

ຄໍາແນະນໍາການຄວບຄຸມ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງ ຖະໜົນຂອງ NETS



ພຶດສະພາ 2014

ສໍາຫຼັບຜູ້ວ່າຈ້າງທີ່ມີລົດໂດຍສານບໍ່ວ່າຈະໃຫຍ່ ຫຼື
ນ້ອຍ ແລະ ໃໝ່, ກໍາລັງພັດທະນາ ຫຼື ທີ່ຢູ່ນໍາໜ້າ
ໂປຼແກມຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ

ຈັດກຽມໂດຍ
ເຄືອຄ່າຍຂອງຜູ້ວ່າຈ້າງສໍາຫຼັບການຈະລາຈອນທີ່ປອດໄພໃນການ
ສະໜັບສະໜູນຂອງ
ການເຄື່ອນໄຫວໄລຍະທົດສະຫວັດສໍາຫຼັບຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງ
ຖະໜົນ 2011-2020



ສາລະບານ

| | |
|--|----|
| ບົດນຳ | 2 |
| ຂອບເຂດແລະການນຳໃຊ້..... | 4 |
| ຕົວຊີ້ວັດ, ໃນກໍລະນີຂອງທຸລະກິດ ແລະ ການປັບປຸງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ | 5 |
| ນິຍາມ | 9 |
| ສິ່ງຈຳເປັນຕໍ່ການຈັດການບໍລິຫານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ | 12 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ A | |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ A1.1: ຕົວຢ່າງ ໂຄງຮ່າງຂອງອົງກອນຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ | 22 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ A1.2: ຕົວຢ່າງ ແຜນພູມອົງກອນຂອງຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ | |
| ຕົວແບບການບໍລິຫານຈັດການຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ | 24 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ A2: ຕົວຢ່າງການສືບສວນຂັ້ນຕອນການເກີດອຸບັດຕິເຫດ | 25 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B | |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B1: ຕົວຢ່າງນະໂຍບາຍການໃຊ້ໂທລະສັບມືຖື | 31 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B2: ຕົວຢ່າງຄຳແນະນຳສຳລັບຄວາມຕ້ອງການຕໍ່ການຝຶກອົບຮົມຄວາມປອດໄພຂອງຖະໜົນ ... | 32 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B3: ນະໂຍບາຍຕົວຢ່າງຂອງເຫຼົ່າ ແລະ ການນຳໃຊ້ຢາ | 35 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B4: ຕົວຢ່າງນະໂຍບາຍອະນຸຍາດການຂັບຂີ່ | 36 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B5: ຕົວຢ່າງຂອງນະໂຍບາຍທີ່ເໝາະສົມໃນການວ່າຈ້າງແບບໃໝ່ ແລະ | |
| ນະໂຍບາຍຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງຂອງຄົນຂັບ | 37 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B6: ຄຳແນະນຳຕົວຢ່າງສຳລັບຜູ້ຂັບຊີ້ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ ແລະ ການຈັດການ . | 39 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B7: ຕົວຢ່າງຂອງນະໂຍບາຍການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ | 40 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ C | |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ C1: ການບໍລິຫານຈັດການຄວາມອິດເມື່ອຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ | 42 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ C2: ຄຳແນະນຳກ່ຽວກັບການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງ | 55 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ C3: ແຜນການຄຸ້ມຄອງການເດີນທາງ | 57 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ D | |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ D1: ບັນຊີລາຍການກວດສອບຍານພາຫະນະຕົວຢ່າງ | 59 |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ E | |
| ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ E1: ມາດຕະຖານ ANSI/ASSE Z15.1—2012 | 62 |

ບົດນຳ

ເຄືອຂ່າຍຂອງນາຍຈ້າງເພື່ອການຈະລາຈອນທີ່ປອດໄພ NETS

NETS ແມ່ນຜູ້ນຳນາຍຈ້າງທີ່ສະໜັບສະໜູນ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນທົ່ວໂລກ ແລະ ຄືລັດຖະທຳມະນູນ ຄືກັບອົງກອນບໍ່ສະແຫວງຫາຜົນກຳໄລບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ.

ການສະໜັບສະໜູນຂອງມັນສຳຫຼັບຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນລວມມີ

ໂປຼແກມຄວາມປອດໄພຂອງລົດໂດຍສານຕາມທ້ອງຖະໜົນປະຈຳປີໃນນາມຂອງສະມາຊິກຂອງມັນ, ນອກເໜືອຈາກນີ້ ເພື່ອສົ່ງເສີມ

ທິດສະຫວັດຂອງການເຄື່ອນໄຫວເພື່ອຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຜ່ານການມີສ່ວນຮ່ວມໃນຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ສະຫະປະຊາຊາດ(UNRSC). NETS

ເຮັດວຽກຮ່ວມກັບກົມການຂົນສົ່ງຂອງສະຫະລັດ, ສະຖາບັນຄວາມປອດໄພອະຊີວະ ແລະ

ສຸຂະພາບ, ສະມາຄົມອຸດສາຫະກຳ ແລະ NGO ທີ່ຈະດຳເນີນການ

ໂຄງການກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ

ສົ່ງເສີມຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນຜ່ານເຄືອຂ່າຍຂອງພວກເຂົາ. ໃນທີ່ສຸດ, NETS ຜະລິດ ແລະ ຈັດຈຳໜ່າຍ ແຄມເປນສັບປະດາເຮັດວຽກຂັບຂີ່ຢ່າງປອດໄພເປັນປະຈຳທຸກປີ.

ເປົ້າໝາຍ

ຄຳແນະນຳການຄວບຄຸມຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນຂອງ NETS

ຖືກພັດທະນາເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງພາລະກິດເພື່ອຊ່ວຍບັນດານາຍຈ້າງໃນຄວາມກ້າວໜ້າຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນໂດຍລວມ

ເປົ້າໝາຍຂອງເອກະສານນີ້ແມ່ນເພື່ອຊ່ວຍບັນດານາຍຈ້າງໃນຂັ້ນຕອນຕ່າງໆຂອງໂປຼແກມການພັດທະນາຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ, ລວມມີຜູ້ທີ່:

- ການກຽມຄວາມພ້ອມສຳຫຼັບ ໆຂອງໂປຼແກມຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ;
- ໃນຂັ້ນຕອນເລີ່ມຕົ້ນຂອງນະໂຍບາຍ ແລະ ໂປຼແກມການພັດທະນາ;
- ການຈັດການຄວາມເປັນຜູ້ໃຫຍ່ຫຼາຍຂຶ້ນໃນລະບົບການບໍລິຫານຈັດການຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ການແຈກແຈງ.

ຄວາມຮັບຮູ້

ແຫຼ່ງທີ່ມາສຳຫຼັບເອກະສານນີ້ລວມມີ ANSI/ASSE Z15.1 – ມາດຕະຖານ 2012,

ການຝຶກຊ້ອມທີ່ປອດໄພສຳຫຼັບການດຳເນີນງານຍານພາຫະນະທີ່ໃຊ້ມຸ່ມເຕີ້; ສະມາຄົມນຳ້ມັນ ແລະ

ຜູ້ຜະລິດນຳ້ມັນລະຫວ່າງປະເທດ ການຝຶກຝົນການຂົນສົ່ງທາງບົກຢ່າງປອດໄພທີ່ແນະນຳ (OGP 365);

ມາດຕະຖານ ISO 39001:2012, ລະບົບການຈັດການການຈະລາຈອນທາງຖະໜົນທີ່ປອດໄພ (RTS) -

ຄວາມຕ້ອງການກັບຄຳແນະນຳສຳຫຼັບໃຊ້, ແລະ ສະມາຊິກຂະນະກຳມະການ ແລະ ພະນັກງານຂອງ NETS

ຄຳປະຕິເສດ

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມີການຈັດຫາ "ຕາມທີ່ເປັນຢູ່", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີການສະແດງ ຫຼື ຮັບປະກັນຄວາມຖືກຕ້ອງ, ແລະ NETS ຫຼື ບໍລິສັດອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບກັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການໃຊ້ງານຂອງຂໍ້ມູນນີ້.

ສິ່ງທີ່ຈຳເປັນຕໍ່ການບໍລິຫານຈັດການ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ເຊິ່ງເປັນເນື້ອຫາຫຼັກຂອງເອກະສານນີ້ໄດ້ມາຈາກການລົງມະຕິໃນໝູ່ສະມາຊິກຄະນະກຳມະການຜູ້ບໍລິຫານ ແລະ ພະນັກງານຜູ້ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ໃນທາງກັບກັນ, ຕົວຢ່າງໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະສະແດງຮູບພາບຂອງ NETS ແລະ ພະນັກງານຂອງມັນ, ບັນດາບໍລິສັດສະມາຊິກ ແລະ ຄະນະກຳມະການຜູ້ບໍລິຫານ

ນອກຈາກນີ້, ເພາະວ່າເນື້ອຫາໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ຖືກດຶງມາຈາກ ທີ່ມາທີ່ຫຼາກຫຼາຍ.

ບາງຕົວຢ່າງຂອງນະໂຍບາຍນັ້ນອາດຈະສອດຄ່ອງກັບອັນອື່ນກັບ

ສິ່ງທີ່ຈຳເປັນໃນການຈັດການບໍລິຫານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ

ບ່ອນທີ່ມີຄວາມບໍ່ສອດຄ່ອງກັນລະຫວ່າງສິ່ງທີ່ຈຳເປັນໃນການຈັດການບໍລິຫານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ເນື້ອຫາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນໜັງສືຊ້ອນທ້າຍ, ບົດບັນຍັດທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ຄວາມສຳຄັນຂອງສິ່ງຈຳເປັນ.

ອີງໄປກວ່ານັ້ນ, ຜູ້ອ່ານຄວນຕະຫຼັກເງື່ອນໄຂຂອງທ້ອງຖິ່ນຄວນຈະຖືກພິຈາລະນາ

ເມື່ອມີການໃຊ້ອົງປະກອບທີ່ສະເພາະເຈາະຈົງຂອງຕົວຢ່າງນະໂຍບາຍໃນທີ່ນີ້. ຕົວຢ່າງ, ໜ້ອຍສຸດທີ່ 2

ວິນາທີນັ້ນເປັນທີ່ແນະນຳຢ່າງໂດຍທົ່ວໄປວ່າແມ່ນໄລຍະຕິດຕາມທີ່ປອດໄພ, ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 4 ເປັນ 8

ວິນາທີໃນສະພາບອາກາດທີ່ບໍ່ດີ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຕໍ່າສຸດ 2 ວິນາທີ

ອາດຈະບໍ່ສາມາດນຳໄປໃຊ້ໄດ້ໃນສະພາບແວດລ້ອມເຂດຕົວເມືອງທີ່ແອອັດຢູ່ຈາກບາງພາກສ່ວນໃນໂລກ, ແລະ

4 ເຖິງ 8 ວິນາທີອາດຈະບໍ່ໄດ້ຢູ່ໃນເງື່ອນໄຂຄວາມປອດໄພທີ່ເໝາະສົມພາຍໃຕ້ຖະໜົນທີ່ມີຄວາມທ້າທາຍຫຼາຍ ຫຼື ຕາມສະພາບອາກາດ.

ສຸດທ້າຍ, ຫົວຂໍ້ ແລະ ຄຳແນະນຳໃນເອກະສານສະບັບນີ້ໄດ້ສະແດງເຖິງຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ແພ່ຫຼາຍທີ່ສຸດ ແລະ

ເປັນຂໍ້ມູນທີ່ມີຄວາມສົມບູນແບບເຊິ່ງຢູ່ໃນຊ່ວງເວລາຂອງການຕິພິມໄດ້. ທີ່ເວົ້າວ່າ,

ໃນການຕິຄວາມແລະການນຳໃຊ້ຂໍ້ສະເໜີແນະທີ່ນຳສະເໜີໃນເອກະສານນີ້,

ຜູ້ອ່ານຄວນພິຈາລະນາການອັນຕະລາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນໃຫມ່, ສະພາບແວດລ້ອມຖະໜົນທົນທາງໃນທ້ອງຖິ່ນ,

ການປ່ຽນແປງໃນເຕັກໂນໂລຊີແລະຜົນການວິໄຈໃຫມ່.

ປະຕິບັດຕາມທ້ອງຖິ່ນ, ລະດັບພາກພື້ນ, ລັດ, ແລະ ກົດໝາຍຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນແຫ່ງຊາດ

ອົງການຈັດຕັ້ງເພື່ອການຄ້າ ແລະ ບໍ່ແມ່ນເພື່ອການຄ້າໃນການໃຫ້ເຊົ່າ ຫຼື ເປັນຂອງຍານພາຫະນະ,

ໃນຈຸດທີ່ຕ່ຳທີ່ສຸດ, ຕອບສະໜອງ ໃນທ້ອງຖິ່ນທັງຫມົດ, ພາກພື້ນ, ລັດ ແລະ

ລະບຽບກົດໝາຍຈະລາຈອນລະດັບຊາດ,

ເຊິ່ງດຽວກັນກັບຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຕໍ່ລະບຽບການທັງຫມົດທີ່ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນສຳລັບເພື່ອການຄ້າ

ແລະ ບໍ່ແມ່ນເພື່ອການຄ້າຍານພາຫະນະ.

ຂອບເຂດແລະການນຳໃຊ້

ເອກະສານນີ້ໃຊ້ໄດ້ກັບຄົນຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະຂະໜາດເບົາ, ຂະໜາດກາງ- ຫຼື ຂະໜາດຫນັກ- ພາສີຂອງຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ມີລິສັດເປັນເຈົ້າຂອງ ຫຼື ທີ່ບໍ່ມີລິສັດໃຫ້ເຊົ່າ, ແລະຕົກລົງເຮັດສັນຍາກັບພະນັກງານ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ສ່ວນບຸກຄົນ, ການຮວບຮວມ, ການໃຫ້ເຊົ່າ ຫຼື ການເຊົ່າຍານພາຫະນະ ໃນທຸລະກິດຂອງບໍລິສັດເຊິ່ງຫຼາຍກວ່າ 5,000 ໄມລ໌ / 8,000 ກິໂລແມັດຕໍ່ປີ. ເອກະສານແມ່ນສາມາດຖືກນຳໃຊ້ໄດ້ໃນຫຼາຍວິທີທາງ, ລວມທັງ:

- ດັ່ງທີ່ເປັນ ເອກະສານຂັ້ນຕົ້ນ ຈາກບໍລິສັດໃນໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນຂອງການພັດທະນາ ໂຄງການຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ. ມັນສະໜອງໄດ້ ແມ່ແບບ ຂອງລາຍການທີ່ພົບວ່າສຳຄັນຫຼາຍໃນການພັດທະນາ, ການດຳເນີນການ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນ ການລິເລີ່ມຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ.
- ດັ່ງທີ່ເປັນ ເຄື່ອງມືການກວດສອບບັນຊີ ໂດຍນາຍຈ້າງທີ່ມີໂຄງການຄວາມປອດໄພອັນວ່ອງໄວໃນສະຖານທີ່ເພື່ອກຳນົດຊ່ອງຫວ່າງແລະກາລະໂອກາດສຳລັບການປັບປຸງບັນດາໂຄງການຄວາມປອດໄພອັນວ່ອງໄວຂອງພວກເຂົາ.
- ດັ່ງທີ່ເປັນແມ່ແບບສຳລັບການສົມທຽບໃນຂະນະທີ່ຫລາຍໆບໍລິສັດຕອບສະໜອງກັບມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພອັນວ່ອງໄວຂອງບັນດາໂຄງການຂອງພວກເຂົາ.

ການພິຈາລະນາການອົງການຈັດຕັ້ງ

ໂຄງການຄວາມປອດໄພທາງທ້ອງຖະໜົນທີ່ປະສົບຜົນສຳເລັດແມ່ນໄດ້ຮັບຊັບພະຍາກອນ, ນຳພາໂດຍຜູ້ນຳ ແລະ ການເປັນເຈົ້າຂອງເສັ້ນທາງ.

1. ຊັບພະຍາກອນ ປະກອບມີ, ແຕ່ບໍ່ຈຳກັດ, ການລະດົມທຶນຊ່ວຍເຫຼືອ:
 - a. ໂຄງການຂັບຂີ່ດ້ວຍຄວາມປອດໄພ (ເຊັ່ນ: ການຝຶກອົບຮົມ)
 - b. ການບໍລິການຈັດການໂຄງການຄວາມປອດໄພທາງທ້ອງຖະໜົນ (ຕົວຢ່າງ: ຈຳນວນພະນັກງານຂອງບໍລິສັດ ຫຼື ການບໍລິການພາຍນອກ)
 - c. ເຕັກໂນໂລຊີການເກັບກຳຕົວຊີ້ວັດ.
2. ການບໍລິຫານການຈັດການພື້ນທີ່ທາງທຸລະກິດຜູ້ອາວຸໂສ / ລະດັບໂລກ ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄຳຫມັ້ນສັນຍາ ແລະ ການລົງທຶນດ້ານເວລາ, ຊັບພະຍາກອນ ແລະ ຄວາມສົນໃຈ. ພວກເຂົາສະໜັບສະໜູນໂຄງການຄວາມປອດໄພທາງທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ກຳນົດສຽງສຳລັບການຮັບເອົາວັດທະນະທຳທີ່ໃຫ້ຄຸນຄ່າດ້ານຄວາມປອດໄພ.
3. "ການເປັນເຈົ້າຂອງເສັ້ນທາງ" ຫມາຍເຖິງອົງປະກອບຕໍ່ໄປນີ້:
 - a. ຜູ້ຂັບຂີ່ແຕ່ລະຄົນມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການປະຕິບັດການຂັບຂີ່ຂອງທ້າວ / ນາງ.
 - b. ຜູ້ຈັດການຜູ້ຂັບຂີ່ຮັບຜິດຊອບສຳລັບອົງການຈັດຕັ້ງການປະຕິບັດການຂັບຂີ່ຂອງທ້າວ / ນາງ, ແລະ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບສຳລັບຕົນເອງທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງໂດຍຜ່ານລະດັບທີ່ສູງທີ່ສຸດຂອງອົງການຈັດຕັ້ງ.
 - c. ທີມງານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນລະດັບຊົງເຂດທ້ອງຖິ່ນເປັນສ່ວນຫນຶ່ງຂອງເຄືອຂ່າຍຄວາມປອດໄພທາງທ້ອງຖະໜົນທີ່ປະກອບດ້ວຍຄວາມປອດໄພໃນພາກພື້ນຖະໜົນ ຫລື ທຸລະກິດທີ່ນຳໄປສູ່ການເຊື່ອມຕໍ່ກັບຜູ້ຈັດການຄວາມປອດໄພທາງທ້ອງຖະໜົນໃນທົ່ວໂລກ.

ຫມາຍເຫດ: ໃນບາງອົງການຈັດຕັ້ງຂະໜາດໃຫຍ່,

ຜູ້ຈັດການຄວາມປອດໄພທາງທ້ອງຖະໜົນໃນທົ່ວໂລກແມ່ນມີພາລະບົດບາດເຕັມທີ່.

ບຸກຄົນອື່ນໆທັງຫມົດຈະໄດ້ຮັບບົດບາດກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພເທິງທ້ອງຖະໜົນທີ່ເປັນສ່ວນຫນຶ່ງຂອງຕຳແໜ່ງຂອງພວກເຂົາ. ຕົວຢ່າງຂອງຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງຄວາມປອດໄພເທິງທ້ອງຖະໜົນທີ່ສະແດງໃຫ້ເຫັນຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ເອ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຄຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ຕົວຊີ້ວັດ, ໃນກໍລະນີຂອງທຸລະກິດ ແລະ ການປັບປຸງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ

ການເກັບກຳ, ການວິເຄາະແລະການເຜີຍແຜ່ວັດ /

ຕົວຊີ້ວັດການປະຕິບັດແມ່ນອົງປະກອບການຄຸ້ມຄອງທີ່ສຳຄັນຂອງໂຄງການຄວາມປອດໄພຂອງເຮົາ.

ຄວາມຕ້ອງການຂອງຂໍ້ມູນພື້ນຖານ

1. ຈຳນວນທັງຫມົດຂອງຍານພາຫະນະແບ່ງຕາມປະເພດ:
 - a. ເປົາ
 - b. ບານກາງ
 - c. ຮຸນແຮງ
2. ຈຳນວນໄມ / ກິໂລ
ທັງຫມົດໂດຍແບ່ງຕາມປະເພດຂອງຍານພາຫະນະສຳລັບຊ່ອງໄລຍະເວລາທີ່ໄດ້ກຳນົດ
3. ການປະທະກັນທັງຫມົດໂດຍແບ່ງຕາມປະເພດຂອງຍານພາຫະນະສຳລັບຊ່ອງໄລຍະເວລາທີ່ໄດ້ກຳນົດ
4. ການບາດເຈັບທັງຫມົດໂດຍແບ່ງຕາມປະເພດຂອງຍານພາຫະນະສຳລັບຊ່ອງໄລຍະເວລາທີ່ໄດ້ກຳນົດ
5. ປະເພດຂອງການປະທະກັນ, ເຊັ່ນ:
 - a. ໂດຍຜົນສະທ້ອນ: ຕົວຢ່າງ, ການເສຍຊີວິດ, ການບາດເຈັບຂອງພະນັກງານ, ການບາດເຈັບຂອງບຸກຄົນທີສາມ, ຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ຊັບສົມບັດເທົ່ານັ້ນ
 - b. ໂດຍສາເຫດ: ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ຜິດພາດໃນການປະຕິບັດຕາມສັນຍານຈະລາຈອນ, ຕື່ແລ້ວຫົນ
 - c. ໂດຍກົນໄກຄວາມຜິດພາດ: ຕົວຢ່າງ, ການດາດຂ້າງ, ຫົວຕຳກັນ, ການຕຳທ້າຍລົດ

ການຊີ້ວັດ / ຕົວບົ່ງຊີ້ວັດການດຳເນີນການ

1. ການນຳພາຕົວຊີ້ວັດການດຳເນີນການ
ການນຳພາຕົວຊີ້ວັດການດຳເນີນການໃຫ້ເຂົ້າໃຈຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງເຫດການໃນທາງບວກ ຫຼື ທາງລົບໃນອະນາຄົດ.
 - a. ຍົກຕົວຢ່າງ: ອັດຕາສ່ວນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ປະເພດເປັນຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ (ຕົວຢ່າງ: ໂດຍອີງໃສ່ການບັນທຶກຄວາມໄວ ຫຼື ການປະທະກັນ ຫຼື ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນອື່ນໆ, ລວມທັງຢູ່ໃນລະບົບການຕິດຕາມຍານພາຫະນະ, ເບິ່ງທີ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ບີ)

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຖາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

b. ຍົກຕົວຢ່າງ:

ອັດຕາສ່ວນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ສຳເລັດການຝຶກອົບຮົມຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ໃນປະຕິທິນປີ ຕົວຢ່າງ:

ອັດຕາສ່ວນຂອງການປະທະກັນທີ່ຜ່ານ "ສາເຫດ" ການວິເຄາະພາຍໃນ 30

ມື້ນັບຈາກການປະທະກັນ

2. ການປົກຫຸ້ມຕົວຊີ້ວັດການດຳເນີນການ

ການປົກຫຸ້ມຕົວຊີ້ວັດການດຳເນີນການທີ່ສ່ອງແສງໃຫ້ເຫັນກ່ຽວກັບວິທີການທີ່ດີ ຫຼື ບໍ່ດີ ທີ່ໂຄງການຄວາມປອດໄພຂອງຄວາມໄວປະຕິບັດຢູ່.

ຍົກຕົວຢ່າງ: ການປະທະກັນ ແລະ ການບາດເຈັບຕໍ່ລ້ານໄມ (ຊີເຟເອັມເອັມ ແລະ ໄອເຟເອັມເອັມ)

ຊີເຟເອັມເອັມ
$$\frac{(\text{ການປະທະກັນທັງຫມົດໃນຊ່ວງເວລາທີ່ກຳນົດ} \times 1,000,000)}{\text{ຈຳນວນທັງຫມົດຂອງໄມທີ່ຂັບເຄື່ອນໃນຊ່ວງໄລຍະນັ້ນ}}$$

ໄອເຟເອັມເອັມ
$$\frac{(\text{ໄດ້ຮັບບາດເຈັບທັງຫມົດໃນຊ່ວງເວລາທີ່ກຳນົດ} \times 1,000,000)}{\text{ຈຳນວນທັງຫມົດຂອງໄມທີ່ຂັບເຄື່ອນໃນຊ່ວງໄລຍະນັ້ນ}}$$

ການກຳນົດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການສ້ອມແປງການປະທະກັນ

ຕົວຢ່າງຂ້າງລຸ່ມນີ້ໄດ້ໃຫ້ຄຳແນະນຳກ່ຽວກັບການກຳນົດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການສ້ອມແປງການປະທະກັນ. ສັງເກດວ່າ ມັນບໍ່ໄດ້ລວມເອົາຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການບາດເຈັບ ແລະ ການເສຍຊີວິດ.

ສົມມຸດ:

ຂະໜາດຄວາມໄວ = 500 ຍານພາຫະນະ; 15%

ຂອງຄວາມໄວທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການປະທະທີ່ບໍ່ມີການບາດເຈັບຕໍ່ປີ;

ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການສ້ອມແປງສະເລ່ຍ = USD \$ 15.380 *

ຕົ້ນທຶນການສ້ອມແປງການປະທະກັນປະຈຳປີ = $500 \times 015 \times \$ 15.380 = \text{USD } \$ 1.153.500$

(* ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການສ້ອມແປງສະເລ່ຍຈາກ

ພາລະທາງເສດຖະກິດຂອງການເກີດບັນຫາກ່ຽວກັບຈ້າງ ເອັນເອັດທິເອັສເອ, 2002)

ການຮ່ວມມື / ການປຽບທຽບ / ການປັບປຸງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ

ເອັນເອັດທິເອັສແນະນຳໃຫ້ບໍລິສັດທີ່ເປັນຜູ້ນຳທາງດ້ານຄວາມວ່ອງໄວ /

ຄວາມປອດໄພເທິງທ້ອງຖະໜົນ

ເບິ່ງຂ້າມບັນດາໂຄງການຄວາມປອດໄພທາງດ້ານຄວາມວ່ອງໄວຂອງຕົນທີ່ເປັນການຮຽນຮູ້ແບບປົກກະຕິຈາກຜູ້ອື່ນໃນອຸດສາຫະກຳຂອງເຂົາ ແລະ ຈາກຜູ້ທີ່ຢູ່ໃນອຸດສາຫະກຳທີ່ບໍ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ສິ່ງນີ້ຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການໃຊ້ເວລາໃນແກ້ໄຂບັນຫາ,

ນຳເອົາແນວຄວາມຄິດທີ່ສົດໃໝ່ກັບບັນດາໂຄງການຄວາມປອດໄພເທິງທ້ອງຖະໜົນ,

ສົ່ງເສີມການປັບປຸງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ

ຄວາມສະດວກສະບາຍໃນການແລກປ່ຽນແນວທາງປະຕິບັດທີ່ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມສຳເລັດໃນອະນາຄົດ.

ການປຽບທຽບ / ການຮ່ວມມືສາມາດເປັນທາງການ ຫຼື ບໍ່ເປັນທາງການກໍໄດ້.

ການປຽບທຽບຢ່າງເປັນທາງການປະກອບມີ:

ການເຂົ້າຮ່ວມອົງການຈັດຕັ້ງການປຽບທຽບຄວາມປອດໄພເທິງທ້ອງຖະໜົນ (ຍົກຕົວຢ່າງ:

ເອັນເອັດທິເອັສ),

ເຊັນດຽວກັນກັບການເຂົ້າຮ່ວມໃນໂຄງການການປຽບທຽບການດຳເນີນການໂດຍອົງການຈັດຕັ້ງອຸດສາຫະກຳໃນນາມຂອງສະມາຊິກຂອງພວກເຂົາ (ຍົກຕົວຢ່າງ, ສະມາຄົມ ແກ້ສອາເມຣິກາ).

ສຳລັບຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບໂຄງການການປຽບທຽບຄວາມປອດໄພທີ່ວ່ອງໄວຢ່າງເປັນທາງການ ແລະ

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຄຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ຄວບຄຸມ, ເຂົ້າໄປທີ່ ເວັບໄຊທ໌ www.trafficsafety.org ເພື່ອຮຽນຮູ້ກ່ຽວກັບການບັບຂຶ້ນ NETS' STRENGTH IN NUMBERS™ ທີ່ກ່ຽວກັບໂຄງການການປຽບທຽບຄວາມປອດໄພທີ່ວ່ອງໄວ. ໃຫ້ສັງເກດວ່າມັນຈະມີຄຳການຂົນສົ່ງຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ຂະໜາດນ້ອຍ, ຍານພາຫະນະທຸກປະເພດ, ແລະ ນາຍຈ້າງທີ່ດຳເນີນງານໃນທົ່ວໂລກ, ໃນພາກພື້ນດຽວກັນໃນໂລກ ຫຼື ຢູ່ໃນປະເທດໃດຫນຶ່ງເທົ່ານັ້ນ.

ໃນການປຽບທຽບ, ກຸ່ມຂອງນາຍຈ້າງ, ບົກກະຕິແລ້ວໃນອຸດສາຫະກຳດຽວກັນ, ມີການຮ່ວມມືກັນໃນການບັບບຸງບັນດາໂຄງການຄວາມປອດໄພທາງທ້ອງຖະໜົນຂອງບໍລິສັດ ໂດຍບໍ່ມີການພົວພັນກັບພາກສ່ວນທີສາມໃນການເກັບກຳ ແລະ ວິເຄາະຂໍ້ມູນ.

ໂຄງການມາດຕະຖານຂອງ ເອັນອີທີເອັສ ເກັບກຳຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ຊີວິເອັມເອັມ / ໄອວີເອັມເອັມ ແລະ ອົງປະກອບຂອງໂຄງການທີ່ນຳໃຊ້ໂດຍບໍລິສັດທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນມາດຕະຖານການຝຶກຫັດ.

ອົງປະກອບຂອງໂຄງການ ທີ່ຖືກທຽບທຽງໂດຍ ເອັນອີທີເອັສ ປະກອບມີ, ແຕ່ບໍ່ໄດ້ຈຳກັດ:

- 1) ນະໂຍບາຍ
- 2) ແຜນການຝຶກອົບຮົມ, ລວມທັງຄຳເຫັນຂອງຂະບວນການຂັບຂີ່
- 3) ການຈຳແນກ ແລະ ການແຈກແຈງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ
- 4) ຂະບວນການທົບທວນຄືນການປະທະກັນ
- 5) ການນຳໃຊ້ລະບົບຕິດຕາມກວດກາໃນຍານພາຫະນະ (ໄອວີເອັມເອັສ) ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີຄວາມປອດໄພທີ່ຈັດຫາໃຫ້ໂດຍຜູ້ຜະລິດອຸປະກອນຕົ້ນສະບັບ (ໄອວີເອັມ)
- 6) ຂະບວນການທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ (ຄູ່ສົມລົດ / ຄູ່ຮ່ວມງານພາຍໃນປະເທດ / ໂຄງການທີ່ຂຶ້ນກັບຜູ້ອື່ນ / ຜູ້ຮັບເຫມົາ)
- 7) ຕົວຊີ້ວັດ (ຕົວຢ່າງ: ຊີວິເອັມເອັມ / ໄອວີເອັມເອັມ, ອັດຕາສ່ວນຂອງຄວາມໄວໃນການປະທະກັນ, ປະເພດທີ່ພົບເຫັນຫຼາຍທີ່ສຸດ, ດັດນີຊີ້ວັດຕາມປະເພດຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ຕາມປະເທດ ຫລື ເຂດພື້ນທີ່ຂອງໂລກ)
- 8) ນະໂຍບາຍທາງດ້ານໂທລະສັບມືຖື ແລະ ອຸປະກອນເອເລັກໂຕຣນິກອື່ນໆ
- 9) ການນັດພົບຜູ້ບໍລິຫານລະດັບສູງ
- 10) ການຄວບຄຸມການບໍລິຫານ (ຕົວຢ່າງ ຈຳກັດຊົ່ວໂມງທີ່ຂັບຂີ່ຕໍ່ມື້ ຫຼື ຕິດຕໍ່ກັນໃນອາທິດ; ເວລາພັກທີ່ຈຳເປັນ)

ນິຍາມ

| | |
|----------------------------------|--|
| ລະບົບເບກເອບີເອສ | ລະບົບເບກປ້ອງກັນການລ່ອກ |
| ການຕຳກັນ | ອຸບັດຕິເຫດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຍານຍົນໃນປະຕິບັດການທີ່ມາກັບການຕິດຕໍ່ຍານພາຫະນະອື່ນ, ຊັບສິນອື່ນໆ, ຄົນ ຫຼື ສັດ. ອຸບັດຕິເຫດນີ້ອາດເກີດຂຶ້ນໃນ ຫຼື ນອກຖະໜົນສາທາລະນະ ແລະ ອາດກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍແກ່ພາຫະນະ, ຊັບສິນ ຫຼື ການບາດເຈັບ. |
| ພະນັກງານຂັບລົດຂອງບໍລິສັດ | <ul style="list-style-type: none"> ພະນັກງານຂັບລົດຂອງບໍລິສັດແມ່ນຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍ ເປັນເຈົ້າຂອງ ຫຼື ຍົມ ຍານພາຫະນະບໍລິສັດ ທີ່ການໄດ້ຕ້ອງຂອງນາຍຈ້າງ, ພະນັກງານຂັບລົດຂອງບໍລິສັດ ອາດຈະໝາຍລວມເອົາຄູ່ສົມລົດ, ຄູ່ຄອງ ໄປຈົນເຖິງ ພະນັກງານສັນຍາຈ້າງ. ພະນັກງານຂອງບໍລິສັດ ລວມເຖິງ ພະນັກງານ ເງື່ອນໄຂ "ຊົດເຊີຍ" ພາຫະນະ. ຄົນງານສັນຍາຈ້າງ ແລະ ພະນັກງານ ຜູ້ທີ່ຂັບລົດສ່ວນໂຕ, ເຊິ່ງ ຫຼື ໃຫ້ເຊົ່າຍານພາຫະນະ ໃນວຽກງານຂອງບໍລິສັດຫຼາຍກວ່າ 5000ໄມ/8000ກິໂລແມັດ ຕໍ່ປີ ກໍ່ຖືວ່າເປັນພະນັກງານຂັບລົດຂອງບໍລິສັດ. |
| ການຝຶກອົບຮົມການຂັບລົດຢ່າງປ້ອງກັນ | <p>ຫຼັກສູດທີ່ຈະສອນເຕັກນິກການຂັບຂີ່ຢ່າງປອດໄພ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຜູ້ໃຊ້ລົດໃຊ້ຖະໜົນທັງໝົດ.</p> <p>ມັນເກີນການຮຽນຮູ້ຂອງກົດລະບຽບຂອງຖະໜົນ ແລະ ກົນຈັກພື້ນຖານຂອງການຂັບ.</p> <p>ເປົ້າໝາຍຂອງມັນແມ່ນເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງຂອງການປະທະໂດຍການຄາດເດົາ ສະຖານະການທີ່ອັນຕະລາຍ, ເຖິງວ່າຈະມີເງື່ອນໄຂທີ່ບໍ່ພົ້ນໄປ ຫຼື ຂໍ້ຜິດພາດຂອງຜູ້ອື່ນ.</p> |
| ຍານພາຫະນະປະເພດໜັກ | <p>ບໍ່ວ່າຈະເປັນຍານພາຫະນະທີ່:</p> <ul style="list-style-type: none"> ດ່ຽວ ຫຼື ບັນທຸກ/ຜ່ວງ ຮ່ວມກັນ ໄດ້ຮວມເຂົ້າໃນການຈັດອັນດັບນຳໜັກຂັ້ນຕົ້ນຂອງຍານພາຫະນະ (GVWR) ຂອງ 26,001 ປອນ (11,794 ກິໂລກຣາມ) ຖືກອອກແບບມາເພື່ອບັນທຸກ ຜູ້ໂດຍສານ16ຄົນຂຶ້ນໄປ, ລວມທັງພະນັກງານຂັບລົດ. |
| HSSE | ສຸຂະພາບ, ຄວາມປອດໄພ, ສະຫວັດດີການ, ສິ່ງແວດລ້ອມ |
| ອາການບາດເຈັບ | ຈຳເປັນຕ້ອງມີການຮັກສາທາງການແພດເກີນກວ່າປະຖົມພະຍາບານ ແລະ ອາການບາດເຈັບຄວນໂດຍແພດ ຫຼື ຜູ້ດູແລສຸຂະພາບມີອາຊີບອື່ນໆ. ຄຳນິຍາມຕໍ່ໄປລວມມີ ບາດເຈັບທາງຮ່າງກາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍຕໍ່ຜູ້ທີ່ບໍ່ມີສະຕິ, ຢ່າງໜ້ອຍໜຶ່ງມືຈາກວຽກ, ຈຳກັດກິດຈະກຳການເຮັດວຽກ ຫຼື ຍ້າຍວຽກ. |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຽມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຽມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

| | |
|--------------------------|---|
| IVMS | ລະບົບການກວດສອບໃນລົດ (IVMS), ຫຼື ລະບົບການກວດສອບພຶດຕິກຳຜູ້ຂັບຂີ່, ແມ່ນອຸປະກອນອີເລັກໂຕຣນິກ ທີ່ບັນທຶກຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຍານພາຫະນະທີ່ໃຊ້ ເຊັ່ນ ວັນທີ, ເວລາ, ຄວາມໄວ, ອັດຕາເລັ່ງ, ການຫຼຸດອັດຕາເລັ່ງ ແລະ ການໃຊ້ເຂັມຂັດນິລະໄພ. |
| ລະບົບການຈັດການການເດີນທາງ | ລະບົບການຈັດການການເດີນທາງແມ່ນຖືກວາງແຜນ ແລະ ຂະບວນການທີ່ເປັນລະບົບຂອງການຫຼຸດຜ່ອນ ຄວາມສ່ຽງທີ່ເກີດຈາກການຂົນສົ່ງທາງຖະໜົນ ໃນການປະຕິບັດການຂອງບໍລິສັດ. ການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງມີອົງປະກອບຕໍ່ໄປນີ້: 1) ກົນໄກທີ່ເປັນທາງການໃນການປະເມີນຄວາມຕ້ອງການສຳຫຼັບເດີນທາງ ແລະ ທີ່ຈະຫາທາງທີ່ຈະຈ່າກັດ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນການເດີນທາງເວລາດົນ; ແລະ 2) ຂັ້ນຕອນໃນການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງ, ລວມເຖິງການລົດຄວາມສ່ຽງ, ການວາງແຜນເສັ້ນທາງທີ່ປອດໄພ ແລະ ສັງຄົມຂອງພະນັກງານຂັບລົດ ແລະ ຜູ້ດູແລ. |
| JMP | ແຜນການຈັດການການເດີນທາງ (JMP) ແມ່ນສ່ວນໜຶ່ງຂອງລະບົບການຈັດການການເດີນທາງ ແລະ ໝາຍເຖິງ ແຜນການຕົກລົງ ລະຫວ່າງພະນັກງານ ແລະ ຜູ້ຄວບຄຸມ (ຫຼື ຜູ້ຈັດການການເດີນທາງ). JMP ຄວບຄຸມລະຫວ່າງເວລາອອກເດີນທາງ ແລະ ເວລາທີ່ໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງ. JMP ໃຫ້ລາຍລະອຽດຫົນທາງທີ່ປອດໄພທີ່ສູດເພື່ອຫຼີກລ້ຽງ ຫຼື ຫຼຸດຜ່ອນອັນຕະລາຍທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນເທິງທ້ອງຖະໜົນ, ສະຖານີວິທະຍຸກວດສອບການຈະລາຈອນ, ການສົນທະນາ ຢູ່ເທິງຖະໜົນ ແລະ ລວມເອົາການຈອດພັກ (ທີ່ບ່ອນປອດໄພ) ຜູ້ຂັບຂີ່ໃຊ້ເວລາໃນການປ້ອງກັນບໍ່ໃຫ້ເກີດອາການເມື່ອຍລ້າ. ໃນສະຖານທີ່ທີ່ລະບົບຕອບສະໜອງສຸກເສີນສາທາລະນະເຂົ້າເຖິງໄດ້ຍາກ, ແຜນການຄວບຄຸມບຸລິສັດອ່ານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ພະນັກງານຂັບລົດສາມາດຊອກຫາການດູແລສຸຂະພາບໄດ້. |
| ຍານພາຫະນະປະເພດ ປີ້ | ບໍ່ວ່າຈະເປັນຍານພາຫະນະທີ່: <ul style="list-style-type: none"> ການຈັດອັນດັບນ້ຳໜັກຂັ້ນຕົ້ນຂອງຍານພາຫະນະ(GVWR) ທີ່ນ້ຳໜັກໜ້ອຍກວ່າ 10,001 ປອນ (4,536 ກິໂລ) ຫຼື ຖືກອອກແບບເພື່ອບັນທຸກ 8 ຄົນ ຫຼື ໜ້ອຍກວ່ານັ້ນ, ໄລ່ລວມຜູ້ຂັບ. GVWR ແມ່ນມີຄວາມຈຸໂຫຼດສູງສຸດຂອງຍານພາຫະນະດັ່ງວ, ລວມທັງຜູ້ຂັບ, ຜູ້ໂດຍສານ, ນ້ຳມັນເຊື້ອເຟີງ ແລະ ສິນຄ້າ. |
| ຍານພາຫະນະປະເພດ ປານກາງ | ບໍ່ວ່າຈະເປັນຍານພາຫະນະທີ່: <ul style="list-style-type: none"> ເມື່ອ GVWR ໜັກກວ່າ 10,001 ປອນ, ແຕ່ວ່າ ໜ້ອຍກວ່າ 26,001 ປອນ (11,794 ກິໂລ) ແມ່ນດຶງ ຟ່ວງ ທຸກຊະນິດແລະມີ GVWR ປະສົມປະຂອງໜ້ອຍກວ່າ 26.001 ປອນ (11,794 ກິໂລກຣາມ) ຫຼື ຖືກອອກແບບມາເພື່ອບັນທຸກ ຜູ້ໂດຍສານແຕ່ 9 ເຖິງ 15 ຄົນ, ລວມທັງພະນັກງານຂັບລົດ. |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຄຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

| | |
|--------------------------------|---|
| NCAP | ໂຄງການປະເມີນຄ່າລົດໃໝ່ ໂດຍບົກກະຕິແລ້ວ ລັດຖະບານນຳ, NCAP ຈະຖືກມອບໝາຍໃຫ້ກວດສອບລົດຄົນ ແລະ ກຳໜົດໃຫ້ຈັດອັນດັບ (ຕົວເລກທົ່ວໄປ) ອີງຕາມຄວາມສາມາດທີ່ຈະປົກປ້ອງຜູ້ໂດຍສານຈາກຄວາມເສຍຫາຍໃນເຫດການປະທະ. ຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມ: http://www.globalncap.org/ |
| ເຕັກໂນໂລຊີການປ້ອງກັນການພິກຄວ່າ | ເຕັກໂນໂລຊີການປ້ອງກັນການພິກຄວ່າຖືກອອກແບບມາສຳຫຼັບຍານພາຫະນະເບົາ ທີ່ໃຊ້ລະບົບການຄວບຄຸມຄວາມໝັ້ນຄົງທາງເອເລັກໂຕນິກ (ESC) ລະບົບນີ້ສາມາດເປີດໃຊ້ງານເບກທີ່ລົດທີ່ສະເພາະເຈາະຈົງ, ການຍືນຍອມໃຫ້ຍານພາຫະນະມີການດູດກັບຄືນ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບສາມາດບັງຂັບພາຫະນະໄດ້. ຊື່ອື່ນສຳຫຼັບເຕັກໂນໂລຊີແບບດຽວກັນລວມມີ: ລະບົບຄວບຄຸມການມື້ນຖະໄຫຼ (TCS), ການຄວບຄຸມຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງຍານພາຫະນະ (VSC), ໂປຼແກຼມຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງເອເລັກໂຕນິກ (ESP), ການຄວບຄຸມຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງໄດນາມິກ (DSC). ລະບົບນີ້ມີຢູ່ໃນລົດອອກໃໝ່ຂອງຜູ້ຜະລິດລົດສ່ວນຫຼາຍ, SUV ແລະ ລົດບັນທຸກເບົາ. |
| ປ້ອງກັນການພິກຄວ່າ | ໂຄງສ້າງຂອງການປ້ອງກັນການພິກຄວ່າ (ສ່ວນໃຫຍ່ ແທກຊີ ແລະ ເຟມ) ມີຈຸດປະສົງທີ່ຈະປົກປ້ອງຜູ້ໂດຍສານໃນພາຫະນະຈາກການໄດ້ຮັບບາດເຈັບຈາກລົດພິດຄວ່າ ການປ້ອງກັນເພີ່ມເຕີມນີ້ອາດແມ່ນຮູບຂອງ: <ul style="list-style-type: none"> • ໂຣແຄກແບບເຕັມພາຍໃນພາຫະນະ • ໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອຄ່າລ້ຳຫຼັງຄາ • ເພີ່ມຄວາມແຂງແຮງຂອງປ້ອງຢ້ຽມ |
| ການປ້ອງກັນການກະທົບດ້ານຂ້າງ | ລະບົບຂອງການປ້ອງກັນດ້ານຄວາມເສຍຫາຍພາຍໃນການຕ່ຳໂດຍມາດຕະຖານ ກັບກົດລະບຽບຂອງສະຫະພາບເອີຣົບ ECE95, ກົດລະບຽບຂອງສະຫະລັດ FMVSS 214 ຫຼື ເທົ່າກັນ. ຕາມທຳມະດາ, ທຸກໆຍານພາຫະນະສະໄໝໃໝ່ມີການອອກແບບໂຄງສ້າງໃຫ້ເໝາະສົມກັບການປ້ອງກັນການກະທົບດ້ານຂ້າງ; ຍານພາຫະນະສ່ວນໃຫຍ່ ມີການຕິດຕັ້ງ ຖົງລົມນິລະໄພດ້ານຂ້າງ ແລະ ມີການເພີ່ມຖົງລົມນິລະໄພປ້ອງກັນຫົວ ແລະ ຜ້າກັງ ເປັນຈຳນວນຫຼາຍ. |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຽມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຽມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຄຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ສິ່ງຈຳເປັນຕໍ່ການຈັດການບໍລິຫານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ

ສິ່ງທີ່ຈຳເປັນໄດ້ຖືກແບ່ງອອກເປັນ ສີ່ ກຸ່ມໃຫຍ່:

- ລະບົບການຈັດການບໍລິຫານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ:** ບັນຈຸມີ
ອົງປະກອບໂປຼແກມທີ່ ເຮັດໃຫ້ອົງກອນສາມາດພັດທະນາ
ຜົນການດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ
- ພະນັກງານຂັບລົດ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ** ສິ່ງຈຳເປັນ
- ການຈັດການການເດີນທາງ** ສິ່ງຈຳເປັນຕໍ່ການວາງແຜນ, ການດຳເນີນງານ ແລະ ການຕິດຕາມ
- ຍານພາຫະນະ** ສິ່ງຈຳເປັນ

ອົງປະກອບບັງຄັບຂອງ ການເລີ່ມຕົ້ນຄວາມຄິດເລື່ອງຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນທີ່ເຂັ້ມແຂງ
ໄດ້ລະບຸໄວ້ຢູ່ດ້ານລຸ່ມ. ວັດສະດຸເພີ່ມເຕີມ, ຮວມມີ ບົດອ້າງອີງຂອງເຖິງຄຳແນະນຳ,
ການປະຕິບັດທີ່ດີທີ່ສຸດ ແລະ ໜັງສືຊ້ອນທ້າຍ ຢູ່ທາງຂວາ.

| ອົງປະກອບບັງຄັບ | ຄຳແນະນຳ |
|--|---|
| A. ລະບົບການຈັດການຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ | |
| <ol style="list-style-type: none"> ລະບົບການຈັດການຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນຈະຖືກ ດຳເນີນການເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າກິດຈະກຳນັ້ນຖືກວາງແຜນໄວ້, ດຳເນີນການ, ຄວບຄຸມ ແລະ ກຳກັບແລ້ວ ເພື່ອໃຫ້ການຂົນສົ່ງທາງຖະໜົນມີຄວາມສ່ຽງໜ້ອຍທີ່ສຸດ. ລະບົບການຈັດການບໍລິຫານຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ <ol style="list-style-type: none"> ຄວາມເປັນຜູ້ນຳ ແລະ ຄວາມມັ່ງໝັ້ນ ນະໂຍບາຍ, ວັດຖຸປະສົງ ແລະ ເປົ້າໝາຍຂອງ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ອົງກອນ, ຊັບພະຍາກອນ, ບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຄວາມສາມາດ, ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ຄວາມຕື່ນເຕັ້ນ ການບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງການຂົນສົ່ງທາງຖະໜົນ ຂະບວນການສື່ສານ ເອກະສານຂອງລະບົບການຈັດການ ການວາງແຜນການດຳເນີນງານ ແລະ ຄວບຄຸມ ການກຽມພ້ອມໃນກໍລະນີສຸກເສີນ ແລະ ຜົນຕອບຮັບ ການກວດສອບ, ການວັດ, ການວິເຄາະ ແລະ ການປະເມີນຜົນ ການສືບສວນອຸບັດຕິເຫດການຂົນສົ່ງຕາມທ້ອງ ຖະໜົນ ແລະ ການຕິດຕາມ ການກວດສອບພາຍໃນ ການກວດສອບການບໍລິຫານຈັດການ ຕາມຂໍ້ກຳນົດ, ການດຳເນີນການແກ້ໄຂ ແລະ ບ້ອງກັນ ຂໍ້ຜູກມັດເພື່ອການພັດທະນາຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ | <p>ຕົວຢ່າງຂອງກອບສຳຫຼັບລະບົບກ ານບໍລິຫານຈັດການຄວາມປອດໄ ພຕາມທ້ອງຖະໜົນທີ່ຄວບຄຸມແ ມ່ນ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGP 365 ຄຳແນະນຳການປະຕິບັດເພື່ອຄວາມ ປອດໄພຂອງການຂົນສົ່ງທາງບົກ - ISO 39001:2012 ລະບົບການບໍລິຫານຈັດການການ ຈະລາຈອນທາງຖະໜົນທີ່ປອດໄພ (RTS) – ສິ່ງທີ່ຈຳເປັນກັບຄຳແນະນຳສຳຫຼັບ ການໃຊ້ງານ <p>ອີ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ມາດຕະຖານ ANSI/ASSE Z15.1 2012 ການຝຶກຊ້ອມເພື່ອປອດໄພສຳຫຼັບການ ປະຕິບັດການຍານພາຫະນະ ມີອົງປະກອບຂອງລະບົບການບໍລິຫານ ຈັດການຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະ ໜົນ</p> <p>ຕົວຢ່າງຂອງແຜນພູມອົງກອນ ແລະ ບົດລາຍງານການສືບສວນສອບສວນອຸ ບັດຕິເຫດມີຢູ່ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ A.</p> |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ
“ເປັນ ແມ່ນ”, ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຄຳຂອງມັນ, NETS ແລະ
ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

| B. ສິ່ງຈຳເປັນຂອງ ພະນັກງານຂັບລົດ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ | |
|--|--|
| 1. ຜູ້ໂດຍສານຂອງຍານພາຫະນະຄວນໃສ່ເຂັມຂັດນິລະໄພ. ມັນແມ່ນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂັບລົດທີ່ຕ້ອງບອກສິ່ງທີ່ຈຳເປັນນີ້. | |
| 2A. ຜູ້ຂັບຂີ່ຕ້ອງມີໃບຂັບຂີ່ທີ່ໃຊ້ໄດ້ກັບສະຖານທີ່ນັ້ນໆ ແລະ ຖືກຕາມປະເພດຂອງພາຫະນະ. | ອີງຕາມ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B4 ສຳຫຼັບ ຕົວຢ່າງຂອງນະໂຍບາຍໃບຂັບຂີ່. |
| 2B. ພັດທະນາ ຄວາມເໝາະສົມພາຍໃນສຳຫຼັບນະໂຍບາຍການເຮັດວຽກ ເພື່ອໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າຜູ້ຂັບຂີ່ມີສະພາບຮ່າງກາຍ ແລະ ຈິດໃຈເໝາະສົມກັບການຂັບ. | ການໃຊ້ຄວາມເໝາະສົມຂອງຄົນຂັບລົດ ເພື່ອຂັບຕອນການເຮັດວຽກເຊິ່ງລວມມີ ການກວດສຸຂະພາບເປັນໄລຍະ (ຕົວຢ່າງ ການກວດຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງການນ ອນຫຼັບ ເຊັ່ນ ພາວະຢຸດຫາຍໃຈເວລານອນ). |
| 3. ພະນັກງານຂັບລົດຕ້ອງສຳເລັດການຝຶກອົບຮົມການຂັບຂີ່ຢ່າງລະມັດລະວັງຢ່າງສົມບູນ ທີ່ເໝາະສົມສຳຫຼັບການຈຳແນກປະເພດຂອງພາຫະນະທີ່ຈະໃຊ້. ການຝຶກອົບຮົມຄວນປະກອບມີ: A. ຄວາມຮັບຮູ້ອັນຕະລາຍທົ່ວໄປ (ລວມມີ ການຈັດການຄວາມເມື່ອຍລ້າ ແລະ ການຂັບລົດໃຈລອຍ) ແລະ ລະບຸລາຍການຜ່ານການກວດຄືນ ປະຫວັດການດຳ. B. ສົ່ງຜ່ານ, ເບື້ອງຫຼັງລໍ ຫຼື ວິທີການອື່ນ ເພື່ອສະແດງໃຫ້ເຫັນ ແລະ ປະເມີນລະດັບຂອງສະກົວ C. ການຝຶກອົບຮົມທົບທວນເປັນໄລຍະໆ ຂຶ້ນກັບປະສິດທິພາບຂອງຄົນຂັບລົດ ແລະ ຄວາມສ່ຽງທີ່ມີໜ້ອຍ ຂອງການສົ່ງຜ່ານ ການຝຶກອົບຮົມທົບທວນທຸກໆປີ | NETS ແນະນຳໃຫ້ໄປຜ່ານການອົບຮົມຄວາມຮູ້ຂອງການຝຶກຂວ່າ ເຊິ່ງເປັນບ່ອນທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການຝຶກຂວ່າສູງ (ຕົວຢ່າງ ຍ້ອນວ່າປະເພດຂອງລົດ ຫຼື ປະເພດຂອງຖະໜົນ ຫຼື ເງື່ອນໄຂ. ອີງຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B2 ຕົວຢ່າງ ສຳຫຼັບ ການຝຶກພະນັກງານຂັບລົດທີ່ລວມມີ ຂໍ້ມູນໃນຄວາມເຫັນ ແລະ ເພຍດຼາຍ NETS ແນະນຳໃຫ້ມີການຂຽນໃບ ຮັບຮອງ/ຮັບຮູ້ ພະນັກງານຂັບລົດ ຂອງນະໂຍບາຍການຝຶກພະນັກງານຂັບ ລົດ. |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຖາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຄຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

| | |
|--|---|
| <p>4. ການບໍລິຫານຈັດການຕ້ອງດຳເນີນການ ການແຈກແຈງຂະບວນການຄົ້ນຂັບລົດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ, ເຊິ່ງຈະຕ້ອງມີຢ່າງໜ້ອຍສຸດ:</p> <p>A. ເກນທີ່ໃຊ້ໃນການລະບຸ, ແຈ້ງ ແລະ ການຈັດການກັບພະນັກງານຂັບລົດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ;</p> <p>B. ໄລຍະການໃຊ້ກຳໜົດໃຫ້ກັບຜູ້ບັງຄັບບັນຊາພະນັກງານຂັບລົດ ໃນທັນທີຫຼັງຈາກຈຳແນກພະນັກງານຂັບລົດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງໄດ້ແລ້ວ; ແລະ</p> <p>C. ການຝຶກອົບຮົມເພີ່ມເຕີມອີກຄັ້ງ ແລະ ການປະເມີນຄວາມຕ້ອງການເພີ່ມເຕີມ;</p> <p>D. ອ້າງອີງເຖິງ ຂັ້ນຕອນການຈັດການປະສິດທິພາບການເຮັດວຽກທີ່ ເໝາະສົມ.</p> | <p>ອີງຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B6 ສຳຫຼັບ ການລະບຸຜູ້ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ ແລະ ຕົວຢ່າງນະໂຍບາຍການຮັບມື.</p> |
| <p>5A. ແຍກແຍະ, ອີງຕາມ ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ HSSE, ເຊິ່ງ ຍານພາຫະນະຕ້ອງຖືກມີການຕົກຕັ້ງກັບ ລະບົບການກວດສອບໃນລົດ (IVMS) ຢ່າງໜ້ອຍທີ່ສຸດ, ອຸປະກອນ IVMS ຕ້ອງບັນທຶກກັບ "ກະແຈການລະບຸຄົນຂັບລົດ" ຄວາມໄວ, ອັດຕາເລັ່ງທີ່ຮຸນແຮງ, ອັດຕາການຜ່ອນເລັ່ງທີ່ຮຸນແຮງ, ກິໂລແມັດ ຫຼື ໄມ ທີ່ໄດ້ຂັບ ແລະ ຊົ່ວໂມງຂັບ.</p> <p>5B. ໃຊ້ຂໍ້ມູນ IVMS ກັບ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ໃຫ້ຂໍ້ສະເໜີແນະແກ້ພະນັກງານຂັບລົດ ແລະ ບັບປຸງການເຮັດຂອງເຂົາ • ສະໜັກໄດ້ຮັບການຍອມຮັບ ແລະ ການຈັດການກັບຜົນ; ດຳເນີນການວົງໂທດຫາກບໍ່ປະຕິບັດຕາມ | <p>ວິທີການຕາມຫາຄວາມສ່ຽງ ອາດຖືກໃຊ້ເພື່ອຕັ້ງການແນະນຳ IVMS. ຜົນຂອງການປະເມີນຄວາມສ່ຽງອາດຈະເປັນ IVMS ຖືກນຳສະເໜີຕໍ່ພະນັກງານຂັບລົດຜູ້ມີຄວາມສ່ຽງ ສູງ ທຸ່ງອີດ, ຈາກນັ້ນກໍ່ແມ່ນພະນັກງານຂັບລົດປະເພດອື່ນໆ.</p> <p>ຕົວຢ່າງຂອງ ການດຳເນີນງານ IVMS ແລະ ເອກະສານຄຳແນະນຳຂອງຄົນຂັບລົດສາມາດຫາໄດ້ທີ່ http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>ຫມາຍເຫດ: ການດຳເນີນການຕາມຄວາມຕ້ອງການນີ້ບໍ່ໄດ້ໝາຍຄວາມວ່າກົນໄກຄວາມຄິດເຫັນອື່ນໆ (ຕົວຢ່າງ ການໃຫ້ຄວາມເຫັນ ແລະ ການເບິ່ງການຂັບ) ບໍ່ຖືກຕ້ອງ ວິທີການໃນການບັບປຸງປະສິດທິພາບການຂັບຂີ່ ຄວາມເຫັນ</p> |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

| | |
|---|---|
| | ແລະ ເພຍດາຍອາດຈະຍັງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງ ໂຄງການຝຶກອົບຮົມ. |
| <p>6. ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ພະນັກງານຂັບລົດໃຊ້ໂທລະສັບມືຖື/ເພດຈີ/ວິທະຍຸທີ່ໃຊ້ໂທໄດ້ ໃນຂະນະທີ່ຂັບລົດ. ລວມເຖິງອຸປະກອນບໍ່ມີສາຍ,</p> <p>A. ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ, ຖ້າໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກກົດໝາຍ, ແມ່ນ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ໃນກໍລະນີທີ່ເກີດເຫດສຸກເສີນ • ໃນຖານະທີ່ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການຈັດການຂະບວນ • ສະຖານະການອື່ນໆ, ຂຶ້ນຢູ່ກັບການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ HSSE | ກະລຸນາເບິ່ງ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B1 ສຳຫຼັບຕົວຢ່າງນະໂຍບາຍໂທລະສັບມືຖື. |
| <p>7. ພະນັກງານຂັບລົດຈະຕ້ອງບໍ່ດຳເນີນງານຍານພາຫະນະ ໃນຂະນະທີ່ມືນເທົາ, ໃຊ້ສິ່ງເສບຕິດ, ຢາກ່ອມປະສາດ ຫຼື ຢາທີ່ເຮັດໃຫ້ເສຍຄວາມສາມາດໃນການຂັບລົດ.</p> | ອີງຕາມ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B3 ສຳຫຼັບຕົວຢ່າງນະໂຍບາຍ ວ່າດ້ວຍການໃຊ້ສິ່ງມືນເທົາ, ສິ່ງເສບຕິດທີ່ເຮັດໃຫ້ເສຍຄວາມສາມາດໃນ ການຂັບລົດ |
| <p>8. ການໃຊ້ຍານພາຫະນະ 2 ລໍ່າສຳຫຼັບວຽກຂອງບໍລິສັດແມ່ນບໍ່ອະນຸຍາດ, ນອກຈາກວ່າ ມີການສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງການຄວບຄຸມຄວາມສ່ຽງທີ່ພຽງພໍກັບ ປະເພດຂອງການຂົນສົ່ງນັ້ນ.</p> <p>ຫາກວ່າຜົນຂອງການປະເມີນຄວາມສ່ຽງຍອມຮັບໃຫ້ໃຊ້ຍານ ພາຫະນະ 2 ລໍ່າ, ນະໂຍບາຍ/ຂັ້ນຕອນ ຕ້ອງຢູ່ໃນຜູ້ນທີ່ ສິ່ງຈຳເປັນຕ່ຳສຸດ ສຳຫຼັບການໃຊ້ພາຫະນະເຫຼົ່ານີ້, ລວມເຖິງ ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມສະເພາະຂອງຜູ້ຂັບ.</p> | ອີງຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B7 ສຳຫຼັບຕົວຢ່າງ ນະໂຍບາຍການໃຊ້ຍານພາຫະນະ 2 ລໍ່າ. |

| c. ການຈັດການການເດີນທາງ | |
|--|---|
| <p>1. ຜູ້ຈັດການຕ້ອງດຳເນີນການການຈັດການກັບຄວາມເມື່ອຍລ້າ ແລະ ວຽກ, ການຂັບຂີ່ ແລະ ເວລາພັກ. ລະບອບການປົກຄຸມທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ບໍ່ໃຫ້ຜູ້ຈັດການຈັດຫາວຽກທີ່ໃຫ້ພະນັກງານເຮັດຢ່າງໜັກ, ຂັບ ແລະ ມີຊົ່ວໂມງພັກ.</p> <p>A. ພະນັກງານຂັບລົດຕ້ອງມີສະພາບຈິດໃຈ ແລະ ຮ່າງກາງພ້ອມກັບການເຮັດໜ້າທີ່.</p> <p>B. ພະນັກງານຂັບລົດມີສິດທີ່ຈະ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ຫຼີກລ້ຽງການຂັບຂີ່ຖ້າຫາກວ່າພັກຜ່ອນບໍ່ພຽງພໍ ຫຼື ບໍ່ຕົນໃດເຕັມທີ່. • ຢຸດຍາມພາຫະນະ ແລະ ຢຸດພັກໃນບ່ອນທີ່ປອດໄພ ຖ້າຫາກວ່າຂາດຫາຍຈາກຄວາມສົນໃຈ. <p>C. ຄຸ້ນຂັບລົດຕ້ອງປະຕິບັດຕາມໜ້າທີ່, ການຂັບຂີ່ ແລະ ຊົ່ວໂມງພັກ.</p> | <p>ຂັ້ນຕອນການດຳເນີນການສຳຫຼັບການຈັດການກັບຄວາມເມື່ອຍລ້າລວມມີ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ຕາລາງການເຮັດວຽກ ເພື່ອຈັດຫາການພັກຜ່ອນທີ່ພຽງພໍ, ຫຼີກລ້ຽງການຂັບຂີ່ທີ່ໃຊ້ເວລາດົນ, ຫຼີກລ້ຽງການຂັບຂີ່ໃນເວລາກາງຄືນ ແລະ ຫຼີກລ້ຽງການໝູນກະການເຮັດວຽກ • ຍອມໃຫ້ຄົນງານວາງແຜນພັກຄ້າງຄືນ • ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ຄົນຂັບລົດກ່ຽວກັບຄວາມສ່ຽງຂອງຄວາມເມື່ອຍລ້າ ແລະ ກົນລະຍຸດທີ່ມີປະສິດທິພາບສຳຫຼັບການຈັດການກັບຄວາມເມື່ອຍລ້າ • ຖ້າວ່າກົດໝາຍທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ກົດລະບຽບສຳຫຼັບການປະຕິບັດ, ແມ່ນແນະນຳ ການຂັບຂີ່ ແລະ ຊົ່ວໂມງຢຸດພັກບໍ່ມີ, ໜ້າທີ່, ການຂັບຂີ່ ແລະ ຊົ່ວໂມງພັກໃນຕາຕະລາງທີ່ 1 (ໜ້າ 22) • ຖ້າວ່າກົດໝາຍທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ກົດລະບຽບສຳຫຼັບການປະຕິບັດ, ການຂັບຂີ່ ແລະ ຊົ່ວໂມງຢຸດພັກມີໜ້ອຍ, NETS ແນະນຳໃຫ້ໃຊ້ຂໍ້ກຳນົດທີ່ເຂັ້ມງວດທີ່ລະບຸໃນຕາຕະລາງທີ 1. |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຖາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຄຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

| | |
|---|---|
| <p>2. ຜູ້ຈັດການຄວບຄຸມເປັນໄລຍະ ແລະ ກວດຄືນໝາຍເລກຂອງການເດີນທາງກັບ ເຈດຕະນາທີ່ຈະຈຳກັດການເດີນທາງ ແລະ ຫຼຸດຄວາມສ່ຽງ</p> | <p>ພິຈາລະນາໂໝດທີ່ປອດໄພກວ່າ (ລົດໄຟ, ເຮືອ, ຍົນ) ແລະ ວິທີການອື່ນຂອງການເຮັດວຽກທີ່ປະສົບຜົນສຳເລັດ ເຊັ່ນ ການປະຊຸມວິດີໂອ ຫຼື ປະຊຸມເວັບ.</p> <p>ເມື່ອການຂົນສົ່ງທາງບົກເປັນພຽງທາງອອກດຽວທີ່ເປັນໄປໄດ້, ມາດຕະຖານການຂົນສົ່ງທາງຖະໜົນທີ່ສະເພາະຈະຈະຈົງຕ້ອງໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາເພື່ອຫຼຸດຄວາມສ່ຽງ (ກິໂລແມັດ ຫຼື ໄມ ທີ່ຂັບ) ແລະ ຄວາມສ່ຽງ. ລວມມີ:</p> <p>ການໃຊ້ໂໝດຖະໜົນການຂົນສົ່ງທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຕ່ຳ (ຕົວຢ່າງ ລົດເມ ແລະ ຍານພາຫະນະເບົາ)</p> |
| <p>3A. ໃຊ້ ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ HSSE ທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອລະບຸປະເພດຂອງການເດີນທາງ ທີ່ຕ້ອງການແຜນການຈັດການການເດີນທາງ ແລະ ໃຊ້ JMP ກັບການເດີນທາງເຫຼົ່ານັ້ນ.</p> <p>3B. JMP ລວມມີ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ການລະບຸເສັ້ນທາງທີ່ອັນຕະລາຍ ແລະ ການຄວບຄຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ຢຸດພັກ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການການສື່ສານໃນຂະນະທີ່ເດີນທາງ. ໃນແຜນການເດີນທາງ, ໜ້າທີ່, ການຂັບຂີ່ ແລະ ຊົ່ວໂມງຢຸດພັກລະບຸໄວ້ໃນຕາຕະລາງທີ 1 ຄວນຖືກນຳມາໃຊ້ເຊັ່ນດຽວກັນກັບການຄວບຄຸມຈັດການຄວາມເມື່ອຍລ້າ.</p> | <p>ອີງຕາມເອກະສານຊ້ອນທ່າຍ C ສຳຫຼັບຕົວຢ່າງນະໂຍບາຍ ການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງ.</p> <p>NETS ແນະນຳໃຫ້ແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ຈັດການການເດີນທາງ ແລະ ເຮັດໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າພວກເຂົາໄດ້ຮັບການຝຶກຝົນຢ່າງຖືກຕ້ອງ.</p> <p>ໃນກໍລະນີທີ່ເປັນໄປໄດ້, ຄົນຂັບລົດ ແລະ ຜູ້ຈັດການການເດີນທາງ ມີການບັນຍາຍສະຫຼຸບກ່ອນການເດີນທາງເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈ:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. ຄົນຂັບລົດເໝາະສົມກັບວຽກ ແລະ ມີຄຸນະພາບສຳຫຼັບການເດີນທາງ (ເບິ່ງຢູ່ບ່ອນສິ່ງທີ່ຈຳເປັນ 3.4 ແລະ 8) b. ຜູ້ຂັບບົດ ແລະ ຜູ້ຈັດການການເດີນທາງຕ້ອງເຂົ້າໃຈ JMP c. ຍານພາຫະນະແມ່ນມີການກວດສອບຕໍ່ການເດີນທາງ (ເບິ່ງຢູ່ບ່ອນ ສິ່ງທີ່ຈຳເປັນ 16.2) <p>ສຳຫຼັບການເດີນທາງທີ່ບໍ່ມີການບັນຍາຍກ່ອນການເດີນທາງ, ທາງເລືອກ</p> |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຄຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

| | |
|---|---|
| | ການຄວບຄຸມສາມາດດຳເນີນການໄດ້ເພື່ອໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າການເດີນທາງສອດຄ້ອງກັບລາຍການ a, b ແລະ c ທີ່ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ. |
| 4. ຜູ້ໂດຍສານທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈະບໍ່ຖືກຍອມຮັບໃນຍານພາຫະນະໃນຂະນະທີ່ຢູ່ໃນການເຮັດໜ້າທີ່ຂອງບໍລິສັດ | <p>ດຳເນີນນະໂຍບາຍທີ່ລະບຸ ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ຂັບຍານພາຫະນະ ຂອງບໍລິສັດ ບໍ່ວ່າຈະເປັນເຈົ້າຂອງ, ເຊົ່າ ຫຼື ໃຫ້ເຊົ່າ.</p> <p>ຕາມທຳມະດາ, ຜູ້ໂດຍສານທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໃນລົດບັນທຸກຂະໜາດໜັກ ແມ່ນບຸກຄົນທີ່ຖືກຍອມຮັບແລ້ວຈາກຜູ້ຈັດການຂອງສາຍຄົນຂັບລົດ. ມັນຮວມຢູ່ ແຕ່ບໍ່ໄດ້ກຳນົດໃຫ້ແຕ່ຄູສອນຂັບລົດ, ຜູ້ຮຽນຂັບລົດ, ພະນັກງານສ້ອມບຳລຸງ ແລະ ພະນັກງານຂົນສົ່ງ.</p> <p>ໃນບາງປະເທດ, ຜູ້ໂດຍສານຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ກຳນົດດ້ານກົດລະບຽບ ເຊິ່ງພວກເຂົາຄວນຈະມີຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບເລື່ອງສຳພາລະ, ພື້ນທີ່ຂອງມັນ ແລະ ຂັ້ນຕອນການຕອບສະໜອງສຸກເສີນ.</p> |
| 5. ຜູ້ຂັບຕ້ອງຖືກຍອມຮັບຕາມກົດໝາຍ, ຂັບຂີ່ໂດຍທີ່ເປີດໄຟຕາລົດ ໃນເວລາຕອນເຊົ້າ. | |

ຕາຕະລາງ 1: ຕົວຢ່າງ ວຽກ/ໜ້າທີ່, ການຂັບຂີ່ ແລະ ຊົ່ວໂມງພັກຜ່ອນ

ຄໍາແນະນຳລຸ່ມນີ້ແມ່ນອີງຕາມ

ຫຼັກການໃນຂອບເຂດຂອງກົດລະບຽບທີ່ໃຊ້ກັບພາຫະນະຂະໜາດໜັກ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຈຳນວນຂອງອົງປະກອບລຸ່ມນີ້, ຕົວຢ່າງ ສ່ວນທີ່ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການເວລາພັກຜ່ອນ ແລະ ຕ້ອງການທີ່ຈະພິຈາລະນາເວລາເດີນທາງດັ່ງສ່ວນປະກອບຂອງເວລາຂັບລົດທັງໝົດ, ແລະຍັງກ່ຽວຂ້ອງກັບຍານພາຫະນະຂະໜາດເບົາ ແລະ ປານກາງ.

ອີງຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ C1

ສຳຫຼັບຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບສິ່ງທີ່ຈຳເປັນແຕ່ລະຢ່າງໃນຕາຕະລາງ 1,

ຄວາມສຳຄັນຂອງການປະຕິບັດຕາມສິ່ງທີ່ຈຳເປັນເຫຼົ່ານີ້ ແລະ

ມັນພົວພັນກັບກົດໝາຍທ້ອງຖິ່ນແນວໃດ.

| | ສຳຫຼັບຜູ້ຂັບຂີຍານພາຫະນະ ຂະໜາດກາງ ແລະ ນ້ອຍ. | ສຳຫຼັບຜູ້ຂັບຂີຍານພາຫະນະ ຂະໜາດໜັກ ແລະ ອື່ນໆ ສຳຫຼັບຜູ້ທີ່ຂັບຂີ່ແມ່ນໜ້າທີ່ວຽກຫຼັກ |
|--|---|--|
| ເວລາການຂັບສູງສຸດລະຫວ່າງ ການພັກຜ່ອນ ແລະ ເວລາການພັກຜ່ອນຕໍ່າສຸດ. | 2 ຊົ່ວໂມງຂອງການຂັບຂີ່ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຄວນ ໄດ້ຮັບການພັກຜ່ອນຢ່າງຕໍ່າ 15 ນາທີ. | 4,5 ຊົ່ວໂມງຂອງການຂັບຂີ່ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຄວນໄດ້ຮັບການພັກ ຜ່ອນ 30 ນາທີ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຂໍແນະນຳໃຫ້ມີການພັກ 15 ນາທີ ໃນທຸກໆ 2 ຊົ່ວໂມງ ແລະ ຢຸດພັກເລື້ອຍໆ ໃນຊ່ວງເວລາທີ່ຕໍ່າເປັນກາງ. |
| ຊົ່ວໂມງວຽກສູງສຸດ* ໃນໄລຍະ 24 ຊົ່ວໂມງ *ຊົ່ວໂມງການເຮັດວຽກໃນເດືອນ ປີອາທິດ ລວມເຖິງການປະກອບອາຊີ ບຂັບລົດ | ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ເພີ່ມວຽກງານຂັບຂີ່ຫຼັງຈາກ 12 ຊົ່ວໂມງທີ່ເຮັດວຽກ | ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ເພີ່ມວຽກງານຂັບຂີ່ຫຼັງຈາກ 14 ຊົ່ວໂມງທີ່ເຮັດວຽກ |
| ຊົ່ວໂມງການຂັບລົດສູງສຸດ ໃນໄລຍະ 24 ຊົ່ວໂມງ | ລວມ 8 ຊົ່ວໂມງ, ບໍ່ລວມເວລາໃນການເດີນທາງ. 9 ຊົ່ວໂມງ, ລວມເວລາໃນການເດີນທາງ. | ລວມ 10 ຊົ່ວໂມງ, ບໍ່ລວມເວລາໃນການເດີນທາງ. 11 ຊົ່ວໂມງ, ລວມເວລາໃນການເດີນທາງ. |
| ຊົ່ວໂມງວຽກສູງສຸດ ໃນເວລາ 7 ມື້ ແລະ 14 ມື້ | ບໍ່ໃຫ້ມີການຂັບຂີ່ ຫຼັງຈາກການປະຕິບັດໜ້າທີ່ 40 ຊົ່ວໂມງວຽກ/ໜ້າທີ່ ເວລາ 7 ມື້, ຫຼື 80 ຊົ່ວໂມງຕໍ່ 14 ມື້. | ບໍ່ໃຫ້ມີການຂັບຂີ່ ຫຼັງຈາກການປະຕິບັດໜ້າທີ່ 70 ຊົ່ວໂມງຂຶ້ນໄປ ໃນເວລາ 8 ມື້, ຫຼື 120 ຊົ່ວໂມງ ຕໍ່ເວລາ 14 ມື້. |

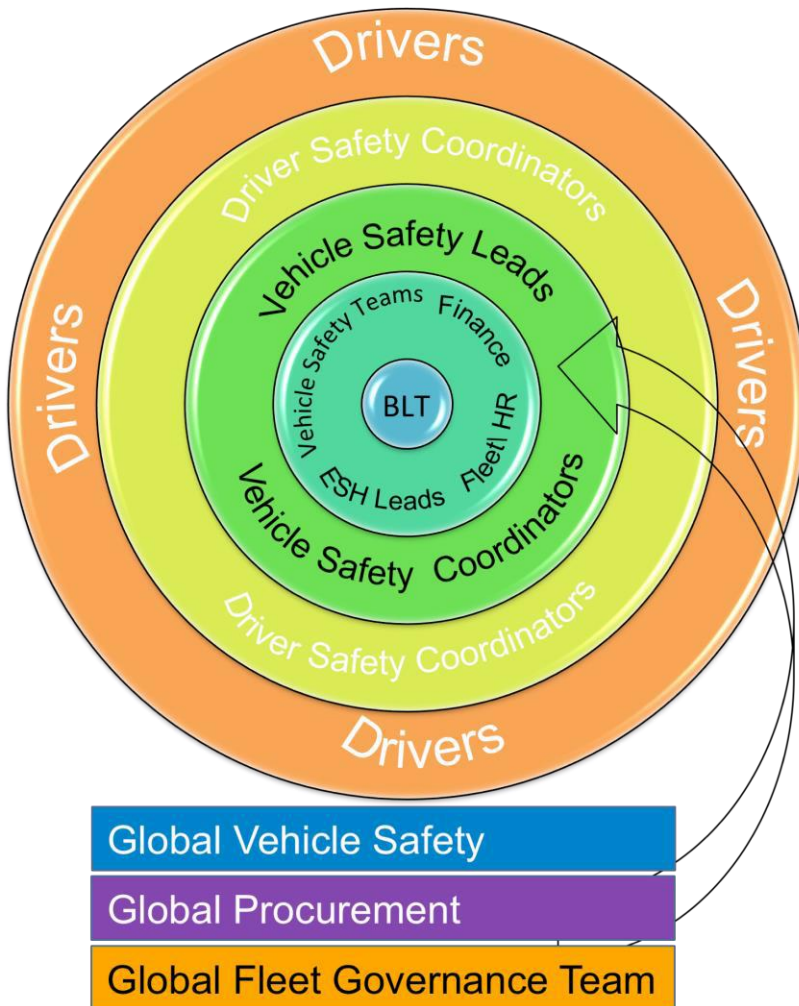
ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນ ແມ່ນ,” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍ່າງຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

| D. ຍານພາຫະນະ | |
|---|---|
| <p>1. ການບໍລິຫານຈັດການຕ້ອງເຮັດໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າຍານພາຫະນະທີ່ໃຊ້ນັ້ນຖືກຕາມມາດຕະຖານຢ່າງຕໍ່າ</p> <p>A. ເຂັ້ມຂັດນິລະໄພ 3ຈຸດ*</p> <p>B. ບ່ອນອີງຫົວ/ພະນັກເອື້ອຍຫົວ*</p> <p>C. ຖົງລົມນິລະໄພ (ສຳຫຼັບຄົນຂັບ ແລະ ບ່ອນນັ່ງທາງໜ້າ)</p> <p>D. ການປ້ອງກັນການກະທົບດ້ານຂ້າງ</p> <p>E. ລະບົບເບກເອບີເອສ</p> <p>F. IVMS (ຈາກການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ)</p> <p>G. ຊຸດເຄື່ອງມືການຕອບສະໜອງສຸກເສີນ</p> <p>*ມາດຕະຖານຕໍ່າສຸດສຳຫຼັບຍານພາຫະນະປະເພດເປົາໃຊ້ໃນທຸລະກິດຂອງບໍລິສັດທີ່ຄົນຂັບເປັນເຈົ້າຂອງ ຫຼື ເຊົ່າ.</p> | <p>ມາດຕະຖານທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານນີ້ ແມ່ນມາດຕະຖານຕໍ່າສຸດ.</p> <p>ມາດຕະຖານເພີ່ມເຕີມອາດຈະປະກອບມີ: ຄວາມສາມາດໃນການລາກ, ການພິຈາລະນາຕາມຫຼັກສະໄລສາດ (ຕົວຢ່າງ ຄວາມສະດວກໃນການເຂົ້າເຖິງ, ການເຄື່ອນໄຫວ, ຄວາມສາມາດໃນການເຮັດວຽກຂອງຍານພາຫະນະ), ຄຸນລັກສະນະດ້ານຄວາມປອດໄພ ເຊັ່ນ ລະບົບຄວາມໝັ້ນຄົງ, ກ້ອງໃນລົດ ແລະ ລະບົບແວ່ນພາຍນອກ.</p> <p>NETS ແນະນຳໃຫ້ໃຊ້ການປ້ອງກັນການພິກຂວ້າ ຫຼື ເຄື່ອງມືປ້ອງກັນ, ຖ້າມີການລະບຸຄວາມສ່ຽງຂອງການພິກຂວ້າສູງ.</p> <p>NETS ແນະນຳວ່າ ຍານພາຫະນະທີ່ຢ່າງຕໍ່າ ມີ 4ດາວຂອງການຈັດອັນດັບ NCAP ຫຼື ຂອບເຂດການຈັດອັນດັບທີ່ເທົ່າທຽມກັນ.</p> <p>ອຸປະກອນສຸກເສີນທີ່ເໝາະສົມຮວມມີ: ຊຸດປະຖົມພະຍາບານ, ໄຟສາຍ, ເສື້ອກັກສະທ້ອນແສງເພື່ອຄວາມປອດໄພ, ເຄື່ອງດັບເຜິງ, ສາມຫຼ່ຽມເຕືອນ.</p> |
| <p>A2. ຮັກສາຍານພາຫະນະໃນການເຮັດວຽກທີ່ປອດໄພ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ກຳນົດຂອງຜູ້ຜະລິດ ແລະ ສິ່ງຈຳເປັນຂອງກົດໝາຍທ້ອງຖິ່ນ.</p> | <p>ອີງຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ D ສຳຫຼັບຕົວຢ່າງຂອງການບຳລຸງຮັກສາຍານພາຫະນະ ແລະ ຂັ້ນຕອນການກວດສອບຍານພາຫະນະ.</p> |

| | |
|--|---|
| 2B. ພະນັກງານຂັບລົດຕ້ອງດຳເນີນການ ກວດສອບກ່ອນການເດີນທາງເພື່ອໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າຍານພາ ຫະນະນັ້ນເຮັດວຽກເປັນບົກກະຕິດີ ເພື່ອຄວາມເໝາະສົມສຳຫຼັບການເດີນທາງ. | |
| 3. ຮັກສາສິ່ງຂອງທີ່ຫຼົມໃນຫ້ອງໂດຍສານ | ສິ່ງຂອງທີ່ຫຼົມ ບໍ່ຄວນທີ່ຈະນຳໄປໄວ້ບ່ອນສຳຫຼັບຜູ້ໂດ ຍສານ, ສາມາດໃຊ້ຕາໜ່າງສິນຄ້າ ຫຼື ສິ່ງທີ່ຄ້າຍຄືກັນໄດ້ ເພື່ອແຍກບ່ອນເກັບຂອງອອກຈາກບ່ ອນນັ່ງຜູ້ໂດຍສານ. |

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ A1.1: ຕົວຢ່າງ ໂຄງຮ່າງຂອງອົງກອນຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ

- 1.1 ອົງກອນທີ່ເຮັດວຽກກັບທຸລະກິດທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ຫຼື ພູມສັນຖານ ອາດຈະພິຈາລະນາການຈັດຕັ້ງ ກົດໝາຍລະດັບສູງໂດຍຮວມໂດຍໂຄງຮ່າງມີຄວາມຕ້ອງການໜ້ອຍສຸດ ແລະ ຍືນຍົມໃນລະດັບພາກພື້ນ ຫຼື ໜ່ວຍທຸລະກິດ ເພື່ອສ້າງລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມໃຫ້ ຄຳແນະນຳ ເພື່ອເປັນຂໍ້ບັງຄັບການດຳເນີນງານ ແລະ ຢູ່ພາຍໃຕ້ນະໂຍບາຍໂດຍລວມ.
- 1.2 ເພື່ອທີ່ຈະປະສົບຜົນສຳເລັດໃນການດຳເນີນງານ ແລະ ຮັກສາຖະໜົນ ແລະ ໂປຼແກມລົດຂົນສົ່ງທີ່ປອດໄພ, ສະຕິທີ່ເຂັ້ມແຂງຂອງຄວາມມຸ່ງໝັ້ນໃນການຈັດການຖະໜົນ ແລະ ໂປຼແກມຍານພາຫະນະທີ່ປອດໄພແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ



ຜູ້ຂັບຂີ່

- ຂັບຂີ່ຢ່າງປອດໄພ
- ລາຍງານໄລຍະທາງເປັນໄປ ແລະ ສິ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນ
- ເຮັດວຽກໄປພ້ອມກັບພະນັກງານຂັບລົດທີ່ປອດໄພ
- ສຳເລັດການອົບຮົມຂອງພະນັກງານຂັບລົດ

ຜູ້ປະສານງານຄວາມປອດໄພຂອງພະນັກງານຂັບລົດ (DSC)

- ທີມຜູ້ບໍລິຫານ ຫຼື ຜູ້ດູແລລະບົບມີອາຊີບ
- ຈັດຫາຂໍ້ມູນຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ແກ່ທີມ
- ກວດສອບລະດັບຄວາມສ່ຽງຂອງພະນັກງານຂັບລົດໃນທີມ
- ແຊມ ແລະ ອິດທິພົນຄວາມປອດໄພໃນທີມ
- ເຂົ້າຮ່ວມໃນເຄືອຂ່າຍ DSC
- ລາຍງານເຫດການ ແລະ ຮອບຮວມໄລຍະທາງເປັນໄປ

ຜູ້ປະສານງານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ

- ESH ຫຼື ຜູ້ນຳທາງດ້ານເສດຖະກິດທີ່ສຳຄັນ
- ລະບຸ ແລະ ເຮັດວຽກກັບ DSC
- ເຮັດວຽກກັບຍານພາຫະນະທີ່ປອດໄພ
- ມີສ່ວນຮ່ວມໃນທີມຍານພາຫະນະທີ່ປອດໄພ

ຍານພາຫະນະທີ່ປອດໄພ/ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ປອດໄພ ແລະ ພະແນກສຸຂະພາບ(ESH)

- ຮ່ວມງານກັບຜູ້ປະສານງານ ແລະ DSC
- ບໍລິຫານຈັດການລະບົບ ແລະ ຈັບຕົວຊີ້ວັດ ESH
- ຈັດຫາຄຳແນະນຳໃຫ້ແກ່ທີມງານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ

ທີມງານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ

- ກຳນົດນະໂຍບາຍ
- ຮ້ອງຂໍ ແລະ ກວດສອບ ຕົວຊີ້ວັດ
- ລາຍງານເຖິງ ຄວາມເປັນຜູ້ນຳທາງດ້ານທຸລະກິດ

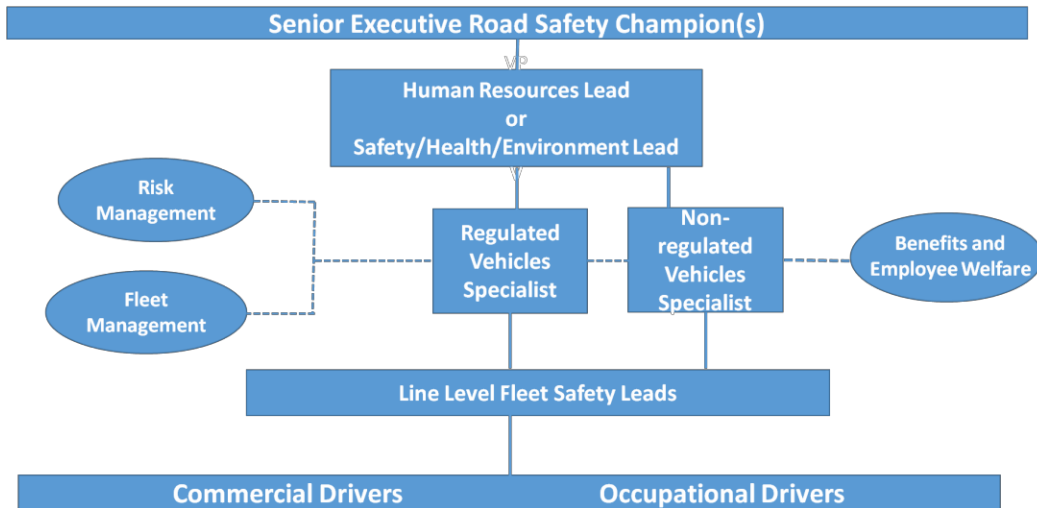
ທີມງານ ຄວາມເປັນຜູ້ນຳທາງດ້ານທຸລະກິດ/ ຜູ້ນຳຄົນ

- ຕັ້ງເປົ້າໝາຍ ແລະ ຄວາມຄາດຫວັງ
- ລາຍງານຕົວຊີ້ວັດ
- ອະນຸມັດ ແລະ ນຳໃຊ້
- ການຕິດຕາມການປະພຶດຂອງພະນັກງານຂັບລົດ ແລະ ການແລກແລງ

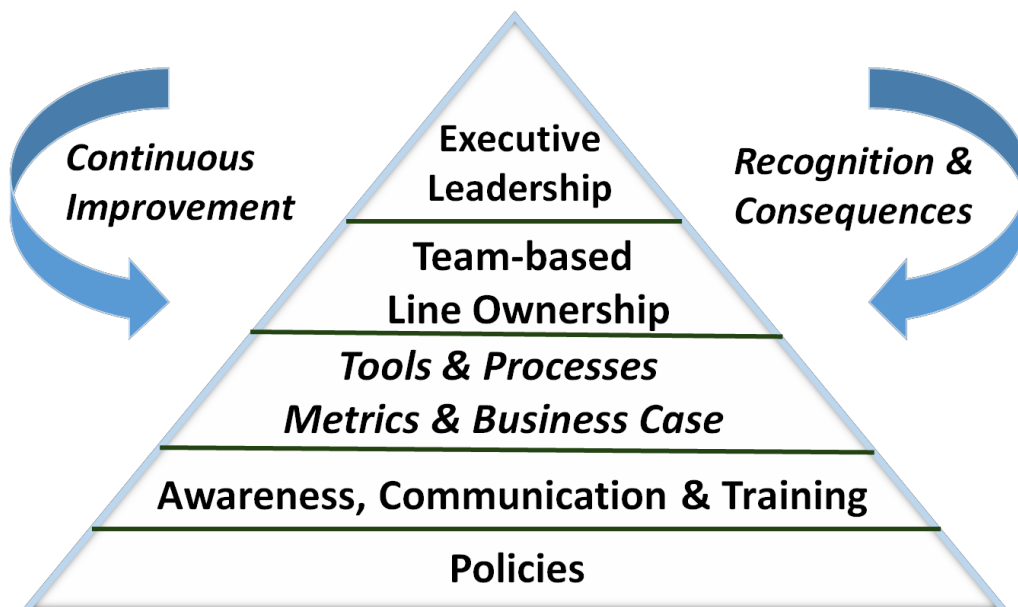
- 1.3 ຜູ້ນຳອົງກອນຂອງໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າໂປຼແກຼມນີ້ເປັນຊັບພະຍາກອນທີ່ເໝາະສົມທີ່ຈະໃຊ້ໂປຼແກຼມ, ຮວບຮວມ ແລະ ສົນທະນາຕົວຊີ້ວັດທີ່ເໝາະສົມ, ກວດຄືນ ອຸບັດຕິເຫດ/ການຕຳ, ໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດສົມບູນຕາມຄວາມຮຽກຮ້ອງ ແລະ ລະບຸ ແລະ ຕິດຕາມສຳຫຼັບການປັບປຸງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ຕົວຢ່າງ ສາມາດຊອກຫາໂຄງສ້າງໄດ້ຢູ່ເບື້ອງເທິງ.
- 1.4 ທີມງານພິຈາລະນາການຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະຈັດຕັ້ງໃນພາກພື້ນ ເພື່ອຈັດການບັນຫາພາຍໃນແຕ່ລະຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ຫຼື ພື້ນທີ່ໃນໂລກ.
- ການຈັດຕັ້ງ ແລະ ທົບທວນ ນະໂຍບາຍຄວາມປອດໄພພາຍໃນພາກພື້ນ/ໜ່ວຍທຸລະກິດ.
 - ລະບຸ ແລະ ໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າຜູ້ປະສານງານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະມີຈຳນວນທີ່ພຽງພໍ
 - ການກວດຄືນ ເຫດການ ແລະ ການຕຳ
 - ກວດສອບໃຫ້ໝັ້ນໃຈການຝຶກອົບຮົມຄົນຂັບລົດເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍຕາມນະໂຍບາຍ
- 1.5 ອາດຈະມີວິທີການສຳຫຼັບການລະບຸ ແລະ ຝຶກອົບຮົມ ສຳຫຼັບບຸກຄົນຜູ້ທີ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບການຈັດການສິ່ງທີ່ຈຳເປັນຕໍ່ໂປຼແກຼມຍານພາຫະນະທີ່ ປອດໄພ ແລະ ເພື່ອໃຊ້ເປັນຈຸດຫຼັກຂອງການຕິດຕໍ່ໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອກັບການລາບງານຕ່າງໆ ແລະ ການສື່ສານອື່ນໆເຖິງພະນັກງານຂັບລົດຂອງບໍລິສັດ ແລະ ຄູ່ສົມລົດ ຜູ້ທີ່ຂັບລົດທີ່ບໍລິສັດ ເປັນເຈົ້າຂອງຫຼືເຊົ່າ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ A1.2: ຕົວຢ່າງ ແຜນຜູ້ມອົງກອນຂອງຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ຕົວແບບການບໍລິຫານຈັດການຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຽມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຽມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ A2: ຕົວຢ່າງການສືບສວນຂັ້ນຕອນການເກີດອຸບັດຕິເຫດ**ເປົ້າໝາຍ**

ເພື່ອກຳນົດຄວາມຈິງຂອງ ເຫດການຕ່າ ແລະ ເຮັດຕາມໂປໂຫໂຄທີ່ຈຳເປັນ.

ຂອບເຂດ

ພະນັກງານທຸກຄົນໃນການດຳເນີນການ ຍານພາຫະນະຂອງ (ໃສ່ຊີ້ບໍລິສັດ) (ເປັນເຈົ້າຂອງ, ເຊົ່າ, ໃຫ້ເຊົ່າ)

ນິຍາມ

ການຕ່າທີ່ບໍ່ສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້ ຫຼື ອຸບັດຕິເຫດ - ການຕ່າທີ່ສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້ ຫຼື ອຸບັດຕິເຫດ ແມ່ນສິ່ງທີ່ພະນັກງານຂອງ (ໃສ່ຊີ້ບໍລິສັດ)

ລົ້ມເຫຼວໃນການເຮັດທຸກຢ່າງທີ່ເປັນໄປໄດ້ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງການຕ່າ ຫຼື ອຸບັດຕິເຫດ

ລວມມີການຄາດການອັນຕະລາຍ ແລະ ການໃຊ້ວິທີການການປ້ອງກັນທີ່ເໝາະສົມ.

ການຕ່າທີ່ບໍ່ສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້ ຫຼື ອຸບັດຕິເຫດ - ການຕ່າທີ່ສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້ ຫຼື ອຸບັດຕິເຫດ ແມ່ນສິ່ງທີ່ພະນັກງານຂອງ (ໃສ່ຊີ້ບໍລິສັດ) ເຮັດທຸກຢ່າງທີ່ເປັນໄປໄດ້ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງການຕ່າ ຫຼື ອຸບັດຕິເຫດ, ລວມມີການຄາດການອັນຕະລາຍ ແລະ ການໃຊ້ວິທີການການປ້ອງກັນທີ່ເໝາະສົມ.

ໂດຍທົ່ວໄປ

ການສືບສວນສອບສວນການຕ່າແມ່ນຊອກຫາຄວາມຈິງ. ສຳຫຼັບການບໍລິຫານຈັດການໃຫ້ (ໃສ່ຊີ້ບໍລິສັດ), ເຈົ້າບໍ່ຄວນຈະກຳນົດພຽງແຕ່ເກີດຫຍັງຂຶ້ນ,

ແຕ່ຕ້ອງບອກນຳວ່າເກີດຂຶ້ນຍ້ອນຫຍັງ ແລະ

ທີ່ສຳຄັນທີ່ສຸດແມ່ນຈະເຮັດວິທີໃດພະນັກງານຂອງທ່ານຈະຫຼີກລ້ຽງເຫດການທີ່ຄ້າຍຄືກັນ.

ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຖະໜົນ ແລະ ສະພາບ ຍານພາຫະນະ, ມະນຸດ ແລະ

ພຶດຕິກຳຂອງອົງກອນທັງໝົດຕ້ອງຖືກພິຈາລະນາ.

ການສືບສວນສອບສວນຈະສຳເລັດໄດ້ຂຶ້ນກັບຄວາມສາມາດຂອງຜູ້ຈັດການ

ໃນການຮັບເອົາຄວາມຈິງໂດຍບໍ່ອັກຂະຕິ ແລະ ບໍ່ພະຍາຍາມທີ່ຈະສັນນິຖານ.

ເປົ້າໝາຍສູງສຸດຂອງ (ໃສ່ຊີ້ບໍລິສັດ) ໃນການສືບສວນສອບສວນ ແລະ

ການກຳນົດຄວາມສາມາດການປ້ອງກັນ ແມ່ນ ການພັດທະນາຕົນເອງ

ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງການຕ່າໃນອະນາຄົດ

ຄຳແນະນຳຢູ່ໜ້າຕໍ່ໄປນີ້ແມ່ນຊ່ວຍຈັດການສືບສວນສອບສວນ ແລະ

ການກຳນົດຄວາມສາມາດການປ້ອງກັນວຽກທີ່ເຂົາເຈັດ. ໂດຍການເຮັດຕາມຂັ້ນຕອນ ທີ່ລະບຸໄວ້,

ຜູ້ຈັດການຈະມີສິດຮັບຮູ້ຂໍ້ມູນໃຫ້ພຽງພໍສຳຫຼັບເປົ້າໝາຍຂອງເຂົາ, ຄຽງຄູ່ກັບການຈັດຫາ (ໃສ່ຊີ້ບໍລິສັດ) ເອກະສານກົດໝາຍ ແລະ ການເງິນ.

ມັນເປັນສິ່ງສຳຄັນສຳຫຼັບການລາຍງານທີ່ຕ້ອງເຮັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງທີ່ສຸດ, ໃນຫຼາຍກໍລະນີ, ເປັນທາງການ (ໃສ່ຊີ້ບໍລິສັດ) ເອກະສານຂອງການຕຳ ແລະ ອາດຈະຖືກໃຊ້ໃນສານ ເພື່ອຈຸດປະສົງຂອງປະກັນໄພ ຫຼື ຕັດສິນໃນຊັ້ນສານ.

ໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບຂອງພະນັກງານ

ຫຼັງຈາກມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງກັບອຸບັດຕິເຫດ ລົດຕຳ:

1. ຢຸດທັນທີເພື່ອສືບສວນ.
2. ຊ່ວຍຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບບາດເຈັບ
3. ແຈ້ງບໍລິການສຸກເສີນ
4. ບ້ອງກັນບ່ອນເກີດເຫດໂດຍການວາງອຸປະກອນເຕືອນ, ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ເຕືອນການຈະລາຈອນ ແລະ ອື່ນໆ.
5. ບ້ອງກັນຍານພາຫະນະຂອງທ່ານຈາກຄວາມເສຍຫາຍທີ່ໜັກກວ່າເກົ່າຫຼືການລັກຂະໂມຍ ຢ່າເຮັດໃຫ້ໂຕເອງຢູ່ໃນສະຖານະການອັນຕະລາຍ.
6. ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ຫ້າມເຄື່ອນຍ້າຍຍານພາຫະນະຈົນກວ່າຕຳຫຼວດຈະມາ.
7. ຈັດການໃຫ້ຮຽບຮ້ອຍ, ແຕ່ຫ້າມເຊັນລົມກ່ຽວກັບເລື່ອງການຕຳກັບໃຜ ຍົກເວັ້ນຕຳຫຼວດ ແລະ (ໃສ່ຊີ້ບໍລິສັດ) ຕົວແທນ, ເມື່ອສະແດງຕົວແລ້ວ
8. ລາຍງານຜູ້ຮັບຜິດຊອບ/ຜູ້ຈັດການເທື່ອໜຶ່ງທາງໂທລະສັບ
9. ຕິດຕໍ່ຝ່າຍຮັບຜິດຊອບຍານຍົນເພື່ອລາຍງານການຕຳ.“
10. ບໍ່ໃຫ້ຍອມຮັບຜິດຊອບ ຫຼື ຍອມຈ່າຍອີຫຍັງກໍຕາມ.
11. ບ້ອງກັນຕົວເອງໂດຍຮັບເອົາພະຍານ, ລວມທັງບຸກຄົນທຳອິດທີ່ມາເຖິງ. ຖ້າຊື່ຖືກປະຕິເສດ, ໃຫ້ເອົາເລກໃບຂັບຂີ່.
12. ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ຖ່າຍຮູບຍານພາຫະນະ ແລະ ສະຖານທີ່ເກີດເຫດ

ໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຈັດການ

ເມື່ອພະນັກງານໂທເພື່ອແຈ້ງການຕຳ, ຜູ້ຈັດການຄວນຈະ:

1. ເຮັດໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າພະນັກງານບໍ່ໄດ້ຮັບບາດເຈັບໃນທຸກກໍລະນີ.
2. ກຳນົດຖ້າວ່າພະນັກງານຕ້ອງການການເບິ່ງແຍງທາງການແພດດ່ວນ ຫຼື ຈັດຫາການຮັກສາທາງການແພດໃຫ້ພະນັກງານ (ໂທຫາລົດສຸກເສີນຖ້າຈຳເປັນ).
3. ເຮັດໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າພະນັກງານເຮັດຕາມຂັ້ນຕອນຂ້າງເທິງນີ້.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນ ແມ່ນ”, ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ຢູ່ທີ່ເກີດເຫດ

ເມື່ອຮອດບ່ອນເກີດເຫດ **ຜູ້ຈັດການ** ຈະ (ເມື່ອເຂົ້າເລື່ອງ)

1. ກວດກາເງື່ອນໄຂຂອງພະນັກງານ ແລະ ຜູ້ອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
2. ຮັບປະກັນຍານພາຫະນະ ແລະ ສິ່ງທີ່ຢູ່ພາຍໃນ.
3. ຖ່າຍຮູບບ່ອນເກີດເຫດ.
4. ຮວບຮວມຂໍ້ມູນສຳຫຼັບບົດລາຍງານຂອງທ່ານ.
5. ແຕ້ມຮູບບ່ອນເກີດເຫດ.
6. ຮັບປະກັນຄຳໃຫ້ການຂອງພະຍານ.

ການຖ່າຍພາບເຫດການ

ຖ່າຍຮູບເຫດການຕຳໃຫ້ໄດ້ຫຼາຍມຸມທີ່ສຸດ.

ຖ່າຍຮູບຍານພາຫະນະຈາກໄລຍະທີ່ໄດ້ຫຼາຍມຸມອ້ອມຂ້າງ.

ເກັບພາບໃກ້ໆຂອງຄວາມເສຍຫາຍຕ່າງໆ, ທາງໃນ ຫຼື ທາງນອກຍານພາຫະນະ, ຫຼືຊັບສິນຕ່າງໆ, ຄວນຢູ່ໃນນັ້ນ. ຖ່າຍຍານພາຫະນະຖືກເຄື່ອນຍ້າຍ, ຖ່າຍຮູບແຕ່ລະມຸມເກັບໄວ້ໃຫ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ.

ມີຮູບຂອງສະຖານທີ່ເກີດເຫດໄວ້ຫຼາຍໆດີກວ່າບໍ່ພໍ!

ຮວບຮວມຂໍ້ມູນຢູ່ບ່ອນເກີດເຫດ

ສະຖານທີ່ເກີດເຫດທີ່ແມ້ນຢ່າ ໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າທ່ານຮູ້:

1. ເມືອງ, ລັດ ແລະ ປະເທດບ່ອນທີ່ເກີດການປະທະ
2. ຊື່ຂອງໂຮເວ, ຖະໜົນ ຫຼື ເສັ້ນທາງ
3. ທີ່ຢູ່ຖະໜົນທີ່ໃກ້ທີ່ສຸດຖ້າເກີດການຕຳໃນບໍລິເວນສ້າງຂຶ້ນ
4. ໄລຍະທາງຈາກແຍກໄຟແດງທີ່ໃກ້ທີ່ສຸດ ຫຼື ສະຖານທີ່ສຳຄັນອື່ນໆເຊັ່ນ ພາມ, ສວນສາທາລະນະ, ທຸລະກິດ, ປ້າຍ ແລະ ອື່ນໆ.

ຄູ່ສັນຍາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ- ໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າທ່ານຮູ້

1. ກຳນົດຊື່, ທີ່ຢູ່ ແລະ ເລກໂທລະສັບ ຂອງຜູ້ກ່ຽວຂ້ອງທຸກຝ່າຍ, ລວມທັງຜູ້ໂດຍສານ, ພະຍານ ແລະ ຕຳຫຼວດ (ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ເອົາຈຳນວນຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດ)
2. ຜູ້ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະນັ້ນໆ ຫຼື ຊັບສິນຢ່າງອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຕຳ
3. ບໍລິສັດປະກັນໄພຂອງຄົນຂັບຜູ້ອື່ນ, ເລກທີກົມມະທັນ, ຊື່ຂອງຕົວແທນ, ເບີໂທຂອງຕົວແທນ;

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນແມ້ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ກ່ຽວກັບຍານພາຫະນະທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມ ແລະ ຊັບສິນທີ່ເສຍຫາຍ, ເຮັດໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າທ່ານຮູ້: ສ້າງ, ແບບຢ່າງ, ປີ, ເລກໃບອະນຸຍາດ, ສີ, ປະເພດ (ໂອໂຕ້, ວົດບັນທຸກ, ວົດຈັກ) ແລະ ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ໝາຍເລກຊີຣຽວຂອງຍານພາຫະນະທຸກຄັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ອະທິບາຍ ຄວາມເສຍຫາຍຕາມຍານພາຫະນະຂອງແຕ່ລະຝ່າຍ ຫຼື ຊັ້ນສ່ວນຂອງຊັບສິນ. ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ຈາກປະສົບການທີ່ຜ່ານມາ, ປະມານຄວາມເສຍຫາຍເປັນຈຳນວນເງິນ, ແຕ່ບໍ່ຕ້ອງເຮັດງົບປະມານກ່ຽວກັບຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຄາດໄວ້.

ຂອບເຂດຂອງການບາດເຈັບ

1. ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ກຳນົດທຳມະຊາດທີ່ແທ້ຈິງ ແລະ ຂອບເຂດຂອງຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ທຸກຄົນທີ່ມີສ່ວນໃນການຕ່ຳ (ໂທຫາໂຮງໝໍເມື່ອກັບຄືນໄປຫ້ອງການ, ຖ້າຈຳເປັນ).
2. ຕ້ອງໃຫ້ໝັ້ນໃຈ ວ່າຄົນຂັບລົດທາງຫ່າງກາຍ ແລະ ສະພາບຈິດໃຈ ພ້ອມທີ່ຈະຂັບລົດຫຼືບໍ່ກ່ອນທີ່ອະນຸຍາດໃຫ້ເຂົ້າເຮັດວຽກ
3. ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ກຳນົດຊື່, ທີ່ຢູ່ ແລະ ເລກໂທລະສັບ ຂອງໂຮງໝໍ/ສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກການຮັກສາທາງແພດ ທີ່ຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບຖືກຂົນສົ່ງໄປ.
4. ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ກຳນົດຊື່ ແລະ ເບີໂທຂອງບໍລິສັດລົດສຸກເສີນທີ່ຂົນສົ່ງຜູ້ບາດເຈັບ.

ກວດສອບຖ້າມີເກນຈະໄດ້ພົບການກວດເຄື່ອງດື່ມມືນເມົາ/ສານເສບຕິດ.

ຖ້າວ່າມີການຕຳກັນເກີດຂຶ້ນໃນກໍລະນີໃດໜຶ່ງຕໍ່ໄປນີ້, (ໃສ່ຊື່ບໍລິສັດ)

ການບໍລິຫານຈັດການຈະຕ້ອງມີການຕຳເນີນການກວດຫຼັງການປະທະ ເພື່ອຫາສານເສບຕິດ ແລະ ສິ່ງມືນເມົາຂອງພະນັກງານ

1. ອຸບັດຕິເຫດ ຫຼື
2. ການລະມືດການເຄື່ອນຍ້າຍ ແມ່ນເປັນບັນຫາໃຫ້ແກ່ (ໃສ່ຊື່ບໍລິສັດ) ຜູ້ຂັບລົດ ແລະ ບໍ່ວ່າຍານພາຫະນະຕ້ອງການການລາກຈູງເນື່ອງຈາກການປິດໃຊ້ງານຍ້ອນຄວາມເສຍຫາຍ ຫຼື ບຸກຄົນໃດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການປະທະ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການຮັກສາທາງແພດທັນທີ ອອກຈາກບ່ອນເກີດການປະທະ

ລາຍງານ: ຂຽນງົບປະມານຈາກຝ່າຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ພະຍານອະທິບາຍການປະທະກັນ

ການວັດ- ເຈົ້າຄວນວັດ

1. ຄວາມຍາວຂອງຮອຍມື້ນຖະໄຫຼ
(ແທກຮອຍໂດຍການແທກໄລຍະທາງທີ່ເທົ່າກັນຕາມແນວຂອບຖະໜົນ
ຖ້າວ່າທ່ານບໍ່ສາມາດວັດຮອຍຖະໄຫຼຕົວຈິງໄດ້ຍ້ອນການຈະລາຈອນ)
2. ຄວາມກວ້າງຂອງຖະໜົນ ຫຼື ທາງດ່ວນ ແລະ ຊ່ອງທາງຈະລາຈອນຂອງແຕ່ລະຄົນ
3. ໄລຍະຫ່າງຈາກຈຸດທີ່ເກີດການຕ່ຳ (ຖ້າຍານພາຫະນະຍັງບໍ່ຖືກເຄື່ອນຍ້າຍ) ຈາກຢ່າງໜ້ອຍ 2 ຈຸດອ້າງອີງຄົງທີ່ ເຊັ່ນວ່າ ເສັ້ນກາງທາງ ແລະ ຂອບທາງ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ກ່ຽວກັບເງື່ອນໄຂການຂັບຂີ່, ຈົດບັນທຶກ:

1. ຜົວຖະໜົນ ແລະ ເງື່ອນໄຂ (ເຊັ່ນ ຢ່າງກະຕ້ອຍ, ປຽກ)
2. ເງື່ອນໄຂສະພາບອາກາດ ແລະ ແສງໃນເວລາທີ່ເກີດການປະທະ (ຕົວຢ່າງ ມ້ອງຟ້າແຈ່ມໃສ, ກາງເວັນ, ກາງຄືນ)

ຊອກຫາບ່ອນທີ່ທ່ານຈະສາມາດຂໍສຳເນົາບົດລາຍງານນຳຕໍາຫຼວດ ແລະ ຕອນໃດມັນຈະສາມາດໃຊ້ໄດ້.

ກວດສອບຄວາມປອດໄພ ແລະ

ຄວາມໜ້າເຊື່ອຖືທາງກົນຈັກຂອງຍານພາຫະນະກ່ອນທີ່ມັນຈະຖືກຍ້າຍ ຫຼື ຖືກຂັບຂີ່.

ຫາກມີຂໍ້ສົງໄສ, ໃຫ້ລາກ.

ການແຕ້ມຮູບບ່ອນເກີດເຫດ

ແຕ້ມສາກການປະທະ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງທີ່ສຸດ, ລວມທັງ

ລັກສະນະທາງກາຍະພາບທັງໝົດໃນບໍລິເວນໃກ້ຄຽງ ຕົວຢ່າງ ຕົ້ນໄມ້, ຮົ່ວ, ກຳແພງ, ຄອງນ້ຳ ແລະ ປ້າຍ. ປ້າຍ ແລະ ສັນຍານຈະລາຈອນ, ໄປຈົນເຖິງຊື່ຂອງຖະໜົນ ແລະ ທາງດ່ວນຕ່າງກໍມີຄວາມສຳຄັນ.

ແລະ ຕ້ອງໝັ້ນທີ່ຈະສະແດງ

1. ທິດທາງຂອງຍານພາຫະນະກ່ອນທີ່ຈະກ່ຽວຂ້ອງກັບການຖືກກະທົບ
2. ຈຸດຂອງການກະທົບ (ຈົດບັນທຶກໄລຍະຂອງມັນຈາກຈຸດອ້າງອີງຄົງທີ່)
3. ຈຸດຢຸດຈຸດສຸດທ້າຍຂອງຍານພາຫະນະ ດັ່ງຜົນຈາກການກະທົບ
4. ຄວາມຍາວຂອງການມື້ນຖະໄຫຼທັງໝົດ
5. ຄວາມກວ້າງຂອງຖະໜົນແລະ ຊ່ອງທາງການຈະລາຈອນຂອງແຕ່ລະຄົນ

ກັບໄປທີ່ສຳນັກງານ ການກຳນົດຄວາມສາມາດໃນການປ້ອງກັນ

ຫຼັງຈາກການສືບສວນສອບສວນການຕໍາກັນ, ທ່ານຕ້ອງກຳນົດ

ບໍ່ວ່າມັນຈະສາມາດປ້ອງກັນໄດ້ໃນພາກສ່ວນຂອງພະນັກງານຂອງທ່ານຫຼືບໍ່ ແລະ

ດຳເນີນການແຈ້ງການພິພາກສາ. (ໃສ່ຊື່ບໍລິສັດ) ພິຈາລະນາການປະທະ/ເຫດການທີ່ປ້ອງກັນໄດ້,

ນອກຈາກວ່າພະນັກງານເຮັດທຸກຢ່າງທີ່ເປັນໄປໄດ້ແລ້ວເພື່ອປ້ອງກັນ, ລວມມີ

ການຄາດການເຖິງອັນຕະລາຍ ແລະ ການໃຊ້ວິທີການປ້ອງກັນໃນການຂັບຂີ່ຢ່າງເໝາະສົມ.

ມັນສຳຄັນທີ່ຍ້າຕື່ອນເຖິງວັດຖຸປະສົງ. ມັນບໍ່ງ່າຍ,

ແຕ່ວ່າຄວາມຮູ້ສຶກສ່ວນໂຕພົວພັນຕໍ່ພະນັກງານບໍ່ຄວນຈະມີຜົນຕໍ່ການຕັດສິນໃຈ.

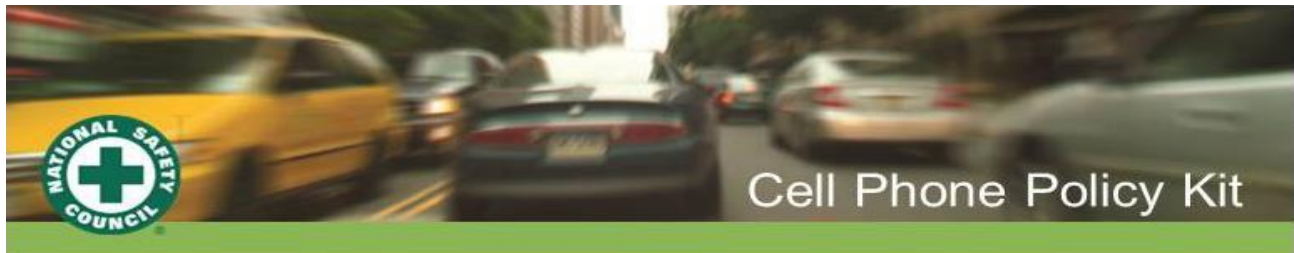
ຜົນກະທົບຂອງການຕັດສິນໃຈນັ້ນເປັນໄປດ້ວຍດີນອກເໜືອ ພະນັກງານຜູ້ໃດຜູ້ໜຶ່ງ ແລະ

ການປະທະກັນໃນຄຳຖາມ

ຕາມນິຍາມນັ້ນ, ຄວາມສາມາດໃນການຫຼີກລ້ຽງ
ມັນໄປໂກນອກເໜືອຄວາມຮັບຜິດຕາມກົດໝາຍ ຕາບທີ (ໃສ່ຊື່ບໍລິສັດ) ເປັນຫ່ວງ.
ມັນເປັນໄປໄດ້ສໍາຫຼັບພະນັກງານທີ່ຈະຫຼີກລ້ຽງການຕໍາ/ເກີດເຫດ
ທີ່ຈະບໍ່ມີຄວາມຜິດທາງກົດໝາຍ. ພະນັກງານຂັບລົດຂອງບໍລິສັດ,
ເປັນມືອາຊີບທີ່ຜ່ານການອົບຮົມ, ແບກຮັບຄວາມຮັບຜິດຊອບກັບການປ້ອງກັນການຕໍາ
ຫຼາຍກວ່າ ຜູ້ຂັບຂີ່ສາມັນ. ມາດຕະຖານແມ່ນຍອມຮັບວ່າສູງ,
ແຕ່ມາພ້ອມກັບແນວທາງປະຕິບັດ ແລະ
ເປັນທີ່ຍອມຮັບໃນລະດັບສາກົນຕະຫຼອດຂອງອຸສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ.

ຈາກການແບ່ງປະເພດຂອງການປະທະ/ເກີດເຫດທີ່ຫຼີກລ້ຽງບໍ່ໄດ້,
ຜູ້ຈັດການອາດຈະໄດ້ໃຫ້ການອະນຸມັດໂດຍບໍ່ເວົ້າເພື່ອພຶດຕິກຳການຂັບຂີ່ລົດບາງອັນໃຫ້ແກ່ພະນັກ
ງານທັງໝົດຂອງເຂົາ ໂດຍການພິຈາລະນາຄະດີໜຶ່ງທີ່ສາມາດປ້ອງກັນໄດ້,
ຜູ້ຈັດການກໍານົດພຶດຕິກຳບາງຢ່າງທີ່ບໍ່ເປັນທີ່ຍອມຮັບໄດ້ຈາກມາດຕະຖານຂອງບໍລິສັດ
ສະຫຼຸບແລ້ວ, ການຕັດສິນໃຈແຕ່ລະເທື່ອ
ຈັດການມາດຕະຖານການຂັບຂີ່ທີ່ພະນັກງານໄດ້ຖືກຄາດຫວັງໃຫ້ອາໄສຢູ່ຕາມ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B1: ຕົວຢ່າງນະໂຍບາຍການໃຊ້ໂທລະສັບມືຖື



ແນະນຳການໃຊ້

ນະໂຍບາຍນີ້ສາມາດເປັນແບບຢ່າງໃຫ້ແກ່ນະໂຍບາຍຂອງອົງກອນຂອງທ່ານ ທ່ານສາມາດເພີ່ມນະໂຍບາຍພາສາເພື່ອລວມເອົາແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເພີ່ມເຕີມ ເພື່ອຄວາມຕ້ອງການຂອງອົງກອນຂອງທ່ານ, ເຊັ່ນວ່າ ອາສາສະໝັກ, ພະນັກງານຮັບສັງພາຍໃຕ້ຊື່ຂອງອົງກອນຂອງທ່ານ, ຂັບຂີ່ສົມບັດຂອງບໍລິສັດ ແລະ ອື່ນໆ. ແຕ່ວ່າ ທ່ານອາດຈະຕ້ອງເລືອກທີ່ຈະແກ້ໄຂ ການບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງທີ່ເຄັ່ງຄັດນີ້, ການຮວມເຂົ້າກັນຂອງ ການຍືນຍອມເຮັດໃຫ້ຂໍ້ຕົກລົງທີ່ສະເພາະເຈາະຈົງຄັດເຄັ່ງຂຶ້ນ ກັບນະໂຍບາຍ. ຂໍແນະນຳວ່າ ໃຫ້ທີມກົດໝາຍຂອງທ່ານ ກວດຄືນນະໂຍບາຍໃນພາສາຂອງທ່ານເທື່ອສຸດທ້າຍ.

ເຮົາໃຫ້ຄວາມສຳຄັນຢ່າງເລິກເຊິ່ງແກ່ຄວາມປອດໄພ ແລະ ສະຫວັດດີການຂອງພະນັກງານທຸກຄົນ. ເນື່ອງຈາກວ່າການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງອຸບັດຕິເຫດ, ເຫດເກີດມາຈາກການໃຊ້ໂທລະສັບມືຖືໃນຂະນະທີ່ຂັບຂີ່, ພວກເຮົາໄດ້ຈັດຕັ້ງນະໂຍບາຍໃໝ່.

1. ພະນັກງານບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ໃຊ້ໂທລະສັບມືຖື ບໍ່ວ່າຈະເປັນມືຖື ຫຼື ແຮມຟີ ໃນຂະນະທີ່ກຳລັງດຳເນີນງານຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ໃນວຽກງານຂອງບໍລິສັດ/ຫຼື ເວລາເຮັດວຽກ.
2. ພະນັກງານບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ອ່ານ ຫຼື ຕອບຮັບ ອີເມວ ຫຼື ຂໍ້ຄວາມໃນຂະນະທີ່ກຳລັງດຳເນີນງານຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ໃນວຽກງານຂອງບໍລິສັດ/ຫຼື ເວລາເຮັດວຽກ.
3. ນະໂຍບາຍນີ້ຍັງໄດ້ໃຊ້ກັບການນຳໃຊ້ PDA.
4. ໃນຂະນະທີ່ຂັບລົດ, ແມ່ນບໍ່ສາມາດຮັບໂທລະສັບໄດ້ ແລະ ຄວນໃຊ້ຂໍ້ຄວາມສຽງໂດຍກົງ
5. ຖ້າຫາກວ່າພະນັກງານຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ທຳການໂທສຸກເສີນ (911), ສິ່ງທຳອິດທີ່ພວກເຂົາຄວນເຮັດແມ່ນຕ້ອງຈອດໃນສະຖານທີ່ທີ່ປອດໄພເສຍກ່ອນ

ພະນັກງານຈະໄດ້ຮັບການເຕືອນສອນຄັ້ງ ຖ້າວ່າໄດ້ພົບເຫັນພະນັກງານມີການລະເມີດນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວເປັນຄັ້ງທີສາມ, ພະນັກງານຜູ້ນັ້ນຈະຖືກໄລ່ອອກໃນທັນທີ.

ລາຍເຊັນຂອງທ່ານຂ້າງລຸ່ມນີ້ໄດ້ຍັງຍືນເຖິງຂໍ້ຕົກລົງຂອງທ່ານໃນການປະຕິບັດຕາມນະໂຍບາຍ.

ລາຍເຊັນພະນັກງານ

ວັນທີ .

ເອກະສານການສະລະສິດ ເຖິງແມ່ນວ່າຂໍ້ມູນແລະຄຳແນະນຳທີ່ຢູ່ໃນສິ່ງພິມນີ້ຈະໄດ້ຜ່ານການຮວບຮວມຈາກແຫຼ່ງຂໍ້ມູນທີ່ເຊື່ອຖືໄດ້ກ່າວ, ສະພາຄວາມປອດໄພແຫ່ງຊາດກໍຈະບໍ່ຮັບປະກັນ, ແລະຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບ, ໃນຄວາມຖືກຕ້ອງ, ຄວາມພຽງພໍຫຼືຄວາມສົມບູນຂອງຂໍ້ມູນຫຼືຂໍ້ສະເໜີແນະນຳດັ່ງກ່າວ. ການປະເມີນມາດຕະການຄວາມປອດໄພອາດຈະຖືກຮຽກຮ້ອງຢູ່ພາຍໃຕ້ສະຖານະການສະເພາະ. ໃນການດາວໂຫລດອຸປະກອນນະໂຍບາຍທາງໂທລະສັບມືຖືໄດ້ພິຈາລະນາຍຈ້າງ, ໃຫ້ເຂົ້າໄປທີ່ [ເວັບໄຊນີ້](http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx) http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx

© 2009 ສະພາຄວາມປອດໄພແຫ່ງຊາດ. ລິຂະສິດ. ພິມລຸ່ງໂດຍການຂໍອະນຸຍາດ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນແມ່ນ" ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ປີ2:

ຕົວຢ່າງຄຳແນະນຳສຳລັບຄວາມຕ້ອງການຕໍ່ການຝຶກອົບຮົມຄວາມປອດໄພຂອງຖະໜົນ .

ຄວນຈະມີຂະບວນການເພື່ອຮັບປະກັນພະນັກງານທັງຫມົດບໍ່ວ່າຈະເປັນຄູ່ສາມີພັນລະຍາ/ຄູ່ຮ່ວມງານພາຍໃນປະເທດ ແລະຜູ້ຮັບເຫມົາທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງບໍລິສັດ ຫຼື ການເຊົ່າລົດ ເຊິ່ງທັງໝົດແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມທີ່ເໝາະສົມກ່ຽວກັບຍານພາຫະນະສະເພາະເພື່ອດຳເນີນການແລະຝຶກອົບຮົມຕາມເອກະສານທີ່ເໝາະສົມ.

ການຝຶກອົບຮົມລະດັບສາກົນໃຫ້ແກ່ພະນັກງານທັງຫມົດ:

ໃນຫ້ອງຮຽນປະຈຳປີ ຫຼື ການຝຶກອົບຮົມບຸກຄົນສຳນຶກດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຄອມພິວເຕີ, ລວມທັງການຮັບຮອງການທົບທວນຄືນນະໂຍບາຍ, ເຊິ່ງເປັນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບພະນັກງານທັງຫມົດຜູ້ທີ່ຂັບຂີ່ ຫລື ບໍ່ໄດ້ຂັບຂີ່ໃນການເຮັດວຽກ.

ການຝຶກອົບຮົມປະຈຳປີຄວນຈະແກ້ໄຂຄວາມອັນຕະລາຍໂດຍທົ່ວໄປ (ລວມທັງການຈັດການຄວາມອິດເມື່ອຍ ແລະ ການຂັບຂີ່ແບບໃຈລອຍ), ລາຍການລະບຸຜ່ານການທົບທວນຄືນປະຫວັດຂອງການປະທະກັນ ແລະ ການຮັບຮອງການທົບທວນຄືນນະໂຍບາຍ.

ການຝຶກອົບຮົມນີ້ຄວນຈະສະໜອງໃຫ້ກັບຄູ່ສາມີພັນລະຍາ/ຄູ່ຮ່ວມງານພາຍໃນປະເທດແລະຜູ້ຮັບເຫມົາທີ່ເໝາະສົມໃນການເປັນເຈົ້າຂອງບໍລິສັດຫຼືການເຊົ່າລົດໄດ້.

ການຝຶກອົບຮົມການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະເປົ້າໃຫ້ແກ່ພະນັກງານຂັບລົດຂອງບໍລິສັດ :

ຄົນຂັບລົດຂອງທຸກໆບໍລິສັດຂອງຍານພາຫະນະໂດຍສານເປົ້າຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສຳເລັດການຝຶກອົບຮົມລະດັບສາກົນ.

ນອກຈາກນັ້ນຄວາມຕ້ອງການໃນການຝຶກອົບຮົມລະດັບສາກົນສຳລັບພະນັກງານທັງຫມົດ, ການຝຶກອົບຮົມສຳລັບຄົນຂັບລົດບໍລິສັດຂອງຍານພາຫະນະເປົ້າຕ້ອງປະກອບດ້ວຍ :

1. ການຝຶກອົບຮົມຍານພາຫະນະເປົ້າ ບີທີດັບເບິນລ໌ຢູ (ຫຼືຫຍໍ້ມາຈາກ ທາງຫຼັງຫລັງລ໌ລ໌ດ) ຈະແມ່ນພາຍໃນ 90ມື້ ຂອງການວ່າຈ້າງ ຫຼື ທັນທີທີ່ການຝຶກອົບຮົມວ່າງແບບສົມເຫດສົມຜົນ ສຳລັບຄົນຂັບລົດຂອງທຸກໆບໍລິສັດແລະຫຼັງຈາກນັ້ນໃນທຸກໆສາມປີ.
2. ການປະເມີນຜົນຂອງການຂັບຂີ່ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ສຳເລັດການບັນທຶກກ່ຽວກັບຄວາມສຳຄັນຈາກຜູ້ວິພາກວິຈານເສຍກ່ອນທີ່ຈະຂັບລົດໃນນາມຂອງບໍລິສັດ ແລະ ໃນແຕ່ລະປີການຝຶກອົບຮົມຍານພາຫະນະເປົ້າ ບີທີດັບເບິນລ໌ຢູ ແມ່ນບໍ່ຕ້ອງການ.
3. ການປະເມີນຜົນຂອງການຂັບລົດຢ່າງລະມັດລະວັງປະຈຳປີຄວນໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາເພື່ອເພີ່ມທະວີຄວາມຖີ່ຂອງຜົນຕອບຮັບ ຖ້າຫາກວ່າ ຈິພີເອສ / ລະບົບຕອບຮັບເອເລັກໂຕຣນິກທີ່ບໍ່ໄດ້ຢູ່ໃນການນຳໃຊ້.

ການຝຶກອົບຮົມຍານພາຫະນະຂະໜາດກາງແລະຂະໜາດໜັກໃຫ້ແກ່ພະນັກງານຂັບລົດຂອງບໍລິສັດ :

ນອກຈາກນັ້ນຄວາມຕ້ອງການໃນການຝຶກອົບຮົມຂອງຄົນຂັບລົດທັງຫມົດຂອງບໍລິສັດຍານພາຫະນະເປົ້າ, ຜູ້ປະກອບການຂອງຍານພາຫະນະຂະໜາດກາງ ແລະ / ຫຼື ຫນາດກາງໜັກຕ້ອງປະກອບດ້ວຍ :

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນ ແມ່ນ," ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

1. ການຝຶກອົບຮົມ ປິທີດັບເບີນລົຍ ໃນຍານພາຫະນະທີ່ນຳໃຊ້ຕ່າງສຸດທີ່ຂອງທຸກສາມປີ.
2. ການປະເມີນຜົນຂອງການຂັບຂີ່ໃນຍານພາຫະນະທີ່ເຫມາະສົມ, ພ້ອມດ້ວຍການບັນທຶກກ່ຽວກັບຄວາມສຳຄັນຈາກຜູ້ວິພາກວິຈານ, ເປັນສິ່ງຈຳເປັນໃນແຕ່ລະປີສ່ວນການຝຶກອົບຮົມ BTW ແມ່ນບໍ່ຕ້ອງການ.
3. ຫ້ອງຮຽນ ຫຼື ການຝຶກອົບຮົມພື້ນຖານຄອມພິວເຕີ (ຊີບີທີ) ແມ່ນຢູ່ໃນສອງປີລະຫວ່າງການຝຶກອົບຮົມປິທີດັບເບີນລົຍ
4. ຄົນຂັບລົດຂອງໝາຍເລກເກົ່າ- ເຖິງ -15 -ລົດໂດຍສານ
ຈຳຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດການຮັບຮອງຂອງການຂັບຂີ່ທາງການຄ້າ (ຊີດີແອລ)
ຄວາມຕ້ອງການເພີ່ມເຕີມໃນການຝຶກອົບຮົມຄວນຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາເພື່ອລະບຸຕໍ່ຄົນຂັບລົດ
ຜູ້ທີ່ຂົນສົ່ງຄົນເປັນຈຳນວນຫຼາຍ (ເຊັ່ນ: > 9).
5. ການຝຶກອົບຮົມສຳລັບການຂັບລົດຂອງຍານພາຫະນະຢ່າງຮຸນແຮງຄວນຈະລວມມີອົງປະກອບການຄຸ້ມຄອງໃນການຝຶກອົບຮົມຍານພາຫະນະຂະໜາດກາງເພື່ອໃຫ້ປະຕິບັດການຝຶກອົບຮົມທີ່ເຫມາະສົມຂອງຍານພາຫະນະກົນຈັກ
ຫນັກແມ່ນຍັງມີຄຸນສົມບັດທີ່ຈະປະຕິບັດງານຂະໜາດກາງຍານພາຫະນະ.
6. ຄູ່ສາມີພັນລະຍາ/ຄູ່ຮ່ວມງານພາຍໃນປະເທດຍັງບໍ່ໄດ້ອະນຸຍາດໃຫ້ຂັບລົດຂະໜາດກາງຫລືຍານພາຫະນະຂະໜາດ
ກາງຫນັກ.

ການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ພະນັກງານຂັບລົດມີຄວາມສ່ຽງສູງຕໍ່ກັບການຂັບຂີ່:

ຄົນຂັບລົດຜູ້ທີ່ໄດ້ຖືກລະບຸວ່າມີຄວາມສ່ຽງສູງຈາກການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ
ການກຳນົດຂະບວນການຈຳຕ້ອງຍອມຮັບສິ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

1. ຕ້ອງມີການປະຊຸມຈາກຜູ້ດູແລໃນທັນທີຫຼັງຈາກການຈັດປະເພດ ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ; ແລະ
2. ການຝຶກອົບຮົມ ປິທີດັບເບີນລົຍ ການຝຶກອົບຮົມທາງເລືອກທີ່ເຫມາະສົມ
(ຕາມການຕັດສິນຈາກຜູ້ດູແລຄົນຂັບລົດຜ່ານການຫາຂໍ້ມູນຈາກສະພາບແວດລ້ອມ, ຄວາມປອດໄພ ແລະ
ພະແນກສຸຂະພາບ (ອີເອັສເອັດທ໌) ແລະ ທຸລະກິດພາຍໃນ 90 ມື້ຂອງການຈັດປະເພດຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ; ແລະ
3. ສອງການປະເມີນຜົນການຂັບຂີ່ຈະແມ່ນພາຍໃນ 12 ເດືອນ ຂອງການຈັດປະເພດຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ
ສຳຫຼັບການປະເມີນຜົນການຂັບຂີ່ທຳອິດແມ່ນພາຍໃນ 30 ມື້.

ການປະເມີນຜົນການຝຶກອົບຮົມຂອງ:

ການປະເມີນຜົນແມ່ນມີໂອກາດສຳຫຼັບຜູ້ຈັດການໃນການພິຈາລະນາຄວາມສາມາດດ້ານການຂັບຂີ່ ແລະ
ເງື່ອນໄຂຂອງຍານພາຫະນະແບບຫນຶ່ງຕໍ່ຫນຶ່ງ ກັບຄົນຂັບລົດຂອງບໍລິສັດ.

ພວກເຂົາແມ່ນມີຄວາມໝາຍຄວາມສຳຄັນໃນການຈັດຫາຜົນຕອບຮັບຂອງຄວາມສາມາດໃນການຂັບຂີ່ໃນທັນທີທັນໃດ
ຂອງການກຳນົດເຂດສຳລັບການປັບປຸງ.

ການຝຶກອົບຮົມໃນການປະເມີນຜົນການຂັບຂີ່ການຈະໄດ້ຮັບການຕອບສະໜອງໃຫ້ແກ່ຜູ້ຈັດການ.

ຜູ້ຈັດການຈະຈັດຕາຕະລາງແລະເຮັດສຳເລັດການປະເມີນຜົນການຂັບຂີ່ ພາຍໃນ 15

ມື້ກ່ອນທີ່ພະນັກງານຈະກາຍເປັນຄົນຂັບລົດບໍລິສັດ.

ການລົງນາມປະເມີນຜົນການກວດສອບການຂັບຂີ່ຄວນຖືກຮັກສາໄວ້ໂດຍຜູ້ດູແລຄົນຂັບລົດທັນທີໃນໄລຍະເວລາສາມປີ.

ການຂັບລົດຢ່າງລະມັດລະວັງ

ການຂັບລົດຢ່າງລະມັດລະວັງມີໂອກາດທີ່ຈະສືບຕໍ່ໃນການສ້າງຄວາມປອດໄພຂອງບັນຍາກາດການຝຶກໃຫ້ມີສະ
ຕິໃນບ່ອນທີ່ຄົນມີຄວາມລະມັດລະວັງຕໍ່ຜູ້ອື່ນແລະຊາກຢູ່ໃຫ້ກາຍເປັນພຶດຕິກຳທີ່ປອດໄພ.

ການຂັບລົດຢ່າງລະມັດລະວັງແມ່ນຈະຖືກຮຽກຮ້ອງປີລະເທື່ອຕໍ່ຄົນຂັບລົດຂອງແຕ່ລະບໍລິສັດ.

ການບັນທຶກຄວາມສຳເລັດຈະໄດ້ຮັບການລົງນາມໂດຍທັງສອງຝ່າຍຄື ຄົນຂັບລົດ ແລະ ຜູ້ສັງເກດການ ແລະ
ຈະໄດ້ຮັບການຮັກສາໄວ້ໂດຍຜູ້ດູແລຄົນຂັບລົດທັນທີໃນໄລຍະເວລາ 3 ປີ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ
ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນ ແມ່ນ,” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍຳຂອງມັນ,
NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ຕົວຢ່າງການປະເມີນຜົນ ແລະ/ຫຼື ແບບຟອມການປະເມີນຜົນການຂັບລົດຢ່າງລະມັດລະວັງ.

| ກວດກາທັງໝົດ 360 ທັກສະ | ພຶດຕິກຳໃນທາງບວກ | ຄວາມຕ້ອງການການປັບປຸງ | ບໍ່ໄດ້ສັງເກດ |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ປັບແວ່ນລົດເພື່ອກຳຈັດຈຸດທີ່ເບິ່ງບໍ່ເຫັນກ່ອນທີ່ຈະເລີ່ມຂັບລົດ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ສະແດງການໄປຂ້າງຫນ້າ, ຂ້າງຫລັງແລະທັງສອງດ້ານທັງສອງດ້ານ (360ອົງສາ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ກວດສອບທາງຫຼັງ - ແລະ ທາງຂ້າງ - ດ້ວຍການເບິ່ງແວ່ນລົດທຸກໆສີ່ຫາ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ການຕູ້ປັດໂຕ້ ກ່ອນ ທີ່ຈະສຽງອັນຕະລາຍ ຈາກການຄວບຄຸມເບກ ຫຼື | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ສືບຕໍ່ການສະແດງ 360ອົງສາ ແມ່ນແຕ່ໃນເວລາທີ່ຍານພາຫະນະໄດ້ຢຸດຈອດ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ສະແດງ 360ອົງສາ ແລະເບິ່ງໃນໄລຍະເໝືອນປ່າໃນຂະນະທີ່ກຳລັງຖອຍລົດ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ສາມາດອະທິບາຍໄດ້ສົມຄວນໃນ "ເສັ້ນທາງຫຼືບໍລິເວນ" ໃນເວລາຂັບລົດ ຫຼື ເວລາຢຸດລົດ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ຄວາມຄິດເຫັນ : | | | |

| ການປະຕິບັດທັກສະທາງດ້ານໄລຍະທາງ | ພຶດຕິກຳໃນທາງບວກ | ຄວາມຕ້ອງການການປັບປຸງ | ບໍ່ໄດ້ສັງເກດ |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ຮັກສາໄວ້ຢ່າງຫນ້ອຍ "ສອງ-ວິນາທີ" ຢູ່ສະເຫມີ ຕາມໄລຍະທາງ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ການເພີ່ມຂຶ້ນຕາມໄລຍະທາງຈາກສີ່ແດງແປດວິນາທີໃນສະພາບອາກາດ/ຖະໜົນຫົນທາ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ການເພີ່ມຂຶ້ນຕາມໄລຍະທາງແມ່ນເພື່ອຊົດເຊີຍໃຫ້ກັບການຂັບລົດແບບຈຳກັດໄພດ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ຄວນເລືອນກັບຢ່າງວ່ອງໄວຕາມໄລຍະທາງແບບປອດໄພຖ້າຫາກວ່າຕັດລົດຄົນອື່ນຂ້າງຫນ້າໃຊ້ໄຟ-ຕຳຢູ່ເທິງຖະໜົນເພື່ອທີ່ຍານພາຫະນະຈະເປັນທີ່ສັງເກດເຫັນໄດ້, ເຊັ່ນ: | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ປະຕິບັດຕາມຄວາມປອດໄພທີ່ໄດ້ແນະນຳໃຫ້ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມໄວໃນເຂດຖະໜົນດິນແດງ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ເຂົ້າໃກ້ "ການເຄື່ອນຍ້າຍຍານພາຫະນະແບບຊ້າໆ" ດ້ວຍຄວາມລະມັດລະວັງ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ຍອມຕໍ່ຈຸດທີ່ບໍ່ມີເຄື່ອງໝາຍ ຫຼື ຫຼຸດຜ່ອນການເບິ່ງເຫັນທາງແຍກ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມໄວ ໃນເວລາທີ່ເຮົາເຄື່ອນທີ່ອອກຈາກທາງປູຢາງ ໄປສູ່ທາງທີ່ບໍ່ໄດ້ປູຢາງ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ຄວາມຄິດເຫັນ: | | | |

| ທັກສະທາງສີ່ແຍກ | ພຶດຕິກຳໃນທາງບວກ | ຄວາມຕ້ອງການການປັບປຸງ | ບໍ່ໄດ້ສັງເກດ |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ຊ້າໆ, ກວດສອບການຈະລາຈອນ, ແລະຄວບຄຸມເບກກ່ອນທີ່ຈະຕັດຜ່ານໄຟແດງ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ຫຼີກລ່ຽງການຜ່າສັນຍານໄຟສີ່ເຫຼືອງ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ໃນເວລາທີ່ຢຸດລົດ, ໃຫ້ສາມາດເບິ່ງເຫັນ ໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ຈຸດປະສົງຂອງສັນຍານທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ດີຂຶ້ນໃນຕໍ່ຫນ້າ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ໃນເວລາທີ່ຈະລ່ຽວຊ້າໆ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ກະລຸນາລໍຖ້າປະມານສອງວິນາທີກ່ອນທີ່ຈະອອກໂຕຫຼັງຈາກໄຟປ່ຽນເປັນສີຂຽວ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ຄວາມຄິດເຫັນ: | | | |

| ທັກສະໃນການເບກ | ພຶດຕິກຳໃນທາງບວກ | ຄວາມຕ້ອງການການປັບປຸງ | ບໍ່ໄດ້ສັງເກດ |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ນຳໃຊ້ "ເບກພ້ອມ" ທຸກຄັ້ງທີ່ມີ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າ ຈະເກີດບັນຫາຢູ່ "ສັນຍານໄຟ-ສີຂຽວ" | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ນຳໃຊ້ "ເບກ 30%" | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ຄວາມຄິດເຫັນ: | | | |

ຍານພາຫະນະຂັບຂີ່ອ້ອມຂ້າງ:

- ☐ ສະພາບດີ, ທັງພາຍນອກແລະພາຍໃນ ☐ ຄວາມຕ້ອງການການບຳລຸງຮັກສາພາຍນອກ
☐ ຄວາມຕ້ອງການໃນການບຳລຸງຮັກສາພາຍໃນ .

ລາຍເຊັນຂອງຜູ້ດູແລ

ວັນທີ

ລາຍເຊັນຂອງຄົນຂັບລົດ

ວັນທີ .

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນແມ່ນ" ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍິ່ງຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ປີ3: ນະໂຍບາຍຕົວຢ່າງຂອງເຫຼົ່າ ແລະ ການນຳໃຊ້ຢາ .

1. ພະນັກງານຜູ້ທີ່ຂັບລົດຕ້ອງຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງນະໂຍບາຍຍານພາຫະນະທີ່ສາມາດນຳໃຊ້, ແລະຄວນໄດ້ຮັບການຝຶກຝົນຢ່າງດຸຫມັ່ນເພື່ອການຂັບລົດຢ່າງປອດໄພ. ພະນັກງານຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ພາຍໃຕ້ສະຖານະການໃດກໍ່ຕາມ, ໃຫ້ປະຕິບັດງານຂັບຂີ່ໃນທຸລະກິດຂອງບໍລິສັດໃນຍາມວິການຍ້ອນວ່າພະນັກງານຈະບໍ່ສາມາດທີ່ຈະຂັບລົດໄດ້ຢ່າງປອດໄພ. ຂໍ້ຫ້າມນີ້ປະກອບມີກໍລະນີສຳລັບພະນັກງານຊົ່ວຄາວເຊິ່ງບໍ່ສາມາດປະຕິບັດວຽກງານຂັບຂີ່ໄດ້ຢ່າງປອດໄພ ຫຼື ເນື່ອງຈາກວ່າໄດ້ນຳໃຊ້ສິ່ງເສບຕິດ ຫຼື ຕົກຢູ່ໃນສະພາວະມືນເມົາ.
2. ທຸກການດຳເນີນການດ້ານວິໄນທີ່ມາຈາກການລະເມີດຂອງການຂັບລົດໃນຂະນະທີ່ຄວາມຕ້ອງການບົກຜ່ອງຈຶ່ງຄວນໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂໂດຍຜ່ານພະແນກຊັບພະຍາກອນມະນຸດຂອງບໍລິສັດເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການໃດຫນຶ່ງຂອງລັດຖະບານ.
3. ພະນັກງານທັງຫມົດຕ້ອງໄດ້ລາຍງານຕໍ່ຜູ້ດູແລຂອງພວກເຂົາ, ພາຍໃນ 24 ຊົ່ວໂມງ, ຢຸດເຊົາການບັງຄັບໃຫ້ໃຊ້ກົດຫມາຍແລະການຈັບກຸມສຳລັບການຂັບລົດຢູ່ພາຍໃຕ້ອິດທິພົນຂອງ, ຄວາມມືນເມົາຫຼືຄວາມບົກຜ່ອງ, ໃນຂະນະທີ່ຂັບລົດໃຫ້ກັບວຽກງານຂອງບໍລິສັດພາຍໃນຍານພາຫະນະສ່ວນບຸກຄົນ ຫຼື ຂອງບໍລິສັດທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນນະໂຍບາຍນີ້.
4. ຄວາມຜິດພາດໃນການລາຍງານຈະມີຜົນໃນການປະຕິບັດວິໄນເຖິງ, ແລະລວມທັງ, ການຢຸດຈ້າງງານ.
5. ສຳລັບຂໍ້ບົກຜ່ອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຫຼົ່າ, ຈຸດບົກຜ່ອງແມ່ນກຳນົດຜ່ານລະດັບເຫຼົ່າເປັນສ່ວນບຸກຄົນ, ກຳນົດໂດຍເຄື່ອງວັດລະດັບເຫຼົ່າໃນລົມຫາຍໃຈ ຫຼື ການທົດສອບເລືອດ, ແມ່ນເທົ່າກັບຫຼືຫຼາຍກວ່າຂອບເຂດທາງດ້ານກົດຫມາຍທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນສະຖານທີ່ທີ່ພະນັກງານໄດ້ມີການຂັບຂີ່. ສຳລັບຈຸດປະສົງຂອງນະໂຍບາຍນີ້, ການຄົ້ນພົບຈະເປັນຜົນຖານທີ່ເໝາະສົມເຊິ່ງຖືກຕ້ອງຕາມກົດຫມາຍຂີດຈຳກັດຂອງລະດັບເຫຼົ່າໃນເລືອດ ແລະ ຈະບໍ່ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການລົງໂທດໄດ້. ພະນັກງານຜູ້ທີ່ພົບວ່າໄດ້ບົກຜ່ອງເນື່ອງມາຈາກການດື່ມເຫຼົ່າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມຂັດແຍ້ງຈະໄດ້ຮັບການສິ້ນສຸດໃນຄວາມຜິດຄັ້ງທຳອິດຂອງການລະເມີດນະໂຍບາຍນີ້. ນອກຈາກນັ້ນ, ຖ້າຫາກວ່າບຸກຄົນນັ້ນປະຕິເສດທີ່ຈະໃຫ້ການຮ່ວມມືໃນການກວດສອບວ່າຍັງມີສະຕິ, ຫຼືການທົດສອບດ້ວຍເຄື່ອງວັດລະດັບເຫຼົ່າໃນລົມຫາຍໃຈ ເຊິ່ງເປັນການຮ້ອງຂໍໂດຍການບັງຄັບໃຊ້ກົດຫມາຍ ຫຼື ຈາກບໍລິສັດ, ບຸກຄົນດັ່ງກ່າວຈະຖືກລະງັບການຈ້າງງານໃນທັນທີ.
6. ການກຳໜົດຂອງຂໍ້ບົກຜ່ອງສຳລັບສິ່ງທີ່ຜິດກົດຫມາຍ ຫຼື ສານເສບຢາເສບຕິດທີ່ຜິດກົດຫມາຍຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດແມ່ນອີງໃສ່ການທົດສອບການຍອມຮັບແລະເຊື່ອຖືໄດ້ສຳລັບບັນຫາສານເສບຕິດເສຍກ່ອນ. ບໍ່ມີຄວາມຕ້ອງການທີ່ຈະເປັນ ຄວາມເຊື່ອຫມັ້ນ. ພະນັກງານຜູ້ທີ່ພົບວ່າບົກຜ່ອງໂດຍການນຳໃຊ້ສິ່ງທີ່ຜິດກົດຫມາຍ ຫຼື ສານເສບຢາເສບຕິດທີ່ຜິດກົດຫມາຍເສບຢາເສບຕິດທາງດ້ານກົດຫມາຍແມ່ນຈະໄດ້ຮັບການສິ້ນສຸດໃນການກະທຳຜິດຄັ້ງທຳອິດຂອງການລະເມີດນະໂຍບາຍນີ້.
7. ຂໍ້ບົກຜ່ອງທີ່ຄົງຄ້າງຕໍ່ໃບສັງທາງດ້ານກົດຫມາຍທົບຂອງປະລິມານຢາເສບຕິດທີ່ຫຼາຍກວ່າໄປຈະຖືກຕັດສິນຕາມຄວາມເໝາະສົມ, ບົດລາຍງານການບັງຄັບໃຊ້ກົດຫມາຍ, ຄຳແນະນຳກ່ຽວກັບການແພດ ແລະ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ພະນັກງານຜູ້ທີ່ພົບເຫັນວ່າໄດ້ຮັບການຂັບລົດໃນຂະນະທີ່ມີຄວາມບົກຜ່ອງຕາມໃບສັງຢາຈາກ ຫຼື ປະລິມານຢາເສບຕິດທີ່ຫຼາຍກວ່າໄປອາດຈະເປັນສາເຫດໃນການຖືກປະຕິບັດວິໄນ ແລະ ລວມເຖິງການຍົກເລີກການຈ້າງງານ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ "ເປັນ ແມ່ນ", ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄ້າປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຄຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ປີ4: ຕົວຢ່າງນະໂຍບາຍອະນຸຍາດການຂັບຂີ່.

ຕ້ອງການສຳລັບຄົນຂັບລົດ:

1. ມັນເປັນຄວາມຄາດຫວັງຫຼັກໆທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ທັງໝົດປະຕິບັດຕາມລະບຽບກົດໝາຍຂອງລັດຖະບານວາງອອກ.
2. ມັນເປັນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດຂັບລົດທີ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ/ຫລື ຊະນິດໃບອະນຸຍາດທີ່ຖືກຕ້ອງຕໍ່ຄວາມຕ້ອງການຂອງລັດຖະບານ.
3. ນອກເຫນືອໄປຈາກການປະຕິບັດນະໂຍບາຍຂອງບໍລິສັດສຳລັບການຝຶກອົບຮົມການຂັບຂີ່ແລ້ວ, ຜູ້ຂັບຂີ່ຈະຖືກຄາດຫວັງໃຫ້ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມເພີ່ມເຕີມທີ່ຈຳເປັນເພື່ອຮັກສາໃບອະນຸຍາດການຂັບຂີ່ສະເພາະ, ເຊິ່ງຮຽກຮ້ອງໂດຍກົດໝາຍທ້ອງຖິ່ນຫຼືລະບຽບຄວາມປອດໄພ.
4. ຜູ້ຂັບຂີ່ຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສຳລັບການແຈ້ງຜູ້ດູແລຂອງພວກເຂົາທັນທີພາຍໃນ 24 ຊົ່ວໂມງກ່ຽວກັບຍານພາຫະນະກົນຈັກ (ຫຼືການລະເມີດ) ທີ່ ຕັດສິນພວກເຂົາຈຳຈາກການປະຕິບັດວຽກ.

ນະໂຍບາຍຂອງບໍລິສັດແລະລະບຽບການ:

1. ຄວນຈະມີຂະບວນການເພື່ອພິສູດວ່າຜູ້ຂັບຂີ່ມີໃບອະນຸຍາດຂັບລົດໃນປະຈຸບັນແລະຖືກຕ້ອງທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍອຳນາດການຕັດສິນຂອງລັດຖະບານອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນມີ ແລະ ໃບອະນຸຍາດຂອງປະເພດຍານພາຫະນະທີ່ເໝາະສົມສຳລັບການຂັບເຄື່ອນ.
2. ຄວນຈະສ້າງຕັ້ງນະໂຍບາຍຂຶ້ນສຳລັບການອະນຸຍາດນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະເປັນຂອງຕົນເອງ ຫຼື ເຊົ່າໂດຍບໍລິສັດ.
3. ຄວນຈະສ້າງຕັ້ງລະບຽບແບບແຜນຂຶ້ນເພື່ອຕັກກຳຄວາມຮັບຮູ້ຜູ້ຊື້ຖານປະຈຳປີຈາກຜູ້ຂັບຂີ່ທຸກຄົນເຊິ່ງເຂົາເຈົ້າຈະໄດ້ທົບທວນຄືນແລະເຂົ້າໃຈໃນນະໂຍບາຍຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະໃນປະຈຸບັນ.
4. ໃນໄລຍະເວລາຂອງການເຊົ່າ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການວ່າຈ້າງຈະດຳເນີນການກວດສອບຜູ້ຊື້ຖານສະຫມັກ ແລະ ກວດສອບເອກະສານກັບນາຍຈ້າງກ່ອນໜ້ານີ້. ການກວດສອບເຫຼົ່ານີ້ຄວນປະກອບມີ, ແຕ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການຈຳກັດ, ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: ຈຳນວນ ແລະ ຄວາມຮຸນແຮງຂອງການລະເມີດຍານພາຫະນະກົນຈັກ, ການລະງັບໃບອະນຸຍາດ, ຄວາມຂັດແຍ້ງທີ່ຜ່ານມາກ່ຽວກັບຍານພາຫະນະກົນຈັກ, ປະສົບການທີ່ຜ່ານມາແລະການຝຶກອົບຮົມ.
5. ຄວນຈະມີວິທີການສຳລັບການເກັບກຳການອະນຸຍາດເປັນລາຍລັກອັກສອນຈາກຄົນຂັບໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດໃນການດຳເນີນການກວດສອບເປັນໄລຍະຂອງຍານພາຫະນະເພື່ອອະນຸຍາດໃຫ້ບັນທຶກຕາມກົດໝາຍ, ຫຼື ການເປີດເຜີຍຕົນເອງຂອງການບັນທຶກການຂັບຂີ່.
6. ຂຶ້ນກັບວັນທີຂອງການບັນທຶກຄຸນນະພາບທີ່ຄົນຂັບ, ໃບອະນຸຍາດ, ການຝຶກອົບຮົມ, ແລະການປະຕິບັດຈະໄດ້ຮັບການຮັກສາໄວ້ສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ທັງໝົດ.
7. ຄວນຈະມີວິທີການຈັດປະເພດປະເພດ ແລະ ຄວາມຖີ່ຂອງການລະເມີດຍານພາຫະນະກົນຈັກທີ່ຈະນຳໄປສູ່ການປະຕິບັດວິໄນທີ່ເປັນໄປໄດ້ ຫຼື ການຍັບຍັ້ງຂອງສິດທິເພີ່ມເຕີມຂອງການຂັບຂີ່. ພະນັກງານຄວນໄດ້ຮັບການແຈ້ງໃຫ້ຊາບກ່ຽວກັບລະບົບນີ້. ລະບົບນີ້ອາດຈະໄດ້ຮັບການນຳໃຊ້ກັບຜູ້ຂັບຂີ່ໃນປະເພດມີຄວາມສ່ຽງ ແລະ ສົ່ງຕໍ່ໃສ່ໂຄງການຢ່າງລະອຽດໃນອີກຫຼາຍໆອົງປະກອບສຳຫຼັບຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງຂຶ້ນ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນ ແບບ,” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

**ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B5: ຕົວຢ່າງຂອງນະໂຍບາຍທີ່ເໝາະສົມໃນການວ່າຈ້າງແບບໃໝ່ ແລະ
ນະໂຍບາຍຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງຂອງຄົນຂັບ .**

| ເກນການຄັດເລືອກ (ພາຍໃນສາມປີຜ່ານມາ). | ຄວາມເໝາະສົມສໍາລັບການວ່າຈ້າງ |
|---|--|
| A. ເຫຼົ່າ ແລະ/ຫຼື ສິ່ງເສບຕິດທີ່ຜິດກົດໝາຍຕໍ່ການຂັບຂີ່ ລວມທັງການຂັບຂີ່ໃນຂະນະທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ອິດທິພົນຂອງເຫຼົ່າ ຫຼື ຢາເສບຕິດ ຫຼື ມື້ນເມົາໃນລະຫວ່າງການຂັບຂີ່. ນີ້ຍັງປະກອບດ້ວຍການປະຕິເສດທີ່ຈະຍືນຍອມຮັບການທົດສອບ. | ຄວາມບໍ່ເໝາະສົມສໍາລັບການວ່າຈ້າງ |
| B. ການລະງັບ ຫຼື ເພີກຖອນໃບອະນຸຍາດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່. | ຄວາມບໍ່ເໝາະສົມສໍາລັບການວ່າຈ້າງ (ຜູ້ທີ່ຮັບສະໝັກອາດໃຊ້ການຕັດສິນໃຈຖ້າຫາກວ່າການລະງັບແມ່ນຍ້ອນສາເຫດຈາກການບໍລິຫານ ແລະ/ຫຼື ຜູ້ສະຫມັກແມ່ນສາມາດທີ່ຈະເຮັດເອກະສານຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ ທ້າວ/ນາງ ແມ່ນຖືກຕ້ອງໃນປັດຈຸບັນໄດ້). |
| C. ອອກຈາກທີ່ເກີດເຫດທີ່ມີອຸປະຕິເຫດ ຫຼື ການຕົກັນ ແລະ ບົບຫົນ ຈະຖືກນຳໃຊ້ຕາມຂໍ້ກຳນົດໂດຍກົດໝາຍຂອງລັດ / ປະເທດເຊິ່ງມີການລະເມີດເກີດຂຶ້ນ. | ຄວາມບໍ່ເໝາະສົມສໍາລັບການວ່າຈ້າງ |
| D. ສໍາຫຼັບຄວາມຜິດທີ່ຮ້າຍແຮງຂອງອຸບັດຕິເຫດຈະຖືກກຳນົດຢູ່ໃນຂອບເຂດກົດໝາຍຂອງລັດ/ປະເທດທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດຂຶ້ນ. | ຄວາມບໍ່ເໝາະສົມສໍາລັບການວ່າຈ້າງ |
| <p>ອີ. ເປັນການປະສານຂອງສາມຫຼັກຢາກວ່າໃນການລະເມີດ ຫຼື ເກີດອຸບັດຕິເຫດໃດໜຶ່ງຂຶ້ນ, ໃນຂະນະທີ່ຍານພາຫະນະໄດ້ເຄື່ອນຍ້າຍ, ພາຍໃນສາມປີທີ່ຜ່ານມາ.</p> <p>ຄວາມເໝາະສົມໃນການປະເມີນແມ່ນອີງໃສ່ວັນທີຕາມຄວາມເປັນຈິງໃນການຕໍ່ສູ້ກັບການລະເມີດເວລາທີ່ການລົງໂທດໄດ້ເກີດຂຶ້ນເກີດຂຶ້ນ ຫຼື,</p> <p>ທຸກໆການປະສານຂອງສອງ ຫຼັກຢາກວ່າຂອງການລະເມີດ ຫຼື ເກີດອຸບັດຕິເຫດໃດໜຶ່ງຂຶ້ນ, ໃນຂະນະທີ່ຍານພາຫະນະໄດ້ເຄື່ອນຍ້າຍ, ພາຍໃນໄລຍະເວລາຫົກເດືອນ.</p> <p>ຄວາມເໝາະສົມໃນການປະເມີນແມ່ນອີງໃສ່ວັນທີຕາມຄວາມເປັນຈິງໃນການຕໍ່ສູ້ກັບການລະເມີດເວລາທີ່ການລົງໂທດໄດ້ເກີດຂຶ້ນເກີດຂຶ້ນ.</p> | ຄວາມບໍ່ເໝາະສົມສໍາລັບການວ່າຈ້າງ |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສໍາຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ຂໍ້ມູນດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາກ່ອນໜ້ານີ້ອາດຈະໄດ້ຮັບການເກັບກຳ ແລະ ບັນທຶກໄວ້ຢ່າງສອດຄ່ອງກັບ ລະບຽບການທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ລະບຽບກົດໝາຍ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຂະບວນການຄັດເລືອກໂດຍນຳໃຊ້ເງື່ອນໄຂຂ້າງເທິງນີ້ບໍ່ສາມາດໄດ້ຮັບການປະຕິບັດອັນ ເນື່ອງມາຈາກການຈຳກັດການເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນຍານພາຫະນະກົນຈັກ (ເຊັ່ນ, ການຂຽນກ່າວອ້າງ/ການລະເມີດ), ຫຼື ເນື່ອງມາຈາກການຈຳກັດການເຂົ້າເຖິງໄດ້ຖືກກຳນົດໂດຍລະບຽບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທ້ອງຖິ່ນ, ເຊິ່ງບໍ່ລິສັດໃນເຄືອຕ້ອງດຳເນີນການຕາມຄວາມສ່ຽງສູງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂະບວນການຄັດການບັນລຸວັດຖຸປະສົງດຽວກັນກັບການບັນເທົາຄວາມສ່ຽງ.

ມາດຖານການຄັດເລືອກ (ຕົວຢ່າງ, ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການນຳໃຊ້ຄຸນຄ່າໃນຈຸດຂອງການຕັດສິນທີ່ຖືກມອບໝາຍໃຫ້ມີບັນຫາ ເກີດຂຶ້ນ ແລະ/ຫຼື ການລະເມີດ) ຕ້ອງໄດ້ຮັບການທົບທວນຄືນໂດຍ ທີມງານຜູ້ນຳທົ່ວໂລກ ເພື່ອຮັບປະກັນການການລະບຸຄວາມສ່ຽງທີ່ເໝາະສົມສຳລັບການຄັດເລືອກຜູ້ຂັບຂີ່ອອກສຳລັບຜູ້ ທີ່ໄດ້ສະແດງເຖິງວິໄສທັດຂອງການຂັບຂີ່ທີ່ບໍ່ປອດໄພ. ມາດຕະຖານການຄັດເລືອກຈະຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ລະບຽບກົດໝາຍ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B6: ຄຳແນະນຳຕົວຢ່າງສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ ແລະ ການຈັດການ .

ຈຳແນກຊະນິດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ

ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງແມ່ນຖືກກຳນົດໃຫ້ເປັນຄົນຂັບລົດຂອງບໍລິສັດ ຫຼື ຄູ່ສາມິພັນລະຍາທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ/ຄູ່ຮ່ວມງານພາຍໃນປະເທດ ຫຼື ຂຶ້ນຢູ່ກັບຜູ້ທີ່ :

1. ມີຢູ່ສາມຫຼືຫຼາຍກວ່າໃນຄວາມຂັດແຍ້ງທີ່ບໍ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ/ຫຼື ການລະເມີດການເຄື່ອນຍ້າຍໃນໄລຍະສາມປີທີ່ຜ່ານມາ.
2. ມີສອງຄວາມຂັດແຍ້ງທີ່ບໍ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ/ຫຼື ການລະເມີດການເຄື່ອນຍ້າຍໃນຫົກເດືອນທີ່ຜ່ານມາ ຫຼື.
3. ການຜິດກົດໝາຍ (ດັ່ງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໂດຍກົດໝາຍທ້ອງຖິ່ນທີ່ເໝາະສົມ) ບ່ອຍເຫດການຂອງຄວາມຂັດແຍ້ງໃນຊ່ວງສາມປີທີ່ຜ່ານມາ ຫຼື.
4. ເປັນສະຖານະກຸນ "ທີ-ຜິດ" (ດັ່ງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໂດຍກົດໝາຍທ້ອງຖິ່ນທີ່ເໝາະສົມ) ຄວາມຂັດແຍ້ງທີ່ຮ້າຍແຮງໃນຊ່ວງສາມປີທີ່ຜ່ານມາ ຫຼື.
5. ມີໃບອະນຸຍາດໃນການຂີ່ຂັບຂອງທ້າວ ຫຼື ນາງຈະຖືກລະງັບໃນຊ່ວງສາມປີທີ່ຜ່ານມາ ຫຼື.
6. ມີຄວາມບົກຜ່ອງດ້ານການຂັບຂີ່ການລະເມີດການເຄື່ອນຍ້າຍໃນຊ່ວງສາມປີທີ່ຜ່ານມາ ຫຼື.
7. ໄດ້ຮັບການລະບຸໃຫ້ມີຄວາມສ່ຽງສູງໂດຍຜ່ານໂຄງການຕຳນິຕິຊົມຂອງບໍລິສັດ ໄອວີເອັມເອັສ.

ການບໍລິຫານຈັດການຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ:

ການບໍລິຫານຈັດການຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ຖືກລະບຸໄວ້ວ່າ "ມີຄວາມສ່ຽງ" ຕໍ່ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ຂະບວນການການປະເມີນ:

1. ຕ້ອງມີສ່ວນຮ່ວມໃນການຝຶກອົບຮົມຄືນໃໝ່, ທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນແນວທາງການຝຶກອົບຮົມ.
2. ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງອາດຈະບໍ່ໄດ້ຂັບລົດຂະໜາດກາງ ຫຼື ສານພາຫະນະນະກົນຫນັກ.
3. ໃນລະດັບທີ່ຕ່ຳສຸດ, ການບັນທຶກຍານພາຫະນະຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ (ເອັມວີອາຣ໌) ຈະໄດ້ຮັບການທົບທວນຄືນ 12 ເດືອນ ຫຼັງຈາກການຈັດປະເພດເປັນຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ.
4. ທຸກການດຳເນີນການດ້ານວິໄນສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງທີ່ໄດ້ຜ່ານການແຊກແຊງ, ປະຕິເສດທີ່ຈະເຂົ້າຮ່ວມໃນຄວາມພະຍາຍາມແຊກແຊງ, ຫຼື ມີການລະບຸຊຳລັບເປັນຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຈະໄດ້ຮັບການກ່າວເຖິງຊັບພະຍາກອນມະນຸດ.
5. ບໍລິສັດອາດໃຊ້ເວລາໃນການດຳເນີນການດ້ານວິໄນ, ເຖິງສິ້ນສຸດ, ຕໍ່ຕ້ານຄົນຂັບລົດຂອງບໍລິສັດທີ່ຍັງຄົງມີຄວາມສ່ຽງໃນການຈັດແບ່ງປະເພດຂອງການຂັບຂີ່ສຳລັບການຫຼາຍກ່ວາສອງປີ.
6. ຄູ່ສາມິພັນລະຍາ ຫຼື ຄູ່ຮ່ວມງານພາຍໃນປະເທດທີ່ກຳນົດວ່າມີຄວາມສ່ຽງຈະໄດ້ຮັບການຫ້າມບໍ່ໃຫ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະຂອງບໍລິສັດທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງ ຫຼື ຍານພາຫະນະທີ່ເຊົ່າ.

ເຖິງແມ່ນວ່າເປັນຄວາມບົກຜ່ອງດ້ານການຂັບຂີ່ ການລະເມີດການເຄື່ອນຍ້າຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບເຫຼົ່າ, ຢາເສບຕິດທີ່ຜິດກົດໝາຍ, ຫຼື ຢາຕາມໃບສັງແພດ ເຊິ່ງບໍ່ນັບລວມໃສ່ການປະເມີນສະຖານະພາບຄວາມສ່ຽງຂອງຜູ້ຂັບຂີ່, ການຕັດສິນໃຈຂອງບໍລິສັດເພີ່ມເຕີມໃດໆ ຫຼື ການປະຕິບັດໃນການຄວບຄຸມສະໜອງຕໍ່ການລະເມີດດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການກ່າວເຖິງຊັບພະຍາກອນມະນຸດ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B7: ຕົວຢ່າງຂອງນະໂຍບາຍການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ້

ຈຸດປະສົງຂອງເອກະສານນີ້ແມ່ນເພື່ອກຳນົດນະໂຍບາຍທີ່ [ໃສ່ຊື່ບໍລິສັດ] ຜູ້ຮັບເຫມົາໃສ່ ແລະ ພະນັກງານຕາມລະດູການ

ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງເຂົາເຈົ້າໃນເວລາທີ່ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ້ສຳລັບ [ໃສ່ຊື່ບໍລິສັດ] ຈຸດປະສົງທາງທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຄວາມປອດໄພດ້ານຍານພາຫະນະສອງລໍ້

ຍານພາຫະນະສອງລໍ້, ຫຼື ລົດຈັກ, ມີຄວາມສາມາດທີ່ຈະຮັບສົ່ງຄົນໄປຍັງຈຸດຫມາຍບາຍທາງທີ່ລົດຍົນ ແລະ ລົດບັນທຸກຕາມບົກກະຕິບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເນື່ອງຈາກຕາມທຳມະຊາດຂອງພວກເຂົາແລ້ວ, ມັນເປັນເລື່ອງທີ່ຂ້ອນຂ້າງສ່ຽງທີ່ຈະປະຕິບັດໃນຂະນະທີ່ພວກເຂົາຢູ່ເທິງທ້ອງຖະໜົນ.

ຄວາມຕ້ອງການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ນຳໄປໃຊ້ກັບອົງການທຸກໆພື້ນທີ່ທີ່ຈ້າງແຮງງານຕາມລະດູການ ຫຼື ຜູ້ຮັບເຫມົາ, ຜູ້ທີ່ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ້ [ໃສ່ຊື່ບໍລິສັດ] ຈຸດປະສົງທາງທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. [ໃສ່ຊື່ບໍລິສັດ]

ພະນັກງານແມ່ນບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະສອງລໍ້ສຳລັບທຸລະກິດຂອງບໍລິສັດພາຍໃຕ້ສະຖານະການໃດໄດ້.

ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການທົ່ວໄປ

ຄວາມຕ້ອງການທາງດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ້ພາຍໃນປະເທດຄວນປະກອບດ້ວຍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1. ການຝຶກອົບຮົມໃນການດຳເນີນຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ:

ຜູ້ຂັບຂີ່ທຸກໆພື້ນທີ່ແມ່ນຕ້ອງເຂົ້າຮ່ວມ ແລະ

ປະສົບຄວາມສຳເລັດໃນການຝຶກອົບຮົມດ້ານຄວາມປອດໄພທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການດຳເນີນການໂດຍຄູ່ຝຶກທີ່ມີຄຸນນະພາບໃນມື້ຈຳນວນທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນວັນທີຂອງການຈ້າງງານທີ່ມີ [ຊື່ຂອງບໍລິສັດ]. ພວກເຂົາຍັງຈະຕ້ອງການເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມທົບທວນເຊິ່ງກະກຽມໂດຍຜູ້ປະສານງານດ້ານຄວາມປອດໄພ ຫລື ການບໍລິຫານຈັດການ, ຢູ່ໃນຄວາມຖືກກຳນົດໄວ້.

2. ຜູ້ໂດຍສານ: ຜູ້ໂດຍສານທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດເທົ່ານັ້ນຈຶ່ງຈະສາມາດລ່າງເທິງພາຫະນະສອງລໍ້ ແລະ ການອະນຸຍາດຈາກຜູ້ປະສານງານດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ, ແລະ ພຽງແຕ່ຖ້າວ່າພວກເຂົາສວມໃສ່ອຸປະກອນປ້ອງກັນໄພສ່ວນບຸກຄົນທີ່ເໝາະສົມເຊິ່ງກຳນົດໄວ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້.**3. ປະຕິການຂອງການບັນທຸກ:** ຍານພາຫະນະບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ບັນທຸກຂອງຫນັກ.

ການບັນທຸກສຳພາລະທີ່ມີນ້ຳໜັກເປົາ /

ຊັບສິນສ່ວນບຸກຄົນອາດຈະພຽງແຕ່ໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດການນຳໃຊ້ການບັນຈຸສະເພາະ (ຕົວຢ່າງ: ກະຕ່າ, ຖົງເປ້)

ທີ່ໄດ້ຮັບການກວດສອບໂດຍທີມງານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະເພື່ອຄວາມສາມາດໃນການດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພຂອງລົດຈັກ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຽມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຽມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄ້າປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

4. ຄຸນລັກສະນະດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ / ອົງປະກອບ:

ຜູ້ປະສານງານດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະຈະຕ້ອງຮັບປະກັນໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ່ທັງຫມົດ ມີຄວາມພ້ອມບວກກັບຄຸນນະສົມບັດດ້ານຄວາມປອດໄພທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ອົງປະກອບເພື່ອເຮັດໃຫ້ຍານພາຫະນະເຮັດວຽກຢ່າງຖືກຕ້ອງ.

5. ໄລຍະທາງສູງສຸດ:

ແຕ່ລະປະເທດຄວນກຳນົດໄລຍະສູງສຸດທີ່ບຸກຄົນສາມາດເດີນທາງໄປດ້ວຍຍານພາຫະນະສອງລໍ່ສຳລັບທຸລະກິດຂອງບໍລິສັດໃນໄລຍະປີໜຶ່ງ.

ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ ແລະ ພາຫະນະທີ່ລົງທະບຽນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່

ຜູ້ປະສານງານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະຈະຕ້ອງຮັບປະກັນວ່າຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ່ມີໃບອະນຸຍາດທີ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ເອກະສານທີ່ຈຳເປັນກ່ອນທີ່ພວກເຂົາຈະມີສ່ວນຮ່ວມສຳລັບ [ໃສ່ຊື່ບໍລິສັດ] ທຸລະກິດ. ຍານພາຫະນະທັງຫມົດທີ່ໃຊ້ໃນການດຳເນີນງານ [ໃສ່ຊື່ບໍລິສັດ] ທຸລະກິດຈະຕ້ອງມີການຈົດທະບຽນທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດຫມາຍ, ແລະ ເອກະສານການຈົດທະບຽນທັງຫມົດທີ່ຈຳເປັນ.

ການຝຶກອົບຮົມຄວາມປອດໄພຍານພາຫະນະ

ຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ່ທຸກຄົນຕ້ອງໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມທີ່ຈັດໄວ້ໃຫ້ໃນໄລຍະຫ່າງທີ່ກຳນົດວ່າມີຄວາມຈຳເປັນໂດຍທີມງານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ ຫຼື ການບໍລິຫານຈັດການ.

ອຸປະກອນປ້ອງກັນໄພສ່ວນບຸກຄົນ (ຟີຟີອີ)

ຜູ້ຂັບຂີ່ທຸກຄົນຈະຕ້ອງສວມໃສ່ອຸປະກອນປ້ອງກັນໄພສ່ວນບຸກຄົນ, ທີ່ຈຳເປັນໂດຍທີມງານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ ຫຼື ການບໍລິຫານຈັດການ. ມັນເປັນຂໍ້ບັງຄັບທີ່ໃຫ້ໃຊ້ ຟີຟີອີ ນີ້ໂດຍຄຳນຶງເຖິງໄລຍະທາງຂອງການເດີນທາງ, ເວລາທີ່ໃຊ້, ພູມິປະເທດ, ສະຖານທີ່ ແລະ ດິນຟ້າອາກາດ. ຟີຟີອີ ຈະໄດ້ຮັບການຜະລິດຕາມຄວາມຕ້ອງການດ້ານລະບຽບຄວາມປອດໄພຂອງຂອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ກວດສອບຂໍ້ບົກພ່ອງຢ່າງສະໝໍ່າສະເໝີ.

ຟີຟີອີ ແລະ ອຸປະກອນດ້ານຄວາມປອດໄພອື່ນໆ ສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ່ຄວນຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ (ກ້ຳຫານ ມີຄວາມສຳຄັນ):

- ຫຸ້ມວຽກກັນກະທົບ (ເຕັມໃບ)
- ສິ່ງປ້ອງກັນດວງຕາ
- ເສື້ອກັນໜາວ
- ສິ່ງປ້ອງກັນແຂນສອກ ແລະ ຫົວເຂົ້າ
- ຖົງມືຫນັງ
- ໂສ້ງຂາຍາວເຕັມຮູບແບບ (ທົນຕ່າງການຂັດຖູ)
- ເກີບໂບກ
- ເສື້ອກັນຝົນ (ສອງຜືນ) ຕາມທີ່ຕ້ອງການ

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຽມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຽມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄ້າປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຊີ1: ການບໍລິຫານຈັດການຄວາມອິດເມື່ອຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່

1. ບົດນຳ

ຄວາມອິດເມື່ອຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ເປັນປັດໄຈປະກອບສ່ວນໃນຈຳນວນຕົວເລກທີ່ສຳຄັນຂອງການເກີດອຸບັດຕິເຫດຍານພາຫະນະ ແລະ ການເສຍຊີວິດໃນແຕ່ລະປີ.

ສິ່ງນີ້ເປັນຫົວຂໍ້ທີ່ສຳຄັນໂດຍສະເພາະແມ່ນການແກ້ໄຂໃຫ້ກັບບັນດາປະຊາຊົນທີ່ຂັບຂີ່ເພື່ອໄປເຮັດວຽກ ແລະ ຜູ້ທີ່ທຽວໄປທຽວມາ.

ຄວາມອິດເມື່ອຍເຮັດໃຫ້ພວກເຮົາມີການຕື່ນຕົວທີ່ຫນ້ອຍລົງກັບສິ່ງທີ່ກຳລັງເກີດຂຶ້ນເທິງທ້ອງຖະໜົນ, ແລະ ມີຄວາມສາມາດຫນ້ອຍລົງໃນການຕອບສະຫນອງຢ່າງວ່ອງໄວ ແລະ ຢ່າງປອດໄພ ຖ້າວ່າມີສະຖານະການອັນຕະລາຍເກີດຂຶ້ນ.

ເອ້ນອີງເຖິງ ແນະນຳໃຫ້ທຸກອົງການຈັດຕັ້ງຮັບຮອງເອົານະໂຍບາຍທີ່ລະບຸວ່າພະນັກງານ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດອາດຈະບໍ່ດຳເນີນງານຍານພາຫະນະຢູ່ໃນສະພາບຂອງຄວາມອິດເມື່ອຍ ຫຼື ໃນຂະນະນຳໃຊ້ຢາປິ່ນປົວຕາມໃບສັງແພດ ຫຼື

ຫຼາຍກວ່າທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ເຊິ່ງອາດສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມສາມາດຂອງເຂົາເຈົ້າໃນການຄວບຄຸມຍານພາຫະນະໄດ້ຢ່າງປອດໄພ.

ການບໍລິຫານຈັດການຄວາມອິດເມື່ອຍແມ່ນເປັນຄວາມຮັບຜິດຊອບຮ່ວມກັນສຳລັບອົງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ພະນັກງານ.

ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການແຈ້ງຜູ້ຂັບຂີ່ກ່ຽວກັບວິທີການເພື່ອກຳນົດບັນຫາຄວາມອິດເມື່ອຍ ແລະ ຄວາມຕື່ນຕົວ ພ້ອມທັງວິທີທີ່ເຫມາະສົມສຳລັບການແກ້ໄຂບັນຫານີ້. ອີ, ແລະ ພະນັກງານແມ່ນມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ນະໂຍບາຍການຈັດຕັ້ງເຫຼົ່ານີ້ ແລະ ການແນະນຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການບໍລິຫານຈັດການຄວາມອິດເມື່ອຍ.

ໂດຍຜ່ານການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງທີ່ເຫມາະສົມ ແລະ ການສຶກສາຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຫົວຫນ້າງານ, ຄວາມສ່ຽງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມອິດເມື່ອຍຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນລົງໄດ້.

ວິທີທີ່ມີປະສິດທິຜົນທີ່ສຸດໃນການບໍລິຫານຈັດການຄວາມສ່ຽງຂອງການເກີດຄວາມອິດເມື່ອຍຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່ ແມ່ນການລົບລ້າງຄວາມຈຳເປັນໃນການຂັບຂີ່ -.

ການເດີນທາງຄວນຈະດຳເນີນການໃນຮູບແບບທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນທາງທຸລະກິດທີ່ຊັດເຈນ ແລະ ບ່ອນທີ່ທົດແທນໄດ້ເຊັ່ນ: ການປະຊຸມທາງໄກ ຫຼື ການປະຊຸມຜ່ານວິດີໂອ ທີ່ດຳເນີນການບໍ່ໄດ້.

ພາກສ່ວນທີ່ປະຕິບັດຕາມຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ເປັນປະໂຫຍດໃນປັດຈຸບັນ

ທີ່ຈະຊ່ວຍໃຫ້ພະນັກງານວາງແຜນການ ແລະ

ດຳເນີນການເຮັດວຽກເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງຂອງການເກີດຄວາມອິດເມື່ອຍຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່ໃນຂະນະທີ່ຢູ່ດ້ານຫລັງຂອງລົດ. ອົງການຈັດຕັ້ງຄວນຈະລວມເອົາຂໍ້ມູນຂ່າວສານນີ້ເຂົ້າໄປໃນນະໂຍບາຍ ແລະ ອຸປະກອນການບຸກຈິດສຳນຶກຂອງເຂົາເຈົ້າ.

ອົງການຈັດຕັ້ງຄວນຈະພັດທະນານະໂຍບາຍການພັກຄ້າງຄືນທີ່ໃຊ້ກັບຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ຮັບຮູ້ວ່າພວກເຂົາມີຄວາມອິດເມື່ອຍ.

2. ຂໍ້ເທັດຈິງກ່ຽວກັບຄວາມອິດເມື່ອຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄ້າປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ການນອນຫຼັບແມ່ນຖືກຄວບຄຸມໂດຍທັງສອງລະບົບຂອງຮ່າງກາຍ:
ພາວະສົມດຸນຂອງການນອນຫຼັບ/ ການຕື່ນຕົວ ແລະ ໂມງຊີວະພາບ ເຊື້ອດັງນ.
ເມື່ອເຮົາໄດ້ຮັບການຕື່ນຕົວເປັນໄລຍະເວລາທີ່ຍາວນານ, ພາວະສົມດຸນຂອງການນອນຫຼັບ /
ການຕື່ນຕົວ ບອກເຮົາເຖິງຄວາມຕ້ອງການສຳລັບການນອນຫຼັບທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ
ບອກວ່າມັນເປັນເວລາທີ່ຈະນອນ. ຜູ້ໃຫຍ່ທຸກຄົນຕ້ອງການເວລາລະຫວ່າງ ເຈັດ ຫາ
ເກົ້າຊົ່ວໂມງຂອງການນອນຫຼັບຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໃນຕອນກາງຄືນ ເພື່ອການຮູ້ສຶກພັກຜ່ອນທີ່ດີ ແລະ
ການເຮັດວຽກໃນຢ່າງເຕັມທີ່ຂອງເຂົາເຈົ້າ.

ໃນທາງກັງກັນຂ້າມ, ໂມງຊີວະພາບຢູ່ພາຍໃນ ເຊື້ອດັງນ
ຂອງເຮົາຈະຄວບຄຸມໄລຍະເວລາຂອງໄລຍະເວລາຂອງອາການເຫງົາງອນແລະ
ອາການຕື່ນຕົວຕະຫຼອດທັງມື້. ຈັງຫວະຂອງ ເຊື້ອດັງນ ຕໍ່າລົງ ແລະ
ເພີ່ມສູງຂຶ້ນໃນຊ່ວງເວລາທີ່ແຕກຕ່າງກັນຂອງມື້.
ອີງຕາມມູນນິທິການນອນຫຼັບແຫ່ງຊາດໃນສະຫະລັດອະເມຣິກາ,
ການນອນຫຼັບທີ່ດີທີ່ສຸດຂອງຜູ້ໃຫຍ່ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວເກີດຂຶ້ນລະຫວ່າງຕອນ 2:00 ແລະ 4:00 ເຊົ້າ
ແລະ ຕອນບ່າຍໃນລະຫວ່າງ ບ່າຍ 1:00 ແລະ 3:00 ໄດ້ ສິ່ງນີ້ອາດຈະແຕກຕ່າງກັນ
ເຊິ່ງຂຶ້ນກັບວ່າທ່ານຈະເປັນ "ບຸກຄົນໃນຕອນເຊົ້າ" ຫຼື "ບຸກຄົນໃນຕອນແລງ."
ອາການເຫງົາງອນທີ່ພວກເຮົາປະສົບໃນໄລຍະ "ເຊື້ອດັງນຕໍ່າ" ນີ້
ຈະຮຸນແຮງຫຼັກອຍຖ້າວ່າພວກເຮົາມີການນອນຫຼັບທີ່ພຽງພໍ, ແລະ
ຮຸນແຮງອີ່ມຂຶ້ນເມື່ອພວກເຮົາຂາດການນອນຫຼັບທີ່ພຽງພໍ. ເວລາຂອງມື້ "ເຊື້ອດັງນຕໍ່າ"
ແມ່ນມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນ
ນອກຈາກນີ້ຍັງມີຊ່ວງເວລາຂອງມື້ເມື່ອມີຄວາມສ່ຽງຂອງການຕໍ່າກັນ
ທີ່ມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະສູງທີ່ສຸດ.

ເຖິງແມ່ນວ່າ ທ່ານບໍ່ມີອາການເຫງົາງອນ, ໃນການຂັບຂີ່ໃນຂະນະທີ່ທ່ານມີຄວາມງ່ວງຊຶມ ຫຼື
ອິດເມື່ອຍ ນັ້ນຫມາຍຄວາມວ່າທ່ານຈະໄດ້ຮັບຄວາມສົນໃຈຫນ້ອຍ,
ທ່ານຈະມີປະຕິກິລິຍາການຕອບໂຕ້ຊ້າ, ແລະ
ຄວາມສາມາດຂອງທ່ານໃນການຕັດສິນໃຈຈະໄດ້ຮັບການກະທົບ.
ການຄົ້ນຄວ້າໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ
ການຂາດການນອນຫຼັບສາມາດກະທົບຕໍ່ການປະຕິບັດການຂັບຂີ່ໄດ້ຫຼາຍ ຫຼື
ຫຼາຍກ່ວາການດື່ມເຫຼົ້າ. ໃນຄວາມເປັນຈິງ, ຜົນກະທົບຂອງການຮູ້ສຶກຕົວເປັນເວລາ 17 ຫຼື
ຫຼາຍຊົ່ວໂມງໃນເວລາທີ່ປະຕິບັດງານການຂັບຂີ່ແມ່ນທຽບເທົ່າກັບຄວາມເຂັ້ມຂຸ້ນຂອງປະລິມານ
ຫຼົ້າທີ່ຢູ່ໃນເລືອດ - ຫຼື ສູງກວ່າຂອບເຂດຈຳກັດທາງດ້ານກົດຫມາຍໃນອາເມຣິກາເຫນືອ ແລະ
ເອີຣົບ. ເວົ້າອີກແບບໜຶ່ງ, ການເຫງົາງອນໃນເວລາຂັບຂີ່ແມ່ນຄືກັບການເມົາໃນເວລາຂັບຂີ່.

ການຂາດການນອນຫຼັບຈະນຳໄປສູ່ "ການຕິດຫັນການນອນ," ແລະ
ວິທີດຽວທີ່ຈະທົດແທນຄືນແມ່ນດ້ວຍການນອນ. ຈົນກ່ວາທ່ານໄດ້ຮັບການນອນຫຼັບທີ່ພຽງພໍ,
ທ່ານມີຄວາມສ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນທີ່ຈະປະສົບອຸປະຕິເຫດຈາກຄວາມອິດເມື່ອຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

3. ການຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບຄວາມອິດເມື່ອຍ

ຕໍ່ໄປນີ້ຄືບາງສ່ວນຂອງອາການທົ່ວໄປທີ່ພົບເຫັນຫຼາຍທີ່ສຸດ ແລະ ອາການຈາກຄວາມອິດເມື່ອຍຂອງການຂັບຂີ່:

- A. ບັນຫາໃນການຮັກສາທ່າທີຂອງທ່ານ ຫຼື ຫົວຂອງທ່ານ
- B. ອາການຫວນອນຫຼາຍເກີນໄປ
- C. ຄວາມອິດເມື່ອຍ, ອາການປວດ ແລະ ແສບຕາ
- D. ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຕັ້ງໃຈ
- E. ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຈື່ຈຳ ຈຳນວນສອງສາມໄມລ໌ທີ່ຂັບເຄື່ອນຜ່ານ
- F. ການຂັບຂີ່ອອກຈາກຊ່ອງທາງທີ່ທ່ານຂັບ, ຂັບລົດອອກໄປຈາກແຄມຖະໜົນ ຫຼື ຂ້າມເສັ້ນສູນກາງ
- G. ເສັ້ນທາງອອກຂອງທ່ານຫາບໍ່ພົບ
- H. ກົດບຸ່ມ “ແຮມໄບ້ສະຕຣີບ” ທີ່ຢູ່ດ້ານຂ້າງຂອງຖະໜົນ
- I. ການສູນເສຍຄວາມສົນໃຈເນື່ອງຈາກ ໄມໂຄຣສະລີບເຟສ (ການນອນໃນປະລິມານທີ່ໜ້ອຍທີ່ສຸດ) (ເປັນການສູນເສຍທີ່ບໍ່ຕັ້ງໃຈຂອງຄວາມສົນໃຈທີ່ສາມາດຄຳນວນໄດ້ ຫຼື ຫຼາຍກວ່ານັ້ນ).

ຖ້າທ່ານປະສົບກັບຫນຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ ໄມໂຄຣສະລີບເຟສ (ການນອນໃນປະລິມານທີ່ໜ້ອຍທີ່ສຸດ), ຫຼື ມີອາການອື່ນໆທີ່ເປັນສັນຍານຂອງຄວາມອິດເມື່ອຍໃນຂະນະທີ່ຂັບລົດ, ໃຫ້ຢຸດເຊົາທັນທີທັນໃດໃນສະຖານທີ່ ທີ່ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ໃຫ້ຝັກຜ່ອນກ່ອນທີ່ຈະສືບຕໍ່ການເດີນທາງຂອງທ່ານ.

ຖ້າຫາກທ່ານມັກພົບອາການທີ່ລະບຸໄວ້ຂ້າງເທິງ, ທ່ານອາດຈະມີຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງການນອນຫລັບ ເຊັ່ນ: ການຢຸດຫາຍໃຈຂະນະນອນ. ມີອາການນອນໂກນຫນັກ ແຍກໂດຍຕາມໄລຍະເວລາແບບກະທັນຫັນຂອງຄວາມງຽບ, ການນອນຫຼັບບໍ່ສະຫງົບ ແລະ ມີຄວາມອິດເມື່ອຍໃນລະຫວ່າງມື້. ເພື່ອຮຽນຮູ້ເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບທາງເລືອກສໍາລັບການບົ່ງມະຕິ ແລະ ການປິ່ນປົວ, ໃຫ້ປຶກສາຜູ້ຊ່ຽວຊານດ້ານສຸຂະພາບຂອງທ່ານ.

4. ແຜນຍຸດທະສາດໃນການບໍລິຫານຈັດກ

ານຄວາມອິດເມື່ອຍກ່ອນແຜນການເດີນທາງ

າງ

A. ການໄດ້ຮັບການຝັກຜ່ອນທີ່ເພິ່ງພໍ

1. ໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າໄດ້ຮັບການນອນຫຼັບທີ່ເພິ່ງພໍກ່ອນທີ່ຈະຂັບລົດ. ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວຜູ້ໃຫຍ່ຕ້ອງການເຈັດ ຫາ ເກົ້າຊົ່ວໂມງຂອງການນອນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໃນແຕ່ລະມື້.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຽມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຽມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສໍາຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

2. ບໍ່ກຳນົດເວລາເພື່ອຂະຫຍາຍກິດຈະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ບໍ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການເຮັດວຽກກ່ອນການຂັບຂີ່ທີ່ດິນ.
3. ພະຍາຍາມໄປນອນ ແລະ ຕື່ນຂຶ້ນມາໃນຊ່ວງເວລາດຽວກັນຂອງແຕ່ລະມື້, ເຖິງແມ່ນວ່າຈະບໍ່ແມ່ນມື້ເຮັດວຽກກໍຕາມ. ການພັກຜ່ອນທີ່ດີທີ່ສຸດເກີດຂຶ້ນໃນເວລາທີ່ທ່ານນອນຫຼັບແມ່ນໃຫ້ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັນ.
4. ຖ້າວ່າທ່ານອອກກຳລັງກາຍຫຼັງຈາກການເຮັດວຽກ, ຈະອະນຸຍາດສາມາດຊົ່ວໂມງໃນລະຫວ່າງຕອນທ້າຍຂອງການອອກກຳລັງກາຍຂອງທ່ານ ແລະ ເວລາທີ່ທ່ານຈະໄປນອນ.
5. ເຫຼົ່າແລະ ຄາເຟອື່ນ ທັງສອງນີ້ສາມາດລົບກວນຮູບແບບການນອນຂອງທ່ານ ແລະ ທ່ານຄວນຫຼີກເວັ້ນ.

B. ການຕັ້ງເວລາເພື່ອຫຼີກລ້ຽງແຕ່ລະຄັ້ງຂອງການຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ

ພະຍາຍາມເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການເດີນທາງຂັບຂີ່ທີ່ດິນ ຫຼື ໜ້າເບື້ອໃນລະຫວ່າງຄັ້ງຂອງມື້ໃນ ເຊິ່ງທ່ານອາດຈະມີປະສົບກັບ “ເຊື້ອຄາດ້ຽນຕ່ຳ” ແລະ ເພາະສະນັ້ນຈຶ່ງອາດມີຄວາມສ່ຽງສູງຂອງການປະທະກັນຂອງຄວາມອິດເມື່ອຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຫຼື ເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນ: ເວລາໃນຕອນເຊົ້າ ແລະ ເວລາລະຫວ່າງທ່ຽງ ແລະ ເວລາຕອນບ່າຍ.

C. ການວາງແຜນເສັ້ນທາງ

1. ຫຼຸດຜ່ອນເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການຂັບຂີ່ຂອງທ່ານໂດຍການວາງແຜນເສັ້ນທາງຂອງທ່ານຢ່າງ ມີປະສິດທິຜົນ. ເມື່ອເປັນໄປໄດ້, ໃຫ້ວາງແຜນການຢຸດດຳເນີນທຸລະກິດຂອງທ່ານໃນລູ່ດັບທີ່ຕໍ່ເນື່ອງ ເພື່ອເປັນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງ ແລະ ການຂັບເຄື່ອນຂອງຈຳນວນໄມຂອງທ່ານ.
2. ກ່ອນທີ່ຈະມີການຕັ້ງຄ່າເອົາອອກ, ໃຫ້ພິຈາລະນາບັດໄຈດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ທີ່ອາດຈະນຳຄວາມສ່ຽງ: ການບຳລຸງຮັກສາພາຫະນະ (ລະດັບນ້ຳມັນ ແລະ ນ້ຳມັນເຄື່ອງ, ຢາງລົດ, ແລະ ອື່ນໆ), ສະພາບຂອງຖະໜົນຫົນທາງ, ເວລາ ແລະ ໄລຍະເວລາຂອງການເດີນທາງ, ພູມິປະເທດ, ດິນຟ້າອາກາດ, ການເບິ່ງເຫັນ, ຄວາມປອດໄພສ່ວນບຸກຄົນ / ການຮັກສາຄວາມປອດໄພ, ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງການຈະລາຈອນ, ການປາກົດຕົວຂອງສັດ, ການປາກົດຕົວ / ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງຄົນຢ່າງ, ສະພາບແວດລ້ອມ, ການສື່ສານ (ຖ້າວ່າຢູ່ໃນທຸກຄວາມເປັນໄປໄດ້, ໃຫ້ໂທລະສັບກ່ອນທີ່ຈະເລີ່ມການເດີນທາງ), ແລະ ມີຄວາມພ້ອມຂອງການບໍລິການສຸກເສີນຕາມເສັ້ນທາງຂອງທ່ານ.
3. ຖ້າທ່ານຖືກມອບຫມາຍທີ່ອານາເຂດໃຫມ່, ໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າໄດ້ສົນທະນາກັບຫົວຫນ້າຂອງທ່ານກ່ຽວກັບວິທີປອດໄພທີ່ສຸດ ແລະ ມີປະສິດທິພາບຫຼາຍທີ່ສຸດໃນການບໍລິຫານຈັດການເປັນປົກກະຕິບຸ່ນຈຳວັນຂອງທ່ານ.
4. ແຜນເຊິ່ງລູກຄ້າບຸກຄົນໃດທີ່ທ່ານຈະໄປຍັງຢາມ ແລະ ເສັ້ນທາງທີ່ທ່ານຈະໃຊ້. ອະນຸຍາດໃຫ້ໃຊ້ເວລາພິເສດເພື່ອຫຼີກເວັ້ນຄວາມຟ້າວຟັງ. ການວາງແຜນຍັງຢາມ ແລະ ເສັ້ນທາງສຳຮອງ, ພຽງແຕ່ໃນກໍລະນີທີ່ທ່ານພົບພໍ້ການຈະລາຈອນໂດຍບັງເອີນ ຫຼື ປະເຊີນກັບເຫດການທີ່ບໍ່ຄາດຄິດເທິງເສັ້ນທາງ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນ ແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄ້າປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

D. ການວາງແຜນການຂັບຂີ່ ແລະ ເວລາການເຮັດວຽກ ແລະ ໄລຍະເວລາຂອງການພັກຜ່ອນ

ຄຳແນະນຳດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ສຳລັບຊົ່ວໂມງການຂັບຂີ່, ຊົ່ວໂມງເຮັດວຽກ, ແລະ ໄລຍະເວລາຂອງການພັກຜ່ອນ

ແມ່ນມີຄວາມເໝາະສົມສຳລັບພະນັກງານທີ່ຄວບຄຸມການເຮັດວຽກຂອງຍານພາຫະນະທີ່ມີຂະໜາດເບົາ - ບານກາງ ແລະ ສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດງານເປັນໜ້າທີ່ຫຼັກ.

ພວກເຂົາແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນຕໍ່ຮູບແບບເດີມຫຼາຍກວ່າສິ່ງທີ່ອະນຸຍາດທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ຂໍ້ກຳນົດກົດລະບຽບສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ເປັນມືອາຊີບທີ່ໃຊ້ເວລາທັງໝົດຂອງເຂົາເຈົ້ານັ່ງຢູ່ຫລັງຂອງພວງມາໄວ.

1. ການເຮັດວຽກປະຈຳວັນສູງສຸດ (ຂັບລົດ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຂັບລົດ) ຊົ່ວໂມງ: ແບດຊົ່ວໂມງ, ລວມທັງການພັກຜ່ອນ; ບໍ່ເກີນ 40 ຊົ່ວໂມງ (ໃນຫນຶ່ງອາທິດ) ໄດ້ຖືກແນະນຳ, ລວມທັງການພັກຜ່ອນ.
2. ຊົ່ວໂມງທີ່ຕິດຕໍ່ກັນສູງສຸດຂອງການຂັບຂີ່: ສອງຊົ່ວໂມງ. ໃຊ້ເວລາພັກຜ່ອນຢ່າງຫນ້ອຍ 15 ນາທີ ຫຼັງຈາກທຸກໆສອງຊົ່ວໂມງຂອງການຂັບຂີ່.
3. ເວລາຕ່ຳສຸດທີ່ໃຊ້ໃນການພັກຜ່ອນ (ທີ່ບໍ່ແມ່ນການຂັບຂີ່): ຈຳນວນເວລາຕ່ຳສຸດທີ່ໃຊ້ ຫຼັງຈາກແບດຊົ່ວໂມງຂອງການຂັບຂີ່ທີ່ຄວນຈະມີຢ່າງຫນ້ອຍ 11 ຊົ່ວໂມງ.

E. ການປະເມີນເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເດີນທາງ

1. ກ່ອນການເດີນທາງຂອງທ່ານ, ພະຍາຍາມນຳໃຊ້ໂບຣເກຣມແຜນທີ່ອອນໄລນ໌ເພື່ອປະເມີນເວລາທີ່ທ່ານໃຊ້ໃນການເດີນທາງໄປ ແລະ ກັບຈາກຈຸດຫມາຍປາຍທາງ. ຫ້າມປ້ອນຂໍ້ມູນ ຈີພີເອັສ ເຂົ້າໄປໃນຫນ່ວຍ ຈີພີເອັສ ໃນຂະນະທີ່ຂັບຂີ່ຢູ່. ສິ່ງນີ້ຄວນຈະເຮັດລ່ວງໜ້າຂອງການເດີນທາງຂອງທ່ານ ຫຼື ໃນຂະນະທີ່ຈອດລົດໃນສະຖານທີ່ທີ່ປອດໄພແລ້ວ.
2. ກຳນົດການພັກຄ້າງຄືນເມື່ອທ່ານຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ເຮັດວຽກເປັນເວລາດົນ ກ່ອນທີ່ທ່ານຈະອອກເດີນທາງໄປ, ໃຫ້ກວດເບິ່ງກັບຫົວຫນ້າຂອງທ່ານ ຖ້າວ່າທ່ານມີຄຳຖາມໃດໆກ່ຽວກັບບົດແນະນຳສຳລັບການພັກຄ້າງຄືນ.

ສົມມຸດວ່າຄວາມໄວສະເລ່ຍແມ່ນ 45 ໄມ ຫລື 72 ກິໂລແມັດຕໍ່ຊົ່ວໂມງ ແລະ ແບດຊັ້ວໂມງຕໍ່ມື້ໃນການເຮັດວຽກ, ໃນຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ຈະຊ່ອຍບອກເວລາໃນການຂັບຂີ່ໂດຍປະມານ ທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການໄລຍະທາງຂອງການເດີນທາງສະເພາະໃດຫນຶ່ງ, ພ້ອມທັງສະແດງເຖິງຄວາມສຳພັນລະຫວ່າງໄລຍະການຂັບເຄື່ອນ ແລະ ເວລາທີ່ໃຊ້ສຳລັບຈຸດປະສົງຂອງການເຮັດວຽກ. ໃນເງື່ອນໄຂທີ່ງ່າຍດາຍ, ອີງທ່ານໃຊ້ເວລາເທິງທ້ອງຖະໜົນຫຼາຍເທົ່າໃດ, ເວລາທີ່ທ່ານໃຊ້ໃນການເຮັດວຽກຍິ່ງຫນ້ອຍລົງເທົ່ານັ້ນ, ແລະ ທ່ານມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະອຶດເມື່ອຍຫຼາຍເທົ່ານັ້ນ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບການເພີ່ມຂຶ້ນໃນລະດັບຄວາມສ່ຽງຂອງທ່ານ, ມັນຍັງຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄຸນນະພາບທີ່ມີໃນສັກກະຍາພາບການເຮັດວຽກທີ່ທ່ານມີຄວາມສາມາດທີ່ຈະດຳເນີນການ.

| ໄລຍະທາງຂອງການເດີນທາງ (ໄມ) | ໄລຍະທາງຂອງການເດີນທາງ (ກິໂລແມັດ) | ຊົ່ວໂມງໃນການຂັບຂີ່ | ທີ່ບໍ່ແມ່ນຊົ່ວໂມງເຮັດວຽກຂອງການຂັບຂີ່ |
|---------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------------------------|
| 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 |

ການຂັບຂີ່ເປັນເວລາສີ່ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າຊົ່ວໂມງ (ເນັ້ນໃນສີເຫຼືອງ) ອາດຈະບໍ່ປອດໄພທີ່ສຸດ, ປະຫຍັດທີ່ສຸດ ຫຼື ມີປະສິດທິພາບຫຼາຍທີ່ສຸດຂອງເວລາທີ່ທ່ານນຳໃຊ້, ແລະ ການຂັບຂີ່ລະຫວ່າງຫ້າ ແລະ ແບດຊັ້ວໂມງ (ເນັ້ນໃນສີແດງ) ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນວ່າເປັນອີກທາງເລືອກຫນຶ່ງທີ່ຄວນໄດ້ຮັບການຈະພິຈາລະນາ, ເຊັ່ນ: ການດຳເນີນກອງປະຊຸມຜ່ານທາງໄກ, ກອງປະຊຸມຜ່ານວິດີໂອ, ຫຼື ການບິນ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຖາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄ້າປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

F. ການຄາດຄະເນເຫດການທີ່ບໍ່ໄດ້ວາງແຜນ ແລະ ສະຖານະການ

1. ເມື່ອວາງແຜນການເດີນທາງຂອງທ່ານ, ໃຫ້ພິຈາລະນາບັດໄຈອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ເຂດການກໍ່ສ້າງ, ຄວາມຫຼາກແຫຼ່ງ ແລະ ດິນຟ້າອາກາດທີ່ບໍ່ອ່ານວຍຄວາມສະດວກ. ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ຈະເພີ່ມທະວີການໃຊ້ເວລາຂັບຂີ່ຂອງທ່ານ ແລະ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີຄວາມເອົາໃຈໃສ່ເປັນພິເສດ, ເຊິ່ງສິ່ງດັ່ງກ່າວນີ້ສາມາດເພີ່ມທະວີການເກີດຄວາມອິດເມື່ອຍໄດ້. ໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າທ່ານໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ໃຊ້ເວລາສຳລັບການຂັດຈັງຫວະເຫຼົ່ານີ້, ແລະ ໃຫ້ພິຈາລະນາສິ່ງດັ່ງກ່າວໃນເວລາທີ່ຕັດສິນ ເມື່ອມີການກຳນົດວ່າມີການຮັບປະກັນການພັນຄ້າງຄືນ.
2. ໃຫ້ຈື່ວ່າ ຈີເຟເອັສ ໃນການກຳນົດຈຸດຫມາຍປາຍທາງການມາຮອດ ບໍ່ໄດ້ກວມເອົາຄວາມຊັກຊ້າທີ່ເປັນໄປໄດ້, ສະນັ້ນໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າຈະໃຊ້ເວລານີ້ໃນການພິຈາລະນາເພື່ອເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການວາງແຜນການເດີນທາງຂອງທ່ານ.

ເທິງໜ້າວຽກ ແລະ ເທິງທ້ອງຖະໜົນ

A. ການດັດປັບຂອງເວລາໃນການຂັບຂີ່

ຖ້າເຫດການທີ່ບໍ່ຄາດຄຣິດເພີ່ມທະວີການເຮັດວຽກແລະ / ຫຼື ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການຂັບຂີ່ຂອງທ່ານເກີນສິ່ງທີ່ທ່ານໄດ້ວາງແຜນໄວ້, ບໍ່ໃຫ້ພະຍາຍາມ "ຟືນ" ກັບແຜນການຕົ້ນສະບັບສຳລັບມື້ນັ້ນຂອງທ່ານ. ມັນຈະດີກວ່າທີ່ຈະຢຸດເຊົາ ແລະ ພັກຄ້າງຄືນຫຼາຍກວ່າທີ່ຈະຄວາມສ່ຽງຂັບຂີ່ໃນເວລາທີ່ອິດເມື່ອຍ.

B. ການບໍລິຫານຈັດການກັບຄວາມອິດເມື່ອຍ

ວິທີທີ່ມີປະສິດທິຜົນທີ່ສຸດເພື່ອຫຼີກເວັ້ນອາການອິດເມື່ອຍ ແລະ ອາການເຫງົາໜອນໃນຂະນະທີ່ຂັບຂີ່ແມ່ນໃຫ້ໄດ້ຮັບການນອນຫຼັບພັກຜ່ອນໃນປະລິມານທີ່ເໝາະສົມ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຖ້າຫາກວ່າທ່ານປະສົບກັບສັນຍານເຕືອນໄພຂອງຄວາມອິດເມື່ອຍ ໃນຂະນະທີ່ທ່ານກຳລັງຂັບຂີ່, ໃຫ້ໃຊ້ຂັ້ນຕອນຕໍ່ໄປນີ້ :

ທາງເລືອກທີ່ດີທີ່ສຸດ: ການຢຸດຂັບຂີ່ - ແມ່ນໃຫ້ຂັບໄປທີ່ທາງອອກຖັດໄປ ຫຼື ພື້ນທີ່ຂອງການພັກຜ່ອນ.

1. ທັງນີ້ຂຶ້ນຢູ່ກັບຊ່ວງເວລາຂອງມື້ ແລະ ຄວາມສະດວກສະບາຍຂອງທີ່ພັກ, ເຊິ່ງຄວນພິຈາລະນາການພັກຄ້າງຄືນ.
2. ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ, ຄວນຈອດລົດໃນສະຖານທີ່ ທີ່ປອດໄພ ແລະ ໃຊ້ເວລາໃນການຫງົບຫຼັບ. ການນອນພັກຜ່ອນເປັນເວລາ 20 ນາທີ. (ການນອນຫງົບໜຶ່ງເປັນເວລາການຫຼາຍກວ່າ 20 ນາທີ ສາມາດເຮັດໃຫ້ທ່ານອ່ອນເພຍເປັນເວລາ 15 ນາທີ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າຫຼັງຈາກການຕື່ນນອນ).
3. ຖ້າວ່າທ່ານກຳລັງເດີນທາງໄປກັບເພື່ອນຮ່ວມງານ, ໃນເວລາທີ່ຢຸດພັກຄວນປ່ຽນກັນຂັບລົດ.

ທາງເລືອກທີສອງ: ການບໍລິໂພກຄາເຟອື່ນ.

ການທຽບເທົ່າຂອງສອງຈອກກາເຟສາມາດເພີ່ມທະວີຄວາມຕື່ນໂຕເປັນຫຼາຍຊົ່ວໂມງໄດ້.
ບົກກະຕິແລ້ວມັນໃຊ້ເວລາປະມານ 30 ນາທີໃນການເຂົ້າສູ່ກະແສເລືອດ.
ຄາເຟອື່ນມີໃຫ້ບໍລິການໃນຮູບແບບຕ່າງໆ (ກາເຟ, ຊາ, ນ້ຳອັດລົມ, ເຄື່ອງດື່ມທີ່ໃຫ້ພະລັງງານ,
ການຢ່າຊິງອົມ, ຢາເມັດ), ແລະ ໃນປະລິມານຕ່າງໆ. ຍົກຕົວຢ່າງ,
ຈຳນວນຂອງຄາເຟອື່ນຢູ່ໃນຈອກກາເຟ (ປະມານ 135 ມ.ລ.ກ)
ແມ່ນມີປະລິມານເທົ່າກັບຊາສອງ ຫຼື ສາມຈອກ ຫຼື
ສາມຫຼາສີ່ບ່ອງຂອງນ້ຳອັດລົມແບບບົກກະຕິ ຫຼື ແບບໄດເອັດທ໌.
ການຄົ້ນຄວ້າຊີ້ແຈງໃຫ້ເຫັນວ່າການປະສານສົມທົບລະຫວ່າງການນອນສວຍເປັນເວລາສັ້ນກັບ
ການບໍລິໂພກຄາເຟອື່ນ
ເປັນວິທີທີ່ມີປະສິດທິຜົນໃນການເພີ່ມທະວີຄວາມຕື່ນໂຕຫຼາຍກວ່າການບໍລິໂພກຄາເຟອື່ນພຽງ
ຢ່າງດຽວ.

ແຜນຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວເຊັ່ນວ່າ: ການຫັນແວ່ນຈັດລົງ ຫຼື ການຟັງເພງສຽງດັງແມ່ນ ບໍ່
ມີປະສິດທິພາບໃນການຈັດການກັບຄວາມອຶດເມື່ອຍ,
ພວກເຂົາພຽງແຕ່ປິດບັງຄວາມອຶດເມື່ອຍຂອງທ່ານຊົ່ວຄາວ.

ສຳລັບການຄວາມປອດໄພສ່ວນບຸກຄົນຂອງທ່ານ:

ໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າພື້ນທີ່ບ່ອນທີ່ທ່ານຈະຢຸດພັກເຊົາເພື່ອການນອນແມ່ນມີຄວາມປອດໄພ (ຕົວຢ່າງ: ບ່ອນຈອດລົດຕາມຮ້ານຄ້າທີ່ມີແສງສະຫວ່າງພຽງພໍ ແລະ ກຳນົດພື້ນທີ່ສ່ວນທີ່ເຫຼືອ). ເບິ່ງຫາພື້ນທີ່ທີ່ມີປະລິມານຂອງການຈະລາຈອນຕາມທາງຢ່າງທີ່ສູງ; ອາດຈະຍາກຈຳນວນຫຼາຍເກີດຂຶ້ນບ່ອນທີ່ມີພະຍານຈຳນວນພຽງພໍອອກຫນຶ່ງ. ປິດການເຜົາໄໝ້, ເກັບຮັກສາສິ່ງຂອງມີຄ່າ, ລັອກປະຕູ, ແລະ ມ້ວນປ່ອງຢ້ຽມຂຶ້ນ (ໃຫ້ລະບາຍອາກາດໃນມື້ທີ່ຮ້ອນ ແລະ ບ່ອນທີ່ມີແດດ).

5. ປັດໄຈອື່ນໃນການພິຈາລະນາ

A. ການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະ ແລະ ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເຮັດວຽກຫຼັກຈາກການເດີນທາງທາງອາກາດ.

ເຈັດທ໌ແລກດ໌ຄືອາການທີ່ນັກທ່ອງທ່ຽວອາດຈະປະສົບໃນເວລາທີ່ບິນຂ້າມເຂດໂຊນເວລາ.

ພະນັກງານທັງຫມົດທີ່ເດີນທາງໂດຍອາກາດສະຍານສາກົນ, ໃນຊ່ວງຂ້າມຄືນ ຫລື

ໃນຖ້ວບິນທີ່ມີການປັບເຂດໂຊນເວລາທີ່ສຳຄັນ ຫລື

ການມາຮອດໃນຕອນກາງຄືນມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະມີອາການເຈັດທ໌ແລກດ໌ ແລະ ອິດເມື່ອຍ.

ພະນັກງານເຫຼົ່ານີ້ບໍ່ຄວນດຳເນີນການຍານຍົນພາຫະນະ

ຫຼັງຈາກການຂະຫຍາຍໄລຍະເວລາຂອງການເດີນທາງທາງອາກາດ.

ຄຳແນະນຳດ້ານຄວາມປອດໄພດ້ານທ້ອງຖະໜົນສຳລັບນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ມີອາການເຈັດທ໌ແລກດ໌:

1. ຫ້າມໃຊ້ຍານພາຫະນະທັນທີທີ່ທ່ານມາຮອດຈຸດຫມາຍປາຍທາງ.
ຄວາມສ່ຽງຂອງການປະທະອາດຈະສູງໂດຍສະເພາະໃນສະຖານທີ່
ບ່ອນທີ່ມີການຂັບຂີ່ຢູ່ຄົນລະພາກເບື້ອງຂອງຖະໜົນທົນທາງ ຫຼື ມີບ້າຍທີ່ບໍ່ຄຸ້ນເຄີຍ.
2. ຫຼີກລ້ຽງການຈ້າງຍານພາຫະນະເຊົ່າ
ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າບໍ່ມີຮູບແບບອື່ນໆຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ເໝາະສົມກັບຄວາມຕ້ອງການທາງ
ທຸລະກິດ, ໂດຍສະເພາະໃນທັນທີທີ່ມາຮອດຫຼັງຈາກການເດີນທາງທີ່ຍາວນານ.
ການບໍລິການຮັບສົ່ງໃນພື້ນທີ່ໂດຍທົ່ວໄປຈະມີຄວາມປອດໄພ, ເຊື່ອຖືໄດ້, ແລະ
ເປັນຕົວເລືອກທີ່ຄຸ້ມຄ່າສຳລັບການຂົນສົ່ງພາກພື້ນດິນໄປຫາໂຮງແຮມ, ບ່ອນເຮັດວຽກ,
ບ້ານເຮືອນ ແລະ ປາຍທາງອື່ນໆ. ການເຊື່ອມໂຍງທາງລົດໄຟດ່ວນໄປ ແລະ
ກັບຈາກສະໜາມບິນຄວນນຳໃຊ້ເມື່ອເໝາະສົມ.
3. ຖ້າວ່າທ່ານກຳລັງເດີນທາງກັບບ້ານຄຳໃນຕອນກາງຄືນ ຫຼື
ໃນຕອນເຊົ້າຫຼັງຈາກການບິນເປັນເວລາດົນ,
ຄວນກະກຽມໃຫ້ຜູ້ໃດຜູ້ໜຶ່ງໄປຮັບທ່ານທີ່ສະໜາມບິນ ຫລື ໃຊ້ບໍລິການລົດແທັກຊີ້ ຫຼື
ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.
4. ເມື່ອພະນັກງານມາຮອດໃນຕອນເຊົ້າ
ພາຍຫຼັງການບິນຍາວຂ້າມສະໜາມແອັດແລນຕິກ ຫຼື ອື່ນໆ,
ການພິຈາລະນາຄວນໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດໃຫ້ພວກເຂົາໃນຊ່ວງເວລາທີ່ເຫຼືອ ແລະ
ເໝາະສົມກ່ອນຫນ້າທີ່ການເຮັດວຽກ.
ຊົ່ວໂມງທີ່ໃຊ້ໃນການເດີນທາງໂດຍທາງອາກາດຄວນໄດ້ຮັບການນັບເປັນສ່ວນຫນຶ່ງຂອງ
ການປ່ຽນແປງການເຮັດວຽກ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຽມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຽມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

B. ເງື່ອນໄຂທາງການແພດ

ລະວັງ, ແລະ ວາງແຜນການຕາມຄວາມເຫມາະສົມສຳລັບ, ເງື່ອນໄຂທາງການແພດທີ່ອາດຈະມີອິດທິພົນຕໍ່ຄວາມສາມາດຂອງທ່ານເພື່ອມີສູ່ຕິໃນການຂັບຂີ່ (ຕົວຢ່າງ, ພະຍາດເບົາຫວານ, ຄວາມດັນເລືອດສູງ, ພະຍາດຫົວໃຈ, ການຊຶມເສົ້າ, ການຢຸດຫາຍໃຈຂະນະນອນ).

ວິຊາຊີບທາງການແພດຂອງທ່ານສາມາດຊ່ວຍທ່ານເຂົ້າໃນການຈັດການປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບກັບສະຖານະການຂອງທ່ານ. ໃນທີ່ສຸດ, ທ່ານມີຄວາມຮັບຜິດຊອບທີ່ຈະນຳໃຊ້ຂໍ້ຄວນລະວັງຢ່າງເຫມາະສົມ ແລະ ເພື່ອແຈ້ງໃຫ້ພະແນກຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ຫຼື ພະແນກອາຊີບສຸຂະພາບຂອງທ່ານ ຖ້າຫາກທ່ານຢູ່ໃນສະພາບທີ່ສາມາດເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ການດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະໃນຂະນະທີ່ຂັບຂີ່ກັບທາງທຸລະກິດຂອງບໍລິສັດ.

(ຊັບພະຍາກອນມະນຸດຄວນໄດ້ຮັບການຕິດຕໍ່ ຖ້າວ່າມີການຢຸດພັກການເຮັດວຽກພິເສດ ຫຼື ການເຮັດວຽກສຳຮອງແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ.)

ຜົນກະທົບຕໍ່ສຸຂະພາບທີ່ບໍ່ມີການໃຊ້ງານເປັນໄລຍະເວລາດົນ: ເສັ້ນເລືອດຕີບທີ່ຢູ່ເລັກ

ການຂັບຂີ່ເປັນເວລາຫຼາຍຊົ່ວໂມງ ແລະ

ໄລຍະເວລາດົນນານຂອງການເດີນທາງໂດຍບໍ່ມີການອອກກຳລັງກາຍຍັງມີຜົນກະທົບຕໍ່ສຸຂະພາບທີ່ບໍ່ດີໄດ້.

ການເດີນທາງໄກໂດຍທາງອາກາດມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການອຸດດັນຂອງຫຼອດເລືອດດຳທີ່ຢູ່ເລັກ,

ຊຶ່ງເປັນກຳມເລືອດທີ່ຢູ່ໃນຮ່າງກາຍ, ເຊິ່ງປົກກະຕິແລ້ວຈະຢູ່ໃນຂາ. ຖ້າຫາກວ່າກຳມໄລທີ່ແບ່ງໂຕອອກຈາກກັນ,

ມັນສາມາດເດີນທາງໄປສູ່ປອດໄດ້, ເຊິ່ງຈະກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ປອດຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຫຼື ອາດເສຍຊີວິດໄດ້.

ສຳລັບຄຳແນະນຳໃນການປ້ອງກັນ, ເບິ່ງທີ່ [ເວັບໄຊທ໌ http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html](http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html).

C. ຢາປິ່ນປົວ

ການນຳໃຊ້ຢາຕາມໃບສັງແພດ ແລະ ຢາປິ່ນປົວເກີນຂະໜາດ ສາມາດສົ່ງຜົນເຮັດໃຫ້ເກີດອາການເຫງົານອນໄດ້.

ປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບຜົນກະທົບຂ້າງຄູ່ທັງໝົດຂອງການນຳໃຊ້ຢາປິ່ນປົວກັບຜູ້ຊ່ວຍຊານດ້ານສຸຂະພາບ ຫຼື

ແພດການຢາຂອງທ່ານ. ນອກຈາກນີ້,

ຄວນອ່ານເບິ່ງບ້າຍຢາປິ່ນປົວທັງໝົດທີ່ຕະຫຼົກລູກຄ້າເພື່ອຊອກຫາວ່າອາການເຫງົານອນມີຄວາມເປັນໄປ

ດ້ວຍຜົນກະທົບຂ້າງຄູ່ຫຼືບໍ່. ຖ້າຫາກວ່າທ່ານກຳລັງເລີ່ມດື່ມໃຊ້ຢາປິ່ນປົວອຸ່ນໃໝ່,

ໃຫ້ທຳການກວດເບິ່ງວ່າຢາມີຜົນກະທົບຕໍ່ທ່ານ ກ່ອນການນຳໃຊ້ໃນຂະນະທີ່ຂັບຂີ່.

ມັນເປັນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງທ່ານທີ່ຈະໃຊ້ຄວາມລະມັດລະວັງເຫຼົ່ານີ້. ທ່ານບໍ່ຄວນຂັບຂີ່ລົດໃນບໍລິສັດ ຫຼື

ທຸລະກິດອື່ນ ຖ້າຫາກວ່າທ່ານກຳລັງໃຊ້ຢາປິ່ນປົວທີ່ອາດຈະເຮັດໃຫ້ເກີດອາການເຫງົານອນໄດ້.

D. ຄວາມກົດດັນ

ການເຮັດວຽກ ແລະ ຄວາມກົດດັນຢູ່ບ້ານ ແລະ

ຂໍ້ຂັດແຍ່ງສາມາດນຳໄປສູ່ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການນອນຫຼັບພັກຜ່ອນ, ແລະ

ອາດຈະສົ່ງຜົນໃນການສູນເສຍການນອນ ແລະ ບໍ່ສາມາດທີ່ຈະສຸມໃສ່ວຽກງານທີ່ຢູ່ໃນມື້ໄດ້.

ຖ້າວ່າທ່ານກຳລັງປະສົບກັບຄວາມດັນລະດັບສູງ ຫຼື ຂໍ້ຂັດແຍ່ງຢູ່ບ່ອນເຮັດວຽກຫຼືຢູ່ເຮືອນ,

ທ່ານຄວນຕິດຕໍ່ກັບຜູ້ຊ່ວຍຊານດ້ານສຸຂະພາບທາງຈິດໃຈ, ແພດ, ຫຼື [ລະບຸຊື່ບໍລິສັດ]

ໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອພະນັກງານທີ່ມີການຈັດຫາໃຫ້.

E. ອາຫານ ແລະ ເຄື່ອງດື່ມ

ແນ່ນອນວ່າ "ອາຫານທີ່ສະດວກສະບາຍ" ມີການເຊື່ອມໂຍງກັບການນອນບໍ່ຫຼັບ.

ຫຼືກວ່າການບໍລິໂພກອາຫານປະລິມານຫຼາຍ, ຈຳພວກເຜັດ, ເຄັມ ຫຼື ອາຫານທີ່ມີນ້ຳມັນຫຼາຍ,

ໂດຍສະເພາະພາຍໃນສາມຊົ່ວໂມງກ່ອນທີ່ຈະນອນ. ປະເພດອາຫານທີ່ລົບກວນການນອນຫຼັບ ປະກອບມີ:

ອາຫານຈຳພວກທອດ, ຜັກທຽມ, ໝາກເລັ່ນ ແລະ ຊັອດໂກເລັດ.

ສຳລັບການແນະນຳກ່ຽວກັບການກິນອາຫານສຳລັບພະລັງງານແບບຍືນຍົງ, ກະລຸນາໄປທີ່ "

ການກິນອາຫານເພື່ອໃຊ້ເປັນພະລັງງານແບບຍືນຍົງ" (ຂ້າງລຸ່ມນີ້). ຄຳເອີ້ນເປັນໂຕກະຕຸ້ນ ແລະ

ບໍ່ໄດ້ສະຫຼຸບອາຫານໃຫ້ແກ່ຮ່າງກາຍ. ມັນສາມາດໃຫ້ຄວາມຮູ້ສຶກທີ່ຜິດພາດຂອງການໃຊ້ພະລັງງານ ແລະ

ສະກັດກັ້ນສັນຍານຄວາມຫິວາທາງທຳມະຊາດຂອງທ່ານ.

ຄຳເອີ້ນຄວນໃຊ້ໃນປະລິມານທີ່ເໝາະສົມ. ຜົນກະທົບຂອງມັນລວມມີ: ອາການອ່ອນເພຍ, ອາການຫງຸດຫງຶດ,

ແລະ ການຫຼຸດຫນ້ອຍລົງຂອງລະດັບພະລັງງານ.

ເຫຼົ່າເປັນຢາລະບົບການປ່ຽນແປງຂອງອາລົມ ທີ່ຈະຂະຫຍາຍຜົນກະທົບຂອງຄວາມອຶດເມື່ອຍ.

ດື່ມເຫຼົ່າກ່ອນເຂົ້າມາອາໄສການນອນໄດ້, ຍ້ອນວ່າມັນມີຜົນກະທົບຕໍ່ລະດັບນ້ຳຕານໃນເລືອດ.

ບໍ່ຄວນຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະພາຍຫຼັງທີ່ມີການບໍລິໂພກເຫຼົ່າ.

ການຮັບປະທານອາຫານເພື່ອໃຊ້ເປັນພະລັງງານທີ່ຍືນຍົງ

ສະຖາບັນວິໄຈຜົນການດຳເນີນງານຂອງມະນຸດໄດ້ໃຫ້ຂໍ້ສະເໜີແນະນຳດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ກ່ຽວກັບການກິນອາຫານສໍາລັບພະລັງງານແບບຍືນຍົງ:

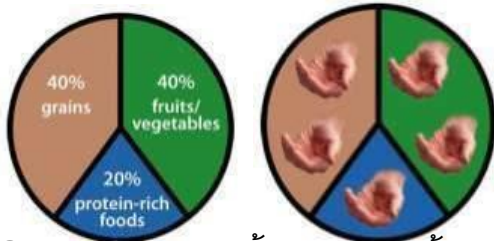
ໃຫ້ໃຊ້ຝາມືຂອງທ່ານ ຫຼື

ກຳມືເພື່ອປະເມີນຂະໜາດທີ່ເໝາະສົມສໍາລັບແຕ່ລະກຸ່ມອາຫານຢູ່ພາຍໃນມື້ອາຫານ.

ໃຫ້ຈົນຕະນາການເປັນຄືຈານ, ແລ້ວແບ່ງອອກເປັນສາມພາກສ່ວນ ຄ້າຍຄື ບ້າຍສັນຕິພາບ.

ມີຜົນຫຼົ່ວວມຫ້າກຳມື; ສອງສໍາລັບຜົດ, ສອງສໍາລັບຫມາກໄມ້ແລະ / ຫຼື ຜົດຜັກ, ແລະ ໜຶ່ງສໍາລັບທາດໂປຼຕີນ. ຕອນນີ້, ຄິດວາດພາບໃນໃຈໃຫ້ຝາມືຂອງທ່ານເປັນຄືກັບຈານອາຫານເຊົ້າ.

ບາງທີທ່ານອາດກຳລັງກິນໄຂ່ຄົນຫນຶ່ງກຳມື, ເຂົ້າໜົມບັງຫນຶ່ງແຜ່ນ, ແມັດເບີຣີສົດປະສົມກັນຫນຶ່ງກຳມື, ແລະ ນໍ້າໝາກກ້ຽງຫນຶ່ງຈອກ.



ຊົມວົດຊາດອາຫານເຊົ້າດ້ວຍການຫຍໍ້ອາຫານຊ້າງ, ທີ່ສະບຽງອາຫານຂອງທ່ານຢ່າງຊ້າງ, ວາງສ້ອມລົງໃນລະຫວ່າງການກິນແຕ່ລະຄໍາ, ແລະ ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການສົນທະນາ. ອາຫານເຊົ້າ "ຫ້າກຳມື" ກິນພາຍໃນຫນຶ່ງຊົ່ວໂມງ ຈະໄປກະຕຸ້ນການເຜົາຜານອາຫານຂອງທ່ານໃນແຕ່ລະວັນ ແລະ ໃຫ້ຄວາມສົມດຸນຂອງທາດອາຫານສໍາລັບຄວາມຕ້ອງການທາງກາຍຂອງທ່ານ.

ເວລາຄືທຸກສິ່ງທຸກຢ່າງ. ເພື່ອປະສິດທິຜົນໃນການຮັກສາພະລັງງານຂອງທ່ານຕະຫຼອດມື້,

ທ່ານຄວນຈະກິນອາຫານເບົາ ແລະ ກິນອາຫານເປັນປົກກະຕິ. ລະຫວ່າງມື້ອາຫານ,

ທ່ານອາດຈຳເປັນຕ້ອງກິນຂະໜາດນ້ອຍ (ປະມານ 100 -150 ພະລັງງານສູງສຸດ)

ອາຫານວ່າງເພື່ອສຸຂະພາບທຸກໆສອງຫາສາມຊົ່ວໂມງ,

ຄວນເປັນອາຫານວ່າງທີ່ມີລະດັບນໍ້າຕານໃນເລືອດຕ່ຳເຊັ່ນ: ນົມສົ້ມ, ໝາກຄາຍແຫ້ງ, ຫມາກໂປ້ມ, ຫຼື ຜັກເຊຍເລີຣີ ກັບ ເນີຍຖົ່ວ. ອາຫານວ່າງບໍ່ໄດ້ມີຄວາມຫມາຍຄຸນສໍາຄັນເພື່ອເຮັດໃຫ້ທ່ານອົມ; ແຕ່,

ທ່ານຄວນຈະນຳໃຊ້ອາຫານວ່າງເພື່ອຫຼຸດຊ່ອງຫວ່າງລະຫວ່າງມື້ອາຫານ ແລະ

ການຮັກສາລະດັບພະລັງງານຂອງທ່ານ.

ໂດຍຫຼັກການແລ້ວ, ທ່ານບໍ່ເຄີຍຕ້ອງການທີ່ຈະໄປໂກຫຼາຍກວ່າສີ່ຊົ່ວໂມງໂດຍບາດສະຈາກການກິນອາຫານ, ສະນັ້ນ ຄວນມີການວາງແຜນລ່ວງຫນ້າໃນເວລາທີ່ທ່ານເດີນທາງ ແລະ

ຈື່ໄວ້ວ່າທ່ານເປັນຜູ້ຫນຶ່ງໃນການຄວບຄຸມອາຫານຂອງທ່ານເອງ.

ໂພຊະນາການທີ່ດີເປັນເລືອງງ່າຍຖ້າຫາກວ່າທ່ານຈື່ຈໍາທີ່ຈະກິນອາຫານເບົາ, ກິນອາຫານປົກກະຕິ ແລະ ການນຳໃຊ້ເຄື່ອງມືວັດແທກທີ່ຢູ່ໃກ້ມືຂອງທ່ານ.

ສໍາລັບຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມ, ໃຫ້ກວດສອບຢູ່ທີ່ເວັບໄຊທ໌ຂອງສະຖາບັນປະສິດທິພາບຂອງມະນຸດ [ເວັບໄຊທ໌](http://www.hpoinstitute.com/)
<http://www.hpoinstitute.com/>.

6. ວັດຖຸຊັບພະຍາກອນ

A. ‘ເຈ້ຍສີຂາວ’ ຢູ່ເທິງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ອິດເມື່ອຍ

ສະມາຄົມວິໄຈການນອນຂອງເອີຣົບ ໄດ້ພັດທະນາເຈ້ຍສີຂາວທີ່ຊື່ວ່າ ການເທງົນນອນໃນວົງລໍ້, ທີ່ມີພາບລວມທີ່ດີຂອງຫຼັກຖານວິທະຍາສາດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການເທງົນນອນໃນເວລາຂັບຂີ່ ແລະ ຊີ້ໃຫ້ເຫັນການປະພຶດ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ໃຊ້ເຂົ້າໃນການແກ້ໄຂຄວາມອິດເມື່ອຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ໃນການຕັ້ງຄຳກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງ: http://www.esrs.eu/fileadmin/user_upload/publications/Livre_blan VA V4.pdf

B. ຫຼັກສູດການບໍລິຫານຈັດການຄວາມອິດເມື່ອຍອາເມຣິກາເຫນືອ (ເອັນເອເອັຟເອັມເຟີ)

ການພັດທະນາຮ່ວມກັນໂດຍພະແນກການຂົນສົ່ງສະຫະລັດ ແລະ ການຂົນສົ່ງການາດາ, ເຫນືອ ຫຼັກສູດການບໍລິຫານຈັດການຄວາມອິດເມື່ອຍອາເມຣິກາ (ເວັບໄຊ www.nafmp.com) ມີຫລັກສູດອອນໄລນ໌ຟຣີ ແລະ ວັດຖຸຊັບພະຍາກອນທີ່ຈະຊ່ວຍໃຫ້ຜູ້ບໍລິຫານເຄື່ອງຍົນ, ຜູ້ຂັບຂີ່, ແລະ ບຸກຄົນອື່ນໆໃນລະບົບຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງມີການບໍລິຫານຈັດການກັບຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ອິດເມື່ອຍໃຫ້ດີຂຶ້ນ. ອຸປະກອນການດັ່ງກ່າວໄດ້ຖືກພັດທະນາຕົ້ນຕໍສຳລັບອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ແຕ່ພວກມັນຍັງມີປະໂຫຍດສຳລັບບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ມີພະນັກງານຂັບຂີ່ລົດເຂົ້າໃນການເຮັດວຽກ. ຫົວຂໍ້ ເອັນເອເອັຟເອັມເຟີ ປະກອບມີ:

- ວິທີການພັດທະນາວັດທະນະທຳຂອງອົງກອນທີ່ສະໜັບສະໜູນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມອິດເມື່ອຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່
- ການສຶກສາການບໍລິຫານຈັດການຄວາມອິດເມື່ອຍສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່, ຄອບຄົວທີ່ຂັບຂີ່, ຜູ້ບໍລິຫານຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ຜູ້ບໍລິຫານ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງເຮືອ / ການຮັບສິນຄ້າ, ແລະ ຫນັງສືທາງການ
- ການກວດສອບຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງການນອນຫຼັບ ແລະ ການປິ່ນປົວ
- ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ການຈັດຕາຕະລາງເວລາການເດີນທາງ
- ເຕັກໂນໂລຊີການຈັດການຄວາມອິດເມື່ອຍ

C. ລະບຽບກ່ຽວກັບການເຮັດວຽກ ແລະ ເວລາພັກຜ່ອນຢູ່ໃນສະຫະລັດອະເມລິກາ ແລະ ສະຫະພາບເອີຣົບ

ລະບຽບການຂອງສະຫະລັດສຳລັບຜູ້ປະກອບການລົດບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງໂດຍສານ: <http://www.fmcsa.dot.gov/rules-and-regulations/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx menukey = 395>

ຂໍ້ມູນຈາກຄະນະກຳມາທິການສະຫະພາບເອີຣົບກ່ຽວກັບການຂັບຂີ່ ແລະ ລະບຽບການເວລາທີ່ໃຊ້ເຮັດວຽກ:

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

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ C2: ຄຳແນະນຳກ່ຽວກັບການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງ**1. ການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງແມ່ນຫຍັງ?**

ການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງເປັນຂະບວນການສຳລັບການວາງແຜນ ແລະ ການປະຕິບັດການເດີນທາງຂົນສົ່ງທາງບົກທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນໃນການປະຕິບັດຕາມຕໍ່ສູ້ຂະພາບ, ຄວາມປອດໄພ, ສະຫວັດດີການ, ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (HSSE) ຕາມຂໍ້ກຳນົດ. ການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງສາມາດແຍກອອກເປັນສາມໄລຍະຄື:

A. ວາງແຜນການເດີນທາງ

ລັກສະນະທີ່ມີການແກ້ໄຂໃນການວາງແຜນຂອງການເດີນທາງນັ້ນປະກອບມີ (ໃນຈຳນວນອື່ນໆ):

- ກຳນົດຖ້ຳຫາກວ່າການເດີນທາງແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ໃນເວລາໃດທີ່ຈະຂັບຂີ່, ລວມທັງການຢຸດພັກຜ່ອນ, ການຂັບຂີ່ ແລະ ຊ່ວຍໂມງການເຮັດວຽກ;
- ຍຸານພາຫະນະທີ່ນຳໃຊ້ ແລະ ເປັນຍານພາຫະນະທີ່ເໝາະສົມ ພ້ອມທັງຢູ່ໃນສະພາບທີ່ເໝາະສົມ;
- ທີ່ຕັ້ງໃຊ້ທັກສະ ແລະ ຄວາມສາມາດໃນການຂັບຂີ່;
- ເສັ້ນທາງທີ່ໃຊ້ ແລະ ສະຖານທີ່ຢຸດພັກເຊົາ.

ການສົ່ງມອບງານທີ່ສຳຄັນຂອງຂະບວນການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງເປັນແຜນການຈັດການການເດີນທາງ (ເຈເອັມຟີ). ໂດຍບົກກະຕິແລ້ວ ຜູ້ສົ່ງໃຫ້ໄປປະຕິບັດໜ້າທີ່, ຜູ້ຈັດການການເດີນທາງ ຫຼື ຜູ້ຂັບຂີ່ຈະຮອບຮວມ ເຈເອັມຟີ ໄດ້. ກ່ອນທີ່ຈະປະຕິບັດການເດີນທາງ, ຜູ້ຂັບຂີ່ຄວນຈະຮັບຟັງການບັນຍາຍສະຫຼຸບຢ່າງເຕັມທີ່ (ຫຼື ຮັບຮູ້) ກ່ຽວກັບການເດີນທາງ ແລະ ຄວາມສ່ຽງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ລວມທັງມາດຕະການການຫຼຸດຜ່ອນທີ່ເປັນເອກະສານໃນ ເຈເອັມຟີ.

B. ດຳເນີນການເດີນທາງ

ຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການປະຕິບັດການເດີນທາງໃນຮູບແບບທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັບ ເຈເອັມຟີ, ແຕ່ວ່າບຸກຄົນອື່ນໆອາດຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ມີບົດບາດເຊັ່ນດຽວກັນ. ຍົກຕົວຢ່າງ, ເຈເອັມຟີ ອາດລວມເຖິງການກະກຽມສຳລັບ "ບຸກຄົນທີ່ສູນຫາຍ" ເຊິ່ງຂັ້ນຕອນອາດຈະຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບການເລີ່ມຕົ້ນໂດຍຜູ້ຈັດການການເດີນທາງ. ສິ່ງນີ້ມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງໃນເວລາທີ່ຂັບຂີ່ຜ່ານພື້ນທີ່ຮ້າງ ຫຼື ຂົງເຂດທີ່ບໍ່ເປັນມິດ, ລວມທັງພື້ນທີ່ທີ່ປາສະຈາກການຄວບຄຸມຂອງສັນຍານໄທລະສັບມືຖື.

C. ບິດການເດີນທາງ

ບິດການເດີນທາງເພື່ອຮັບປະກັນວ່າຈຸດປະສົງຂອງການເດີນທາງໄດ້ບັນລຸຮຽບຮ້ອຍ ແລະ ຊ່ວຍໃຫ້ການຈັບພາບຂອງບິດຮຽນນັ້ນສາມາດຊ່ວຍໃຫ້ການປັບປຸງຂະບວນການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງ ແລະ / ຫຼື ແຜນການສຳລັບການເດີນທາງໃນອະນາຄົດໄດ້.

2. ເປັນຫຍັງຈຶ່ງຕ້ອງມີການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງ?

ການບໍລິຫານຈັດການການເດີນທາງ ແມ່ນຖືກນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການປ້ອງກັນຜົນສະທ້ອນ HSSE ທາງດ້ານຄວາມປອດໄພທີ່ບໍ່ປາດຖະໜາຂອງການເດີນທາງການຂົນສົ່ງທາງບົກ. ຫົວຫນ້າງານທີ່ຮັບຜິດຊອບສຳລັບບຸກຄົນທີ່ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະໃນທາງທຸລະກິດຂອງບໍລິສັດມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການຮັບປະກັນວ່າ JMP ມີການກະກຽມໃນເວລາທີ່ຕ້ອງການ. ບຸກຄົນທີ່ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະຂອງບໍລິສັດ ຫຼື ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະໃນທາງທຸລະກິດຂອງບໍລິສັດຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບເພື່ອສະໜອງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການໃຫ້ກັບ ເຈເອັມຟີ ໃນເວລາທີ່ຈຳເປັນ.

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຽມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຽມ "ເປັນແມ່ນ" ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍິ່ງຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ບາງຂໍ້ຜິດຈາລະນາສຳລັບແຜນການຄຸ້ມຄອງການເດີນທາງປະກອບມີ:

A. ການໂຫລດ ແລະ ຊຳລະຢູ່ເຂດກໍ່ສ້າງ (ບ່ອນທີ່ສາມາດນຳໃຊ້)

- ກຳລັງໂຫລດ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນເວັບໄຊ, ລວມທັງການປະເມີນຜົນໃນເວັບໄຊແລະການອັນຕະລາຍໃນເວັບໄຊ
- ການໂຫລດຂອງຍານພາຫະນະ (ຜູ້ໂດຍສານ, ສະຖຽນລະພາບຂອງຜະລິດຕະພັນທີ່ມີຈຳນວນຫຼາຍ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ອັນຕະລາຍຂອງການໂຫລດ)
- ປະເພດຂອງຍານພາຫະນະທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການເດີນທາງ ແລະ ຍານພາຫະນະທີ່ເໝາະສຳລັບການແລ່ນເທິງທ້ອງຖະໜົນ

B. ການກະກຽມຄວາມພ້ອມຂອງຄົນຂັບ

- ໜ້າທີ່ໃນການຂັບຂີ່ ແລະ ໄລຍະເວລາໃນການພັກຜ່ອນ
- ຄວາມສາມາດ ແລະ ການອອກກຳລັງກາຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່, ລວມທັງການຜິດຈາລະນາຄວາມອິດເມື່ອຍ

C. ເສັ້ນທາງທີ່ກຳນົດອຳນາດ

- ແຜນການເສັ້ນທາງ (ສາມາດໄປຕໍ່ໄດ້ໂກກວ່າເສັ້ນທາງທີ່ໄວທີ່ສຸດ ຫຼື ສັ້ນທີ່ສຸດ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນອັນຕະລາຍ)
- ຊ່ວຍໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບການປະຕິບັດຕາມຫນ້າທີ່ຂັບຂີ່ ແລະ ຊົ່ວໂມງສ່ວນທີ່ເຫຼືອ

D. ການຈຳແນກຊະນິດຂອງເສັ້ນທາງອັນຕະລາຍ ແລະ ການຄວບຄຸມ

- ອັນຕະລາຍຈາກຄວາມປອດໄພທົ່ວໄປ, ລວມທັງຜົນຖານໂຄງຮ່າງຂອງປະເທດ, ສະພາບສິ່ງແວດລ້ອມ, ລະດູການ, ສະພາບດິນຟ້າອາກາດ (ຝຸ່ນ, ຫີມ, ໝາກເຕັບ, ຝົນຕົກ, ໝອກ), ການຂັບຂີ່ໃນຕອນກາງຄືນ (ການເບິ່ງເຫັນທີ່ຫຼຸດລົງ), ແລະອື່ນໆ.
- ບັນຊີສຳລັບສະຖານະການອັນຕະລາຍ ເຊັ່ນ: ການປິດຖະໜົນຫົນທາງ; ສີ່ແຍກອັນຕະລາຍ; ຂອບເຂດຈຳກັດຄວາມໄວ; ສະພາບຖະໜົນທີ່ບໍ່ດີ; ຂົວ; ການເກັບກູ້ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ, ແລະອື່ນໆ
- ບັນຊີທີ່ເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ຄວາມປອດໄພແບບສະເພາະເຈາະຈົງ
- ການປະຕິບັດການຂັບຂີ່ໃນຂົງເຂດທ້ອງຖິ່ນ; ຄວາມແຕກຕ່າງທີ່ເກີດຈາກຊ່ອງເວລາຂອງມື້ ຫຼື ມື້ທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ອາທິດ, , ; ເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນລະດັບຊາດ ແລະ ສາສະຫນາ; , ຄົນຍ່າງຕາມຫົນທາງ ແລະ ສັດຂະຫນາດໃຫຍ່ເທິງທ້ອງຖະໜົນ

E. ຂະບວນການສື່ສານ

- ການວາງແຜນເສັ້ນທາງ ແລະ ການປ່ຽນແປງ, ການຮັບມືກັບເຫດສຸກເສີນ, ການອອກກະແຈ້ງເສັ້ນທາງ ແລະ ການມາເຖິງ

ຄໍາແນະນຳການຄອບຄຸມຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນຂອງ NETS

| ແຜນການຄຸ້ມຄອງການເດີນທາງ | | ການເດີນທາງລະດັບສູງ ການຍ້າຍຢາມເຂດກໍ່ສ້າງ ແລະ ການກັບຄືນ ໂດຍ GM ແລະ ທີ່ປຶກສາ HSE. | | | ລາຍຊື່ຂອງຜູ້ໂດຍສານ | ຄົນຂັບລົດສໍາຮອງ? | |
|--|-------------------|--|---------------------------------------|--|--|---|---|
| ນີ້ຄືການເດີນທາງທີ່ຈຳເປັນຫຼືບໍ່? ຍ້ອນຫຍັງ? | | ແມ່ນແລ້ວ, ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຂອງສັນຍາ | | | 1 ໄມທ ສະມິດທ | | |
| ມັນສາມາດໃຊ້ຮ່ວມກັບການເດີນທາງອື່ນໄດ້ ຫຼືບໍ່? ຖ້າຫາກ | | ເລກທີ, ບໍ່ມີການເດີນທາງອື່ນໃນມື້ນີ້ | | | | | |
| ມີຄວາມຈຳເປັນສໍາລັບການຂັບລົດໃນຕອນກາງຄືນບໍ່? ຖ້າເປັນເຊັ່ນນັ້ນ, ເລກທີ | | | | | | | |
| ຊື່ຂອງບຸກຄົນທີ່ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນຜູ້ເດີນທາງ | | ໃຈ ມິດເຊວລ | ເບີໂທລະສັບ: | 12345678 | | | |
| ວັນທີອອກເດີນທາງ | ເວລາທີ່ອອກເດີນທາງ | ເລກລະຫັດຍານພາຫະນະ | ຍານພາຫະນະເຫມາະສົມສໍາລັບການເດີນທາງບໍ່? | ຊື່ຂອງພະນັກງານຂັບລົດຫວັກ (ແລະ ບໍລິສັດ ຖ້າຫາກວ່າເປັນຜູ້ຮັບເໝົາ) | ໃບອະນຸຍາດການຂັບຂີ່ຖືກຕ້ອງສໍາລັບຍານພາຫະນະ ແລະ ການຂັບຂີ່ພາຍໃນປະເທດ ຫຼືບໍ່? | ນີ້ແມ່ນການຝຶກອົບຮົມການຂັບລົດບ້ອງກັນປະເທດສໍາລັບຄົນຂັບຂີ່ບໍ່? | |
| 04/25/11 | ເວລາ 07:30 | 88-XT-VD | ແມ່ນແລ້ວ | ແມ່ນໍ້າເດບຟ | ແມ່ນແລ້ວ | ແມ່ນແລ້ວ (10/10/11) | |
| ເສັ້ນທາງຈຸດຫມາຍປາຍທາງ / ພື້ນທີ່ສ່ວນທີ່ເຫຼືອ | | | ມາຮອດ ເວລາ | ອອກເດີນທາງເວລາ | ຢຸດພັກເບກ? | ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຕິດຕໍ່ບໍ່? | ອັນຕະລາຍຈາກເປັນທີ່ຮູ້ຈັກຈຸດຫມາຍປາຍທາງ / ເຂດພື້ນທີ່ສ່ວນທີ່ເຫຼືອ (s) ແລະ ມາດຕະການການຫຼຸດຜ່ອນ, ຄໍາແນະນຳສະເພາະ (ຕົວຢ່າງ): |
| ຫ້ອງການສະມິດທທາວນ - ຊື່ແຟັບ | | | ເວລາ 09:15 | ເວລາ 09:45 | ແມ່ນແລ້ວ | ແມ່ນແລ້ວ | ຊ້າສໍາລັບການ Roadworks ຢູ່ທີ່ 100 km, ກາເຟ Starbucks |
| ເຂດກໍ່ສ້າງ ຊື່ແຟັບ - ປາວນິວິດ | | | ເວລາ 11:00 | | | ແມ່ນແລ້ວ | ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຢູ່ທີ່ທາງເຂົ້າເຂດກໍ່ສ້າງ, ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຜ່ານ. |
| ການເດີນທາງໄດ້ເປັນໄປຕາມທີ່ຄາດວ່າຫຼືບໍ່, ຖ້າຫາກວ່າບໍ່ ແມ່ນຍ້ອນສາເຫດອັນໃດ? | | | | | | | ລາຍເຊັນຄົນຂັບ (ຖ້າວ່າຄົນຂັບບໍ່ແມ່ນຜູ້ຈັດການການເດີນທາງ) |
| ບໍ່ມີການເດີນທາງທີ່ຊັກຊ້າເນື່ອງຈາກມີການເພີ່ມວຽກງານການກໍ່ສ້າງທຸກຖະໜົນ b/w ຢູ່ທີ່ເຂດຊື່ແຟັບ ແລະ ເຂດກໍ່ສ້າງ. ເວລາທີ່ມາຮອດແມ່ນ 11:25. | | | | | | | |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຍາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນ ແມ່ນ,” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄໍ້າປະກັນໃນຄວາມແໜ້ນຍ່າຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສໍາຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ຄໍາແນະນຳການຄວບຄຸມຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນຂອງ NETS

| | |
|---|--|
| ການຮັບມືກັບເຫດສຸກເສີນ | (ຕົວຢ່າງ: ລາຍລະອຽດການຕິດຕໍ່ພົວພັນ, ເຂດພື້ນທີ່ຫ່າງໄກສອກຫຼີກທີ່ບໍ່ມີເຄືອຂ່າຍ GSM ຄຸ້ມຄອງ ແລະອື່ນໆ) |
| ຜູ້ຈັດການການເດີນທາງ: 12345678; ຜູ້ຈັດການການຮັກສາຄວາມປອດໄພ - ຈອນໄວນ: 23456 6789; ຜູ້ຄວບຄຸມເຂດກໍ່ສ້າງ - ຮັອບ ຄິນ: 34560987. ເຄືອຂ່າຍ GSM ທີ່ຄຸ້ມຄອງຢ່າງເຕັມ. | |
| ຄວາມປອດໄພ | (ຕົວຢ່າງ: ການຈີ້ປຸ້ນ, ກໍລະນີຂອງການລັກ- ໂຫຼດ, ຍານພາຫະນະ, ແລະອື່ນໆ) |
| ຮ້ານສະຕາຣບັກສ ໃນ ຊຸ້ງແຜ່ນສະນັ້ນສຳລັບຍານພາຫະນະເກມຕີໃຫ້ແຕກແລະຊົງຍາດ. ບໍ່ມີລາຍການສ່ວນບຸກຄົນໄດ້ຮັບການເກັບໃນໄວ້ໃນທັດສະນະຂອງສາທາລະນະ; ຍານພາຫະນະລັອກ. | |
| ສະຖານທີ່ ແລະ ເວລາ | (ຕົວຢ່າງ: ເວລາໃນການຂັບຂີ່, ຜົນກະທົບຂອງການຂັບຂີ່ໃນຕອນກາງຄືນໂດຍບໍ່ມີຖະໜົນຫົນທາງ lit ຢ່າງຖືກຕ້ອງ, ການຂັບລົດໃນໄລຍະ Ramadan ແລະອື່ນໆ) |
| | |
| ສະພາບແວດລ້ອມທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ສະຖານະການ | (ຕົວຢ່າງ: ດິນຟ້າອາກາດ, ສະພາບເສັ້ນທາງ, ຍານພາຫະນະຂອງມ້ວນໃນໄລຍະຄວາມສ່ຽງແລະອື່ນໆ) |
| ການຈະລາຈອນ b / w Saltflat ແລະ ສະຖານທີ່ ຂອງພາກສ່ວນທີ່ສາມການເຄື່ອນຍ້າຍທີ່ວ່ອງໄວ ຖະໜົນຫົນທາງແຄບຫລາຍຢູ່ທີ່ທາງເທິງຂອງສະມິດທ໌ແກັບ. ຄາດວ່າຈະມີໝອກໃນສະມິດທ໌ແກັບ. ຫຼຸດຜ່ອນ ແລະ ເພີ່ມຄວາມໄວຕາມໄລຍະທາງທີ່ເຫມາະສົມ. | |
| ການໂຫຼດ / ການຂົນຍ້າຍ | (ຕົວຢ່າງ: ຄວາມສ່ຽງພິເສດເປັນຜົນມາຈາກການພື້ນຖານ ຫຼື ສະຖານທີ່ ທີ່ລູກຄ້າວາງອອກ ແລະ ອື່ນໆ) |
| ຫຼັງຈາກທີ່ເຂົ້າມາຮອດເຂດກໍ່ສ້າງ, ທ່ານອິດໃຫ້ລ້ຽວຊ້າຍ ແລ້ວຈະມີທ່າເຮືອເຂົ້າໂຫຼດຢູ່ດ້ານຊ້າຍ ລະວັງການເຄື່ອນທີ່ຂອງ ຍານພາຫະນະທີ່ບັນທຸກສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່(HGV) ໃນຂົງເຂດດັ່ງກ່າວ. | |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນ ແມ່ນ,” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຄຳຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ D1: ບັນຊີລາຍການກວດສອບຍານພາຫະນະຕົວຢ່າງ

| ຍານພາຫະນະເລກ ທີ: | ຊື່ຜູ້ຂັບຂີ່ | ການອ່ານວັດໄລຍະ ທາງ (ກ.ມ): | ລົດບັນທຸກເລກທີ: (ຖ້າຫາກວ່າ ກ່ຽວຂ້ອງ) |
|---|--------------|---|--|
| ພາຍນອກ | | ພາຍໃນ | |
| ບໍ່ມີ ເຊື້ອເຟັງ, ນຳມັນເຄື່ອງ, ນຳຮົວ | | ເຄື່ອງມື ແລະ ເຄື່ອງວັດ | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ລະດັບເຊື້ອເຟັງ ແຮງດັນນຳມັນເຄື່ອງ ແຮງດັນອາກາດ (ຍານພາຫະນະທີ່ໜັກ) ບໍ່ມີໄຟເຕືອນສີແດງຄົງຢູ່ | |
| ກວດເບິ່ງລະດັບນ້ຳມັນຂອງ: | | ການຄວບຄຸມ | |
| <ul style="list-style-type: none"> ນ້ຳມັນເຄື່ອງຈັກ ນ້ຳມັນເບກ ນ້ຳມັນຂາດ ນ້ຳມັນພວງມະໄລລົດຍົນ ນ້ຳມັນເຄື່ອງເກຍອໍໂຕ້ (ຖ້າວ່າມີ) | | <ul style="list-style-type: none"> ແກລົດຍົນ ເບກ ເຄື່ອງປັດນ້ຳຝົນແວ່ນໜ້າລົດ | |
| ກວດເບິ່ງລະດັບນ້ຳຂອງ: | | ໄຟຟ້າກະແສສະຫຼັບ / ລະບົບສຽງ | |
| <ul style="list-style-type: none"> ຕົວຖັງໝໍ້ນ້ຳ ແລະ ລະດັບນ້ຳຫຼໍ່ເຢັນ ໃຫ້ກວດເບິ່ງຝາໜ້ານ້ຳວ່າຖືກປິດແລ້ວ ເຄື່ອງປັດນ້ຳຝົນແວ່ນໜ້າ ລົດ / ລະດັບຂອງໝໍ້ນ້ຳລົດຍົນ ລະດັບການໄຫຼຂອງແບັດເຕີຣີ | | <ul style="list-style-type: none"> ການເຮັດວຽກຂອງເຄື່ອງປັບອາກາດ ການເຮັດວຽກຂອງເຄື່ອງຫຼິ້ນສຽງ | |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຢູ່ຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສໍາຫຼັບເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

| | | | |
|---|--|--|--|
| ກວດເບິ່ງລະບົບໄຟຟ້າ: <ul style="list-style-type: none"> ທຳຄວາມສະອາດຂົ້ວຂອງແບັດເຕີຣີ ແບັດເຕີຣີທີ່ມີຄວາມປອດໄພ ກວດສອບສະຖານທີ່ຕັ້ງຂອງຟ້ວ ການເຮັດວຽກຂອງໄຟໜ້າລົດ ການເຮັດວຽກຂອງໄຟບູກ ການເຮັດວຽກຂອງຕົວຊີ້ວັດ ການເຮັດວຽກຂອງໄຟຍ້ອນກັບ ການເຮັດວຽກຂອງໄຟທ້າຍລົດມີຄວາມເຂັ້ມສູງ | | ແຜ່ນໜ້າລົດ / ເຄື່ອງປັດນ້ຳຟົນແຜ່ນໜ້າລົດ <ul style="list-style-type: none"> ເຄື່ອງປັດນ້ຳຟົນແຜ່ນໜ້າລົດ ແຜ່ນໜ້າລົດ - ທຳຄວາມສະອາດ ແລະ ບໍ່ໃຫ້ມີສິ່ງກົດຂວາງ | |
| ກວດກາເບິ່ງຢ່າງລົດ <ul style="list-style-type: none"> ກວດກາເບິ່ງວ່າທ່ອງໝໍ້ນ້ຳລົດຍົນມີຄວາມແໜ້ນຫຼາ ກວດກາເບິ່ງສາຍພານພັດລົມ ກວດສອບເຄື່ອງປັດນ້ຳຟົນແຜ່ນໜ້າລົດວ່າບໍ່ມີການຫຼຸ້ຍຫຼັງ ຢ່າງລົດໃຫຍ່ - ການກວດຄວາມດັນທີ່ຖືກຕ້ອງ ຄວາມເລິກຂອງດອກຢ່າງລົດຕໍ່າສຸດ 1.6mm ລາຍດອກຢ່າງລົດທີ່ກົງກັນ ບໍ່ມີຮອຍຕັດທີ່ເລິກ, ຮອຍໂນ, ຮອຍໃຄ່, ຮອຍຈີກຂາດ, ply exposure | | ອຸປະກອນສຸກເສີນ <ul style="list-style-type: none"> ແຈັກ ແລະ ອຸປະກອນ ຖັງດັບເຜິງ ຊຸດເຄື່ອງມືປະຖົມພະຍາບານ ສິນຄ້າລັກສາມຫຼ່ຽມການເຕືອນໄພອັນຕະລາຍ | |
| ຕົວຖັງຍານພາຫະນະ <ul style="list-style-type: none"> ບໍ່ມີຄວາມເສຍຫາຍ ຄວາມປອດໄພຂອງການບັນທຸກ ດອກໄຟ ແລະ ຕົວສະທ້ອນແສງ - ທຳຄວາມສະອາດ | | ລົດບັນທຸກ (ຖ້ຳມີ) <ul style="list-style-type: none"> ບໍ່ມີຄວາມເສຍຫາຍ ທໍ່ເບກ ການເຊື່ອມຕໍ່ໄຟຟ້າ ຄວາມປອດໄພຂອງການເຊື່ອມຕໍ່ | |

ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຖືກຈັດກຸ່ມເພື່ອແຈກຢາຍໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍ NETS ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ ແລະ ສາທາລະນະ. ມັນຖືກຈັດກຸ່ມ “ເປັນແມ່ນ” ໂດຍທີ່ບໍ່ມີ ການເປັນຕົວແທນ ຫຼື ເປັນຜູ້ຄຳປະກັນ ໃນຄວາມແໜ້ນຍິ່ງຂອງມັນ, NETS ແລະ ບໍລິສັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບສຳຫຼັບບໍ່ເນື້ອຫາ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້.

ໝາຍເຫດຂໍ້ບົກຜ່ອງອື່ນໆທີ່ເກີດຂຶ້ນ:

| | |
|--|-----------------------------|
| <p>ຂຽນ NIL ບ່ອນນີ້ຖ້າບໍ່ພົບເຫັນຂໍ້ບົກຜ່ອງ ໃດໆ</p> | <p>ລາຍເຊັນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່:</p> |
|--|-----------------------------|

ບົດລາຍງານໄດ້ຖືກຍອມຮັບ ໂດຍ:.....

ລາຍເຊັນ:.....

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ E1: ມາດຕະຖານ ANSI/ASSE Z15.1—2012**ການປະຕິບັດທີ່ປອດໄພສຳລັບການດຳເນີນງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຍານພາຫະນະເຄື່ອງຍົນ**

ມາດຕະຖານຂໍ້ຕົກລົງນີ້ໄດ້ຮັບການພັດທະນາພາຍໃຕ້ທິດທາງຂອງສັງຄົມອາເມລິກາທີ່ກ່ຽວກັບວິສະວະກອນຄວາມປອດໄພ ແລະ

ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດໂດຍສະຖາບັນມາດຕະຖານແຫ່ງຊາດອາເມລິກາ.

ມັນສະໜອງການປະຕິບັດສຳລັບການໃຊ້ງານທີ່ປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະທີ່ດຳເນີນການໃນນາມຂອງນາຍຈ້າງ, ເຊິ່ງປະກອບມີ:

- ຄຳນິຍາມ, ການຈັດການ, ຄວາມເປັນຜູ້ນຳ, ແລະ ການບໍລິຫານ
- ສະພາບແວດລ້ອມໃນການດຳເນີນງານ
- ການພິຈາລະນາຜູ້ຂັບຂີ່
- ການພິຈາລະນາຍານພາຫະນະ
- ການລາຍງານເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນ ແລະ ການວິເຄາະ

ການປະຕິບັດເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນໄດ້ຖືກອອກແບບມາສຳລັບການນຳໃຊ້ໂດຍຜູ້ທີ່ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບສຳລັບການບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນງານຂອງຍານພາຫະນະເຄື່ອງຍົນທີ່ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການດຳເນີນງານຂອງອົງກອນ.

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