apakah perjalanan itu perlu dilakukan dan kapan harus mengemudi, termasuk jam rehat, mengemudi, dan bertugas;
- b. Kendaraan yang digunakan dan apakah kendaraan tersebut sesuai dan dalam kondisi yang laik;
- c. Keahlian dan kompetensi pengemudi yang diperlukan;
- d. Rute yang akan ditempuh dan di perhentian mana saja sebaiknya Anda beristirahat.

Hasil utama dari proses manajemen perjalanan adalah Rencana Manajemen Perjalanan (Journey Management Plan, JMP). Umumnya, JMP disusun oleh Pihak yang Memberangkatkan, Manajer Perjalanan, atau Pengemudi. Sebelum melaksanakan perjalanan, Pengemudi harus mendapatkan pengarahan lengkap (atau mengetahui) perihal perjalanan yang dimaksud beserta risiko terkait, termasuk langkah-langkah mitigasi sebagaimana didokumentasikan dalam JMP.

B. Melaksanakan Perjalanan

Pengemudi bertanggung jawab untuk melaksanakan perjalanan sesuai dengan JMP yang telah disepakati, tetapi yang lainnya juga perlu memainkan peran mereka. Misalnya, JMP mungkin memuat persiapan untuk prosedur "Orang Tersesat" yang mungkin perlu dimulai oleh Manajer Perjalanan. Prosedur ini relevan jika Anda mengemudi di area terpencil atau rawan, termasuk area di luar jangkauan jaringan seluler.

C. Penutupan Perjalanan

Penutupan perjalanan memastikan bahwa tujuan perjalanan sudah terpenuhi dan memungkinkan dipetikanya pelajaran yang dapat membantu menyempurnakan proses manajemen perjalanan dan/atau merencanakan perjalanan di masa mendatang.

2. Mengapa Manajemen Perjalanan?

Manajemen Perjalanan digunakan untuk mencegah konsekuensi keamanan HSSE yang tidak diinginkan dalam perjalanan transportasi darat. Supervisor yang bertanggung jawab terhadap setiap orang yang mengemudi untuk kepentingan perusahaan berkewajiban untuk memastikan JMP disusun bila diperlukan. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan perusahaan atau mengemudi untuk kepentingan perusahaan bertanggung jawab untuk memenuhi persyaratan JMP bila diperlukan.

Beberapa pertimbangan untuk rencana manajemen perjalanan di antaranya:

A. Lokasi bongkar muat (jika ada)

- Bongkar muat di lokasi, termasuk penilaian lokasi dan bahaya lokasi
- Mengangkut muatan ke kendaraan (penumpang, stabilitas produk untuk curah dan kargo, bahaya muatan)
- Jenis kendaraan yang diperlukan untuk perjalanan dan kelaikan jalan kendaraan

B. Kesiagaan pengemudi

- Periode tugas mengemudi dan istirahat
- Kompetensi dan kebugaran pengemudi, termasuk pertimbangan kelelahan

C. Rute Resmi

- Rencana rute (dapat lebih lama dibandingkan rute paling cepat atau paling pendek demi menghindari bahaya)
- Memungkinkan kepatuhan terhadap jam-jam tugas mengemudi dan istirahat

D. Identifikasi bahaya rute dan pengendaliannya

- Bahaya keselamatan umum, termasuk infrastruktur negara, lingkungan, musim, cuaca, kondisi (debu, salju, es, hujan, kabut), mengemudi di malam hari (daya pandang menurun), dll.
- Perhitungan bahaya karena kondisi seperti penutupan jalan; persimpangan berbahaya; batas kecepatan; kondisi jalan yang berbahaya; jembatan; batas ketinggian kendaraan, dll.
- Perhitungan bahaya keamanan spesifik
- Praktik mengemudi setempat; perbedaan lalu lintas pada jam-jam atau hari-hari tertentu; acara nasional dan keagamaan; pejalan kaki dan hewan besar di jalan raya

E. Proses Komunikasi

- Perencanaan dan perubahan rute, kesiagaan tanggap darurat, penyimpangan, dan kedatangan

Rencana Manajemen Perjalanan		Perjalanan Tingkat Tinggi <i>Kunjungan lokasi oleh GM dan Penasihat HSE dan perjalanan pulang.</i>				Nama Penumpang	Pengemudi Alternatif?
Deskripsi:							
Apakah perjalanan perlu dilakukan? Mengapa?		<i>Ya, persyaratan kontrak</i>				1 <i>Mike Smith</i>	
Bisakah perjalanan ini digabungkan dengan perjalanan lain? Jika		<i>Tidak, tidak ada perjalanan lain hari ini</i>				2	
Adakah kebutuhan untuk mengemudi di malam hari? Jika ada,		<i>Tidak</i>				3	
Nama orang yang melakukan Perjalanan		<i>Joe Mitchell</i>				4	
		Nomor telepon: <i>12345678</i>					
Tanggal Berangkat	Waktu Berangkat	ID Kendaraan	Apakah Kendaraannya laik untuk Perjalanan ini?	Nama Pengemudi Utama (dan Perusahaan jika Kontraktor)		Adakah SIM yang valid sesuai dengan kendaraan dan negaranya?	Adakah Pelatihan Mengemudi Defensif untuk Pengemudi
<i>04/25/11</i>	<i>07.30</i>	<i>88-XT-VD</i>	<i>ya</i>	<i>Dave River</i>		<i>ya</i>	<i>Ya (10/10/11)</i>
Destinasi Rute/Area Istirahat			Waktu Kedatangan	Waktu Keberangkatan	Berhenti untuk Istirahat?	Apakah Kontak Diperlukan?	Bahaya yang diketahui di destinasi/area istirahat dan langkah-langkah mitigasi, instruksi spesifik (misalnya,
<i>Kantor Smithtown – Saltflat</i>			<i>09.15</i>	<i>09.45</i>	<i>ya</i>	<i>ya</i>	<i>Melambat karena ada Pengerjaan Jalan pada 100 km, kopi Starbucks</i>
<i>Saltflat - Lokasi Brownsville</i>			<i>11.00</i>			<i>ya</i>	<i>Langkah-langkah keamanan di gerbang lokasi, diperlukan tanda masuk.</i>
Apakah Perjalanan berjalan sesuai yang diharapkan, jika tidak apa alasannya?						Tanda Tangan Pengemudi (kecuali pengemudi juga bertindak sebagai manajer perjalanan)	
<i>Tidak. Perjalanan tertunda akibat adanya pengerjaan jalan tambahan menuju Saltflat dan lokasi. Waktu kedatangan 11.25.</i>							

Tanggap Darurat	<i>(misalnya, detail kontak, area terpencil tanpa jaringan GSM, dll.)</i>
<i>Manajer perjalanan: 12345678; Manajer keamanan - John Wayne: 23456 6789; Manajer Lokasi - Rob Keens: 34560987. Jangkauan penuh jaringan GSM.</i>	
Keamanan	<i>(misalnya, pembajakan, perampokan, kasus pencurian - muatan, kendaraan, dll.)</i>
<i>Starbucks di Saltflat terkenal akan pencurian dengan memecah jendela mobil. Jangan meletakkan barang pribadi hingga terlihat oleh umum; kunci kendaraan.</i>	
Lokasi dan Waktu	<i>(misalnya, waktu mengemudi, dampak mengemudi di malam hari dengan jalan tanpa pencahayaan yang memadai, mengemudi selama bulan Ramadan, dll.)</i>
Lingkungan dan Situasi Setempat	<i>(misalnya, cuaca, kondisi rute, risiko kendaraan terguling, dll.)</i>
<i>Lalu lintas pihak ketiga yang bergerak cepat sebelum Saltflat dan lokasi. Jalan menyempit melintasi Smiths Gap. Diperkirakan ada kabut di Smiths Gap. Kurangi kecepatan dan tingkatkan jarak dengan kendaraan di depan untuk menyesuaikan.</i>	
Bongkar/Muat	<i>(misalnya, risiko khusus akibat basis atau tata letak lokasi pelanggan, dll.)</i>
<i>Setelah masuk ke lokasi, belokan pertama ke kiri mengarah ke dok pemuatan di sebelah kiri. Waspada gerakan HGV di area tersebut.</i>	

LAMPIRAN D1: CONTOH DAFTAR PERIKSA PEMERIKSAAN KENDARAAN

No. KENDARAAN:	NAMA PENGEMUDI	PEMBACAAN ODOMETER (Km):	No. TRAILER: (Jika ada)
EKSTERNAL		INTERNAL	
TIDAK ADA KEBOCORAN BAHAN BAKAR, OLI, AIR		INSTRUMEN DAN ALAT UKUR <ul style="list-style-type: none"> • Ketinggian bahan bakar • Tekanan oli • Tekanan udara (kendaraan berat) • Tidak ada lampu peringatan berwarna merah yang tetap menyala 	
PERIKSA KETINGGIAN CAIRAN: <ul style="list-style-type: none"> • Oli Mesin • Minyak Rem • Minyak Kopling • Minyak Power Steering • Minyak Transmisi Otomatis (jika sesuai) 		KONTROL <ul style="list-style-type: none"> • Klakson • Rem • Wiper kaca depan 	
PERIKSA KETINGGIAN AIR: <ul style="list-style-type: none"> • Ketinggian Tangki Kepala Radiator dan Pendingin • Periksa Bahwa Tutup Radiator tertutup • Ketinggian Cairan di Penampung Washer/Wiper Kaca Depan • Ketinggian Air Aki 		AC/AUDIO: <ul style="list-style-type: none"> • AC berfungsi • Pemutar audio berfungsi 	

PERIKSA SISTEM KELISTRIKAN: <ul style="list-style-type: none"> • Terminal Aki Bersih • Aki Aman • Periksa lokasi sekering • Lampu Utama Berfungsi • Lampu rem Berfungsi • Indikator Berfungsi • Lampu Mundur Berfungsi • Lampu Belakang Intensitas Tinggi Berfungsi 		KACA DEPAN/WIPER KACA DEPAN <ul style="list-style-type: none"> • Wiper kaca depan • Kaca depan - bersih dan tidak terhalang 	
PERIKSA BAGIAN KARET <ul style="list-style-type: none"> • Periksa Selang Radiator tertutup rapat • Periksa tali kipas • Periksa bahwa wiper Kaca Depan tidak aus • Ban— periksa bahwa tekanannya sudah benar • Kedalaman uliran minimum 1,6 mm • Pola uliran sesuai • Tidak ada sayatan dalam, benjolan, tonjolan, sobekan, atau lapisan yang terbuka 		JOK, SABUK PENGAMAN, DAN SPION <ul style="list-style-type: none"> • Posisi jok dan sabuk pengaman pengemudi • Jok dan sabuk pengaman penumpang • Spion 	
PERIKSA BAGIAN KARET <ul style="list-style-type: none"> • Periksa Selang Radiator tertutup rapat • Periksa tali kipas • Periksa bahwa wiper Kaca Depan tidak aus • Ban— periksa bahwa tekanannya sudah benar • Kedalaman uliran minimum 1,6 mm • Pola uliran sesuai • Tidak ada sayatan dalam, benjolan, tonjolan, sobekan, atau lapisan yang terbuka 		PERLENGKAPAN DARURAT <ul style="list-style-type: none"> • Dongkrak dan kelengkapannya • Alat pemadam kebakaran • Kotak P3K • Segi tiga peringatan bahaya 	
BADAN KENDARAAN <ul style="list-style-type: none"> • Tidak Ada Kerusakan • Keamanan Muatan • Lampu dan Reflektor - Bersih 		TRAILER (jika ada) <ul style="list-style-type: none"> • Tidak Ada Kerusakan • Selang Rem • Koneksi Listrik • Keamanan Sambungan 	

KECACATAN LAIN YANG TERLIHAT:

TULISKAN NIHIL DI SINI JIKA TIDAK TAMPAK ADANYA CACAT	TANDA TANGAN PENGEMUDI:
---	-------------------------

LAPORAN DITERIMA OLEH:.....

TANDA TANGAN:.....

LAMPIRAN E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012

PRAKTIK AMAN UNTUK PENGOPERASIAN KENDARAAN BERMOTOR

Standar konsensus ini dikembangkan atas arahan Perhimpunan Teknisi Keselamatan Amerika (American Society of Safety Engineers) dan disetujui oleh Institut Standar Nasional Amerika (American National Standards Institute). Standar ini memaparkan praktik penggunaan kendaraan yang aman yang dioperasikan atas nama perusahaan, di antaranya:

- Definisi, manajemen, kepemimpinan, dan administrasi
- Lingkungan operasional
- Pertimbangan pengemudi
- Pertimbangan kendaraan
- Pelaporan dan analisis insiden

Praktik ini dirancang untuk digunakan oleh mereka yang bertanggung jawab terhadap pengelolaan dan pengoperasian kendaraan bermotor sebagai bagian dari operasional organisasi.

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