

شبكة أصحاب العمل للعمل للسلامة المرورية الدليل الشامل من أجل السلامة على الطرق TM



مايو 2014

لأصحاب العمل ممن لديهم أساطيل ضخمة أو صغيرة من
السيارات، وبرامج السلامة على الطرق سواء كانت جديدة أو في
مرحلة التطور أو متقدمة

أعدّ الدليل

شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية بدعم من
عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠



جدول المحتويات

2	مقدمة
4	نطاق العمل والاستخدام
6	المقاييس وحالة العمل والتحسين المستمر
9	تعريفات
12	متطلبات إدارة السلامة على الطرق
الملحق أ	
22	الملحق 1.1: مثال الهيكل التنظيمي للسلامة على الطرق
24	الملحق 1.2: عينة للمخطط التنظيمي للسلامة على الطرق ونموذج لإدارة السلامة على الطرق
25	الملحق ٢: عينة للإجراءات المستخدمة للتحقيق في الحوادث
الملحق ب	
31	الملحق 1: عينة لسياسة استخدام الهاتف المحمول
32	الملحق 2: عينة لدليل متطلبات التدريب على السلامة على الطرق
35	الملحق 3: عينة لسياسة تناول المواد الكحولية والمخدرات
36	الملحق 4: عينة لسياسة الحصول على رخصة القيادة
39	الملحق 6: عينة من التوجيهات المتعلقة بإدارة وتحديد هوية السائقين المعرضين لمخاطر كبيرة
40	الملحق 7: مثال على سياسة قيادة مركبة ذات عجلتين
الملحق ج	
42	الملحق 1: إدارة شعور السائق بالإجهاد
51	الملحق 2: دليل إدارة الرحلات
51	الملحق 3: خطة إدارة الرحلة
الملحق د	
55	الملحق 1: عينة من قائمة التحقق من فحص المركبة
الملحق هـ	
58	الملحق 1هـ: ANSI/ASSE Z15.1—2012

مقدمة

شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية (NETS)

تعتبر شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية NETS واحدة من أصحاب العمل الرواد الداعمين للسلامة على الطرق على مستوى العالم، ومعتمدة كمنظمة غير حكومية غير هادفة للربح (NGO). ويتضمن دعمها للسلامة على الطرق على مستوى العالم برنامج قياسي للسلامة عبارة عن أسطول سنوي تقدمه بالنيابة عن أعضائها، بالإضافة إلى دعمها لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق من خلال مشاركتها في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرقات (UNRSC). كما تعمل شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية (NETS) بالتعاون مع وزارة النقل الأمريكية والمعهد الوطني للسلامة والصحة المهنية والاتحادات الصناعية والمنظمات غير الحكومية من أجل القيام بالمشاريع المتعلقة بالسلامة على الطرق ودعم السلامة على الطرق بجميع أنحاء شبكتهم. وفي النهاية، تنتج شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية (NETS) وتنتشر مواد حملة أسبوع عمل القيادة الآمنة سنوياً.

الغرض

شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية (NETS): الدليل الشامل للسلامة على الطرق ؛ أعدت الشبكة هذا الدليل كجزء من مهمتها لمساعدة أصحاب العمل في تحسين السلامة على الطرق. والغرض من هذه الوثيقة مساعدة أصحاب العمل في إعداد المستويات المختلفة لبرنامج السلامة على الطرق بما في ذلك:

- القائمين على التجهيز لبدء برنامج السلامة على الطرق،
- من هم في المراحل الأولية لإعداد السياسة والبرنامج،
- القائمين على إدارة نظم وتدخلات إدارية مدروسة جيداً للسلامة على الطرق،

شكر وعرفان

شكر وعرفان لمصادر هذه الوثيقة بما في ذلك، المقياس المعياري المعهد القومي الأمريكي للقياس/جمعية مهندسي السلامة الأمريكية 2012 – ANSI/ASSE Z15.1، ممارسات السلامة لتشغيل المركبات ذات المحركات ، والاتحاد الدولي لمنتجي النفط والغاز، الممارسات الموصى بها لسلامة النقل البري (the ISO 39001:2012 standard); OGP 365، ونظم إدارة سلامة المرور على الطرق (RTS) — متطلبات ودليل الاستخدام؛ وأعضاء مجلس إدارة شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية (NETS) وطاقم العمل.

قدمت شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية هذه المعلومات مجاناً على سبيل المجاملة لأعضائها وللجمهور عامة. قدمت هذه المعلومات، "كما هي" بدون أي تعهدات أو ضمانات تتعلق بدقتها، ولا تعد شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية أو أي شركة مساهمة مسؤولة عن المحتوى أو عن استخدام هذه المعلومات.

إخلاء مسؤولية

قدمت شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية هذه المعلومات مجاناً على سبيل المجاملة لأعضائها وللجمهور عامةً. وقدمت هذه المعلومات، "كما هي" بدون أي تعهدات أو ضمانات تتعلق بدقتها، ولا تعد شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية أو أي شركة مساهمة مسؤولة عن المحتوى أو عن استخدام هذه المعلومات.

تقوم متطلبات إدارة السلامة على الطرق التي تشكل الجزء الأكبر من هذه الوثيقة على الموافقة بالإجماع لأعضاء مجلس إدارة شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية (NETS) وطاقم العاملين المشترك. من ناحية أخرى فإن الأمثلة المبينة في الملاحق لا تقدم بالضرورة وجهات نظر شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية (NETS) وطاقم العاملين بها ومجلس الإدارة.

كما أن بعض عيّنات السياسات المتضمنة في هذا الدليل ربما لا تتوافق مع بعضها البعض ومع متطلبات إدارة السلامة على الطرق؛ لأن المواد التي بالملاحق مأخوذة من عدة مصادر. عند عدم توافق متطلبات إدارة السلامة على الطرق مع المواد ذات الصلة المنصوص عليها في الملاحق تكون الأولوية لمتطلبات إدارة السلامة على الطرق.

بل أكثر من ذلك، يجب على القراء إدراك أنه يجب وضع الظروف المحلية في الاعتبار عند تطبيق عناصر محددة من عينة السياسات المقدمة هنا. على سبيل المثال يوصى بمسافة اتباع أمانة لمدة ثانيتين كحد أدنى، وتزداد إلى ٤ و ٨ ثوانٍ في ظروف الطقس السيء. ومع ذلك فإن ثانيتين كحد أدنى ربما لا يلائم البيئات الحضرية المزدهمة في بعض أجزاء من العالم، كما أن المدة من ٤ إلى ٨ ثوانٍ ربما لا تقدم هامشاً مناسباً للسلامة في الطرقات أو ظروف الطقس شديدة الصعوبة.

وفي النهاية فإن الموضوعات والتوصيات التي تتضمنها هذه الوثيقة تمثل أحدث المعلومات المتاحة وأشملها وقت النشر. وهذا القول، المتعلق بتفسير وتطبيق التوصيات التي تقدمها هذه الوثيقة، بأنه يجب على القراء دائماً الأخذ في الاعتبار المخاطر الناشئة وبيئة الطريق المحلي والتغيرات التكنولوجية ونتائج الأبحاث الجديدة.

الامتثال للقوانين المحلية والإقليمية وقوانين الدولة والقوانين الوطنية لسلامة المرور.

يجب على أي مؤسسة تجارية أو غير تجارية توجر أو تمتلك مركبات أن تلتزم بكافة اللوائح المحلية والإقليمية ولوائح الدولة واللوائح الوطنية كحد أدنى، وكذلك كافة المتطلبات التي وضعت من أجل المركبات التجارية وغير التجارية.

قدمت شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية هذه المعلومات مجاناً على سبيل المجاملة لأعضائها وللجمهور عامةً. قدمت هذه المعلومات، "كما هي" بدون أي تعهدات أو ضمانات تتعلق بدقتها، ولا تعد شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية أو أي شركة مساهمة مسؤولة عن المحتوى أو عن استخدام هذه المعلومات.

نطاق العمل والاستخدام

تسري هذه الوثيقة على سائقي السيارات الخفيفة أو المتوسطة أو الثقيلة التي تمتلكها أو تديرها الشركة، وللسيارات الشخصية أو المشتركة أو المؤجرة للعاملين المتعاقدين والموظفين للقيام بأعمال الشركة التي يقودونها لمسافة تزيد عن ٥٠٠٠ ميل/٨٠٠٠ كم كل عام. يمكن استخدام هذه الوثيقة بعدة طرق منها:

- كمادة أولية للشركات في المراحل الأولى من إعداد برنامج السلامة على الطرق. تقدم نموذجًا للعناصر التي وجد أنها ضرورية لإعداد وتطبيق واستدامة مبادرة السلامة على الطرق.
- كأداة تدقيق يستخدمها أصحاب العمل في برامج سلامة الأسطول في المكان وذلك لتحديد الثغرات في برامج سلامة الأسطول الخاصة بهم وطرق تحسينها.
- كنموذج للمقارنة عند التقاء شركات متعددة لمقارنة برامج سلامة الأسطول لدى كل منها.

الاعتبارات التنظيمية

تُمول القيادة برامج السلامة على الطرق الناجحة وتقودها وتمتلك خطوطها.

1. يتضمن التمويل، على سبيل المثال وليس الحصر، تمويل:

- a. برامج سلامة السائق (مثل التدريب)،
- b. إدارة برنامج السلامة على الطرق (مثل حجم الشركة والخدمات الخارجية)،
- c. تكنولوجيا تجميع المعايير.

2. أظهر كبار المديرين التنفيذيين القائمين على إدارة أعمال كبار رجال الأعمال/ المناطق حول العالم الالتزام واستثمار الوقت والموارد وبذل الانتباه. ويدعمون برنامج السلامة على الطرق ويمهدون الطريق لتبني ثقافة تقدير السلامة.

3. "امتلاك الخط" يشير هذا المصطلح إلى العناصر التالية:

- a. أن كل سائق مسؤول عن أدائه في القيادة.

b. مدير السائقين مسؤول عن أداء القيادة في مؤسسته ومسؤول عن النتائج الناشئة عبر المستويات العليا بالمنظمة.

c. يعتبر فريق السلامة على الطرق بالمنطقة المحلية جزء من شبكة السلامة على الطرق التي تتكون من القيادات الإقليمية والتجارية لبرنامج السلامة على الطرق التي على صلة بالمدير العالمي لبرنامج شبكة السلامة على الطرق.

ملحوظة: في بعض المؤسسات الكبيرة يعمل مدير برنامج السلامة على الطرق بدوام كامل. ويقوم الآخرون بدورهم في برنامج السلامة على الطرق كجزء من وظائفهم. يبين الملحق "أ" أمثلة للرسوم التخطيطية لتنظيم برنامج السلامة على الطرق.

المقاييس وحالة العمل والتحسين المستمر

يعتبر تجميع وتحليل ونشر المقاييس/مؤشرات الأداء الرئيسية من المكونات الهامة لإدارة برنامج سلامة الأسطول.

احتياجات البيانات الأساسية

1. إجمالي عدد السيارات حسب النوع:
 - a. خفيف
 - b. متوسط
 - c. ثقيل
2. إجمالي الأميال/الكيلومترات حسب نوع المركبة لمدة زمنية معينة
3. إجمالي حوادث الاصطدام حسب نوع المركبة لفترة زمنية معينة
4. إجمالي الإصابات حسب نوع المركبة لفترة زمنية معينة
5. نوع حوادث الاصطدام، على سبيل المثال
 - a. حسب النتائج: مثال؛ الوفيات والموظفين المصابين والمصابين من الغير وأضرار الممتلكات فقط
 - b. حسب السبب: مثال؛ عدم الالتزام بإشارات المرور، وعدم الالتزام بالقواعد، وترك مكان الحادث
 - c. حسب آلية التصادم: مثال؛ من الجانب، ومن الوجه، ومن الخلف،

المقاييس/مؤشرات الأداء الرئيسية

1. مؤشرات الأداء الرائدة
 - a. توفر مؤشرات الأداء الرائدة رؤية متبصرة للأحداث الإيجابية والسلبية في المستقبل.
 - a. مثال: نسبة من السائقين مصنفين كسائقين أكثر عرضة للمخاطر (مثال: على أساس السرعة أو سجل حوادث الاصطدام أو مصادر البيانات الأخرى بما في ذلك أنظمة مراقبة السيارات، راجع الملحق "ب" كذلك)
 - b. مثال: أكمل نسبة من السائقين تدريب السائق خلال عام ميلادي، مثال: خضعت نسبة من حوادث التصادم لتحليل "السبب الرئيسي" لحدوثها خلال ٣٠ يوم من وقوعها

2. انخفاض مؤشرات الأداء

ألقى انخفاض مؤشرات الأداء بظلاله على مدى أداء برنامج سلامة الأسطول سواء كان جيدًا أو سيئًا.

مثال: نسبة حوادث التصادم والإصابات لكل مليون ميل (CPMM و IPMM)

$$\text{CPMM} = \frac{\text{(إجمالي حوادث الاصطدام خلال مدة زمنية محددة × 1000000) إجمالي}}{\text{عدد الأميال المقطوعة خلال تلك الفترة}}$$

$$\text{IPMM} = \frac{\text{(إجمالي الإصابات خلال مدة زمنية محددة × 1000000) إجمالي}}{\text{المقطوعة خلال تلك الفترة}}$$

تحديد تكاليف إصلاح أضرار حوادث التصادم

يقدم المثال أدناه دليلًا لتحديد تكلفة إصلاح أضرار حوادث التصادم. لاحظ أنه يستبعد التكاليف المتعلقة بالإصابات والوفيات. افترض أن:

حجم الأسطول = 500 مركبة; 15% من سيارات الأسطول كانت طرفًا في حوادث تصادم دون إصابات كل عام، وبلغ متوسط تكلفة الإصلاح = 15.380 دولار أمريكي*

تكلفة إصلاح أضرار حوادث التصادم سنويًا = 1.153.500 = 500 × 0.15 × 15.380 دولار أمريكي

(*) متوسط تكلفة الإصلاح من العبء الاقتصادي الناجم عن حوادث التصادم بالنسبة لأصحاب العمل، الإدارة القومية لسلامة المرور على الطرق السريعة، ٢٠٠٢)

التعاون/المقارنة المعيارية/التحسين المستمر

توصي شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية بأن يفكر قادة سلامة الأسطول/السلامة على الطرق بالشركات بصورة منتظمة لما هو أبعد من برامج سلامة الأسطول الخاصة بهم من أجل التعلم من الآخرين في صناعتهم ومن هؤلاء العاملين في الصناعات غير ذات الصلة. وسيفقد ذلك من الوقت المستغرق في حل المشكلة وطرح أفكار جديدة خاصة ببرامج السلامة على الطرق، وتعزيز التحسين المستمر وتيسير تبادل الممارسات الواعدة.

قدمت شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية هذه المعلومات مجانًا على سبيل المجاملة لأعضائها ولجمهور عام. قدمت هذه المعلومات، "كما هي" بدون أي تعهدات أو ضمانات تتعلق بدقتها، ولا تعد شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية أو أي شركة مساهمة مسؤولة عن المحتوى أو عن استخدام هذه المعلومات.

يمكن أن تكون المقارنة المعيارية/ التعاون بشكل رسمي أو غير رسمي. تتضمن المقارنة المعيارية الرسمية الالتحاق بمؤسسة مقارنة معيارية للسلامة على الطرق (شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية على سبيل المثال)، وكذلك المشاركة في برامج المقارنة المعيارية التي نفذتها المؤسسات العاملة بهذه الصناعة بالنيابة عن أعضائها (على سبيل المثال، جمعية مصنعي الغاز الأمريكية). للحصول على معلومات بشأن البرنامج الرسمي والشامل للمقارنة المعيارية لسلامة الأسطول يمكنك زيارة موقعنا www.trafficsafety.org للتعرف على برنامج المقارنة المعيارية لسلامة الأسطول نقاط القوة بالأرقام™ والخاص بشبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية. لاحظ أن ذلك يمكن أن يكون ذو فائدة للأساطيل الكبيرة والصغيرة وجميع أنواع المركبات وأصحاب الأعمال الذي يديرون أعمالهم على مستوى العالم أو في إقليم واحد أو بلد واحدة من العالم.

في المقارنة المعيارية غير الرسمية يتعاون مجموعة من أصحاب الأعمال، عادة يعملون في نفس الصناعة، في تحسين برامج السلامة على الطرق للشركات المعنية دون إشراك طرف ثالث في جمع وتحليل البيانات.

يقوم برنامج المقارنة المعيارية لشبكة أصحاب الأعمال للسلامة المرورية بجمع بيانات حول نسبة الحوادث والإصابات لكل مليون ميل (CPMM/IPMM) وعناصر البرنامج التي تستخدمها الشركات المشاركة في تدريب المقارنة المعيارية.

تشمل عناصر برنامج المقارنة المعيارية لشبكة أصحاب الأعمال للسلامة المرورية، على سبيل المثال وليس الحصر:

- (1) السياسات
- (2) برامج التدريب وتشمل عملية شرح القيادة
- (3) التحديد والتدخل بالنسبة للسائق الأكثر عرضة للمخاطر
- (4) عملية استعراض حوادث التصادم
- (5) استخدام نظم المراقبة داخل المركبة (IVMS) وتكنولوجيا السلامة التي توفرها الشركة المصنعة للمعدات الأصلية (OEM)
- (6) عملية السائق المعتمد (الزوج/الشريك المحلي/برامج معتمدة/المقاولون)
- (7) المقاييس (على سبيل المثال: نسبة الحوادث والإصابات لكل مليون ميل، ونسبة الأساطيل في حوادث التصادم، وأشهر أنواع الحوادث، وبطاقة الأداء حسب نوع المركبة أو البلد أو المنطقة من العالم)
- (8) سياسة الهاتف المحمول وغيره من الأجهزة الإلكترونية
- (9) اشتراك الإدارة العليا
- (10) عناصر التحكم الإدارية (على سبيل المثال: قيود على ساعات القيادة اليومية أو في أسبوع على التوالي وفترات الراحة الإلزامية)

تعريفات

ABS	نظام فرامل مانع للإغلاق
حادثة تصادم	هي حادثة يشترك فيها مركبة في حالة تشغيل مع مركبة أخرى أو إحدى الممتلكات أو شخص (أشخاص) أو حيوان (حيوانات) أخرى. قد تحدث هذه الحادثة على الطريق العام أو خارجه ويمكن أن تؤدي إلى تلف بالمركبة، أو أضرار في الممتلكات أو إصابات.
سائق الشركة	<ul style="list-style-type: none"> هو الشخص المعين لقيادة مركبة تمتلكها أو توجرها الشركة. يمكن أن يضم مصطلح سائقي الشركة، حسب تقدير صاحب العمل، أيضا الأزواج والشركاء المحليين والمُعاليين المعتمدين لسائقي الشركة، فضلا عن الموظفين المتعاقدين. كما يضم مصطلح سائقي الشركة الموظفين ممن تقدم لهم الشركة مركبة "كمكافأة". العمال والموظفين المتعاقدين الذين يقودون مركباتهم الخاصة أو المشتركة أو المؤجرة أو المستأجرة للقيام بأعمال الشركة وقيادتها لأكثر من 5000 ميل/8000 كيلومتر سنوياً هم أيضاً سائقي الشركة.
تدريب القيادة الدفاعية	هو دورة تدريبية لتعليم أساليب القيادة الآمنة والمسؤولية عن كافة مستخدمي الطريق. ويتجاوز ذلك التمكن من قواعد الطريق والأساليب الأساسية للقيادة. ويهدف إلى الحد من خطر الاصطدام عن طريق توقع المواقف التي تمثل خطورة على الرغم من الظروف المعاكسة أو أخطاء الآخرين.
المركبة الثقيلة	<p>هي المركبة التي:</p> <ul style="list-style-type: none"> معدل إجمالي وزنها (GVWR) يساوي 26.001 رطلاً (11.794 كجم) أو أكثر سواء كانت وحدها أو معها شاحنة/مقطورة أو صُممت لتحمل ١٦ مسافراً أو أكثر بما فيهم السائق.
HSSE	الصحة والسلامة والأمن والبيئة
الإصابة	هي تناول علاج طبي يتجاوز الإسعافات الأولية ويقوم بتشخيصها طبيب أو متخصص آخر في الرعاية الصحية. وتشمل التعريفات الإضافية حدوث أذى جسدي أو ضرر للشخص مما يؤدي إلى فقدان الوعي، والبقاء يوم واحد على الأقل بعيداً عن العمل أو أن يتقيد نشاط عمله أو يُنقل من وظيفته.

IVMS	نظم المراقبة داخل المركبة (IVMS)، أو نظم رصد سلوك السائق وهي أجهزة إلكترونية تُستخدم لتسجيل البيانات الخاصة بسلوك السائق واستخدام المركبة مثل التاريخ والوقت والسرعة والتسارع والتباطؤ واستخدام حزام الأمان.
نظام إدارة الرحلة	نظام إدارة الرحلة هو عملية مخططة ومنهجية للحد من المخاطر المرتبطة بالنقل البري في إطار عمليات الشركة. تتضمن إدارة الرحلة المكونات التالية: (1) الآلية الرسمية لتقييم الحاجة إلى السفر والسعي إلى إلغاء أو التقليل من عدد الرحلات الطويلة؛ و(2) إجراء يُستخدم لإدارة الرحلات، بما في ذلك التخفيف من حدة المخاطر، وتحديد الطرق الآمنة والتواصل بين السائقين والمشرفين.
JMP	خطة إدارة الرحلة (JMP) هي جزء من نظام إدارة الرحلة وتشير إلى الخطة المتفق عليها بين السائق والمشرف (أو مدير الرحلة). تشمل خطة إدارة الرحلة المدة الزمنية ما بين المغادرة والوصول إلى الوجهة النهائية. تقدم خطة إدارة الرحلة تفاصيل حول أكثر الطرق أماناً من أجل تجنب أو التخفيف من المخاطر المحتملة بالطريق والطرق البديلة ومحطات رصد حركة المرور اللاسلكية والاتصال في أثناء القيادة على الطريق وكذلك فترات راحة السائقين (في مواقع آمنة) لمنع إحساسهم بالإجهاد. في المواقع التي لا يمكن فيها الوصول إلى النظام العام للاستجابة للطوارئ، وينبغي أن تحدد الخطة المرافق التي يمكن للسائقين طلب الرعاية الطبية بها.
المركبة الخفيفة	هي المركبة التي: <ul style="list-style-type: none"> • معدل إجمالي وزنها (GVWR) أقل من 10.001 رطلاً (4.536 كجم) أو مُصممة لتحمل ثمانية أشخاص أو أقل بما فيهم السائق. معدل إجمالي وزن المركبة هو الحد الأقصى لسعة حمولة مركبة واحدة بما في ذلك السائق والمسافرون والوقود والبضائع.
المركبة المتوسطة	هي المركبة التي: <ul style="list-style-type: none"> • معدل إجمالي وزنها أكثر من 10.001 رطلاً، وأقل من 26.001 رطلاً (11.794 كجم) • تسحب مقطورة من أي نوع وتجمع معدل إجمالي وزن يبلغ أقل من 26.001 رطلاً (11.794 كجم) أو • مصممة لتحمل من 9 إلى 15 شخصًا بما فيهم السائق.

NCAP	<p>برنامج تقييم المركبات الجديدة. عادة ما تقود الحكومة هذا التقييم، وهو عبارة عن برنامج لاختبار المركبات ذات المحركات ووضع تصنيف لها (بأرقام بشكل عام) على أساس قدرتها على حماية راعيها من الإصابة في حالة التصادم. للمزيد من المعلومات يُرجى زيارة: /http://www.globalncap.org</p>
تكنولوجيا الوقاية من الانقلاب	<p>صُممت تكنولوجيا الوقاية من الانقلاب حتى تستخدمها المركبات الخفيفة التي تستخدم نظام التحكم الإلكتروني بالثبات (ESC). يمكن لهذا النظام تفعيل مكابح العجلات الفردية، والسماح للمركبة باستعادة قوة السحب، مما يسمح للسائق بالسيطرة على المركبة.</p> <p>تتضمن الأسماء الأخرى لنفس هذه التكنولوجيا ما يلي: نظام التحكم بالسحب (TCS)، والتحكم في ثبات المركبة (VSC)، وبرنامج الثبات الإلكتروني (ESP)، والتحكم في الثبات الديناميكي (DSC). وهذا النظام توفره معظم الشركات المصنعة للسيارات في السيارات الجديدة والمركبات رباعية الدفع والشاحنات الخفيفة.</p>
الوقاية من الانقلاب	<p>تهدف هياكل الوقاية من الانقلاب (عادة الكابن أو الإطارات) لحماية ركاب المركبة من الإصابات الناجمة عن الانقلاب.</p> <p>وقد تكون هذه الحماية الإضافية في شكل:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● قفص حماية كامل داخل المركبة ● تدعيم لأعمدة السقف ● زيادة قوة النافذة
الحماية من الصدمات الجانبية	<p>يتوافق نظام الحماية من حدوث إصابة عند وقوع صدمات جانبية مع لائحة الاتحاد الأوروبي ECE95، أو اللائحة الأمريكية FMVSS 214 أو ما يعادلها.</p> <p>وعادة ما تكون التصاميم الهيكلية لجميع المركبات الحديثة مكيفة للحماية من الصدمات الجانبية؛ حيث يتم تزويد معظم المركبات بأكياس الهواء الجانبية وتوفر الكثير منها فضلاً عن الستائر حماية إضافية للرأس.</p>

متطلبات إدارة السلامة على الطرق

جُمعت هذه المتطلبات في أربع ركائز أساسية:

- A. نظام إدارة السلامة على الطرق: ويتضمن عناصر برنامج ثُمَّن المؤسسة من تحسين أداء السلامة على الطرق
- B. متطلبات السائق والمسافر
- C. متطلبات إدارة الرحلة من أجل التخطيط والتنفيذ والمتابعة
- D. متطلبات المركبة

يوجد على اليسار سرد للعناصر الضرورية للحصول على مبادرة قوية للسلامة على الطرق. مواد إضافية تشمل الرجوع للدليل وأفضل الممارسات والملاحق تجدها على اليمين.

الدليل:	العناصر الضرورية
أ. نظام إدارة السلامة على الطرق	
<p>أمثلة لأطر عمل النظم الشاملة لإدارة السلامة على الطرق، منها:</p> <p>- OGP 365 ممارسة موصى بها لسلامة النقل البري</p> <p>- ISO 39001:2012 نُظم إدارة السلامة المرورية على الطرق (RTS) – المتطلبات ودليل الاستخدام</p> <p>وكذلك يتضمن المقياس المعياري ANSI/ASSE Z15.1 2012 للممارسات الأمانة لتشغيل المركبات ذات المحركات عناصر نظام إدارة السلامة على الطرق.</p> <p>يحتوي الملحق "أ" على عينة للرسوم التخطيطية التنظيمية وتقارير حول التحقيق في الحوادث.</p>	<p>1. يجب تطبيق نظام إدارة السلامة على الطرق لضمان تخطيط الأنشطة وتنفيذها، والتحكم بها وتوجيهها بغرض الحد من مخاطر النقل البري. يجب أن يتضمن نظام الإدارة العناصر التالية:</p> <p>A. القيادة والالتزام</p> <p>B. سياسة السلامة على الطرق والأهداف والأغراض</p> <p>ج. المؤسسة والموارد والأدوار والمسؤوليات</p> <p>D. الكفاءة والتدريب والتوعية</p> <p>E. إدارة مخاطر النقل على الطرق</p> <p>F. عملية الاتصالات</p> <p>ز. توثيق نظام الإدارة</p> <p>H. التخطيط التشغيلي والتحكمات</p> <p>أ. الاستعداد للطوارئ والاستجابة لها</p> <p>ل. الرقابة والقياس والتحليل والتقييم</p> <p>K. التحقيق في حوادث النقل على الطرق ومتابعتها</p> <p>L. المدققون الداخليون</p> <p>M. استعراض الإدارة</p> <p>N. عدم المطابقة والإجراءات التصحيحية والوقائية</p> <p>O. الالتزام بالتحسين المستمر</p>

قدمت شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية هذه المعلومات مجاناً على سبيل المجاملة لأعضائها وللجمهور عامة. قدمت هذه المعلومات، "كما هي" بدون أي تعهدات أو ضمانات تتعلق بدقتها، ولا تعد شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية أو أي شركة مساهمة مسؤولة عن المحتوى أو عن استخدام هذه المعلومات.

ب. متطلبات السائق والراكب	
1. يجب على ركاب المركبات استخدام حزام الأمان. ويقع على عاتق السائق مسؤولية توصيل هذا الشرط للركاب.	
2أ. يجب أن يكون لدى السائقين رخصة قيادة سارية بالنسبة للمكان ونوع المركبة. 2بب. إعداد مركز داخلي للياقة البدنية من أجل سياسة العمل لضمان أن السائقين يتمتعون باللياقة الجسدية للقيادة.	راجع الملحق ب٤ للاطلاع على عينة سياسة الحصول على رخصة قيادة. تطبيق اختبار لياقة السائق للعمل والذي يتضمن الفحص الطبي الدوري (مثال: الكشف عن حدوث اضطرابات في أثناء النوم مثل توقف التنفس).
3. يجب على السائقين النجاح في اجتياز تدريب القيادة الدفاعية الملائم لمختلف أنواع المركبات محل التشغيل. يجب أن يتضمن التدريب ما يلي: A. الوعي بالأخطار العامة (بما في ذلك إدارة الإجهاد وتشتت الانتباه عند القيادة) والأشياء المحددة من خلال استعراض الحوادث السابقة. B. التدريب العملي من خلال الجلوس خلف عجلة القيادة أو أي طريقة أخرى لتوضيح وتقييم مستوى المهارة. C. يجب أن يقوم التدريب التثبيطي الدوري على أداء السائق وتعرضه للخطر مع حد أدنى من التدريب العملي على أن يكون هذا التدريب التثبيطي كل ثلاث سنوات.	توصي شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية بإكمال تدريب التعرف على انقلاب المركبة عندما تكون هناك مخاطر كبيرة لانقلاب المركبة. راجع الملحق ب٢ للاطلاع على عينة سياسة تدريب السائق والتي تشمل معلومات حول تعليقات ودوافع الأقران. توصي شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية بحصول السائقين على مصادقة/إقرار على سياسة تدريب السائق.

<p>4. يجب على الإدارة تطبيق تدخل السائق الأكثر عرضة للمخاطر والذي يجب أن يتضمن على الأقل ما يلي:</p> <p>A. معايير تحديد وإشعار وإدارة السائقين الأكثر عرضة للمخاطر؛</p> <p>B. جلسات تدريب بمواعيد محددة مع الإشراف الفوري على السائق بعد تصنيف السائق على أنه من السائقين الأكثر عرضة للمخاطر؛</p> <p>C. التدريب الإضافي ومتطلبات التقييم التكميلي؛</p> <p>D. إحالة إلى عملية إدارة الأداء المناسبة.</p>	<p>راجع الملحق ب6 للتعرف على تعريف الأكثر عرضة للمخاطر وتناول عينة للسياسة.</p>
<p>5أ. تحديد، بناء على تقييم مخاطر الصحة والسلامة والأمن والبيئة، المركبات التي يجب تزويدها بنظم الرقابة داخل المركبة (IVMS). يجب أن تسجل أجهزة نظام الرقابة داخل المركبة في مقابل "مفتاح تعريف السائق"، على الأقل، السرعة والتسارع الشديد والتباطؤ الشديد والكيلومترات أو الأميال التي قطعها السائق في الساعة.</p> <p>5ب. استخدم بيانات نظم الرقابة داخل المركبة في ما يلي:</p> <ul style="list-style-type: none"> • تزويد السائقين بالتغذية الراجعة وتحسين أداء السائق • تطبيق نظام إدارة الاعتراف والنتائج وفرض عقوبات عند عدم الامتثال 	<p>يمكن استخدام نهج يقوم على المخاطرة لوضع الأساس لتقديم نظم الرقابة داخل المركبة. ربما ينتج عن تقييم المخاطر تقديم نظم الرقابة داخل المركبة للسائقين الأكثر عرضة للمخاطر أولاً يليهم غيرهم من فئات السائقين.</p> <p>يمكنك أن تجد مثالا على تطبيق نظم الرقابة داخل المركبة ووثيقة دليل التغذية الراجعة للسائق على الموقع الإلكتروني http://www.ogp.org.uk/pubs/36512.pdf</p> <p>ملحوظة: لا يعني تنفيذ هذا الشرط أن آليات التغذية الراجعة الأخرى (مثال: تعليقات ودوافع الزملاء) وسيلة غير صالحة لتحسين أداء السائق. ربما تظل تعليقات</p>

	ودوافع الزملاء جزء من برنامج تدريب السائق.
<p>6. غير مسموح للسائقين استخدام الهاتف المحمول/الصحيفة/جهاز لاسلكي ثنائي الاتجاه في أثناء قيادة المركبة. ويشمل ذلك الأجهزة التي لا تُحمل باليد.</p> <p>A. هناك استثناءات إذا سمح القانون بذلك، منها:</p> <ul style="list-style-type: none"> • حالات الطوارئ • عندما يكون جزء من إدارة الموكب • مواقف أخرى على أساس تقديرات مخاطر الصحة والسلامة والأمن والبيئة 	راجع الملحق ب ١ للاطلاع على عينة سياسة الهاتف المحمول.
<p>7. لا يجب على السائقين تشغيل المركبة وهم تحت تأثير الكحول أو الأدوية أو المخدرات أو الصفات الطبية التي تعوق القدرة على القيادة.</p>	راجع الملحق ب ٣ للاطلاع على عينة السياسة المتعلقة باستخدام الكحول والمخدرات والأدوية التي قد تعوق القدرة على القيادة.
<p>8. لا يُسمح باستخدام المركبات ذات العجلتين التي تدور بمحرك للقيام بأعمال الشركة، ما لم يبين تقييم المخاطر وجود ضوابط مناسبة يتم تنفيذها لإدارة المخاطر المرتبطة بهذا النوع من النقل.</p> <p>إذا قررت نتيجة تقييم المخاطر السماح باستخدام المركبات ذات العجلتين التي تدور بمحرك، يجب أن تعالج السياسة/الإجراء المستخدم الحد الأدنى من متطلبات استخدام هذه المركبات، بما في ذلك استخدام الخوذات المناسبة وتدريب السائق المتخصص.</p>	راجع الملحق ب ٧ على سبيل المثال سياسة استخدام المركبات ذات العجلتين التي تدور بمحرك.

ج. إدارة الرحلة	
<p>1. يجب أن تطبق الإدارة إجراءات وواجبات إدارة الإجهاد وساعات القيادة والراحة. يجب أن يمثل النظام للقوانين واللوائح المحلية. لا يجب على الشركة تعيين عمل ليقوم به السائق منتهكاً ما يجب عليه ونظام ساعات العمل والراحة.</p> <p>A. يجب أن يكون لدى السائقين القدرة الجسدية والنفسية على قيادة المركبة.</p> <p>B. يحق للسائقين القيام بما يلي:</p> <ul style="list-style-type: none"> • تجنب القيادة إن لم يحصلوا على الراحة الكاملة أو الإنذار • أوقف المركبة واسترح في مكان آمن إن فقدت التركيز <p>C. يجب على السائقين الامتنال للعمل وساعات القيادة والراحة.</p>	<p>طبق إجراءات إدارة الإجهاد التي تتضمن ما يلي:</p> <ul style="list-style-type: none"> • وضع جدول زمني للعمل لتوفير ساعات راحة مناسبة وتجنب القيادة لساعات طويلة والقيادة ليلاً وتناوب ورديات العمل • السماح للعمال بوضع خطة للإقامة طوال الليل. • عرّف السائقين بمخاطر الإجهاد والإستراتيجيات الفعالة لإدارة الإجهاد. • في حال عدم وجود القوانين واللوائح المحلية المحددة للعمل وساعات القيادة والراحة نوصي باستخدام ضوابط العمل وساعات القيادة والراحة المبينة في الجدول ١ (ص ٢٢). • إذا كانت القوانين واللوائح المحلية الخاصة بالعمل وساعات القيادة والراحة أقل صرامة نوصي باستخدام المتطلبات الأكثر صرامة المبينة في جدول ١.

<p>2. يجب على المديرين القيام بالفحص والمراجعة الدورية لعدد الرحلات بهدف حذف الرحلات والقضاء على المخاطر.</p>	<p>فكر في نماذج أكثر أماناً للنقل (السكك الحديدية والعبارات والنقل الجوي) ووسائل بديلة لإنجاز العمل مثل مؤتمرات الفيديو أو اجتماعات الويب.</p> <p>عندما يكون النقل البري هو الحل الوحيد الممكن، لا بد من النظر في اتخاذ تدابير معينة للنقل البري للحد من التعرض (الكيلومترات أو الأميال المقطوعة) والمخاطر. ويتضمن ذلك استخدام نماذج نقل بري أقل تعرضاً للمخاطر (مثال: الحافلة في مقابل المركبة الخفيفة) والجمع بين الرحلات.</p>
<p>3أ. استخدام التقييم المحلي لمخاطر الصحة والسلامة والأمن والبيئة لتحديد (أنواع) الرحلات التي تتطلب خطة لإدارة الرحلة وتطبيق هذه الخطة على تلك الرحلات.</p> <p>3ب. تتضمن خطة إدارة الرحلة الطريق المصرح باستخدامه وتحديد مخاطر الطريق والضوابط ذات الصلة ومحطات الراحة ومتطلبات الاتصالات خلال الرحلة. يجب تطبيق العمل وساعات القيادة والراحة المبينة في الجدول ١ في خطة الرحلة وكذلك ضوابط إدارة الإجهاد.</p>	<p>راجع الملحق ج للاطلاع على عينة لسياسة إدارة الرحلة.</p> <p>توصي شبكة أصحاب الأعمال للسلامة المرورية بتعيين مدير للرحلة لضمان تلقي السائقين للتدريب المناسب.</p> <p>حيثما أمكن، يجب على السائق ومدير الرحلة عقد مؤتمر ما قبل الرحلة لضمان ما يلي:</p> <p>a. أن السائق ملائم للعمل ومؤهل للرحلة (انظر كذلك المتطلبات ٣ و ٤ و ٨)</p> <p>b. أن السائق ومدير الرحلة يفهمان خطة إدارة الرحلة</p> <p>c. فحص المركبات قبل القيام بالرحلة (انظر كذلك المتطلب ١٦,٢)</p> <p>بالنسبة للرحلات التي تكون الإحاطات الإعلامية السابقة بالنسبة لها غير مجدية، يمكن</p>

	تطبيق ضوابط لضمان امتثال الرحلة للنود أ و ب و ج المذكورة أعلاه.
٤. لا يسمح للركاب غير المصرح لهم بركوب المركبة في أثناء القيام بأعمال الشركة.	<p>تنفيذ سياسة تحدد المصرح لهم بقيادة المركبة المملوكة للشركة أو المؤجرة/المستأجرة من جانب الشركة والمصرح لهم بركوبها.</p> <p>عادة ما يكون الراكب المصرح له ركوب مركبة البضائع الثقيلة هو الشخص الذي وافقت عليه الإدارة التنفيذية للسائق. وهذا يتضمن على سبيل المثال وليس الحصر مدربي السائق والسائقين المتدربين وطاقم الصيانة وطاقم النقل.</p> <p>يجب على الركاب، في بعض البلاد، الامتثال للمتطلبات التنظيمية حيث يُتوقع معرفتهم بالبضائع وخصائصها وعملية الاستجابة عند الطوارئ.</p>
5. يجب على السائقين، حسب ما يسمح به القانون، تشغيل المصابيح عند القيادة ليلاً.	

الجدول 1: عينة ساعات العمل/الشغل والقيادة والراحة

تعتمد التوصيات المذكورة أدناه اعتمادًا أساسيًا على أطر العمل التنظيمية المطبقة على مركبات النقل الثقيل. ولكن هناك عدد من العناصر المذكورة أدناه متعلقة بمركبات النقل الخفيف والمتوسط، مثل العناصر المتعلقة بالحاجة إلى فترات الراحة بالإضافة إلى اعتبار وقت الانتقالات باعتباره أحد مكونات مدة القيادة الكلية.

يرجى الرجوع إلى الملحق ج 1 لمزيد من المعلومات حول المتطلبات المذكورة في الجدول 1، مثل أهمية الالتزام بتلك المتطلبات ومدى تعلقها بالقوانين واللوائح المحلية.

لسانقي مركبات النقل الثقيل وغيرهم من السائقين ممن تعد القيادة هي عملهم الأساسي	لسانقي مركبات النقل الخفيف والمتوسط	
تتبع كل أربع ساعات ونصف من القيادة المتواصلة بفترة راحة لمدة 30 دقيقة. ومع ذلك نشدد على أن تكون هناك فترة راحة لمدة 15 دقيقة كل ساعتين أو أخذ مزيد من فترات الراحة عندما تكون في أدنى مستوياتها اليومية.	تتبع كل ساعتين من القيادة المتواصلة بفترة راحة لمدة 15 دقيقة على الأقل.	أقصى وقت للقيادة بين فترات الاستراحة وأقل وقت لفترة الاستراحة
لا يُسمح للموظف بالقيادة بعد 14 ساعة.	لا يُسمح للموظف بالقيادة بعد اثنتا عشرة ساعة من العمل/الشغل.	أقصى عدد لساعات العمل/الشغل* في كل فترة مكونة من 24 ساعة
إجمالي الوقت عشر ساعات باستثناء وقت الانتقالات. يبلغ الوقت إحدى عشرة ساعات بما في ذلك كافة أوقات الانتقالات.	إجمالي الوقت ثماني ساعات باستثناء وقت الانتقالات. يبلغ الوقت تسع ساعات بما في ذلك كافة أوقات الانتقالات.	*ساعات العمل/الشغل التي تشمل القيادة التشغيلية بشكل أساسي
لا يُسمح بالقيادة لأكثر من 70 ساعة من الشغل على مدار ثمانية أيام أو لأكثر من 120 ساعة على مدار 14 يومًا.	لا يُسمح بالقيادة لأكثر من 40 ساعة من العمل/الشغل على مدار سبعة أيام أو لأكثر من 80 ساعة على مدار 14 يومًا.	أقصى عدد لساعات العمل/الشغل في كل فترة مكونة من سبعة أيام و14 يومًا

د. المركبة	
<p>1. يجب أن تضمن الإدارة أن يتم استخدام المركبات التي تتوافق مع أقل المعايير:</p> <p>A. أحزمة الأمان ذات 3 نقاط*</p> <p>B. سناد الرأس/مسند الرأس*</p> <p>C. حقبة الهواء (للسائق والراكب في المقعد الأمامي)</p> <p>D. نظام الحماية من الصدمات الجانبية</p> <p>E. ABS</p> <p>F. نظام المراقبة المثبت في المركبة (IVMS) (القائم على تقييم المخاطر)</p> <p>G. مجموعة أدوات الاستجابة للطوارئ</p> <p>*أقل المعايير بالنسبة إلى مركبات النقل الخفيف المستخدمة في أعمال الشركة التي يملكها أو يوجرها السائق.</p>	<p>المعايير الموضحة في هذه الوثيقة هي أقل المعايير. قد يكون هناك معايير أخرى مثل عزم السحب والجر واعتبارات أساليب الراحة (مثل سهولة الدخول والحركة والقدرة على العمل من المركبة أو داخلها) بالإضافة إلى خصائص الأمان مثل أنظمة الثبات وأجهزة الرؤية الخلفية أو الاكتشاف وأنظمة مقاومة الصدمات والكاميرا المثبتة في الكابينة وأنظمة المرايا الخارجية.</p> <p>توصي شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية باستخدام المركبات المزودة بأجهزة الحماية أو الوقاية من الانقلاب إذا كان تقييم معدل مخاطر الانقلاب ذو مستويات مرتفعة.</p> <p>توصي شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية بأن تزود المركبات بأربعة مصابيح على الأقل وفقاً لمخطط التقييم الخاص ببرنامج تقييم المركبات الجديدة (NCAP) أو ما يعادله من إطار تقييم اختبار الصدمات.</p> <p>تشمل معدات الطوارئ المناسبة ما يلي: مجموعة أدوات الإسعافات الأولية والمصابيح اليدوية وسترة السلامة العاكسة وطفاية الحريق ومثلثات التحذير.</p>
<p>2أ. قم بصيانة المركبات بحيث تكون في حالة صالحة للتشغيل وبما يتفق مع تعليمات المصنع والمتطلبات القانونية المحلية.</p>	<p>يرجى الرجوع إلى الملحق "د" لمعرفة عينة إجراءات صيانة المركبات وإجراءات فحص المركبات.</p>

2. يجب أن يجري السائقون فحوصات ما قبل الرحلة للتأكد من أن المركبة في حالة تشغيل جيدة ومناسبة للرحلة.	
3. أحكم ربط العناصر المفكوكة في مقصورة الركاب	لا يجب حمل الأشياء المفكوكة في مقصورة الركاب، ويجب استخدام شبكة الحمولة أو ما يعادلها للفصل بين منطقة التخزين ومنطقة الركاب.

الملحق 1.1: مثال الهيكل التنظيمي للسلامة على الطرق

- 1.1 من الممكن للشركات التي تعمل في نطاق واسع من الأعمال أن تدرس إنشاء سياسة عالمية عالية المستوى تحدد أقل المتطلبات وتتيح للوحدات الإقليمية أو وحدات الأعمال إنشاء إرشادات ذات تفاصيل أكثر على أن تهتم بمتطلبات التشغيل المطبقة وفي نطاق متطلبات السياسة العالمية.
- 1.2 ومن أجل تنفيذ برنامج السلامة على الطرق وسلامة الأساطيل بنجاح، فإنه يجب على الإدارة أن تبرهن بقوة على التزامها ببرنامج السلامة على الطرق وسلامة المركبات.

يجب على السائقين القيام بما يلي:

- القيادة بأمان
- الإبلاغ عن عدد الأميال والحوادث
- العمل مع منسق سلامة السائقين
- إكمال تدريب السائقين

منسقو سلامة السائقين (DSC)

- مدير الفريق أو المختص الإداري
- تقديم البيانات المتعلقة بسلامة المركبة إلى الفريق

- مراقبة السائقين من الفريق الواقعين في المخاطر
- تأييد تدابير السلامة داخل الفريق وترك أثر بذلك
- المشاركة في شبكة منسقي سلامة السائقين
- الإبلاغ عن الحوادث وجمع بيانات عدد الأميال

منسقو سلامة المركبات

- قسم الصحة والسلامة البيئية أو قاندي وحدات الأعمال الرئيسيين
- تعيين منسقي سلامة السائقين والعمل معهم
- العمل مع قائد فريق سلامة المركبات
- شارك مع فريق سلامة المركبات

قادة فرق سلامة السيارات/قسم الصحة والسلامة البيئية

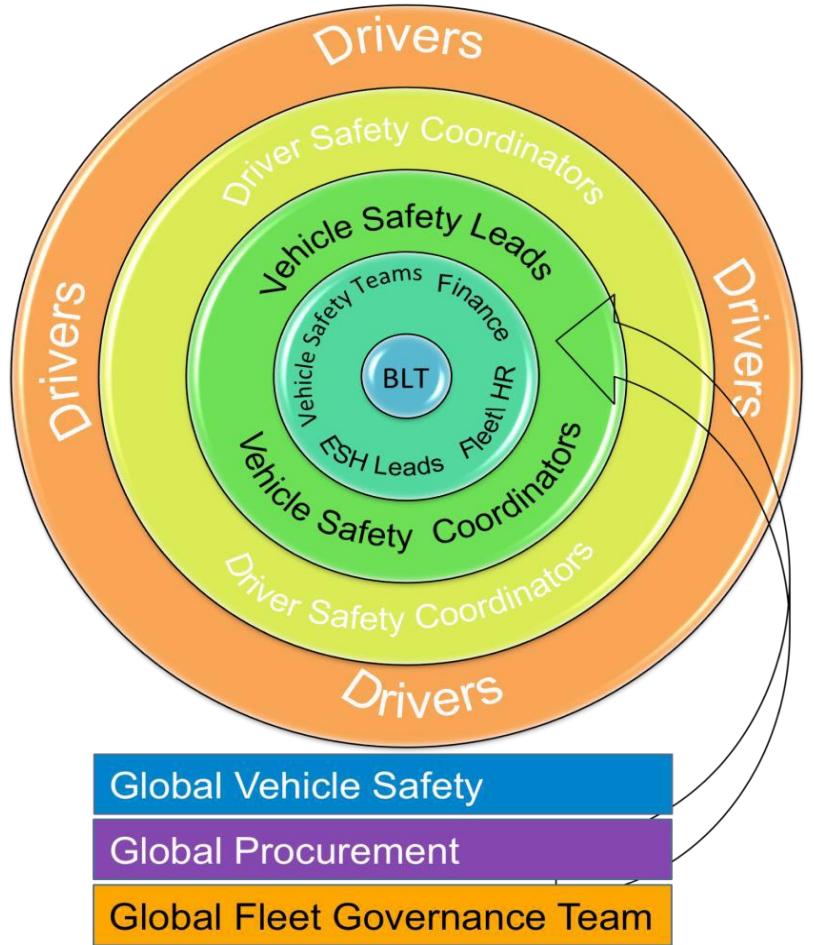
- العمل مع المنسقين ومنسقي سلامة السائقين
- إدارة الأنظمة ومعرفة مقاييس قسم الصحة والسلامة البيئية (ESH)
- تقديم الإرشادات لفرق سلامة المركبات

فرق سلامة المركبات

- وضع السياسات
- طلب المقاييس ومتابعتها
- تقديم التقارير إلى قيادة وحدات الأعمال

فرق قيادة وحدات الأعمال/قادة الموظفين

- تحديد التوجهات والتطلعات
- مراجعة المقاييس
- الموافقة على السياسات وتطبيقها
- القيام بمتابعة السائق والتدخلات



1.3 يجب على القادة التنظيميين أن يتأكدوا من تزويد البرنامج بالموارد ليتم تنفيذه وأن يجمعوا المقاييس المناسبة ويبلغون بها بالإضافة إلى مراجعة الحوادث/الصدّامات والتأكد من إكمال تدريب السائقين وفق ما هو مطلوب وأخيرًا تحديد المناطق التي بحاجة إلى للتحسين المستمر ومتابعتها. يمكن إيجاد مثال الهيكل فيما ذكر أعلاه.

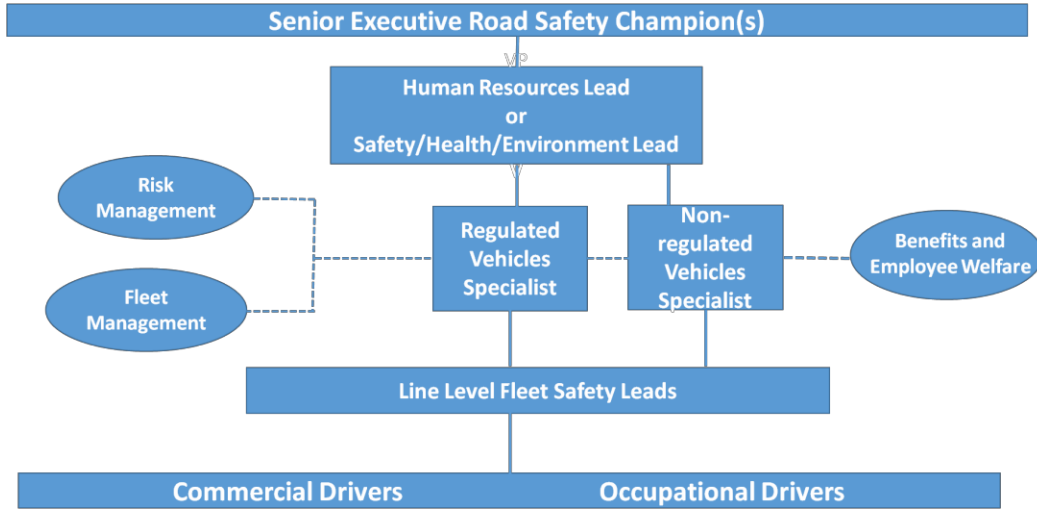
1.4 دراسة إقامة فرق سلامة المركبات على أساسي إقليمي لإدارة القضايا داخل كل وحدة عمل أو منطقة من العالم.

- وضع سياسة السلامة ومراجعتها داخل الإقليم/وحدة العمل
- تحديد وضمان العدد المناسب من منسقي سلامة المركبات
- مراجعة الحوادث والصدّامات
- التأكد من إكمال تدريب السائقين وفقًا للسياسة

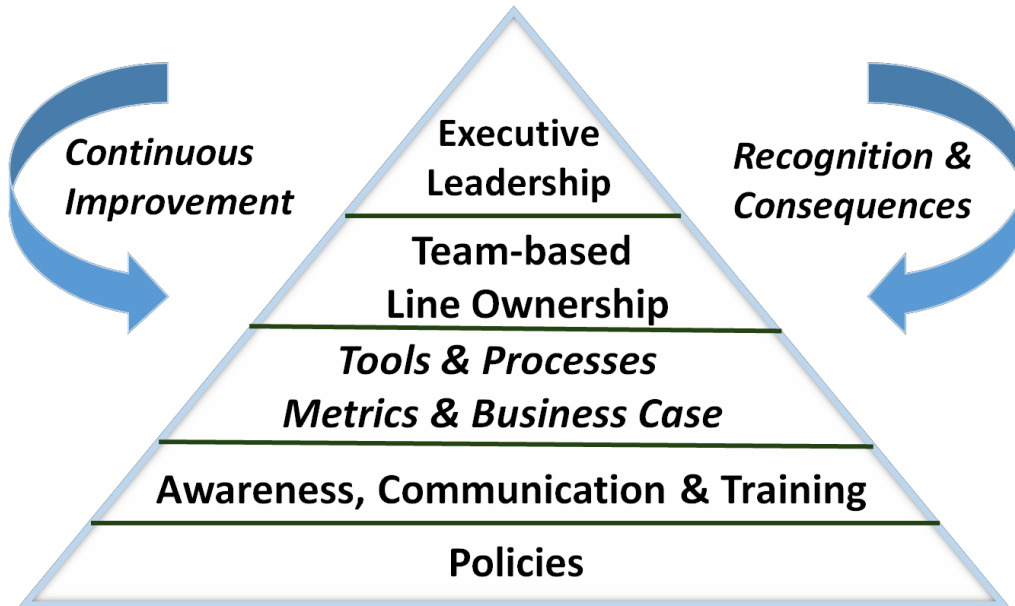
1.5 يجب أن يكون هناك منهج لتحديد وتدريب الموظفين المسؤولين عن إدارة متطلبات برنامج سلامة المركبات والعمل باعتبارهم نقطة اتصال محورية للمساعدة في كتابة كافة التقارير وغيرها من وسائل الاتصال بسائقي الشركة وزوجاتهم/شركائهم في المعيشة ممن يقودون المركبات التي تمتلكها أو تؤجرها الشركة.

الملحق 1.2: عينة للمخطط التنظيمي للسلامة على الطرق ونموذج لإدارة السلامة على الطرق

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



الملحق ٢: عينة للإجراءات المستخدمة للتحقيق في الحوادث

الغرض

تحديد الحقائق حول الصدام/الحادث واتباع البروتوكول المطلوب.

النطاق

جميع الموظفين الذين يعملون على المركبات (المملوكة أو المؤجرة أو المستأجرة) لشركة (أدخل اسم الشركة)

تعريفات

الصدام أو الحادث الذي يمكن تفاديه - الصدام أو الحادث الذي يمكن تفاديه هو الذي يفشل سائق (أدخل اسم الشركة) في فعل أي شيء ممكن لتفادي الصدام أو الحادث، بما في ذلك توقع الخطر وتطبيق الإجراءات الدفاعية المناسبة في القيادة.

الصدام أو الحادث الذي لا يمكن تفاديه - الصدام أو الحادث الذي لا يمكن تفاديه هو الذي يفعل سائق (أدخل اسم الشركة) كل شيء ممكن لتفادي الصدام أو الحادث، بما في ذلك توقع الخطر وتطبيق الإجراءات الدفاعية المناسبة في القيادة.

عام

يهدف التحقيق بشأن الصدام إلى البحث عن الحقائق. باعتبارك عضوًا في إدارة (أدخل اسم الشركة)، فلا يجب عليك تحديد ما حدث فحسب، بل تحديد السبب والأكثر أهمية من ذلك هو كيف يمكن للموظف لديك تفادي الصدمات المشابهة. وكذلك يجب أخذ كل من ظروف البيئة والطريق والمركبة والسلوك البشري والتنظيمي بعين الاعتبار. وبالتالي يعتمد نجاح التحقيقات على قدرة المدير في الحصول على الحقائق دون تحامل ودون محاولة دعم التصورات المسبقة.

وفي النهاية، تهدف (أدخل اسم الشركة) من القرارات بشأن التحقيق وتفايدي الحوادث إلى التحسين الذاتي ومنع تلك الصدمات في المستقبل.

تهدف الإرشادات الواردة في الصفحات التالية إلى مساعدة المديرين في اتخاذ قرارات التحقيق وتفايدي الحوادث باعتبارها جزءًا من وظيفتهم. واتباع الإجراءات المحددة خطوة بخطوة، سيتمكن المديرين من جمع المعلومات الكافية التي تخدم أغراضهم بالإضافة إلى تزويد (أدخل اسم الشركة) بالوثائق القانونية والمالية. من المهم أن تكون التقارير كاملة ودقيقة بقدر الإمكان لأنها في بعض الحالات تكون هي الوثائق الرسمية

الوحيدة لشركة (أدخل اسم الشركة) المتعلقة بالتصادم ويمكن استخدامها في المحكمة من أجل الاطمئنان إلى الإجراء التأديبي أو تبريره.

مسؤوليات الموظف

بعد التواجد في حادث تصادم المركبة:

1. توقف لإجراء التحقيق مباشرة.
2. ساعد أي مصاب.
3. أبلغ خدمات الطوارئ.
4. احمي مسرح التصادم عن طريق وضع أجهزة تحذيرية إن وجد لتحذير المارة وما إلى ذلك.
5. احمي مركبتك من التعرض لمزيد من الأضرار أو السرقة. لا تضع نفسك في موقف خطر.
6. لا تحرك مركبتك حتى تصل الشرطة إذا أمكن ذلك.
7. كن فطناً ولا توقع على أي شيء أو تتناقش بأمر التصادم مع أي أحد فيما عدا الشرطة وممثل (أدخل اسم الشركة) بمجرد تحديده.
8. بلغ من أرسلك/مديرك على الفور عن طريق الهاتف.
9. اتصل بوحدة الرد على الأسطول للإبلاغ عن التصادم.
10. لا تعترف بتحمل المسؤولية أو توافق على دفع أية مبالغ.
11. احمي نفسك بأن يكون هناك شهود بمن فيهم أول من يصل إليك. احصل على أرقام الرخصة إذا رُفضت الأسماء.
12. التقط صوراً للمركبة (المركبات) ومسرح التصادم إذا أمكن ذلك.

مسؤوليات المدراء

عندما يتصل الموظف للإبلاغ عن حادث تصادم، يجب على المدير ما يلي:

1. التأكد من عدم إصابة الموظف وابتعاده عن الخطر.
2. تحديد ما إذا كان الموظف بحاجة إلى رعاية طبية عاجلة وتزويد الموظف بوسائل تلقي الرعاية الطبية (الاتصال بالإسعاف إذا لزم الأمر).
3. التأكد من أن الموظف اتبع الخطوات المذكورة آنفاً.

في مسرح الحادث

سيقوم المدير بما يلي عند الوصول إلى مسرح الحادث (عندما يتعلق الأمر بالحادث):

1. الاطمئنان على حالة الموظف وغيره ممن كانوا في الحادث.
2. تأمين المركبة ومحتوياتها.
3. التقاط صوراً فوتوغرافية لمسرح الحادث.
4. جمع المعلومات لكتابة التقرير الخاص بك.
5. وصف مسرح الحادث.
6. تأمين إفادات الشهود.

تصوير مسرح الحادث

النقط صوراً لمسرح التصادم من عدة زوايا مختلفة بقدر الإمكان. التقط صوراً للمركبات من على مسافة للتأكد من النقاط المنطقة المحيطة كذلك. ويجب كذلك أن تشتمل الصور على اللقطات المقربة من أي ضرر سواء داخل المركبات أو خارجها أو الممتلكات المحيطة بالمكان. وإذا تم نقل المركبات، التقط صوراً لكل مركبة من عدة زوايا مختلفة قدر الإمكان.

من الأفضل أن يكون هناك العديد من الصور للتصادم بدلاً من عدم وجو ما يكفي!

جمع المعلومات في مسرح الحادث

موقع التصادم الدقيق - تأكد من معرفة ما يلي:

1. المدينة والولاية والمقاطعة التي وقع فيها التصادم
2. اسم الطريق السريع أو الشارع أو الجادة
3. أقرب عنوان للشارع إذا وقع التصادم في منطقة عمرانية
4. المسافة من أقرب تقاطع أو أي علامة أخرى مثل مزرعة أو حديقة أو شركة أو علامة أو غير ذلك.

المتواجدون في الحادث - تأكد من معرفة ما يلي:

1. أسماء المتواجدون في الحادث وعناوينهم وأرقام هواتفهم بما في ذلك الركاب والشهود وضباط الشرطة (واحصل على رقم شارة ضابط الشرطة إذا أمكن ذلك).
2. من يمتلك أي مركبة أو غيرها من الممتلكات الداخلة في التصادم.
3. شركة التأمين للسائق الآخر ورقم البوليصة واسم الوكيل ورقم هاتفه

بالنسبة إلى المركبات المصطدمة والممتلكات التالفة، تأكد من معرفة ما يلي: مكان الصنع والموديل وتاريخ الصنع ورقم الرخصة واللون والنوع (سيارة أو شاحنة أو دراجة بخارية) والرقم التسلسلي لجميع المركبات المصطدمة إذا أمكن.

صف الضرر الواقع على كل مركبة أو قطعة من الممتلكات. قدر مبلغ الضرر بالدولار إذا أمكن وفقاً للخبرات السابقة ولكن لا تقدم أية إفادات تتعلق بالضرر المقدر.

مقدار الإصابات

1. حدد طبيعة ومقدار الإصابات تحديداً دقيقاً إذا أمكن لكل من تواجد في التصادم (واطلب المستشفى عند الرجوع إلى مكتبك إذا لزم الأمر).
2. تأكد من أن السائق لديك بحالة صحية وعقلية جيدة قبل السماح له/لها بالاستمرار في القيادة.
3. وإذا أمكن، حدد اسم وعنوان ورقم هاتف المستشفى (المستشفيات)/منشآت العلاج الطبي التي تم نقل المصابين إليها.
4. إذا أمكن، حدد اسم ورقم هاتف شركة الإسعاف التي نقلت المصابين.

حدد ما إذا تطابقت معايير اختبار تعاطي الكحول/المخدرات وإذا وقعت أي من الحالات التالية كنتيجة للتصادم، فإنه يجب على إدارة (أدخل اسم الشركة) إجراء اختبار تعاطي المخدرات والكحوليات على الموظف بعد التعرض للصدام:

1. الوفيات أو
 2. صدر قانون انتهاك السير لسائق (اسم الشركة) وسواء كانت المركبة بحاجة للسحب بسبب ضرر نتج عنه عطل أو تلقى أي شخص كان بحادث التصادم للعلاج الطبي الفوري بعيداً عن مسرح التصادم
- الإفادات: اكتب إفادات المتواجدين في الحادث والشهود الذين يصفون التصادم

القياسات - يجب قياس ما يلي:

1. طول علامات الانزلاق (قم بقياس العلامات عن طريق قياس المسافة المساوية بطول الحاجز إذا لم يسمح لك الطريق بقياس علامات الانزلاق الفعلية بأمان)
2. عرض الطريق أو الطريق السريع وحارات المرور الفردية
3. المسافة من نقطة التأثير (إذا لم تكن المركبة قد تحركت) من نقطتين مرجعيتين ثابتتين على الأقل مثل خط المنتصف والحاجز

بالنسبة إلى ظروف القيادة، اتخذ ملاحظات بما يلي:

1. سطح الطريق وحالته (مثل الأسفلت وبلل الطريق)
2. حالات الطقس والرعد وقت التصادم (مثل صفاء الجو أو وضوح النهار أو وقت الليل)

اعرف أين يمكن الحصول على نسخة من تقرير الشرطة ومتى سيكون متوفراً.

تأكد من سلامة المركبة وحالتها الميكانيكية قبل أن يتم تحريكها أو قيادتها. ولتقم بسحبها إذا كنت تشك في الأمر.

وصف مسرح الحادث

صف مسرح حادث التصادم وصفاً دقيقاً قدر الإمكان، بما في ذلك الأشياء المجاورة مثل الأشجار والأسوار والحوائط والمصارف والعلامات. وتحظى كل من إشارات وعلامات المرور وكذلك أسماء الشوارع والطرق السريعة بأهمية خاصة.

تأكد كذلك من إظهار ما يلي:

1. اتجاه المركبات الداخلة في الحادث قبل التأثير
2. نقطة التأثير (خذ ملاحظة ببعداً عن نقطة مرجعية ثابتة)
3. آخر مكان استقرت به المركبة (المركبات) بعد حادث التصادم
4. طول جميع علامات الانزلاق
5. عرض الطريق وحارات المرور الفردية

العودة إلى المكتب: تحديد إمكانية التفادي

بعد التحقيق في حادث التصادم، يجب تحديد ما إذا كان يمكن تفاديه أم لا من جانب موظفك ثم أكمل الإخطار بالحكم. تأخذ (أدخل اسم الشركة) بإمكانية تفادي الحادث/التصادم ما لم يكن الموظف قد فعل ما بوسعه لتفاديه بما في ذلك توقع الخطر وتطبيق الإجراءات الدفاعية المناسبة في القيادة.

من المهم أن نتحلى بالموضوعية. ولن يكون الأمر سهلاً، ولكن لا يجب أن تؤثر العواطف الشخصية تجاه الموظف على القرار. فآثار هذا القرار ستتجاوز الموظف والصدام محل الحديث.

وبهذا التعريف، تتجاوز إمكانية التقاضي المسؤولية القانونية بكثير بقدر ما تهتم (أدخل اسم الشركة). فمن الممكن أن يتعرض الموظف إلى تصادم/حادث يمكن تفاديه في حين أنه لا يكون مذنباً من الناحية القانونية. فسائقو الشركة يتحملون مزيداً من المسؤولية باعتبارهم محترفين مدربين لتفادي حادث التصادم أكثر من سائقي المركبات العاديين. ويعد هذا المعيار من المعايير العالية على نحو لا يمكن إنكاره ولكنه يعد مهماً بالنسبة إلى هذا الموقف كما أنه مقبول دولياً في صناعة وسائل النقل.

بتصنيف التصادم/الحادث باعتباره لا يمكن تفاديه، يجوز للمدير منح موافقة غير معلنة على سلوك معين في القيادة لجميع الموظفين/الموظفات لديه. وبإصدار الحكم بشأن حادث يمكن تفاديه، يحدد المدير سلوكاً معيناً على أنه مقبول وفقاً لمعايير الشركة. باختصار، إننا نتوقع من الموظفين الالتزام بكل قرار يضع معايير للقيادة.

الملحق ب1: عينة لسياسة استخدام الهاتف المحمول



الاستخدام الموصى به

يمكن استخدام تلك السياسة باعتبارها نموذجًا لسياسة مؤسستك. يمكنك إضافة مزيد من التفاصيل في صياغة السياسة لتشمل مزيدًا من السيناريوهات المتعلقة باحتياجات مؤسستك مثل المتطوعين والسائقين لنقل الموظفين في مؤسستك ونقل ممتلكات الشركة وما إلى ذلك. برغم أنه يجوز لك اختيار تعديل بنود الإجراءات التأديبية وتنفيذها، إلا أن إدراج بنود معينة يعزز من الالتزام بالسياسة. ومن المهم أن يراجع الفريق القانوني لديك الصياغة النهائية للسياسة.

كما نقدر بحق سلامة جميع الموظفين وصحتهم. ولذلك وضعنا سياسة لاستخدام الهاتف المحمول نتيجة لارتفاع عدد الحوادث التي تنشأ عن استخدامه أثناء القيادة.

1. لا يجوز للموظفين استخدام الهاتف المحمول - سواء سماعه الهاتف أو سماعه الأذن - أثناء تشغيل مركبة بينما يقومون بأعمال الشركة و/أو خلال وقت العمل بالشركة
2. لا يجوز للموظفين قراءة الرسائل الإلكترونية أو الرسائل النصية أو الرد عليها بينما يقومون بأعمال الشركة و/أو خلال وقت العمل بالشركة.
3. تطبق هذه السياسة على استخدام أجهزة المساعد الشخصي الرقمي.
4. لا يجوز الرد على المكالمات أثناء القيادة ويجب تحويلها إلى البريد الصوتي.
5. وإذا كان الموظف مضطراً لإجراء مكالمات طوارئ مثل الاتصال برقم (911)، فيجب ركن المركبة في مكان آمن أولاً.

يُمنح الموظفين تحذيرين اثنين. ويجوز فصل الموظف فوراً عند انتهاكه لهذه السياسة للمرة الثالثة.

ويعد توقيعك أدناه بمثابة إقرار بموافقتك على الالتزام بتلك السياسة.

التاريخ

توقيع الموظف

إخلاء مسؤولية: على الرغم من أن المعلومات والتوصيات المدرجة في هذا الإصدار قد جُمعت من مصادر تعد موثوقة، إلا أن مجلس السلامة الوطني لا يقدم أي ضمانات ولا يتحمل أي مسؤوليات عن صحة أو دقة أو اكتمال هذه المعلومات أو التوصيات. وقد يلزم الأمر وجود إجراءات أخرى أو إضافية للسلامة في ظل ظروف معينة. لتحميل مجموعة سياسات استخدام الهاتف المحمول لأصحاب العمل مجاناً، قم بزيارة http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx.

حقوق الطبع والنشر لعام 2009 محفوظة لمجلس السلامة الوطني. جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز إعادة الطبع إلا بتصريح.

الملحق ب2: عينة لدليل متطلبات التدريب على السلامة على الطرق

يجب أن يكون هناك عملية تضمن تلقي جميع الموظفين وزوجاتهم/شركائهم في المعيشة والمتعاقدون ممن يقودون المركبات التي تمتلكها أو توجرها الشركة التدريب الملازم للعمل على مركبات معينة وتضمن كذلك توثيق هذا التدريب بشكل مناسب.

التدريب العالمي لجميع الموظفين:

يلزم جميع الموظفين ممن يقودون في مكان العمل أو خارجه تلقي التدريب السنوي للوعي بالسلامة سواء باستخدام الحاسب الآلي أو في الفصول. ويجب أن يناقش التدريب السنوي الوعي بالمخاطر العامة (بما في ذلك إدارة التعب وشروود الذهن أثناء القيادة) بالإضافة إلى العناصر المحددة من خلال مراجعة تاريخ حوادث التصادم والإقرار بمراجعة السياسة. يجب كذلك توفير هذا التدريب إلى الزوجات/الشركاء في المعيشة والمتعاقدين المؤهلين لقيادة المركبات التي تمتلكها أو توجرها الشركة.

التدريب على مركبات النقل الخفيف لسائقي الشركة:

يلزم جميع سائقي مركبات نقل الركاب الخفيفة التابعين للشركة إكمال التدريب السنوي العالمي. وبالإضافة إلى متطلبات التدريب السنوي العالمي لجميع الموظفين، يجب أن يشمل تدريب سائقي مركبات النقل الخفيف بالشركة ما يلي:

1. يجب تلقي التدريب على المركبات الخفيفة بالجلوس خلف عجلة القيادة (BTW) في غضون 90 يومًا من التوظيف أو بمجرد توفير التدريب لجميع سائقي الشركة على أن يُجرى كل ثلاث سنوات فيما بعد.
2. يجب إكمال دافع التقييم مع تأكيد المشرف على النقاط الهامة قبل العمل كسائق لدى الشركة وكذلك في كل عام لا يُطلب فيه تلقي التدريب بالجلوس خلف عجلة القيادة.
3. ويجب اعتبار التقييمات السنوية لدوافع الأقران لزيادة توالي التغذية الاسترجاعية إذا لم يكن نظام تحديد المواقع (GPS)/أنظمة التغذية الاسترجاعية الإلكترونية مستخدمة.

التدريب على مركبات النقل المتوسط والثقيل لسائقي الشركة:

بالإضافة إلى جميع متطلبات التدريب على مركبات النقل الخفيف للسائقين بالشركة، يجب أن يشمل تدريب مشغلي مركبات النقل المتوسط والثقيل ما يلي:

1. تلقي التدريب بالجلوس خلف عجلة القيادة على المركبة المستخدمة كل ثلاث سنوات على الأقل.
2. يجب أن يكون هناك دافع للتقييم باستخدام مركبة مناسبة - مع ملاحظات المشرف على النقاط الهامة - في كل عام لا يُجرى فيه التدريب بالجلوس خلف عجلة القيادة.
3. يُجرى التدريب في الفصول أو باستخدام الحاسب الآلي (CBT) في السنتين بين التدريب بالجلوس خلف عجلة القيادة.
4. يجب أن يحمل سائقو المركبات التي تحمل ركاب من 9 إلى 15 راكبًا على تصديق برخصة قيادة تجارية (CDL).
- ويجب تطوير متطلبات التدريب الإضافية لتناسب سائقو السيارات ممن ينقلون عددًا كبيرًا من الأفراد (بمعنى أن يكون العدد أكبر من 9).
5. يجب أن يشمل تدريب سائقو مركبات النقل الثقيل العناصر المدرجة في تدريب مركبات النقل المتوسط حتى يتأهل مشغل مركبة النقل الثقيل إلى تشغيل مركبة النقل المتوسط.
6. لا يُسمح للزوجات/الشركاء في المعيشة بقيادة مركبات النقل المتوسط أو الثقيل.

تدريب السائق الأكثر عرضة للخطر:

يجب أن يتلقى السائقين المصنفين تحت السائقين الأكثر عرضة للخطر وفقًا لعمليات المراقبة والتحديد ما يلي:

1. تلقي محاضرة تدريبية مع المشرف المباشر للسائق بمجرد تصنيف السائق تحت السائقين الأكثر عرضة للخطر؛ و
2. تلقي التدريب بالجلوس خلف عجلة القيادة أو تدريب بديل مناسب (وفقاً لما يحدده مشرف السائق بالتنسيق مع قسم الصحة والسلامة البيئية ووحدة الأعمال في غضون 90 يوماً من تصنيف السائق تحت السائقين الأكثر عرضة للخطر؛ و
3. تحديد دافعين للتقييم خلال 12 شهراً من تصنيف السائق تحت السائقين الأكثر عرضة للخطر على أن يُحدد دافع التقييم الأول في غضون ثلاثون يوماً.

التدريب على دوافع التقييم:

تمثل دوافع التقييم فرصاً للمديرين لمراجعة مهارات القيادة وحالة المركبة بين اثنين من السائقين لدى شركتهم. والهدف من هذه التقييمات هو تقديم تغذية استرجاعية فورية حول مهارات القيادة وتحديد المناطق التي تحتاج إلى التحسين. سيتوفر التدريب على دوافع التقييم للمديرين أيضاً. وسيحدد المدير دوافع التقييم ويكملها في غضون 15 يوماً بعد أن يصبح الموظف سائقاً في الشركة. ويجب أن تُحفظ القوائم المرجعية لدوافع التقييم لدى مشرف السائق المباشر لمدة ثلاث سنوات.

دوافع الأقران:

تمثل دوافع الأقران فرصة للاستمرار في إنشاء جو للتدريب يتسم بالأمان والوعي حيث يعتني الموظفون ببعضهم البعض ويشجعون بعضهم على السلوك الآمن. ستُطلب دوافع الأقران سنوياً من كل سائق لدى الشركة. وسيوقع كل من السائق والملاحظ على سجل الإكمال وسيحفظ لدى مشرف السائق المباشر لمدة ثلاث سنوات.

مثال التقييم و/أو نموذج تقييم دوافع الأقران

لم تتم دراسته	يحتاج إلى تحسين	سلوك إيجابي	مهارات تفقد الطريق من جميع الجهات
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ضبط المرايا لإزالة المواضيع غير الواضحة قبل بدء القيادة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	تفقد الطريق من الأمام والخلف والجانبين (أي من جميع الجهات) أثناء القيادة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	تفقد مرايا الرؤية الخلفية والجانبية كل أربع إلى ثماني ثوان أثناء القيادة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	التفاعل مبكراً مع المواقف الخطرة من خلال الاستعداد للضغط على المكابح أو الانتقال إلى حارة أخرى
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	استمرار تفقد الطريق من جميع الجهات حتى وإن كانت المركبة واقفة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	تفقد الطريق من جميع الجهات والنظر من فوق الكتف عند الرجوع إلى الخلف
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	إمكانية وصف "طرق الهروب" المناسبة عند القيادة أو التوقف

التعليقات:

لم تتم دراسته	يحتاج إلى تحسين	سلوك إيجابي	مهارات مسافة الابتعاد عن المركبة التالية
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	الحفاظ دائماً على مسافة ابتعاد عن المركبة التالية بمقدار "ثانيتين"
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	زيادة مسافة الابتعاد عن المركبة التالية إلى أربع إلى ثماني ثوان في حالات الطقس/الطريق السيئة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	زيادة مسافة الابتعاد عن المركبة التالية لتجبر المسافات بين السيارات التابعة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	الرجوع بسرعة إلى مسافة ابتعاد آمنة إذا قطعت مركبة أخرى الطريق من الأمام
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	استخدام المصابيح الأمامية ذات الضوء المنخفض حتى يتسنى للآخرين رؤية المركبة؛ بمعنى اتباع ممارسات السلامة الموصى بها
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	تقليل السرعة على الطرق غير الممهدة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	الاقتراب من السيارات "بطيئة السرعة" بحذر
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	عدم اعتراض مرور السيارات في التقاطعات التي ليس بها علامات أو قليلة المعالم.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	تقليل السرعة عند الانتقال من طريق ممهد إلى طريق غير ممهد

التعليقات:

لم تتم دراسته	يحتاج إلى تحسين	سلوك إيجابي	المهارات في التقاطعات
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	تقليل السرعة وتفقد الطرق المتقاطعة والاستعداد للضغط على المكابح قبل العبور من التقاطعات
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	تجنب دخول التقاطعات عندما تكون الإشارة صفراء
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	إمكانية رؤية مكان وقوف/الإطارات الخلفية للمركبة الأمامية بوضوح على الطريق عند التوقف
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	استخدام إشارات السير أولاً للالتفاف
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	عند الالتفاف جهة اليسار، انتظر لثلف الإطارات وحتى تخلص الطريق المتقاطعة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	الانتظار ثانيتين كاملتين قبل دخول التقاطع بعد تشغيل إشارة المرور الخضراء

التعليقات:

لم تتم دراسته	يحتاج إلى تحسين	سلوك إيجابي	مهارات الركن
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	استخدام "مكابح الاستعداد" متى كانت هناك مشكلة محتملة بالأمام أو انتهى "وقت الضوء الأخضر".
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	استخدام "المكابح بمقدار 30%" لتقليل حركة المركبة في مواقف الركن العادية

التعليقات:

تفقد المركبة:

☐ حالة المركبة جيدة من الداخل والخارج
 ☐ تحتاج المركبة إلى صيانة من الخارج
 ☐ تحتاج المركبة إلى صيانة من الداخل

توقيع المشرف	التاريخ	توقيع السائق	التاريخ
--------------	---------	--------------	---------

الملحق ب3: عينة لسياسة تناول المواد الكحولية والمخدرات

1. يجب على السائقين الوفاء بمتطلبات سياسات قيادة المركبات المعمول بها وأن يجتهدوا للقيادة بأمان. لا يجوز للموظفين - تحت أي ظرف من الظروف - تشغيل أي مركبة للقيام بأعمال للشركة عندما يتعارض عجز السائق مع القيادة بأمان. ويشمل هذا الحظر الحالات التي لا يستطيع السائق فيها تشغيل المركبة بأمان لفترة مؤقتة أو بسبب تعاطي المخدرات أو في حالات السكر.
2. يجب تطبيق الإجراء التأديبي الناجم عن مخالفة متطلبات القيادة في حالة العجز من خلال قسم الموارد البشرية بالشركة لضمان الالتزام باللوائح الحكومية.
3. يجب على جميع الموظفين إبلاغ مشرفيهم - في غضون 24 ساعة - بجميع عمليات التوقيف لإنفاذ القانون أو إلقاء القبض بسبب القيادة تحت تأثير المخدرات أو السكر أو العجز عند القيام بأعمال للشركة باستخدام سياراتهم الخاصة وفقاً لما هو مذكور في تلك السياسة.
4. سيؤدي عدم الإبلاغ إلى إجراء تأديبي قد يصل إلى - ويشمل - إنهاء عقد التوظيف.
5. بالنسبة إلى العجز المتعلق بالمواد الكحولية، يُحدّد العجز وفقاً لدرجة سكر الموظف وفق ما يحدده جهاز تحليل النفس أو اختبار الكحول في الدم على أن يساوي أو يزيد على الحد القانوني في المكان الذي يقود به السائق. واتباعاً لأغراض هذه السياسة، ستعتمد النتائج على المقادير القانونية المطبقة بالنسبة إلى الكحول في الدم ولن تحتاج إلى قرار إدانة. وسيتم إنهاء التعاقد مع الموظفين ممن يثبت عجزهم نتيجة للتصادم بسبب المواد الكحولية مع أول جرم لانتهاك هذه السياسة. علاوة على ذلك، إذا رفض الموظف الخضوع إلى الفحص الميداني للتأكد من يقظته أو الفحص باستخدام جهاز تحليل النفس أو اختبار الكحول في الدم وفقاً لما تطلبه هيئة إنفاذ القانون والشركة، سيتم إنهاء عقد التوظيف مع الموظف.
6. سيعتمد تحديد مدى العجز بسبب المخدرات المشروعة أو غير المشروعة على الفحص المقبول والموثوق لتعاطي المخدرات محل القضية. وليست هناك حاجة لوجود قرار إدانة. وسيتم إنهاء عقد التوظيف مع الموظفين ممن يثبت عليهم العجز بسبب تعاطي المخدرات غير المصرح به سواء كانت مشروعة أو غير مشروعة مع أول جرم لانتهاك هذه السياسة.
7. سيحدّد العجز نتيجة للوصفات المشروعة أو المخدرات التي تباع بدون وصفة وفقاً للاختبارات المطبقة وتقارير هيئة إنفاذ القانون والنصائح الطبية وأي معلومات أخرى لها صلة بالأمر. من الممكن أن يخضع الموظفون ممن يثبت عليهم القيادة أثناء عجزهم بسبب تناول الوصفات المشروعة أو المخدرات التي تباع بدون وصفة إلى إجراء تأديبي قد يصل إلى ويشتمل إنهاء عقد التوظيف.

الملحق ب4: عينة لسياسة الحصول على رخصة القيادة

المتطلبات الواجب توافرها في السائق:

1. إنه لتوقع أساسي أن يلتزم السائقون بجميع القوانين الحكومية.
2. يتحمل السائق مسؤولية حيازة رخصة قيادة صالحة و/أو فئة ترخيص صحيحة وفقاً للمتطلبات الحكومية السارية.
3. بالإضافة إلى الامتثال لسياسات الشركة فيما يتعلق بتدريب السائق، من المتوقع أن يحصل السائقون على أي تدريب إضافي مطلوب للحفاظ على حيازة ترخيص السائق المتخصص، وذلك وفقاً للقوانين المحلية أو تشريعات السلامة.
4. يتحمل السائقون مسؤولية إخطار مشرفهم المباشر في غضون 24 ساعة من تحرير مخالفة ضد المركبة، الأمر الذي يحول بينهم وبين تشغيل المركبة.

إجراءات وسياسات الشركة:

1. من المقرر أن تكون هناك طريقة للتأكد من امتلاك السائقين ترخيصاً صالحاً وسارياً صادراً عن السلطة الحكومية المحلية ذات الاختصاص القضائي فضلاً عن التأكد من أن الترخيص من النوع المناسب للمركبة التي تتم قيادتها.
2. من المقرر أن تكون هناك سياسة راسخة للاستخدام المعتمد للمركبة المملوكة أو المستأجرة من قبل الشركة.
3. من المقرر أن تكون هناك طريقة معتمدة لجمع إقرارات كل عام من كل السائقين بأنهم قاموا بمراجعة سياسة السلامة الحالية للشركة واستيعابها.
4. في وقت التعيين، يجب على موظفي التعيين إجراء تحريات عن المتقدمين فضلاً عن تحريات مرجعية بشأن أصحاب العمل السابقين. وتشمل هذه التحريات، على سبيل المثال وليس الحصر، ما يلي: عدد مخالفات المركبة ودرجة حدتها والتعليق السابق للترخيص والتصادمات السابقة للمركبة والتدريبات والخبرات السابقة.
5. من المقرر أن تكون هناك طريقة لجمع تصريحات كتابية من السائقين مما يتيح للشركة إجراء فحوصات دورية لسجلات المركبات متى سمح القانون بذلك أو الإفصاح الذاتي عن سجلات القيادة.
6. يجب الاحتفاظ بالسجلات المحدثة الخاصة بأداء وتدريب وترخيص وتأهيل السائق لجميع السائقين.
7. من المقرر أن تكون هناك طريقة لتصنيف أنواع ومرات تكرار مخالفات المركبة الأمر الذي ستؤدي إلى صدور إجراءات تأديبية محتملة أو تعليق امتيازات القيادة. يجب إخطار العاملين بشأن هذا النظام. يمكن استخدام مثل هذا النظام لوضع السائقين في الفئات المعرضة للخطر وتقديم المزيد من عناصر البرامج المكثفة للسائقين المعرضين لمخاطر أكبر.

الملحق ب5: مثال على سياسة أهلية المتعاقدين الجدد والمتطلبات الخاصة بالسائقين

أهلية المتعاقد	معايير الفحص (في السنوات الثلاث الماضية)
غير مؤهل للتعيين	أ. أي مخالفة قيادة تتعلق بتعاطي الكحول و/أو المخدرات بما في ذلك القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو القيادة في حالة سكر. وهذا يشمل أيضًا رفض الخضوع للاختبار.
غير مؤهل للتعيين (يجوز للقائم بعملية التعيين ممارسة سلطته التقديرية في حال كان التعليق بسبب أسباب إدارية و/أو المتقدم قادر على تقديم مستندات تفيد بأن رخصة القيادة الخاصة به صالحة حاليًا)	ب. تعليق أو إلغاء رخصة قيادة السائق.
غير مؤهل للتعيين	ج. مغادرة مكان الصدام أو الصدم والفرار كما نص قانون الولاية/الدولة التي وقعت بها المخالفة.
غير مؤهل للتعيين	د. الاتهام بارتكاب حادث تصادم كما هو محدد بموجب قانون الولاية/الدولة التي وقع بها الصدام.
غير مؤهل للتعيين	الإشريكية حدوث أي ثلاث مخالفات أو صدمات أو أكثر أثناء سير المركبة في السنوات الثلاث الماضية. يستند تقييم الأهلية إلى تواريخ المخالفات الفعلية مقابل وقت الإدانة أو حدوث مخالفتين أو صدامين أو أكثر أثناء سير المركبة في أي فترة تبلغ ستة أشهر. يستند تقييم الأهلية إلى تواريخ المخالفات الفعلية مقابل وقت الإدانة.

يمكن جمع المعلومات المذكور سابقاً وتسجيلها وفقاً للتشريعات والقوانين المحلية.

في حال عدم القدرة على إجراء عملية الفحص باستخدام المعايير أعلاه بسبب الوصول المحدود لبيانات المركبة (على سبيل المثال، المخالفات) أو بسبب الوصول المقيد بموجب القوانين والتشريعات المحلية، يجب على الشركة المنتسبة إجراء عملية فحص تتعلق بالمخاطر الشديدة تحقيقاً لنفس هدف التخفيف من حدة المخاطر.

يجب مراجعة معايير الفحص البديلة (على سبيل المثال، معايير تصنيف المخاطر التي تستخدم قيم النقاط المحددة مسبقاً المخصصة للصدّامات و/أو المخالفات) من قبل فريق القيادة العالمي لضمان أن تحديد المخاطر مناسب لفحص السائقين الذين ظهر لهم تاريخ ممارسات قيادة خطيرة. يجب أن تتوافق معايير الفحص مع التشريعات والقوانين المحلية.

الملحق ب6: عينة من التوجيهات المتعلقة بإدارة وتحديد هوية السائقين المعرضين لمخاطر كبيرة

تحديد هوية السائقين المعرضين لمخاطر كبيرة

يتم تحديد السائق المعرضين لمخاطر كبيرة بأنه سائق شركة أو زوج/شريك مخول أو معال:

1. لديه ثلاثة صدمات منفصلة و/أو مخالفات سير في السنوات الثلاث الأخيرة أو
2. لديه صدامين منفصلين و/أو مخالفات سير في الستة أشهر الماضية أو
3. ترك موقع الصدام (كما هو محدد بموجب القوانين المحلية السارية) في السنوات الثلاث الأخيرة أو
4. مقيد ضده واقعة صدام تنسم "بالتقصير" (كما هو محدد بموجب القوانين المحلية السارية) في الثلاث سنوات الأخيرة أو
5. تم تعليق أو إلغاء رخصة القيادة الخاصة به في الثلاث سنوات الأخيرة أو
6. متهم بارتكاب مخالفة مرورية للقيادة تحت تأثير المخدرات في السنوات الثلاث الأخيرة أو
7. تم التحديد بأنه يشكل مخاطر كبيرة من خلال برنامج تعقيب نظام المراقبة داخل المركبة الخاص بالشركة.

إدارة السائقين المعرضين لمخاطر كبيرة:

إدارة السائقين الذين تم تحديدهم بأنهم "معرضون للمخاطر" وفقًا لعمليات التقييم والمراقبة:

1. يجب عليهم المشاركة في برامج إعادة التدريب كما هو موضح في إرشاد التدريب.
 2. لا يجوز للسائقين المعرضين للمخاطر قيادة مركبات ثقيلة أو متوسطة.
 3. وكحد أدنى، ستتم مراجعة سجل مركبة السائق المعرض للمخاطر بعد مرور 12 شهرًا من تصنيفه كسائق معرض للمخاطر.
 4. يُحال أي إجراء تأديبي للسائق المعرض للمخاطر الذي يتجاهل التدخل أو يرفض المشاركة في جهود التدخل أو يتم تحديده بشكل متكرر بأنه سائق معرض للمخاطر إلى الموارد البشرية.
 5. يجوز للشركة اتخاذ الإجراء التأديبي حتى يتم انتهاء فترة التوظيف ضد سائقي الشركة الذين تم تصنيفهم كسائقين معرضين للخطر لمدة تزيد على عامين.
 6. يحظر على أي زوج أو شريك محدد بأنه معرض للخطر قيادة مركبة مستأجرة أو مملوكة لدى الشركة.
- وعلى الرغم من أن مخالفة السير بسبب القيادة أثناء فقدان التركيز متضمنة الكحول والأدوية غير المشروعة والأدوية الموصوفة طبيًا تشكل جزءًا من تقييم حالة التعرض للخطر الخاصة بالسائق، فإنه يجب إحالة أي إجراءات أو قرارات أخرى للشركة استجابة لمثل هذا الانتهاك إلى الموارد البشرية.

الملحق ب7: مثال على سياسة قيادة مركبة ذات عجلتين

يتمثل الغرض من هذه الوثيقة في تحديد السياسات التي يجب على العمال الموسمين والمتعاقدين لدى [أدخل اسم الشركة] اتباعها لضمان سلامتهم عند قيادة مركبة ذات عجلتين لأغراض تتعلق بتجارة [أدخل اسم الشركة].

سلامة المركبة ذات العجلتين

المركبات ذات العجلتين أو الدراجات البخارية قادرة على توصيل الأفراد إلى الوجهات التي لا يمكن للسيارات والشاحنات عادة الوصول إليها. ومع ذلك، بسبب طبيعتها، تعتبر مصدر خطر نسبياً للقيام بمناورة بها أثناء قيادتها على الطريق.

تتطبق المتطلبات التالية على جميع المتعاقدين أو العاملين الموسمين الموظفين بالشركة الذين يقودون المركبات ذات العجلتين لأغراض تتعلق بأعمال [أدخل اسم الشركة]. موظفو [أدخل اسم الشركة] غير مسموح لهم باستخدام مركبة ذات عجلتين فيما يتعلق بأعمال الشركة تحت أي ظروف.

المتطلبات العامة

تشمل متطلبات السلامة الخاصة بالمركبات ذات العجلتين داخل الدولة ما يلي:

1. **التدريب على التشغيل الآمن للمركبة:** يلزم جميع السائقين حضور وإكماله تدريب السلامة ذي الصلة الذي يجريه مدربون مؤهلون بنجاح في عدد أيام محدد للتوظيف داخل [أدخل اسم الشركة]. كما يلزمهم أيضاً حضور تدريب إضافي يقوم منسق سلامة المركبات أو الإدارة بترتيبه بمرات تكرر محددة.
2. **الركاب:** يسمح فقط بنقل الركاب في مركبات ذات عجلتين بتصريح من منسق سلامة السيارات وإذا كانوا يرتدون فقط معدات الوقاية الشخصية كما هو محدد أدناه.
3. **حمل الحمولات:** حمل الحمولات الثقيلة غير مسموح به بالنسبة للمركبات ذات العجلتين. يسمح فقط بحمل الأمتعة الخفيفة/المتعلقات الشخصية باستخدام حاويات خاصة (على سبيل المثال السلالات الكبيرة وحقائب الظهر) التي يتم فحصها من قبل فريق سلامة السيارات للقدرة على تشغيل الدراجة البخارية بأمان.
4. **مكونات/خصائص سلامة المركبة:** يضمن منسق سلامة المركبة أن جميع المركبات ذات العجلتين مزودة بمكونات وخصائص السلامة اللازمة لتشغيل المركبة بشكل صحيح.

5. **الحد الأقصى للمسافة:** يجب أن تحدد كل دولة الحد الأقصى للمسافة التي يمكن للفرد قطعها خلال قيادة المركبة ذات العجلتين لأعمال الشركة خلال العام.

رخصة السائق وتسجيل المركبة

يجب أن يضمن منسق سلامة المركبات حيازة جميع سائقي المركبات ذات العجلتين لترخيص صالح وكذلك المستندات اللازمة قبل شروعه في عمل [أدخل اسم الشركة]. يجب أن تكون كافة المركبات المستخدمة في القيام بأعمال [أدخل اسم الشركة] تسجيلها صالح، حسب متطلبات القانون، وكافة وثائق التسجيل الضرورية.

التدريب على سلامة المركبة

يجب على جميع سائقي المركبات ذات العجلتين حضور التدريب المقدم لهم في فترة محددة على أنها لازمة من قبل الإدارة وفريق سلامة المركبات.

معدات الوقاية الشخصية

يجب على جميع السائقين ارتداء معدات الوقاية الشخصية التي تتطلبها إدارة أو فريق سلامة المركبات. يجب استخدام معدات الوقاية الشخصية بغض النظر عن مناخ وموقع مكان ووقت ومسافة السفر. يجب تصنيع معدات الوقاية الشخصية وفقاً لمتطلبات السلامة التنظيمية المحلية كما يجب فحصها بشكل دوري تحسباً لوجود أي عيوب.

يجب أن تستوفي معدات الوقاية الشخصية ومعدات السلامة الأخرى الخاصة بجميع سائقي المركبات ذات العجلتين المتطلبات (ذات الخط الكبير في غاية الأهمية):

- a. الخوذة (للووجه بالكامل)
- b. نظارة واقية للعين
- c. سترة
- d. واقي للمرفق والركبة
- e. قفازات جلدية
- f. سراويل طويلة (مضادة للتآكل)
- g. حذاء
- h. معطف واقي من المطر (قطعتان) حسب الطلب

الملحق ج1: إدارة شعور السائق بالإجهاد**1. مقدمة**

يعتبر إجهاد السائق عاملاً مساهماً في وقوع عدد كبير من حالات الوفاة والصدمات كل عام. وهذا يعتبر موضوعاً مهماً لتداوله بين الأشخاص الذين يقودون للعمل ويذهبون إليه يومياً. يجعلنا الإرهاق أقل تنبهاً لما يحدث على الطريق وبالتالي يضعف من الاستجابة بشكل سريع وآمن في حال وقوع حالات خطيرة.

توصي شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية بتنبي جميع المؤسسات السياسات التي تنص على أن الموظفين والسائقين المعتمدين لا يجوز لهم تشغيل المركبة في حالة الإرهاق أو أثناء استخدام أدوية موصوفة طبيًا أو متاحة بدون وصفات حيث أنها قد يكون لها تأثيراً عكسياً على قدرتهم فيما يتعلق بقيادة المركبة بأمان. تعتبر إدارة الإجهاد مسؤولية مشتركة للمؤسسة والموظف. تتحمل المؤسسة مسؤولية إبلاغ السائقين بشأن كيفية تحديد حالة الإرهاق ومشكلات التنبيه والوسائل المناسبة لعلاج هذه المشكلة. يتحمل الموظفون مسؤولية اتباع الإرشادات والسياسات التنظيمية المتعلقة بإدارة الإجهاد.

خلال الإدارة الصحيحة وتعليم السائقين والمشرفين، يمكن تقليل المخاطر المتعلقة بإرهاق السائق. من أكثر الطرق فاعلية لإدارة المخاطر المتعلقة بإرهاق السائق، تجنب القيادة - يجب القيادة فقط في حال وجود ضرورة عمل واضحة وفي حال عدم توفر بدائل مثل الاجتماع عن بُعد أو عقد مؤتمر فيديو عبر الإنترنت.

تقدم الأقسام التالية معلومات مفيدة لمساعدة العاملين في تخطيط وإجراء العمل اليومي للحد من خطر إرهاق السائق أثناء القيادة. يجب على المؤسسات تضمين هذه المعلومات في سياساتهم ومواد التوعية الخاصة بها. يجب على المؤسسات أيضاً تطوير سياسات الإقامة الليلية التي تنطبق على السائقين الذين يصرحون بأنهم مجهدون.

2. حقائق حول إجهاد السائق

ينظم النوم نظامين بالجسم: توازن النوم/الاستيقاظ وإيقاع الساعة البيولوجية. عندما تستيقظ لفترة طويلة من الوقت، فإن الاتزان الحيوي للنوم/الاستيقاظ يخبرك أن الحاجة للنوم تتزايد وأنه حان الوقت للنوم. يحتاج جميع البالغين ما بين 7 إلى 9 ساعات من النوم المتواصل في الليلة ليشعروا بالراحة ويعملوا بكل طاقتهم.

وعلى النقيض، تقوم الساعة البيولوجية بتنظيم أوقات النوم والاستيقاظ على مدار اليوم. ينخفض ويزداد النظم اليومي في أوقات مختلفة من اليوم. وفقاً لمؤسسة النوم الوطنية في الولايات المتحدة، إن أكثر فترات النوم للسائقين البالغين تحدث ما بين 2:00 و 4:00 صباحاً وفي فترة الظهيرة ما بين 1:00 و 3:00 مساءً. وهذا يختلف بحسب ما إذا كنت "شخصاً صباحياً" أو "شخصاً مسائياً". فالنوم الذي نستغرقه خلال "الانخفاض اليوماوي"، يقلل من الضغط إذا ما أخذنا قسطاً كافياً من النوم ولكننا نشعر بزيادة في الإجهاد والضغط في حال عدم النوم.

في أوقات اليوم التي من المحتمل أن تحدث فيها حالات "الانخفاض اليوماوي" هي أيضًا الأوقات التي تزيد فيها حالات الصدام.

حتى إن لم تحصل على قدر من النوم، فإن القيادة في أثناء الشعور بالنعاس أو التعب يعني أنك ستعاني من انخفاض مستوى الانتباه، وستكون فترات الاستجابة أبطأ، وستضعف قدرتك على اتخاذ القرار. أظهرت الأبحاث أن قلة النوم يمكنها أن تتسبب في الإضرار بالأداء المتعلق بالقيادة بنفس معدل الكحول أو أكثر. في الواقع، يعادل تأثير البقاء متيقظًا لمدة 17 ساعة أو أكثر في القيادة تركيز الكحول بالدم عند الحدود القانونية أو أعلى في أمريكا الشمالية وأوروبا. بمعنى آخر، القيادة في حالة النعاس مثل القيادة في حالة سُكر.

قلة النوم تؤدي إلى ما يطلق عليه "دين النوم" والطريقة الوحيدة لرد هذا الدين هي النوم. وحتى تنال قسطك من النوم، فأنت معرض بشكل أكبر لحادث اصطدام نتيجة التعب.

3. إدراك الإجهاد

فيما يلي بعض أشهر علامات وأعراض القيادة في حالة الإجهاد:

- A. اضطراب يجعل وضعيتك أو رأسك لأعلى
 - B. التثاؤب بكثرة
 - C. إرهاق العينين أو ثقلها أو تهيجهما
 - D. صعوبة التركيز
 - E. صعوبة في تذكر الأميال القليلة التي تم قطعها
 - F. الانحراف عن الحارة أو القيادة بعيدًا عن كتف الطريق أو عبور خط المنتصف
 - G. تخطي مخرجك
 - H. السير على "النتوءات المرتفعة" الموجودة على جانب الطريق
 - I. فقدان الانتباه نتيجة النوم المتناهي القصر (الفقدان غير المتعمد للانتباه الذي قد يستمر لحوالي ست ثوانٍ أو أكثر).
- إذا حدثت لك غفوة أو أكثر أو أي علامة أخرى من علامات الإجهاد في أثناء القيادة توقف على الفور في مكان آمن واسترح قبل متابعة رحلتك.

إذا مررت بشكل متكرر بالأعراض المذكورة أعلاه، فقد تتعرض لخلل متعلق بالنوم مثل انقطاع النفس النومي. تشمل الأعراض الشخير الكثيف الذي يتخلله فترات صمت مفاجئة وقلق النوم والتعب المستمر على مدار اليوم. للتعرف على مزيد من الخيارات للتشخيص والعلاج، استشر متخصص الصحة.

4. إستراتيجيات إدارة التخطيط في حالة تعب ما قبل

السفر

A. الحصول على الراحة الكافية

1. تأكد من الحصول على النوم الكافي قبل القيادة. يحتاج أغلب البالغين من سبع إلى تسع ساعات من النوم المتواصل كل يوم.
2. لا تخطط لأنشطة مطولة تتعلق بالعمل أو غير العمل قبل القيادة لفترة طويلة.
3. حاول النوم والاستيقاظ في نفس الوقت تقريباً من كل يوم، حتى في غير أيام العمل. يتم الحصول على أفضل فترات الراحة عندما تكون فترات النوم متواصلة.
4. إذا مارست التدريبات بعد العمل، فاسمح بوجود ثلاث ساعات ما بين نهاية التدريب ووقت النوم.
5. يمكن للكحول والكافيين أن يعوق كل منهما أنماط النوم وينبغي تجنب تناولهما.

B. التخطيط لتجنب فترات القيادة عالية المخاطر

حاول تجنب رحلات القيادة الطويلة أو المتكررة في الفترات التي من المحتمل أن تمر فيها "بانخفاضات في الأداء اليومي" يوميًا وبالتالي التعرض لخطر أكبر بحدوث اصطدام أو حادث متعلق بالإجهاد: في فترات الصباح الباكر والساعات ما بين الغداء ومنتصف فترة ما بعد الظهر.

C. تخطيط المسار

1. قلل فترة القيادة من خلال التخطيط لمساراتك بفعالية. عند الإمكان، خطط لمرات التوقف المتعلقة بالعمل بترتيب تعاقبي لتقليل التعرض للخطر وتقليل الأميال التي يتم قطعها.
2. قبل الانطلاق، ضع في اعتبارك العوامل التالية التي قد تشكل خطراً: صيانة المركبة (مستويات الزيت والسوائل وما إلى ذلك)، حالة الطريق وتوقيت وفترة الرحلة والأرض والطقس وإمكانية الرؤية والسلامة الشخصية وكثافة المرور ووجود الحيوانات ووجود/كثافة المشاة والبيئة والاتصالات (إن أمكن، إجراء المكالمات قبل البدء في الرحلة) وتوفر خدمات الطوارئ على امتداد طريقك.
3. إذا تم تخصيص منطقة جديدة لك، تأكد من التحدث إلى مشرفك حول أسرع وأكفأ طريقة لإدارة روتينك اليومي.
4. حدد العملاء الذين سوف تزورهم والمسارات التي سوف تسلكها. اسمح بمزيد من الوقت لتجنب الزحام. قم بالتخطيط لزيارات ومسارات بديلة، لربما تمر بزحام أو حادث عرضي على الطريق.

D. تخطيط أوقات القيادة والعمل وفترات الراحة

تم تخصيص التوصيات التالية فيما يتعلق بساعات القيادة والعمل وفترات الراحة للموظفين الذين يقودون المركبات ذات الخدمة الثقيلة والمتوسطة والذين لا تشكل القيادة الوظيفة الأساسي بالنسبة. فهم محافظون أكثر مما هو مسموح به بموجب المتطلبات التنظيمية للسائقين المحترفين الذين يقضون طول الوقت خلف عجلة القيادة.

1. الحد الأقصى لساعات العمل اليومي (للقيادة وغير القيادة): يوصى بعدد 8 ساعات شاملة فترات الراحة؛ بما لا يتجاوز 40 ساعة في (الأسبوع) بما في ذلك فترات الراحة.
2. الحد الأقصى للساعات المتواصلة للقيادة: ساعتان. خذ فترة راحة بما لا يقل عن 15 دقيقة بعد كل ساعتين قيادة.
3. الحد الأدنى لوقت التوقف (عدم القيادة): الحد الأدنى لوقت التوقف بعد 8 ساعات من القيادة هو 11 ساعة على الأقل.

E. تقدير وقت السفر

1. قبل الخروج في رحلتك، حاول استخدام برامج الخرائط عبر الإنترنت لتقدير الوقت الذي ستستغرقه في السفر إلى وجهتك والقدوم منها. تجنب إدخال بيانات نظام تحديد المواقع العالمي في وحدات النظام في أثناء القيادة. يجب القيام بهذا قبل الشروع في الرحلة أو أثناء الانتظار في مكان آمن.
2. حدد موعد لإقامة ليلة واحدة عندما تتطلب خطتك أيام عمل طويلة. قبل السفر، ارجع إلى مشرفك إن كان لديك أية أسئلة بشأن الإرشادات المتعلقة بإقامات الليلة الواحدة.

بافتراض أن متوسط السرعة 45 ميلاً أو 72 كيلو مترًا في الساعة والعمل اليومي 8 ساعات، فإن الجدول التالي يوضح أوقات القيادة التقريبية المطلوبة لمسافات رحلة معينة ويوضح العلاقة بين السرعة والوقت المتاح لأغراض العمل. بمعنى أبسط، كلما زاد وقت القيادة على الطريق، قل وقت العمل المتاح وزاد إرهاقك. كما أن زيادة مستوى المخاطر من المحتمل أن يؤثر على جودة العمل الذي تقوم به.

ساعات العمل غير المتعلقة	ساعات القيادة	مسافة الرحلة (بالكيلو مترات)	مسافة الرحلة (بالأميال)
7	1	72	45
6	2	145	90
5	3	217	135
4	4	290	180
3	5	362	225
2	6	435	270
1	7	507	315
0	8	579	360

قد لا تكون القيادة لمدة 4 ساعات أو يزيد (كما هو مظلّل باللون الأصفر) أكثر الطرق تأثيرًا أو سرعة أو اقتصادًا في استغلال الوقت، كما أن القيادة بين 5 إلى 8 ساعات (كما هو مظلّل باللون الأحمر) توضح أنه يجب وضع البدائل الأخرى في الاعتبار مثل إجراء الاجتماع من خلال مؤتمر عبر الهاتف ومؤتمر عبر الفيديو أو السفر بالطيران.

F. توقع ظروف وأحداث غير مخطط لها

1. عند التخطيط لسفر، ضع في اعتبارك العوامل الأخرى مثل مناطق الإنشاء ومناطق الازدحام المروري والطقس السيء. فهذه الأحوال ستزيد من وقت القيادة الخاص بك ستتطلب مزيداً من التركيز مما يزيد في حد ذاته من حدة الإرهاق. تأكد من أن لديك وقتاً لهذه الاعتراضات وضعها في اعتبارك عند تحديد ما إذا كانت الإقامة لليلة مسموح بها.
2. ضع في اعتبارك أن تقديرات المسافة للوجهة الخاصة بنظام تحديد المواقع العالمي لا تأخذ في الاعتبار التأخيرات المحتملة لذا ضع هذا في اعتبارك كجزء من تخطيط الرحلة.

في الوظيفة وعلى الطريق

A. مرونة وقت القيادة

في حال زيادة الأحداث غير المتوقعة ليوم العمل الخاص بك و/أو وقت القيادة فوق ما كنت تخطط له، لا تحاول "الاستمرار في السفر" بالخطط الأصلية لهذا اليوم. ولكنه من الأفضل التوقف والإقامة لليلة واحدة بدلاً من المخاطرة والقيادة وأنت مرهق ومتعب.

B. إدارة الإجهاد

أكثر الطرق فعالية لتجنب الإجهاد والنوم خلال القيادة هو الحصول على قدر كاف وجيد من النوم. ومع ذلك، إذا شعرت بعلامات تحذير تتعلق بالإجهاد في أثناء القيادة، اتخذ الخطوات التالية:

أفضل خيار: إيقاف القيادة - انتظر على جانب الطريق عند منطقة الاستراحة أو الخروج التالية.

1. واستناداً إلى الوقت وتوفر الإقامة، فكر في الإقامة لليلة واحدة.
2. وإلا، أوقف المركبة في مكان آمن وخذ غفوة. وتقدر الغفوة بحوالي 20 دقيقة. (يمكن أن تجعلك الغفوة لمدة تزيد على 20 دقيقة مترنحاً لمدة 15 دقيقة أو يزيد بعد الاستيقاظ).
3. إذا كنت تسافر مع زميلك في العمل، قم بتغيير السائق عندما تتوقف لأخذ قسط من الراحة.

الخيار الثاني: تناول الكافيين.

يمكن أن يزيد تناولك كوبين من القهوة من تنبهك لعدة ساعات. ويستغرق ذلك حوالي 30 دقيقة لينتدق لمجرى الدم. يتوفر الكافيين في أشكال عديدة (القهوة والشاي والمشروبات غير الكحولية ومشروبات الطاقة وعلكة المضغ والأقراص) وبمقادير مختلفة. على سبيل المثال، تعادل كمية الكافيين الموجودة في كوب قهوة واحد (تقريباً 135 ملجم) وهي نفس الكمية الموجودة في كوبين إلى ثلاثة أكواب من الشاي أو ثلاثة إلى أربعة عبوات كولا عادية أو منخفضة السعرات الحرارية تقريباً. تفترض الأبحاث أن الجمع ما بين الإغفاءة القصيرة واستهلاك الكافيين يعد طريقة فعالة لزيادة الانتباه أكثر من تناول الكافيين وحده.

الاستراتيجيات مثل إرخاء النوافذ أو الاستماع إلى الموسيقى الصاخبة ليست طرقاً فعالة للتعامل مع الإجهاد. إنها فقط تغطي مؤقتاً على إجهادك.

سلامتك الشخصية: تأكد من أمان أي منطقة تقف بها لأخذ غفوة (على سبيل المثال، مواقف المركبات المضاءة جيدًا وأماكن الراحة المخصصة). ابحث عن الأماكن التي يكثر بها عدد المشاة؛ حيث تحدث العديد من الجرائم ولا يوجد إلا عدد قليل من الشهود. قم بإطفاء مفتاح الإشعال وتخزين أي أشياء قيمة بعيدًا عن الأعين وأغلق الأبواب وقم بإغلاق النوافذ (للسماح بالتهوية في الأيام الحارة والمشمسة).

5. عناصر أخرى تؤخذ في الاعتبار

A. استخدام المركبة ووقت العمل بعد السفر جواً

إرهاق السفر هو حالة يمكن أن يشعر بها المسافرون عند السفر جواً عبر المناطق الزمنية. جميع الموظفين الذين يسافرون جواً دولياً، أو ليلاً أو في رحلات ذات تغيير كبير في المنطقة الزمنية أو يصلون متأخرين ليلاً من المحتمل أن يشعروا بإرهاق السفر أو الإجهاد. يجب ألا يقود هؤلاء الموظفون مركبات بعد فترات السفر جواً المطولة.

نصائح السلامة على الطرق للمسافرين الذين يعانون من إرهاق السفر:

1. لا تقد مركبة على الفور عند الوصول إلى مقصدك. قد تكون مخاطر الاصطدام عالية على وجه الخصوص في الأماكن التي تكون فيها القيادة على الجانب الآخر من الطريق أو العلامات غير معروفة.
2. تجنب استئجار مركبة باستثناء ما إذا كانت تلك هي وسيلة المواصلات الوحيدة المتوافقة مع متطلبات الأعمال، خصوصاً فور الوصول من رحلة طويلة. تعد خدمة الحافلات المحلية خياراً يتمتع بالأمان والموثوقية ومعقولة التكلفة للنقل البري للفندق وأماكن العمل والمنزل وغير ذلك من الوجهات. كما ينبغي أيضاً استخدام شبكات السكك الحديدية السريعة من وإلى المطارات عند مناسبة ذلك.
3. إذا كنت ستصل المنزل متأخراً أو في الليل أو في الصباح الباكر من رحلة طويلة، فقم بالترتيب مع شخص ليقلك من المطار أو استقل سيارة أجرة أو وسيلة مواصلات عامة.
4. عند وصول الموظفين في الصباح الباكر بعد رحلة طيران طويلة أو عابرة للمحيط، يجب الأخذ في الاعتبار مسألة السماح لهم بأخذ فترة راحة مناسبة قبل بدء واجبات العمل. يجب اعتبار الساعات التي تم قضاؤها في السفر جواً كجزء من نوبة العمل.

B. الظروف الصحية

كن على علم، وقم بالتخطيط وفق ذلك، بأي حالات طبية قد تؤثر على قدرتك على البقاء في حالة انتباه أثناء القيادة (مثل السكري، ارتفاع ضغط الدم، مرض القلب، الاكتئاب، انقطاع النفس أثناء النوم). يمكن للمتخصص الصحي الذي تتبعه مساعدتك في التعامل بفعالية وكفاءة مع الموقف. وفي نهاية الأمر، أنت المتحمل لمسؤولية اتخاذ الاحتياطات المناسبة وكذلك إخبار قسم الموارد البشرية والصحة المهنية إذا ما كنت تعاني من حالة ما قد تهدد التشغيل الآمن للمركبة أثناء القيادة لإنجاز عمل للشركة. (يجب الاتصال على قسم الموارد البشرية إذا كان مطلوباً إقامات عمل خاصة أو عمل بديل.)

التأثيرات الصحية لفترات عدم النشاط الطويلة: تجلط الأوردة العميقة

ساعات القيادة الطويلة وفترات السفر الطويلة بدون نشاط بدني أيضاً تتسبب بتأثيرات صحية عكسية. تتعلق الرحلات الطويلة بمخاطر تجلط الأوردة العميقة، وهو تخطط الدم الذي يتكون في الأجزاء السفلية من الجسم، عادة ما تكون الرجل. وفي حالة تكسر الجلطة، يمكنها الانتقال إلى الرئة، مسببة تلفاً شديداً بالرئة أو الوفاة. للحصول على نصائح الوقاية، يُرجى زيارة <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>

C. الأدوية

يمكن لبعض الأدوية الموصوفة والمتاحة بدون وصفة التسبب في النعاس. ناقش جميع الآثار الجانبية للأدوية مع متخصص الصحة أو الصيدلي. وقرأ جميع الملصقات الموجودة على الأدوية المتاحة بدون وصفة لمعرفة ما إذا كان النعاس أحد الآثار الجانبية المحتملة. وإذا كنت تبدأ في تلقي علاج جديد، فتعرف على كيفية تأثير هذا الدواء عليك قبل تلقيه أثناء القيادة. تقع على عاتقك مسؤولية أخذ هذه الاحتياطات في الاعتبار. يجب ألا تفقد لإنجاز عمل للشركة أو أي عمل آخر إذا كنت قد تناولت دواءً قد يسبب النعاس.

D. التوتر

يمكن لتوتر وصراعات العمل والمنزل أن تؤدي إلى صعوبة الاستمتاع بنوم مريح وقد تتسبب في الحرمان من النوم وعدم القدرة على التركيز في المهمة التي أنت بصدها. إذا كنت تمر بمستويات عالية من التوتر أو الصراع في العمل أو المنزل، فاتصل على متخصص الصحة النفسية أو طبيبك أو برنامج مساعدة موظفي (أدخل اسم الشركة)، حيثما وجد.

E. الأطعمة والمشروبات

بعض "الأطعمة المبهجة" لها علاقة بالنوم غير المريح. تجنب استهلاك وجبات كبيرة أو تحتوي على توابل أو أملاح أو دهون، خصوصاً قبل النوم بثلاث ساعات. تشمل الأطعمة التي تتعارض مع النوم، الثوم وصوص الطماطم والشوكولاتة. للحصول على نصائح حول تناول الطعام للحصول على طاقة مستدامة، يرجى الرجوع إلى "تناول الطعام للحصول على طاقة مستدامة" (أدناه). يعد الكافيين منبهاً ولا يمد الجسم بالطاقة. يمكنه تزويد الجسم بشعور مزيف بالطاقة ويعمل على كبت إشارات الجوع الطبيعية. يجب تناول الكافيين باعتدال. تشمل تأثيراته التالية التعب وحدة الطبع وانخفاض مستويات الطاقة.

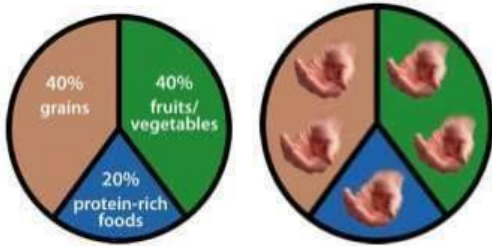
يعد الكحول مخمداً مغيزاً للمزاج يزيد من آثار الإجهاد. يمكن لشرب الكحول قبل النوم أن يتسبب في قطع النوم، حيث أنه يؤثر على مستويات السكر بالجسم. لا تقد مركبة مطلقاً بعد تناول أي كمية من الكحول.

تناول الطعام للحصول على الطاقة المستدامة

يقدم معهد الأداء البشري التوصيات التالية فيما يتعلق بتناول الطعام للحصول على الطاقة المستدامة:

استخدم راحة يدك أو حفنة لتقدير المقدار المناسب لكل مجموعة طعام عند الوجبات.

تخيل طبقاً، مقسماً إلى ثلاثة أقسام مثل رمز السلام. هناك مساحة لخمس حفنات؛ اثنتان للحبوب واثنتان للفواكه و/أو الخضروات وواحدة للبروتين. لنقم الآن بتصوير الحفنات على طبق في الإفطار. ربما نتناول حفنة واحدة من البيض الممزوج وشريحة واحدة من الخبز المحمص وحفنة من التوت المخلوط الطازج وكوب/حفنة من عصير البرتقال.



تناول هذا الإفطار من خلال مضغ الطعام ببطء، مع ودع الشوكة بين اللقمة والأخرى وتجاذب أطراف الحديث. إفطار "من خمس حفنات" يتم تناوله في غضون ساعة من المشي سوف يحث عملية الأيض النهارية ويوفر مجموعة من المغذيات لاحتياجاتك الفسيولوجية.

التوقيت هو أهم شيء. للإبقاء بفعالية على الطاقة على مدار اليوم، يجب عليك تناول الطعام الخفيف والمتكرر. ما بين الوجبات، قد تحتاج إلى وجبة صحية خفيفة (حوالي 100 - 150 سعر حراري بحد أقصى) كل ساعتين إلى ثلاث ساعات، ويفضل وجبة خفيفة منخفضة كمية السكر مثل الزبادي أو المشمش المجفف أو التفاح أو الكرفس مع زبدة الفول السوداني. الوجبات الخفيفة لا تهدف إلى إشباعك، بدلاً من ذلك، يجب أن تستخدمها لسد الفجوة ما بين الوجبات والحفاظ على مستويات الطاقة.

نموذجياً، لا تحتاج على الإطلاق للبقاء أكثر من 4 ساعات بدون تناول للطعام، لذا خطط قبل السفر وتذكر أنك المتحكم في طعامك. التغذية الجيدة تعد أمراً سهلاً إذا تذكرت تناول الطعام الخفيف وباستمرار واستخدم أداة القياس المتوفرة لديك.

للحصول على مزيد من المعلومات الإضافية، تفقد الموقع الإلكتروني لمعهد الاداء البشري

<http://www.hpoinstitute.com>

6. المواد المرجعية

A. "الوثيقة البيضاء" عن إرهاق القيادة

أصدرت أبحاث النوم الأوروبية وثيقة بيضاء بعنوان النعاس أثناء القيادة، حيث توفر نظرة شاملة جيدة للدليل العلمي المتعلق بالقيادة في حالة إرهاق وتقدم طرقاً سلوكية وتقنية للتعامل مع إرهاق السائق في البيئات المؤسسية:

B. برنامج إدارة الإرهاق بأمريكا الشمالية (NAFMP)

يوفر برنامج إدارة الإرهاق بأمريكا الشمالية الذي تم إعداده بشكل مشترك ما بين وزارة النقل الأمريكية ووزارة النقل الكندية (www.nafmp.com) دورات مجانية عبر الإنترنت ومواد مرجعية لمساعدة شركات النقل والسائقين وغيرهم في دورة الإمداد على تحسين إدارة إرهاق السائق. تم وضع هذه المواد أساساً لصناعة نقل الشحنات، لكنها تعد مفيدة أيضاً للشركات الأخرى التي يقود موظفوها للعمل. تشمل موضوعات برنامج إدارة الإرهاق بأمريكا الشمالية:

- كيفية إنشاء ثقافة مشتركة تدعم خفض إرهاق السائقين
- التثقيف بإدارة الإرهاق للسائقين وأسرهم ومديري شركات النقل والتنفيذيين والعاملين بالشحن/استلام البضائع والمرسلين
- الفحص والعلاج الخاص باضطرابات النوم
- السائق وتخطيط الرحلة
- تقنيات إدارة الإرهاق

C. اللوائح الخاصة بالعمل وفترة الراحة في الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي

اللوائح الأمريكية الخاصة بالعاملين في مجال الشاحنات والحافلات الكبيرة: <http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

معلومات من المفوضية الأوروبية حول لوائح فترة القيادة والعمل: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

الملحق ج2: دليل إدارة الرحلات

1. ما هي إدارة الرحلة؟

إدارة الرحلة هي عملية تخطيط وتنفيذ رحلات النقل البري الضرورية وفقاً لمتطلبات الصحة والسلامة والأمن والبيئة. يمكن تقسيم إدارة الرحلة إلى ثلاث مراحل:

A. خطط الرحلة

تتضمن الأوجه التي تم تناولها في تخطيط الرحلة (من بين الأخرى):

- حدد ما إذا كانت الرحلة ضرورية ووقت القيادة بما في ذلك فترات الراحة وساعات القيادة والعمل؛
- ما المركبة التي تستخدمها وهل هي مناسبة وفي حالة جيدة؛
- الكفاءة والمهارات المطلوبة للسائق؛
- ما الطرق التي يجب سلكها ومكان أخذ راحة.

النتيجة الأساسية لعملية إدارة الرحلة هي خطة إدارة الرحلة (JMP). مرسل المركبات أو مدير الرحلة أو السائق يضع خطة إدارة الرحلة. قبل القيام بالرحلة، يجب إخطار السائق (أو إعلامه) بشأن الرحلة والمخاطر ذات الصلة بما في ذلك إجراءات التخفيف كما هي موثقة في خطة إدارة الرحلة.

B. القيام بالرحلة

يتحمل السائقون مسؤولية القيام بالرحلات وفق خطة إدارة الرحلة المتفق عليها ولكن يجب على الآخرين أن يلعبوا دوراً أيضاً. على سبيل المثال، قد تتضمن خطة إدارة الرحلة إعدادات تتعلق بإجراء "فقدان شخص" والتي تبدأ من قبل مديري الرحلة. ويكون هذا الأمر مناسباً أثناء القيادة في البيئة الصحراوية والعدائية بما في ذلك الأماكن التي لا توجد بها تغطية للهواتف الجواله.

C. إنهاء الرحلة

يضمن إنهاء الرحلة أنه قد تم استيفاء أهداف الرحلة ويتيح استيعاب الدروس التي يمكن أن تساعد في تحسين خطة و/أو عملية إدارة الرحلة فيما يتعلق بالرحلات المستقبلية.

2. لماذا يتم إدارة الرحلة؟

إدارة الرحلة تستخدم لمنع النتائج غير المرغوبة الخاصة بالصحة والسلامة والأمان والبيئة فيما يتعلق برحلات النقل البري. يتحمل المشرفون المسؤولون عن قيادة الأشخاص فيما يخص عمل الشركة مسؤولية ضمان إعداد خطة إدارة الرحلة عند الضرورة. يتحمل أي شخص يقود مركبة الشركة أو يقود بشأن عمل خاص بالشركة مسؤولية استيفاء متطلبات إدارة الرحلة عند الضرورة.

تتضمن بعض اعتبارات خطة إدارة الرحلة ما يلي:

- A. موقع التحميل والإنزال (عند الاقتضاء)**
- التحميل والإنزال في الموقع بما في ذلك تقييم الموقع والمخاطر المتعلقة به
 - التحميل بالمركية (الركاب واستقرار المنتجات بالنسبة للشحنات ومخاطر الحمولة)
 - نوع المركبة اللازمة للرحلة وحالتها
- B. استعداد السائق**
- فترات القيادة والراحة
 - كفاءة ولياقة السائق بما في ذلك اعتبارات الإرهاق
- C. الطرق المعتمدة**
- خطة الطرق (يمكن أن تكون أطول من الطرق الأسرع أو الأقصر لتجنب المخاطر)
 - تتيح الالتزام بساعات الراحة والقيادة.
- D. تحديد مخاطر الطرق وضوابط التحكم في ذلك**
- مخاطر السلامة العامة بما في ذلك البنية الأساسية للدولة والبيئة والمواسم وحالات الطقس (الغيار والثلج والجليد والمطر والضباب) والقيادة بالليل (ضعف الرؤية) وهكذا
 - اعتبار مخاطر الموقفية مثل إغلاق الطرق والتقطعات الخطرة وحدود السرعة وحالات الطرق العكسية والجسور والخلوص العلوي وهكذا.
 - اعتبار مخاطر الأمان الخاصة
 - ممارسات القيادة المحلية؛ والفروق التي تحدث بسبب تأثيرات الفترة النهارية؛ والأحداث الدينية والقومية؛ والحيوانات الكبيرة والمارة بالطرق.
- E. عملية التواصل**
- تخطيط وتغييرات الطرق والاستعداد للاستجابة لحالات الطوارئ والانحرافات والوصول

شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية، الدليل الشامل من أجل السلامة على الطرق™

السايق البديل؟	أسماء المسافرين	رحلة عالية المستوى زيارة الموقع من قبل مستشار الصحة والسلامة والبيئة والمدير العام والعودة الوصف:	خطة إدارة الرحلة			
	1 مايك سميث	هل الرحلة ضرورية؟ لماذا؟	نعم، متطلب تعاقدى			
		2 هل يمكن دمجها برحلة أخرى؟	لا، لا توجد رحلات أخرى اليوم			
		3 هل هناك حاجة للقيادة ليلاً؟ في هذه الحالة،	لا			
		4 اسم الشخص منظم الرحلة	جو ميتشل رقم الهاتف: 12345678			
هل هناك أي تدريب قيادة وقائي للسايق	هل هناك أي ترخيص صالح للمركبة والدولة؟	اسم السائق الأساسي (والشركة إذا كان مقاولاً)	هل المركبة مناسبة للرحلة؟	مُعزف المركبة	وقت المغادرة	تاريخ المغادرة
نعم (10/10/11)	نعم	نهر ديف	نعم	88-XT-VD	07:30	04/25/11
المخاطر المعروفة بالنسبة لمنطقة الاستراحة / الوجهة وإجراءات التخفيف، التعليمات الخاصة، (على سبيل المثال،	هل جهة الاتصال مطلوبة؟	وقت استراحة؟	وقت المغادرة	وقت الوصول	منطقة (مناطق) الاستراحة / وجهة الطريق	
الإبطاء لوجود أعمال بالطريق على بعد 100 كم، شركة ستاريكس كوفي	نعم	نعم	09:45	09:15	مكتب سميث تاون - Saltflat	
إجراءات السلامة على بوابات الموقع، جوازات المرور مطلوبة.	نعم			11:00	موقع Saltflat - Brownsville	
توقيع السائق (ما لم يكن السائق أيضاً مدير الرحلة)	هل مرت الرحلة كما توقعت وإن لم يكن الأمر كذلك، اذكر السبب؟					
	ملاحظة: لقد تأخرت الرحلة بسبب أعمال الطريق ما بين Saltflat والموقع. وقت الوصول 11:25.					

(على سبيل المثال، تفاصيل جهة الاتصال والأماكن النائية التي لا توجد بها تغطية للنظام العالمي للمواصلات الاستجابة لحالات الطوارئ الجوّالة وهكذا)	مدير الرحلة: 12345678؛ مدير الأمن - جون واين: 23456 6789؛ مدير الموقع - روب كينز: 34560987. تغطية كاملة لنظام GSM
(على سبيل المثال، الاختطاف والسرقة وحالات النهب - الحمولة والمركبة وهكذا)	الأمان Starbucks في Saltflat مشهورة بسرقة وتحطيم السيارات. تجنب ترك أي عناصر شخصية على مرئي من المارة؛ وأغلق المركبة.
(على سبيل المثال، أثر القيادة في الليل بدون الإضاءة الجيدة للطرق والقيادة أثناء شهر رمضان وهكذا)	المكان والتوقيت
(على سبيل المثال، الطقس وحالة الطريق ودوران المركبة في حال وجود خطر وهكذا)	البيئة المحلية والظروف إشارة المرور السريعة بين Saltflat والموقع. مضائق الطرق عند طريق Smiths Gap. الضباب المتوقع في Smiths Gap. خفض السرعة وزيادة المسافة التالية للملازمة.
(على سبيل المثال، المخاطر الخاصة كنتيجة لموقع العميل وهكذا)	التحميل/الإنزال بعد دخول الموقع، فإن أول منعطف على اليسار يحتوي على مدخل إرساء تحميل على اليسار. كن حذراً من حركة المركبات ذات البضائع الثقيلة في هذه المنطقة.

الملحق 1: عينة من قائمة التحقق من فحص المركبة

رقم المقطورة: (إذا كان ذا صلة)	قراءة عداد المسافة (أودومتر) بالكيلومترات:	أسماء السائقين	رقم المركبة:
داخلي			خارجي
الأدوات والمقاييس	<ul style="list-style-type: none"> • مستوى الوقود • ضغط الزيت • ضغط الهواء (المركبات الثقيلة) • لا تتبقى مصابيح تحذير باللون الأحمر قيد التشغيل 	لا يوجد تسربات وقود أو زيت أو مياه	
مفاتيح التحكم	<ul style="list-style-type: none"> • آلة التنبيه • الفرامل • مساحات الزجاج الأمامي 	فحص مستويات السائل الخاصة في كل من: <ul style="list-style-type: none"> • زيت المحرك • سائل الفرامل • سائل القابض • سائل المقود الذي يعمل بقوة المحرك • سائل ناقل الحركة التلقائي (إذا كان مهمًا) 	
التيار المتردد/الصوت:	<ul style="list-style-type: none"> • تشغيل جهاز تكييف الهواء • تشغيل مشغل الصوت 	فحص مستويات المياه فيما يخص: <ul style="list-style-type: none"> • خزان الردياتير ومستويات سائل التبريد • التأكد من غلق غطاء الردياتير • ماسحة الزجاج الأمامي/مستويات احتياطي الماسحة • مستوى سائل البطارية 	

قدمت شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية هذه المعلومات مجاناً على سبيل المجاملة لأعضائها وللجمهور عامة. قدمت هذه المعلومات، "كما هي" بدون أي تعهدات أو ضمانات تتعلق بدقتها، ولا تعد شبكة أصحاب العمل للسلامة المرورية أو أي شركة مساهمة مسؤولة عن المحتوى أو عن استخدام هذه المعلومات.

فحص الأنظمة الكهربائية:		الزجاج الأمامي/ماسحات الزجاج الأمامي	
<ul style="list-style-type: none"> • تنظيف أطراف البطارية • تأمين البطارية • فحص موقع المصاهر • تشغيل المصابيح الأمامية • تشغيل مصابيح الفرامل • تشغيل المؤشرات • تشغيل مصابيح الاحتياطي • تشغيل المصابيح الخلفية عالية الشدة 		<ul style="list-style-type: none"> • مساحات الزجاج الأمامي • الزجاج الأمامي - نظيف وغير معترض 	
فحص المطاط <ul style="list-style-type: none"> • فحص ربط خراطيم الردياتير بإحكام • فحص أحزمة المروحة • التحقق من أن ماسحات الزجاج الأمامي غير بالية • الإطارات - تحقق من صحة الضغط • الحد الأدنى لعمق نقش الإطار 1.6 • ملائمة نمط نقش الإطار • لا يوجد قطع عميق أو نتوء أو تمزق أو التعرض للعبث 		معدات الطوارئ <ul style="list-style-type: none"> • مقبس وملحقات • طفايات الحريق • أطقم الإسعافات الأولية • مثلث تحذير الخطر 	
هيكل المركبة <ul style="list-style-type: none"> • لا يوجد تلف • أمان الطريق • المصابيح - العاكسات - نظيفة 		مقطورة (إن وجد) <ul style="list-style-type: none"> • لا يوجد تلف • خراطيم الفرامل • التوصيلات الكهربائية • أمان الاقتران 	

ملاحظة أي عيوب أخرى:

توقيع السائق:	اكتب لا شيء هنا في حال عدم وجود عيوب
---------------	--------------------------------------

تم قبول التقرير من قبل:.....
التوقيع:.....

الملحق هـ-1: ANSI/ASSE Z15.1—2012

الممارسة الآمنة لعمليات تشغيل المركبات

تم تطوير هذا المقياس الذي يحظى بتوافق الآراء بموجب إرشاد المجتمع الأمريكي لمهندسي الأمان واعتماده بواسطة المعهد الوطني الأمريكي للمقاييس. حيث يوفر ممارسات للاستخدام الآمن للسيارات التي يتم تشغيلها بالنيابة عن الموظفين، بنا في ذلك:

- التعريفات والإدارة والقيادة والتنظيم
- البيئة التشغيلية
- الاعتبارات الخاصة بالسائقين
- الاعتبارات الخاصة بالمركبة
- الإبلاغ عن الحوادث وتحليلها

تم تصميم هذه الممارسات خصيصًا لنا من قبل الذين يتحملون مسؤولية إدارة وتشغيل السيارات كجزء من العمليات التنظيمية.

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