

PANDUAN KOMPREHENSIF KESELAMATAN JALAN RAYANETS™



MEI 2014

**Untuk Majikan yang Mempunyai Flit yang
Besar atau Kecil dan Program KESELAMATAN
JALAN RAYA Baharu, Sedang Berkembang,
atau Lanjutan**

Disediakan oleh
The Network of Employers for Traffic Safety
yang menyokong
Satu Dekad Tindakan untuk Keselamatan Jalan Raya
2011–2020



JADUAL KANDUNGAN

PENGENALAN.....	2
RUANG LINGKUP DAN PENGGUNAAN	4
METRIK, KES PERNIAGAAN, DAN PEMBAIKAN BERTERUSAN	6
TAKRIF	9
KEPERLUAN PENGURUSAN KESELAMATAN JALAN RAYA.....	12
LAMPIRAN A	
LAMPIRAN A1.1: Contoh Struktur Organisasi Keselamatan Jalan Raya	22
LAMPIRAN A1.2: Contoh Carta Organisasi Keselamatan Jalan Raya Dan Model Pengurusan Keselamatan Jalan Raya	24
LAMPIRAN A2: Contoh Prosedur Penyiasatan Insiden	25
LAMPIRAN B	
LAMPIRAN B1: Contoh Polisi Penggunaan Telefon Bimbit	31
LAMPIRAN B2: Contoh Garis Panduan Keperluan Latihan Keselamatan Jalan Raya	32
LAMPIRAN B3: Contoh Polisi Penggunaan Alkohol Dan Dadah	35
LAMPIRAN B4: Contoh Polisi Pelesenan Pemandu	36
LAMPIRAN B6: Contoh Garis Panduan Pengenalpastian Dan Pengurusan Pemandu Berisiko Tinggi	39
LAMPIRAN B7: Contoh Polisi Pemanduan Kenderaan Beroda Dua.....	40
LAMPIRAN C	
LAMPIRAN C1: Menguruskan Kelesuan Pemandu	42
LAMPIRAN C2: Panduan Pengurusan Perjalanan	51
LAMPIRAN C3: Pelan Pengurusan Perjalanan	53
LAMPIRAN D	
LAMPIRAN D1: Contoh Senarai Semak Pemeriksaan Kenderaan.....	55
LAMPIRAN E	
LAMPIRAN E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012	58

PENGENALAN

The Network of Employers for Traffic Safety (NETS)

NETS ialah pendukung yang diterajui majikan untuk keselamatan jalan raya dan ditubuhkan sebagai organisasi bukan kerajaan dan bukan keuntungan (NGO). Dukungannya terhadap keselamatan jalan raya global termasuk program penanda aras keselamatan flit tahunan bagi pihak ahlinya, selain mempromosikan Satu Dekad Tindakan untuk Keselamatan Jalan Raya melalui penglibatannya dalam United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC). NETS bekerjasama dengan Jabatan Pengangkutan A.S., Institut Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan Kebangsaan, persatuan industri dan NGO untuk melaksanakan projek berkaitan keselamatan jalan raya dan mempromosi keselamatan jalan raya di seluruh rangkaian mereka. Akhirnya, NETS menerbitkan dan mengedar bahan kempen Minggu Kerja Memandu dengan Selamat setiap tahun.

Tujuan

Panduan Komprehensif KESELAMATAN JALAN RAYA dibangunkan sebagai sebahagian daripada misinya untuk membantu majikan meningkatkan keselamatan jalan raya secara global. Tujuan dokumen ini adalah untuk membantu majikan yang berada pada pelbagai peringkat program KESELAMATAN JALAN RAYA, termasuk mereka yang:

- sedang bersedia untuk memulakan program KESELAMATAN JALAN RAYA;
- berada pada peringkat awal pembangunan program dan polisi;
- menguruskan sistem pengurusan dan intervensi keselamatan jalan raya yang lebih matang.

Penghargaan

Sumber untuk dokumen ini termasuk standard ANSI/ASSE Z15.1 – 2012, *Amalan Selamat untuk Pengendalian Kenderaan Bermotor*; Amalan Keselamatan Yang Disyorkan untuk Pengangkutan Darat oleh Persatuan Pengeluar-pengeluar Minyak dan Gas Antarabangsa (OGP 365); standard ISO 39001:2012, *sistem pengurusan keselamatan lalu lintas jalan raya (RTS) — Keperluan dengan panduan penggunaan*; dan ahli Lembaga Pengarah dan kakitangan NETS.

Penafian

Maklumat ini disediakan atas ihsan NETS untuk ahlinya dan juga orang awam. Maklumat ini disediakan "seperti adanya," tanpa sebarang representasi atau jaminan atas ketepatannya, dan NETS serta mana-mana syarikat yang menyumbang tidak bertanggungjawab atas kandungan atau penggunaan maklumat ini.

Keperluan Pengurusan Keselamatan Jalan Raya yang membentuk bahagian penting dokumen ini adalah berasaskan keputusan sepersetujuan dalam kalangan ahli Lembaga Pengarah dan kakitangan NETS yang telah memberikan sumbangan. Walaupun demikian, contoh yang diberikan dalam lampiran tidak semestinya mewakili pandangan NETS dan kakitangannya, syarikat ahli dan Lembaga Pengarah.

Tambahan pula, disebabkan bahan dalam lampiran diambil daripada pelbagai sumber, beberapa polisi contoh yang terkandung di dalamnya mungkin tidak konsisten antara satu dengan yang lain dan dengan Keperluan Pengurusan Keselamatan Jalan Raya. Sekiranya berlaku percanggahan antara Keperluan Pengurusan Keselamatan Jalan Raya dengan bahan berkaitan dalam lampiran, peruntukan yang telah dinyatakan dalam Keperluan adalah diutamakan.

Tambahan pula, pembaca hendaklah memahami bahawa keadaan tempatan harus diambil kira semasa melaksanakan elemen polisi contoh khusus yang dinyatakan di dalam ini. Sebagai contoh, minimum 2 saat adalah disyorkan secara umum sebagai jarak mengekor yang selamat, dan meningkat kepada 4 hingga 8 saat dalam keadaan cuaca buruk. Namun, minimum 2 saat mungkin tidak boleh dilaksanakan dalam persekitaran bandar yang sesak di sesetengah tempat di dunia, dan 4 hingga 8 saat mungkin tidak dapat menyediakan margin keselamatan munasabah di bawah keadaan jalan raya dan cuaca yang amat mencabar.

Akhirnya, tajuk dan syor dalam dokumen ini mewakili maklumat paling baharu dan komprehensif yang dapat disediakan pada masa penerbitan. Kesimpulannya, dalam mentafsirkan dan mengguna pakai syor yang ditawarkan dalam dokumen ini, pembaca hendaklah sentiasa mempertimbangkan bahaya memunculkan, persekitaran jalan raya tempatan, perubahan teknologi dan dapatan penyelidikan baharu.

Pematuhan kepada undang-undang keselamatan lalu lintas tempatan, wilayah, negeri, dan kebangsaan

Kenderaan komersial dan bukan komersial terpacak atau milik organisasi hendaklah, pada tahap minimum, mematuhi semua peraturan tempatan, wilayah, negeri dan kebangsaan serta undang-undang lalu lintas, dan keperluan kawal selia yang digubal untuk kenderaan komersial dan bukan komersial.

RUANG LINGKUP DAN PENGGUNAAN

Dokumen ini dikenakan terhadap pemandu kenderaan tugas ringan, sederhana atau berat milik atau dipajak oleh syarikat, dan pekerja dan kakitangan kontrak yang memandu secara peribadi, berkongsi, dipajak atau disewa atas urusan perniagaan syarikat yang lebih daripada 5,000 batu/8,000 kilometer setahun. Dokumen ini boleh digunakan dalam pelbagai cara, termasuk:

- Sebagai *pengenalan* kepada syarikat pada peringkat awal membangunkan program KESELAMATAN JALAN RAYA. Ia menyediakan *templat* tentang item berkenaan yang dirasai kritikal dalam membangunkan, melaksanakan dan memgekalkan inisiatif KESELAMATAN JALAN RAYA.
- Sebagai *alat audit* oleh majikan yang mempunyai program keselamatan flit untuk mengenal pasti jurang dan peluang penambahbaikan dalam program keselamatan flit mereka.
- Sebagai templat perbandingan apabila pelbagai syarikat bertemu untuk menilai penanda aras program keselamatan flit mereka.

Pertimbangan organisasi

Program KESELAMATAN JALAN RAYA yang berjaya adalah yang disediakan sumbernya dan diketuai kepimpinan serta dimiliki oleh saluran.

1. Sumber termasuk, tetapi tidak terhad kepada, pembiayaan untuk:
 - a. Program pemanduan selamat (seperti latihan);
 - b. Pengurusan program KESELAMATAN JALAN RAYA (seperti perkhidmatan jumlah pekerja atau luar Korporat);
 - c. Teknologi untuk mengumpulkan metrik.
2. Eksekutif pengurusan perniagaan kanan/kawasan dunia menunjukkan komitmen dan meluangkan masa, sumber dan perhatian. Mereka menjuarai program KESELAMATAN JALAN RAYA dan menetapkan nada penghayatan budaya yang menghargai keselamatan.
3. "Milik saluran" merujuk kepada elemen yang berikut:
 - a. Setiap pemandu adalah bertanggungjawab atas prestasi pemanduannya.

- b. Pengurus pemandu juga adalah bertanggungjawab atas prestasi pemanduan organisasinya, dan kebertanggungjawapan bagi keputusan yang dibawa ke atas sehingga tahap tertinggi organisasi.
- c. Pasukan KESELAMATAN JALAN RAYA kawasan tempatan adalah sebahagian daripada rangkaian KESELAMATAN JALAN RAYA yang terdiri daripada teraju KESELAMATAN JALAN RAYA wilayah atau perniagaan yang dihubungkan dengan pengurus KESELAMATAN JALAN RAYA.

Nota: Dalam beberapa organisasi besar, pengurus KESELAMATAN JALAN RAYA global memainkan peranan sepenuh masa. Semua yang lain memainkan peranan KESELAMATAN JALAN RAYA mereka sebagai sebahagian daripada jawatan mereka. Contoh carta organisasi KESELAMATAN JALAN RAYA adalah seperti yang dipaparkan dalam Lampiran A.

METRIK, KES PERNIAGAAN, DAN PEMBAIKAN BERTERUSAN

Mengumpulkan, menganalisis dan menyebarkan petunjuk prestasi utama/metrik adalah komponen pengurusan program keselamatan flit yang penting.

Keperluan Data Asas

1. Jumlah bilangan kenderaan mengikut jenis:
 - a. Ringan
 - b. Sederhana
 - c. Berat
2. Jumlah batu/kilometer mengikut jenis kenderaan untuk tempoh masa yang diberikan
3. Jumlah perlanggaran mengikut jenis kenderaan untuk tempoh masa yang diberikan
4. Jumlah kecederaan mengikut jenis kenderaan untuk tempoh masa yang diberikan
5. Jenis perlanggaran, seperti
 - a. berdasarkan akibat: seperti, kematian, kecederaan pekerja, kecederaan pihak ketiga, kerosakan harta benda sahaja
 - b. berdasarkan sebab: seperti, gagal memerhatikan lampu isyarat lalu lintas, gagal memberi laluan, langgar dan lari
 - c. berdasarkan mekanisme nahas: seperti, bergesel, berdepan, dari arah belakang

Metrik/Petunjuk Prestasi Utama

1. Petunjuk Prestasi Paling Penting

Petunjuk prestasi paling penting memberikan pemahaman tentang kemungkinan peristiwa positif atau negatif pada masa hadapan.

 - a. Contoh: Peraturan pemandu yang dikelaskan sebagai pemandu berisiko tinggi (seperti berasaskan rekod memandu melebihi had laju atau perlanggaran atau sumber data yang lain, termasuk Sistem Pemantauan Dalam Kenderaan, lihat juga Lampiran B)
 - b. Contoh: Peraturan pemandu yang melengkapkan latihan pemandu dalam tahun kalendar Contoh: Peraturan perlanggaran yang menjalani analisis "punca" dalam tempoh 30 hari dari tarikh perlanggaran

2. Petunjuk Prestasi Lat

Petunjuk prestasi lat menjelaskan sejauh mana baiknya atau buruknya prestasi program keselamatan flit.

Contoh: Perlanggaran dan Kecederaan per Juta Batu (CPMM dan IPMM)

$$\text{CPMM} = \frac{(\text{Jumlah pelanggaran dalam tempoh masa yang diberikan} \times 1,000,000)}{\text{Jumlah jarak (dalam batu) perjalanan yang dipandu semasa tempoh itu}}$$
$$\text{IPMM} = \frac{(\text{Jumlah kecederaan dalam tempoh masa yang diberikan} \times 1,000,000)}{\text{Jumlah bilangan batu yang dipandu semasa tempoh tersebut}}$$

Menentukan Kos Pembaikan Perlanggaran

Contoh di bawah memberikan panduan tentang penentuan kos pembaikan perlanggaran. Ambil maklum bahawa contoh tidak memasukkan kos yang berkaitan dengan kecederaan dan kematian.

Anggaran:

Saiz flit = 500 buah kenderaan; 15% flit terlibat dalam perlanggaran tanpa kecederaan setahun;
purata kos pembaikan = USD\$15,380*

Kos Pembaikan Perlanggaran Tahunan = $500 \times 0.15 \times \$15,380 = \text{USD\$1,153,500}$

(* Purata kos pembaikan dari *Economic Burden of Crashes on Employers*, NHTSA, 2002)

Kerjasama/Penandaarasan/Pembaikan Berterusan

NETS mengesyorkan agar pemimpin flit/keselamatan flit syarikat melihat program keselamatan flit mereka sendiri dengan lebih jauh dan kerap untuk belajar dari yang lain dalam industri dan industri yang tidak berkaitan. Hal ini boleh mengurangkan masa untuk menyelesaikan masalah, membawa idea yang segar pada program KESELAMATAN JALAN RAYA, menggalakkan pembaikan berterusan dan membantu pertukaran amalan yang baik.

Penandaarasan/kerjasama adalah rasmi atau tidak rasmi. Penandaarasan rasmi termasuk menyertai organisasi penandaarasan keselamatan jalan raya (sebagai contoh, NETS) dan mengambil bahagian dalam program penandaarasan yang dijalankan oleh organisasi industri bagi pihak ahlinya (the American Gas Association, misalnya). Untuk maklumat tentang program penandaarasan keselamatan flit rasmi dan komprehensif, kunjungi www.trafficsafety.org untuk memahami tentang program Penanda Aras Keselamatan Flit KEKUATAN DALAM KUMPULAN™ NETS. Ambil maklum bahawa program ini bernilai kepada flit kecil dan besar, semua jenis kenderaan, dan majikan yang beroperasi di peringkat global, di satu buah wilayah di dunia atau di sebuah negara sahaja.

Dalam penandaarasan tidak rasmi, kumpulan majikan, kebiasaannya dalam industri yang sama, bekerjasama untuk meningkatkan program KESELAMATAN JALAN RAYA syarikat masing-masing tanpa menggunakan pihak ketiga untuk mengumpul dan menganalisis data.

Program penanda aras NETS mengumpulkan data tentang CPMM/IPMM dan elemen program yang digunakan oleh syarikat yang terlibat dalam pelaksanaan penanda aras.

Elemen program yang ditanda aras oleh NETS termasuk, tetapi tidak terhad pada:

- 1) Polisi
- 2) Program latihan, termasuk proses Pemanduan Berkomentar
- 3) Pengenalpastian dan intervensi pemandu berisiko tinggi
- 4) Proses semak semula pelanggaran
- 5) Penggunaan Sistem Pemantauan Dalam Kenderaan (IVMS) dan teknologi keselamatan yang dibekalkan oleh Pengeluar Peralatan Asal (OEM)
- 6) Proses pemandu yang disahkan (pasangan/rakan serumah/program tanggungan/kontraktor)
- 7) Metrik (contoh, CPMM/IPMM, peraturan flit dalam pelanggaran, jenis pelanggaran yang paling biasa, kad skor mengikut jenis kenderaan dan negara atau wilayah dunia)
- 8) Polisi telefon bimbit dan peranti elektronik yang lain
- 9) Penglibatan pengurusan kanan
- 10) Kawalan pentadbiran (seperti, had jam pemanduan sehari atau berterusan dalam satu minggu; waktu henti rehat mandatori)

TAKRIF

ABS	Sistem Brek Antikunci
Perlanggaran	Insiden yang melibatkan kenderaan bermotor yang dikendalikan melanggar dengan kenderaan yang lain, harta benda, orang atau haiwan yang lain. Insiden ini berlaku di atas atau di luar jalan raya awam dan mengakibatkan kerosakan dalam kenderaan, kerosakan harta atau kecederaan.
Pemandu Syarikat	<ul style="list-style-type: none"> • Pemandu syarikat ialah orang yang ditugaskan untuk memandu kenderaan yang dimiliki atau dipajak oleh syarikat. • Atas budi bicara majikan, pemandu syarikat termasuklah pasangan, rakan serumah dan tanggungan pemandu syarikat yang berlesen dan kakitangan kontrak. • Pemandu syarikat termasuklah juga kakitangan yang disediakan kenderaan "ganti rugi". • Pekerja dan kakitangan kontrak yang memandu kenderaan peribadi, berkongsi, dipajak atau disewa atas urusan perniagaan syarikat lebih daripada 5,000 batu/8,000 kilometer setahun ialah pemandu syarikat juga.
Latihan Pemanduan Defensif	Kursus untuk melatih teknik dan tanggungjawab pemanduan selamat untuk semua pengguna jalan raya. Kursus ini termasuk malah melebihi kemahiran undang-undang jalan raya dan mekanik asas pemanduan. Matlamatnya adalah untuk mengurangkan risiko perlanggaran melalui jangkaan keadaan bahaya, sekalipun terdapat keadaan yang buruk atau kesilapan orang lain.
Kenderaan Berat	Kenderaan yang: <ul style="list-style-type: none"> • Sendiri atau gabungan trak/treler yang mempunyai Penarafan Berat Kenderaan Kasar (GVWR) sebanyak 26,001 paun (11,794 kilogram) atau lebih atau • Direka untuk membawa 16 orang penumpang atau lebih, termasuk pemandu.
HSSE	Kesihatan, Keselamatan, Sekuriti, Persekitaran
Kecederaan	Rawatan perubatan yang lebih daripada pertolongan cemas diperlukan dan kecederaan yang diberikan diagnosis oleh pakar perubatan atau profesional penjagaan kesihatan yang lain. Takrif selanjutnya termasuk ancaman atau kerosakan fizikal kepada seseorang yang menyebabkan kehilangan kesedaran, sekurang-kurangnya satu hari bekerja di luar pekerjaan, aktiviti pekerjaan terhad atau pindah jawatan.

IVMS	Sistem Pemantauan Dalam Kenderaan (IVMS), atau sistem pemantauan kelakuan pemandu ialah peranti elektronik yang merekodkan data tentang kelakuan pemandu dan penggunaan kenderaan seperti tarikh, masa, kelajuan, pemecutan, nyahpecutan dan penggunaan tali pinggang keledar.
Sistem Pengurusan Perjalanan	Sistem pengurusan perjalanan ialah proses yang dirancang dan sistematik untuk mengurangkan risiko pengangkutan jalan raya yang berkaitan dalam kendalian syarikat. Pengurusan perjalanan mempunyai dua komponen berikut: 1) mekanisme rasmi untuk menilai keperluan perjalanan dan mencari untuk menghapuskan atau mengurangkan perjalanan yang panjang; dan 2) prosedur untuk menguruskan perjalanan, termasuk pengurangan risiko, perancangan laluan selamat dan komunikasi antara pemandu dengan penyelia.
JMP	Pelan Pengurusan Perjalanan (JMP) adalah sebahagian daripada sistem pengurusan perjalanan dan merujuk perancangan yang telah dipersetujui antara pemandu dengan penyelia (atau Pengurus Perjalanan). JMP meliputi masa antara bertolak dengan ketibaan di destinasi akhir. JMP memperincikan laluan yang paling selamat agar sembarang bahaya yang mungkin berlaku dalam perjalanan dapat dielak atau dikurangkan, laluan ganti, stesyen radio pemantauan lalu lintas, perhubungan ketika dalam perjalanan dan termasuk waktu rehat (di tempat yang selamat) yang diambil oleh pemandu untuk menghilangkan kelesuan. Di lokasi yang tidak mempunyai akses sistem tindakan kecemasan awam, perancangan hendaklah mengenal pasti kemudahan untuk pemandu mendapatkan penjagaan perubatan.
Kenderaan Ringan	Kenderaan yang: <ul style="list-style-type: none"> • Mempunyai Penarafan Berat Kenderaan Kasar (GVWR) kurang daripada 10,001 paun (4,536 kilogram) atau direka untuk membawa lapan orang atau kurang, termasuk pemandu. GVWR ialah kapasiti muatan maksimum bagi sesebuah kenderaan, termasuk pemandu, penumpang, bahan api dan kargo.
Kenderaan Sederhana	Kenderaan yang: <ul style="list-style-type: none"> • Memiliki GVWR lebih daripada 10,001 paun, tetapi kurang daripada 26,001 (11,794 kilogram), atau • Menarik sembarang jenis treler dan mempunyai GVWR tergabung yang kurang daripada 26,001 paun (11,794 kilogram) atau • Direka untuk membawa sembilan hingga 15 orang, termasuk pemandu.

NCAP	Program Penilaian Kereta Baharu. Kebiasaannya dilaksanakan oleh pihak kerajaan, NCAP berperanan untuk menjalankan ujian kenderaan bermotor dan memberikan penarafan (biasanya dengan angka) berdasarkan kemampuan kenderaan melindungi penumpang daripada kecederaan jika berlaku kemalangan. Maklumat selanjutnya: http://www.globalncap.org/
Teknologi pencegahan gelincir	<p>Teknologi pencegahan gelincir direka untuk kenderaan ringan dengan menggunakan sistem kawalan kestabilan elektronik (ESC). Sistem ini akan mengaktifkan brek pada setiap roda, lalu membolehkan kenderaan mendapatkan semula cengkaman, yang membantu pemandu mengawal kenderaan.</p> <p>Nama lain untuk teknologi yang sama termasuk: Sistem kawalan cengkaman (TCS), kawalan kestabilan kenderaan (VSC), perisian kestabilan elektronik (ESP), kawalan kestabilan dinamik (DSC). Sistem ini disediakan oleh kebanyakan pengeluar kenderaan dalam kereta, SUV dan lori ringan baharu mereka.</p>
Perlindungan gelincir	<p>Struktur perlindungan gelincir (biasanya ruang pandu dan rangka) bertujuan melindungi penumpang kenderaan daripada kecederaan yang disebabkan oleh gelincir kenderaan.</p> <p>Perlindungan tambahan ini adalah dalam bentuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Roll cage penuh dalam kenderaan • Sokongan tiang bumbung • Peningkatan kekuatan tingkap
Perlindungan Hentaman Sisi	<p>Sistem perlindungan daripada kecederaan dalam perlanggaran sisi yang mematuhi peraturan Kesatuan Eropah ECE95, peraturan A.S. FMVSS 214 atau yang setara.</p> <p>Lazimnya, semua kenderaan moden memiliki rekaan struktur yang disesuaikan dengan perlindungan hentaman sisi; majoriti kenderaan dilengkapi dengan beg udara sisi dan sebahagian besarnya menawarkan beg udara atau tirai perlindungan kepala tambahan.</p>

KEPERLUAN PENGURUSAN KESELAMATAN JALAN RAYA

Keperluan dibahagikan kepada empat tunggak:

- A. **Sistem Pengurusan KESELAMATAN JALAN RAYA:** mengandungi elemen program yang membolehkan sesebuah organisasi meningkatkan prestasi keselamatan jalan raya.
- B. **Keperluan** pemandu dan penumpang
- C. **Keperluan Pengurusan Perjalanan** bagi perancangan, pelaksanaan dan susulan
- D. **Keperluan** kenderaan

Elemen mandatori bagi inisiatif keselamatan jalan raya yang kukuh disenaraikan di sebelah kiri. Bahan tambahan, termasuk rujukan tentang panduan, amalan terbaik dan lampiran, adalah di sebelah kanan.

Elemen mandatori	Panduan
A. Sistem Pengurusan Keselamatan Jalan Raya	
<p>1. Sistem pengurusan keselamatan jalan raya hendaklah dilaksanakan bagi memastikan bahawa aktiviti yang dirancang, dijalankan, dikawal dan diarahkan agar risiko pengangkutan jalan raya dapat diminimumkan. Sistem pengurusan mesti mengandungi element berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> A. Kepimpinan dan komitmen B. Polisi, objektif dan sasaran KESELAMATAN JALAN RAYA C. Organisasi, sumber, peranan dan tanggungjawab D. Kecekapan, latihan dan kesedaran E. Pengurusan risiko pengangkutan jalan raya F. Proses komunikasi G. Pendokumenan sistem pengurusan H. Perancangan dan kawalan kendalian I. Persediaan dan respons kecemasan J. Pemantauan, pengukuran, analisis dan penilaian K. Penyiasatan dan susulan insiden pengangkutan jalan raya L. Audit dalaman M. Semakan Pengurusan N. Ketidakkakuran, langkah pembaikan dan pencegahan O. Komitmen pada pembaikan berterusan 	<p>Contoh rangka kerja sistem pengurusan keselamatan jalan raya komprehensif ialah:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGP 365 Amalan yang disyorkan untuk keselamatan pengangkutan darat - ISO 39001:2012 Sistem pengurusan keselamatan lalu lintas jalan raya (RTS) – Keperluan dengan panduan penggunaan <p>Selain itu, piawaian ANSI/ASSE Z15.1 2012 Amalan Selamat untuk Kendalian Kenderaan Bermotor mengandungi elemen bagi sistem pengurusan keselamatan jalan raya.</p> <p>Contoh carta organisasi dan laporan penyiasatan insiden disediakan pada Lampiran A.</p>

B. Keperluan pemandu dan penumpang	
1. Penumpang kenderaan mesti menggunakan tali pinggang keledar. Pemandu bertanggungjawab untuk memberitahu keperluan ini.	
2A. Pemandu mesti memiliki lesen memandu yang sah berdasarkan lokasi dan jenis kenderaan. 2B. Membangunkan polisi Kesihatan dalam Pekerjaan dalaman untuk memastikan pemandu sihat dari segi fizikal dan mental apabila memandu.	Rujuk Lampiran B4 tentang contoh polisi Pelesenan Pemandu. Laksanakan proses Kesihatan dalam Pekerjaan bagi Pemandu termasuk pemeriksaan perubatan berkala (seperti, saringan untuk penyakit tidur contohnya apnea tidur).
3. Pemandu mesti berjaya melengkapkan Latihan Pemanduan Defensif yang munasabah untuk pelbagai pengelasan kenderaan yang dikendalikan. Latihan hendaklah meliputi: A. Kesedaran tentang bahaya umum (termasuk pengurusan kelesuan dan pemanduan terganggu) serta item yang dikenal pasti melalui tinjauan perlanggaran yang lepas. B. Kaedah amali, pemanduan atau yang lain untuk menunjukkan dan menilai tahap kemahiran C. Latihan ulang kaji berkala hendaklah berasaskan prestasi dan pendedahan risiko pemandu dengan tempoh minimum setiap tiga tahun bagi mengikuti latihan ulang kaji amali	NETS mengesyorkan untuk melengkapkan latihan kesedaran gelincir sekiranya terdapat risiko gelincir yang tinggi (contohnya, disebabkan jenis kenderaan dan/atau jenis atau keadaan jalan raya. Rujuk Lampiran B2 tentang contoh polisi latihan Pemandu termasuk maklumat tentang pemanduan berkomentar dan rakan sejawat. NETS mengesyorkan untuk mendapatkan pengesahan/perakuan bertulis pemandu tentang polisi latihan pemandu.

<p>4. Pengurusan mestilah melaksanakan proses intervensi Pemandu Berisiko Tinggi yang mesti termasuk pada tahap minimum:</p> <p>A. Kriteria untuk mengenal pasti, memaklumkan dan mengurus pemandu berisiko tinggi;</p> <p>B. Sesi bimbingan berjadual dengan penyelia langsung pemandu serta-merta selepas pengelasan Pemandu Berisiko Tinggi; dan</p> <p>C. Keperluan latihan semula dan penilaian pelengkap tambahan;</p> <p>D. Rujukan proses pengurusan prestasi yang munasabah.</p>	<p>Rujuk Lampiran B6 tentang contoh polisi Pengenalpastian dan pengendalian Berisiko Tinggi.</p>
<p>5A. Kenal pasti, berdasarkan penilaian risiko HSSE, kenderaan yang perlu dilengkapi dengan Sistem Pemantauan Dalam Kenderaan (IVMS). Pada tahap minimum, peranti IVMS mesti merakamkan kelajuan, pemecutan mendadak, penyahpecutan mendadak, jarak pemanduan dalam kilometer atau batu dan jam pemanduan menggunakan "kekunci pengenalpastian pemandu".</p> <p>5B. Gunakan data IVMS untuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menyediakan maklum balas kepada pemandu dan memperbaiki prestasi pemandu • Melaksanakan pengurusan pengiktirafan dan akibat; mengeluarkan hukuman akibat ketidakpatuhan 	<p>Pendekatan berasaskan risiko akan digunakan untuk menentukan rentak dalam memperkenalkan IVMS. Hasil penilaian risiko adalah memperkenalkan IVMS kepada pemandu berisiko tinggi terlebih dahulu, diikuti dengan kategori pemandu yang lain.</p> <p>Contoh dokumen pelaksanaan IVMS dan panduan maklum balas pemandu boleh didapati di http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>Nota: Pelaksanaan keperluan ini tidak bermaksud bahawa mekanisme maklum balas yang lain (seperti pemanduan berkomentar dan rakan sejawat) adalah kaedah yang tidak sah untuk memperbaiki prestasi pemandu. Pemanduan</p>

	berkomentar dan rakan sejawat masih lagi sebahagian daripada skim latihan pemandu.
<p>6. Pemandu tidak dibenarkan untuk menggunakan telefon bimbit/alat kelui/radio dua hala semasa memandu kenderaan. Perkara ini juga termasuk peranti bebas tangan.</p> <p>A. Kekecualian, jika dibenarkan oleh undang-undang, adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jika berlaku kecemasan • Sebagai sebahagian daripada pengurusan konvoi • Situasi yang lain, berdasarkan penilaian risiko HSSE 	Rujuk Lampiran B1 tentang contoh polisi telefon bimbit.
<p>7. Pemandu tidak boleh mengendalikan kenderaan apabila berada dalam keadaan mabuk, di bawah pengaruh dadah, narkotik atau ubat-ubatan yang boleh menjejaskan kemampuan memandu.</p>	Rujuk Lampiran B3 tentang contoh polisi penggunaan alkohol, dadah dan ubat-ubatan yang boleh menjejaskan kemampuan memandu.
<p>8. Penggunaan kenderaan bermotor beroda dua untuk tugas syarikat tidak dibenarkan, kecuali jika penilaian risiko menunjukkan bahawa kawalan yang secukupnya telah dilaksanakan bagi menguruskan risiko berkaitan jenis pengangkutan ini.</p> <p>Jika keputusan penilaian risiko menyatakan bahawa kenderaan bermotor beroda dua dibenarkan, polisi/prosedur hendaklah diwujudkan dengan mengambil kira keperluan minimum dalam penggunaan kenderaan ini, termasuk penggunaan topi keledar dan latihan pemandu yang khusus.</p>	Rujuk Lampiran B7 tentang contoh polisi penggunaan kenderaan bermotor beroda dua.

C. Pengurusan Perjalanan	
<p>1. Pengurusan hendaklah melaksanakan prosedur pengurusan kelesuan dan aturan waktu lapor tugas, pemanduan dan rehat. Aturan ini mesti mematuhi undang-undang dan peraturan tempatan. Pengurusan tidak sepatutnya memberikan tugas dalam keadaan pemandu melaksanakan tugas dengan menyalahi aturan waktu bertugas, pemanduan dan rehat tersebut.</p> <p>A. Pemandu haruslah berupaya secara fizikal dan mental untuk mengendalikan kenderaan.</p> <p>B. Pemandu mempunyai hak untuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengelak daripada memandu jika pemandu tidak cukup rehat atau bersiap sedia sepenuhnya • Menghentikan kenderaan dan berehat seketika di lokasi yang selamat sekiranya hilang perhatian <p>C. Pemandu mesti mematuhi waktu bertugas, pemanduan dan rehat.</p>	<p>Laksanakan prosedur pengurusan kelesuan termasuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uruskan jadual tugas dengan menyediakan waktu henti rehat yang cukup, elakkan waktu pemanduan yang lama, elakkan pemanduan pada waktu malam dan elakkan pusingan syif kerja • Izinkan pekerja merancang penginapan bermalam. • Didik pemandu tentang risiko kelesuan dan strategi berkesan dalam menguruskan kelesuan • Jika undang-undang dan peraturan tempatan untuk waktu bertugas, pemanduan dan rehat tidak wujud, waktu bertugas, pemanduan dan rehat dalam Jadual 1 (halaman 22) adalah disyorkan. • Jika undang-undang dan peraturan tempatan untuk waktu lapor tugas, pemanduan dan rehat kurang tegas, NETS mengesyorkan pelaksanaan keperluan yang lebih tegas seperti yang dinyatakan dalam Jadual 1.

<p>2. Pengurus hendaklah secara berkala bertanyakan dan menyemak semula jumlah perjalanan dengan niat untuk membatalkan perjalanan dan mengurangkan risiko.</p>	<p>Pertimbangkan kaedah pengangkutan yang lebih selamat (kereta api, feri, pengangkutan udara).</p> <p>Jika pengangkutan jalan raya adalah satu-satunya penyelesaian yang sesuai, langkah pengangkutan jalan raya yang khusus mesti dipertimbangkan untuk mengurangkan pendedahan (jarak pemanduan dalam kilometer dan batu) dan risiko. Langkah ini termasuk: penggunaan kaedah pengangkutan jalan raya berisiko rendah (contohnya bas berbanding dengan kenderaan ringan) dan menggabungkan perjalanan.</p>
<p>3A. Gunakan penilaian risiko HSSE tempatan untuk mengenal pasti (jenis) perjalanan yang memerlukan Perancangan Pengurusan Perjalanan dan laksanakan JMP untuk perjalanan berkenaan.</p> <p>3B. JMP meliputi laluan yang dibenarkan, pengenalanpastian bahaya laluan dan kawalan berkaitan, perhentian untuk rehat, dan keperluan komunikasi semasa perjalanan. Dalam perancangan perjalanan, waktu bertugas, pemanduan dan rehat yang dinyatakan dalam Jadual 1 hendaklah dipakai dan juga kawalan pengurusan kelesuan.</p>	<p>Rujuk Lampiran C tentang contoh polisi Pengurusan Perjalanan.</p> <p>NETS mengesyorkan agar Pengurus Perjalanan dilantik dan dilatih sewajarnya.</p> <p>Jika sesuai, pemandu dan pengurus perjalanan diberikan taklimat praperjalanan bagi memastikan:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Pemandu sihat dari segi kesihatan untuk bertugas dan layak untuk mengikuti perjalanan (lihat juga keperluan 3,4 dan 8) b. JMP difahami oleh pemandu dan pengurus perjalanan c. Kenderaan diperiksa sebelum perjalanan (lihat juga keperluan 16.2) <p>Bagi perjalanan yang tidak membolehkan taklimat praperjalanan diadakan,</p>

	kawalan alternatif boleh dilaksanakan untuk memastikan perjalanan mematuhi item a, b dan c yang dinyatakan di atas.
4. Penumpang tanpa keizinan tidak dibenarkan menaiki kenderaan semasa menjalankan urusan perniagaan syarikat.	<p>Laksanakan polisi yang memperincikan mereka yang dibenarkan memandu kenderaan yang dimiliki atau dipajak/disewa oleh syarikat dan mereka yang dibenarkan untuk menaiki kenderaan yang dimiliki atau dipajak/disewa oleh syarikat.</p> <p>Biasanya, penumpang dengan keizinan dalam kenderaan barangan berat ialah seseorang yang telah diluluskan oleh pengurusan jaluran pemandu. Kumpulan penumpang ini termasuk tetapi tidak terhad pada jurulatih pemandu, pemandu pelatih, kakitangan penyenggaraan dan kakitangan pengangkutan.</p> <p>Di beberapa negara, penumpang harus mematuhi keperluan undang-undang yang merangkumi jangkaan bahawa penumpang mengetahui kargo, sifatnya dan proses respons kecemasan.</p>
5. Pemandu hendaklah, jika dibenarkan oleh undang-undang, memandu dengan lampu dipasang pada waktu siang.	

JADUAL 1: CONTOH WAKTU BEKERJA/BERTUGAS, PEMANDUAN DAN BEREHAT

Syor di bawah adalah terutamanya berdasarkan rangka kerja perundangan yang terpakai untuk kenderaan berat. Namun, beberapa elemen di bawah, seperti elemen yang berkaitan dengan keperluan henti rehat dan keperluan mengambil kira masa berulang-alik sebagai satu komponen daripada jumlah masa pemanduan, juga relevan bagi kenderaan ringan dan sederhana.

Rujuk Lampiran C1 untuk maklumat selanjutnya bagi setiap keperluan dalam Jadual 1, kepentingan mematuhi keperluan ini dan bagaimana keperluan berkait dengan undang-undang dan peraturan tempatan.

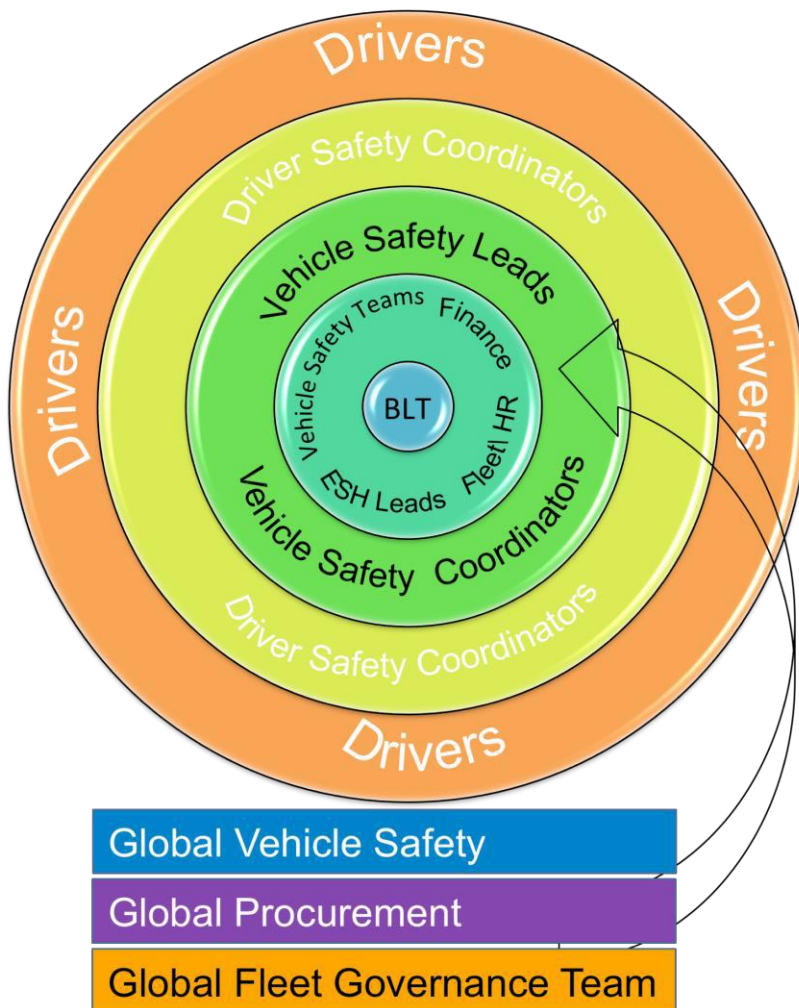
	Bagi pemandu kenderaan ringan atau sederhana	Bagi pemandu kenderaan berat dan orang lain yang memandu sebagai tugas utama pekerjaan mereka
Masa pemanduan maksimum antara waktu henti rehat dan minimum waktu henti rehat	Pemanduan berterusan selama dua jam diikuti dengan waktu henti rehat sekurang-kurangnya selama 15 minit.	Pemanduan berterusan selama 4.5 jam diikuti dengan waktu henti rehat selama 30 minit. Namun, cadangan yang lebih kuat adalah untuk mengambil 15 minit waktu henti rehat bagi setiap dua jam, atau lebih banyak waktu henti rehat semasa tempoh rendah sirkadia.
Jam bekerja/bertugas* maksimum dalam tempoh 24 jam boleh pinda *Jam bekerja/bertugas termasuk terutamanya pemanduan pekerjaan	Pekerja tidak dibenarkan memandu selepas dua belas jam bekerja/bertugas.	Pekerja tidak dibenarkan memandu selepas 14 jam bertugas.
Jam bekerja/bertugas* maksimum dalam tempoh 24 jam boleh pinda	Jumlah lapan jam, tidak termasuk masa berulang-alik. Sembilan jam, termasuk sembarang masa berulang-alik	Jumlah sepuluh jam tidak termasuk masa berulang-alik. Sebelas jam termasuk sembarang masa berulang-alik.
Jam bekerja/bertugas maksimum dalam tempoh tujuh hari dan 14 hari boleh pinda	Tidak boleh memandu selepas tempoh 40 jam bekerja/bertugas dalam tempoh tujuh hari, atau 80 jam dalam tempoh 14 hari.	Tidak boleh memandu selepas tempoh 70 jam bertugas dalam tempoh lapan jam, atau 120 jam dalam tempoh 14 hari.

D. Kenderaan	
<p>1. Pengurusan mestilah memastikan kenderaan yang digunakan mematuhi piawaian minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. tali pinggang keledar 3 titik* B. Penyandar kepala* C. Beg udara (untuk pemandu dan penumpang tempat duduk hadapan) D. Perlindungan hentaman sisi E. ABS F. IVMS (Berdasarkan penilaian risiko) G. Kit respons kecemasan <p>*piawaian minimum untuk kenderaan ringan yang digunakan untuk tugas Syarikat yang dimiliki atau dipajak oleh Pemandu.</p>	<p>Piawaian yang dinyatakan dalam dokumen ini adalah piawaian minimum. Piawaian tambahan mungkin termasuk: kapasiti tunda, pertimbangan ergonomik (seperti akses yang mudah, pergerakan, keupayaan bekerja dari atau di dalam kenderaan), ciri keselamatan seperti sistem kestabilan, penglihatan belakang atau peranti pengesan, sistem pengelakan perlanggaran, kamera dalam ruang pandu dan sistem cermin luaran.</p> <p>NETS mengesyorkan untuk menggunakan kenderaan dengan peranti penghalang atau perlindungan gelincir, jika penilaian risiko gelincir mengenal pasti risiko gelincir yang tinggi.</p> <p>NETS mengesyorkan bahawa kenderaan memiliki sekurang-kurangnya 4 bintang dalam skim penarafan NCAP atau rangka kerja penarafan ujian nahas setara.</p> <p>Peralatan kecemasan yang sesuai termasuk: kit pertolongan kecemasan, lampu suluh, ves keselamatan reflektif, pemadam api, tanda amaran segitiga.</p>
<p>2A. Selenggara kenderaan agar berfungsi dengan baik dan selamat, selari dengan spesifikasi pengeluar dan keperluan undang-undang tempatan.</p>	<p>Rujuk Lampiran D tentang contoh prosedur penyelenggaraan kenderaan dan prosedur pemeriksaan kenderaan.</p>

2B. Pemandu mestilah menjalankan pemeriksaan praperjalanan untuk memastikan kenderaan berada dalam keadaan yang baik dan sesuai untuk perjalanan.	
3. Simpan barangan yang bebas dalam tempat menyimpan barang penumpang	Barangan bebas tidak sepatutnya dibawa dalam tempat menyimpan barang penumpang; jala kargo atau setara denganya boleh digunakan untuk mengasingkan ruang penyimpanan daripada ruang penumpang.

LAMPIRAN A1.1: CONTOH STRUKTUR ORGANISASI KESELAMATAN JALAN RAYA

- 1.1 Organisasi yang beroperasi dalam pelbagai perniagaan dan geografi yang luas harus mempertimbangkan untuk mewujudkan polisi global peringkat tinggi yang menggariskan keperluan minimum dan membenarkan Unit Wilayah atau Perniagaan mewujudkan pula panduan yang lebih terperinci yang khusus bagi operasi yang berkaitan dan dalam lingkungan keperluan polisi global.
- 1.2 Untuk melaksanakan dan mengekalkan program keselamatan jalan raya dan flit dengan jayanya, demonstrasi komitmen penuh pengurusan kepada Program Keselamatan Jalan Raya dan Kenderaan diperlukan.



Pemandu

- Memandu dengan selamat
- Laporkan perbatuan & insiden
- Bekerja dengan Penyelaras Keselamatan Pemandu
- Lengkapkan latihan pemandu

Penyelaras Keselamatan Pemandu (DSC)

- Pengurus Pasukan atau Profesional Pentadbiran
- Sediakan data keselamatan kenderaan yang relevan kepada pasukan
- Pantau pemandu berisiko dalam pasukan
- Juarai & pengaruhi isu keselamatan dalam pasukan
- Ambil bahagian dalam rangkaian DSC
- Laporkan insiden dan kumpul perbatuan

Penyelaras Keselamatan Kenderaan

- ESH atau pemimpin perniagaan utama
- Tetapkan dan bekerja dengan DSC
- Bekerja dengan teraju keselamatan kenderaan
- Libatkan diri dalam pasukan keselamatan kenderaan

Teraju Keselamatan Kenderaan/Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Persekitaran

- Bekerja dengan penyelaras & DSC
- Urus sistem & catat metrik ESH
- Sediakan panduan kepada pasukan keselamatan kenderaan

Pasukan Keselamatan Kenderaan

- Wujudkan polisi
- Mohon dan pantau metrik
- Laporkan kepada Kepimpinan Perniagaan

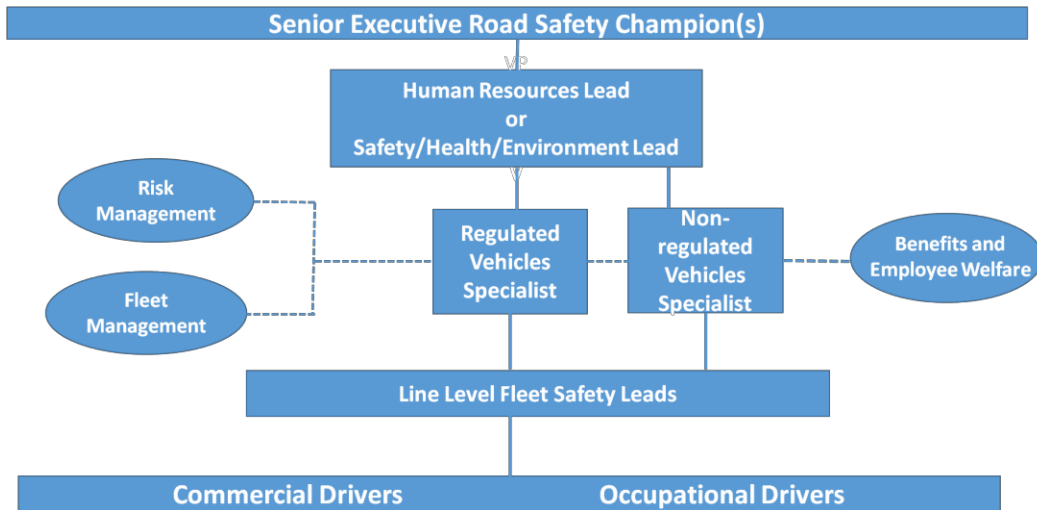
Pasukan Kepimpinan Perniagaan/Pemimpin Pekerja

- Tetapkan arah tuju & jangkaan
- Kaji semula metrik
- Luluskan & laksana polisi
- Jalankan susulan & intervensi pemandu

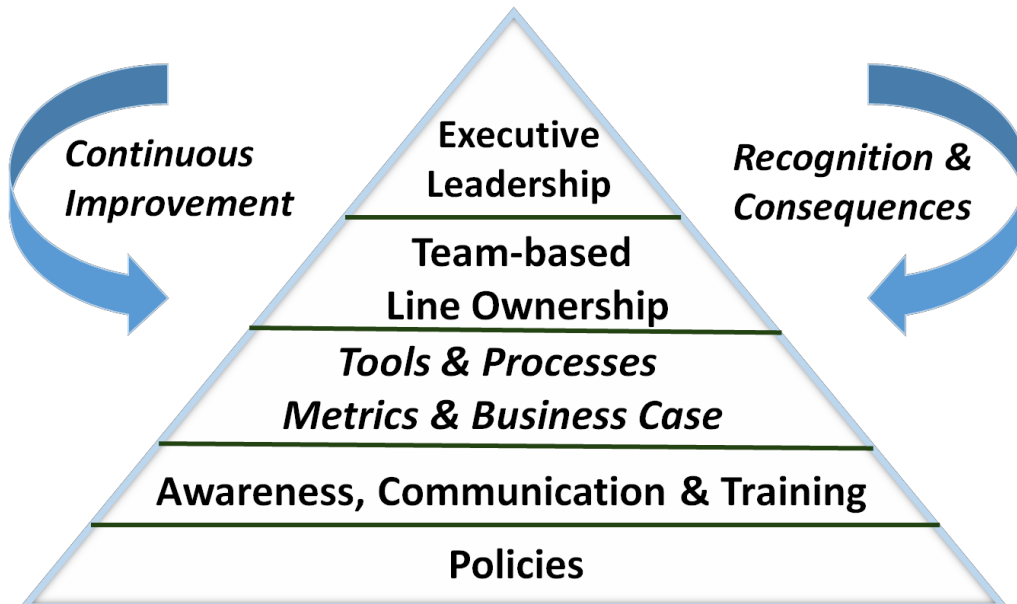
- 1.3 Pemimpin Organisasi mestilah memastikan bahawa program diberikan sumber yang sewajarnya untuk melaksanakan program, mengumpul dan memaklumkan metrik yang wajar, menyemak semula insiden/perlanggaran, memastikan latihan pemandu dilengkapkan seperti yang diperlukan dan mengenal pasti bidang serta menjalankan pembaikan berterusan. Contoh struktur boleh didapati di atas.
- 1.4 Pertimbangkan untuk mewujudkan Pasukan Keselamatan Kenderaan Peringkat Rantau untuk menguruskan isu dalam setiap Unit Perniagaan atau Kawasan Dunia.
 - Wujudkan dan semak semula polisi keselamatan dalam Unit Rantau/Perniagaan.
 - Kenal pasti dan pastikan bilangan Penyelaras Keselamatan Kenderaan mencukupi
 - Semak Semula Insiden dan Perlanggaran
 - Pastikan latihan pemandu dilengkapkan sebagaimana polisi
- 1.5 Kaedah untuk mengenal pasti dan melatih individu yang bertanggungjawab dalam mengurus keperluan Program Keselamatan Kenderaan hendaklah diwujudkan dan menjadi titik utama perhubungan bagi membantu sembarang pelaporan dan komunikasi yang lain kepada Pemandu Syarikat dan pasangan/rakan serumah yang memandu kenderaan yang dimiliki atau dipajak Syarikat.

LAMPIRAN A1.2: CONTOH CARTA ORGANISASI KESELAMATAN JALAN RAYA DAN MODEL PENGURUSAN KESELAMATAN JALAN RAYA

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



LAMPIRAN A2: CONTOH PROSEDUR PENYIASATAN INSIDEN

TUJUAN

Menentukan fakta pelanggaran/insiden dan mematuhi protokol yang diperlukan.

RUANG LINGKUP

Semua pekerja yang mengendalikan kenderaan (Masukkan nama Syarikat) (dimiliki, disewa, atau dipajak)

TAKRIF

Perlanggaran atau Insiden yang Boleh Dicegah—Perlanggaran atau insiden yang boleh dicegah ialah satu keadaan bagi Pekerja (Masukkan nama Syarikat) yang gagal melakukan semua kemungkinan untuk menghalang perlanggaran atau insiden, termasuk menjangka bahaya dan menjalankan prosedur pemanduan defensif yang sewajarnya.

Perlanggaran atau Insiden yang Tidak Boleh Dicegah—Perlanggaran atau insiden yang tidak boleh dicegah adalah satu keadaan bagi Pekerja (Masukkan nama Syarikat) telah melakukan semua kemungkinan untuk menghalang perlanggaran atau insiden, termasuk menjangka bahaya dan menjalankan prosedur pemanduan defensif yang sewajarnya.

UMUM

Penyiasatan perlanggaran melibatkan pencarian fakta. Sebagai ahli pengurusan (Masukkan nama Syarikat), anda harus bukan sahaja menentukan apa yang berlaku, tetapi juga kenapa perlanggaran berlaku dan, yang paling penting, bagaimana pekerja anda boleh mengelak perlanggaran yang sama. Keadaan persekitaran, jalan raya dan kenderaan, kelakuan manusia dan organisasi mestilah dipertimbangkan semuanya. Kejayaan penyiasatan bergantung pada keupayaan pengurus memperoleh fakta tanpa prejudis dan tanpa berusaha menyokong pendapat yang terbentuk sebelumnya.

Sasaran utama (Masukkan nama Syarikat) dalam penyiasatan dan penentuan kebolehcegahan adalah penambahbaikan diri bagi menghalang perlanggaran pada masa hadapan.

Garis panduan pada halaman berikut bertujuan membantu pengurus melaksanakan bahagian penentuan penyiasatan dan kebolehcegahan dalam tugas mereka. Dengan mematuhi prosedur langkah-demi-langkah sebagaimana yang digariskan, pengurus boleh mengumpul maklumat yang

cukup untuk mencapai tujuan, dan menyediakan (Masukkan nama Syarikat) dengan dokumentasi perundangan dan kewangan. Laporan hendaklah selengkap dan setepat yang mungkin sebab ia adalah satu-satunya dokumen rasmi (Masukkan nama Syarikat) tentang pelanggaran dan akan digunakan di mahkamah untuk tujuan insurans atau mewajarkan tindakan disiplin.

Tanggungjawab Pekerja

Selepas terlibat dalam pelanggaran kenderaan:

1. Berhenti serta-merta untuk menyiasat.
2. Bantu seseorang yang mengalami kecederaan.
3. Maklumkan Perkhidmatan Kecemasan.
4. Lindungi kawasan pelanggaran dengan meletakkan peranti amaran, jika perlu, untuk memberi amaran kepada lalu lintas, dan sebagainya.
5. Lindungi kenderaan anda daripada kerosakan atau kecurian selanjutnya. Jangan letakkan diri anda pada kedudukan bahaya.
6. Jika boleh, jangan gerakkan kenderaan anda sehingga polis tiba.
7. Bersopan, tetapi jangan tandatangan walau apapun atau berbincang pelanggaran dengan sesiapa pun kecuali polis dan wakil (Masukkan nama Syarikat), setelah dikenal pasti.
8. Laporkan kepada penghantar/pengurus anda serta-merta melalui telefon
9. Hubungi Respons Flit untuk melaporkan pelanggaran
10. Jangan mengaku bertanggungjawab atau bersetuju untuk membayar suatu apapun.
11. Lindungi diri anda dengan mendapatkan saksi, termasuk orang yang pertama tiba. Jika nama tidak diberikan, dapatkan nombor pendaftaran lesen kenderaan.
12. Jika boleh, ambil gambar kenderaan dan tempat pelanggaran

Tanggungjawab Pengurus

Apabila pekerja membuat panggilan untuk melaporkan pelanggaran, pengurus mesti:

1. Memastikan pekerja tidak cedera dan bebas daripada menghadapi bahaya.
2. Tentukan jika pekerja memerlukan perhatian perubatan dengan segera dan sediakan pekerja cara mendapatkan perhatian perubatan (buat panggilan ambulans jika perlu).
3. Pastikan pekerja mematuhi langkah di atas.

DI TEMPAT KEJADIAN

Apabila tiba di tempat kejadian, **pengurus** mesti (jika penting):

1. Periksa keadaan pekerja dan orang lain yang terlibat.
2. Selamatkan kenderaan dan kandungannya.
3. Ambil gambar tempat kejadian.
4. Kumpulkan maklumat untuk laporan anda.
5. Lakar tempat kejadian.
6. Dapatkan kenyataan saksi.

Mengambil Gambar Tempat Kejadian

Ambil gambar tempat kejadian pelanggaran dari pelbagai sudut yang berbeza sebanyak yang mungkin. Ambil gambar kenderaan dari jauh untuk memastikan anda dapat merangkumi juga kawasan sekeliling. Gambar jarak dekat tentang sembarang kerosakan, dalam atau luar kenderaan, atau pada harta benda sekeliling, hendaklah dimasukkan juga. Jika kenderaan telah digerakkan, ambil gambar setiap satu dari pelbagai sudut sebanyak yang mungkin.

Mengambil lebih banyak gambar pelanggaran lebih baik daripada gambar yang tidak mencukupi!

Mengumpul Maklumat di Tempat Kejadian

Lokasi pelanggaran yang tepat—pastikan anda tahu:

1. bandar, negeri, dan daerah tempat pelanggaran berlaku
2. nama lebuh raya, jalan, atau laluan
3. alamat paling hampir jika pelanggaran berlaku di kawasan berhampiran bangunan
4. jarak yang paling hampir dengan simpang atau mercu tanda yang lain seperti ladang, taman, perniagaan, tanda isyarat, dan sebagainya.

Pihak yang terlibat—pastikan anda tahu:

1. nama, alamat, dan nombor telefon semua pihak yang terlibat, termasuk penumpang, saksi, dan pegawai polis (jika boleh, dapatkan nombor lencana pegawai polis)
2. yang memiliki sembarang kenderaan atau harta benda lain yang terlibat dalam pelanggaran
3. syarikat insurans pemandu lain, nombor polisi, nama ejen, nombor telefon ejen

Mengenai kenderaan yang terlibat dan kerosakan harta benda, pastikan anda tahu: buatan, model, tahun, nombor lesen, warna, jenis (kereta, lori, motosikal) dan, jika boleh, nombor siri semua kenderaan yang terlibat.

Terangkan kerosakan yang dialami oleh setiap kenderaan atau harta benda. Jika boleh, berdasarkan pengalaman yang lalu, anggarkan jumlah kerosakan dalam dolar, tetapi jangan buat sembarang kenyataan berhubung anggaran kerosakan.

Tahap kecederaan

1. Jika boleh, tentukan sifat dan tahap kecederaan sesiapa sahaja yang terlibat dalam pelanggaran dengan tepat (hubungi hospital apabila anda kembali ke pejabat anda, jika perlu).
2. Pastikan pemandu anda berupaya memandu dari segi fizikal dan mental sebelum membenarkannya untuk meneruskan pemanduan.
3. Jika boleh, nyatakan nama, alamat dan nombor telefon hospital/kemudahan rawatan perubatan tempat orang yang cedera dihantar.
4. Jika boleh, tetapkan nama dan nombor telefon syarikat ambulans yang membawa mereka yang cedera.

Tentukan sama ada kriteria ujian alkohol/dadah dipenuhi atau tidak. Jika mana-mana yang berikut berlaku akibat pelanggaran, (Masukkan nama Syarikat) pengurusan perlu menjalankan ujian dadah dan alkohol pascaperlanggaran ke atas pekerja:

1. kematian atau
2. pelanggaran bergerak dikeluarkan kepada pemandu (Masukkan nama Syarikat) dan sama ada kenderaan perlu ditunda atau tidak akibat kerosakan yang melumpuhkan atau sembarang individu yang terlibat dalam pelanggaran menerima rawatan perubatan serta-merta di tempat yang jauh daripada tempat pelanggaran

Kenyataan: Tulis kenyataan daripada pihak yang terlibat dan saksi yang menerangkan pelanggaran

Pengukuran—anda perlu mengukur:

1. panjang tanda gelincir (ukur kesan dengan mengukur jarak yang sama sepanjang susur jalan jika lalu lintas tidak membenarkan anda untuk mengukur tanda gelincir yang sebenar dengan selamat)
2. lebar jalan raya atau lebuh raya dan lorong lalu lintas individu
3. jarak titik hentaman (jika kenderaan masih belum dialihkan) dari sekurang-kurangnya dua titik rujukan pegun seperti garis tengah dan susur jalan

Maklumat ini disediakan atas ihsan NETS untuk ahlinya dan juga orang awam. Maklumat ini disediakan "seperti adanya," tanpa sebarang representasi atau jaminan atas ketepatannya, dan NETS serta mana-mana syarikat yang menyumbang tidak bertanggungjawab atas kandungan atau penggunaan maklumat ini.

Mengenai keadaan memandu, ambil nota tentang:

1. permukaan dan keadaan jalan raya (contohnya, asfalt, basah)
2. keadaan cuaca dan pencahayaan pada masa perlanggaran (contohnya, terang, waktu siang, waktu malam)

Ketahui tempat untuk anda mendapatkan sesalinan laporan polis dan waktu apabila ia disediakan.

Sahkan keselamatan dan kemantapan mekanikal kenderaan sebelum ia dipindahkan atau dipandu. Apabila sangsi, tunda kenderaan.

Lakar Tempat Kejadian

Lakar tempat kejadian perlanggaran seberapa tepat yang mungkin, termasuk semua ciri fizikal di kawasan itu seperti pokok, pagar, dinding, longkang dan tanda isyarat. Tanda lalu lintas dan isyarat, dan juga nama jalan dan lebuh raya, adalah amat penting.

Selain itu, pastikan untuk menunjukkan:

1. arah kenderaan yang terlibat sebelum hentaman
2. titik hentaman (ambil nota tentang jaraknya dari titik rujukan pegun)
3. tempat berhenti terakhir kenderaan akibat perlanggaran
4. panjang semua tanda gelincir
5. lebar jalan raya dan lorong lalu lintas individu

KEMBALI KE PEJABAT: MENENTUKAN KEBOLEHCEGAHAN

Selepas menyiasat perlanggaran, anda perlu menentukan sama ada ia boleh dicegah pada pihak pekerja anda atau tidak, dan melengkapkan Pemberitahuan Penilaian. (Masukkan nama Syarikat) menganggap perlanggaran/kejadian boleh dicegah kecuali jika pekerja telah melakukan segala yang mungkin untuk menghalangnya daripada berlaku, termasuk membuat jangkaan bahaya dan melaksanakan prosedur pemanduan defensif yang sesuai.

Dalam keadaan ini, mengambil sikap objektif penting. Perkara ini bukan mudah, tetapi perasaan peribadi terhadap pekerja yang terlibat tidak harus dibenarkan untuk mempengaruhi keputusan. Kesan keputusan lebih besar daripada persoalan pekerja tertentu dan perlanggaran berkenaan.

Dengan definisi itu, kebolehcegahan menjangkau jauh lebih besar daripada liabiliti undang-undang (Masukkan nama Syarikat) setakat yang mungkin. Seorang pekerja berkemungkinan mampu melaksanakan pencegahan pelanggaran/kejadian dan pada masa yang sama tidak bersalah dari segi undang-undang. Pemandu syarikat, sebagai profesional terlatih, menanggung tanggungjawab yang lebih untuk mencegah pelanggaran berbanding dengan pengguna jalan raya biasa. Piawaian tersebut diakui tinggi, tetapi sememangnya dijangkakan dan diterima secara universal oleh seluruh industri pengangkutan.

Dengan mengelaskan pelanggaran/kejadian sebagai tidak boleh dicegah, pengurus mungkin memberikan kelulusan tidak nyata terhadap tingkah laku pemanduan yang tertentu bagi semua pekerjanya. Dengan memutuskan pelanggaran boleh dicegah, pengurus mentakrifkan tingkah laku tertentu sebagai tidak boleh diterima berasaskan piawaian syarikat. Pendek kata, setiap keputusan menetapkan piawaian pemanduan yang perlu dipatuhi oleh pekerja.

LAMPIRAN B1: CONTOH POLISI PENGGUNAAN TELEFON BIMBIT

Penggunaan Yang Disyorkan

Polisi ini boleh dijadikan model untuk polisi organisasi anda. Anda boleh memperincikan keperluan dasar dengan memasukkan senario tambahan yang berkaitan dengan keperluan organisasi anda, seperti sukarelawan, pemandu yang membawa orang bagi pihak organisasi anda, pemanduan menggunakan harta syarikat, dan lain-lain. Walaupun anda mungkin memilih untuk menyunting terma penguatkuasaan dan disiplin, dengan memasukkan terma tertentu akan mengukuhkan pematuhan dasar itu. Pasukan undang-undang anda disyorkan untuk menyemak semula bahasa polisi akhir anda.

Kami amat menghargai keselamatan dan kesejahteraan semua pekerja. Oleh sebab bilangan kemalangan yang semakin meningkat akibat penggunaan telefon bimbit semasa memandu, kami akan memperkenalkan polisi baharu.

1. Pekerja tidak dibenarkan untuk menggunakan telefon bimbit, sama ada pegang atau pun bebas tangan, semasa mengendalikan kenderaan bermotor ketika menjalankan tugas syarikat dan/atau pada waktu bekerja syarikat.
2. Pekerja tidak dibenarkan untuk membaca atau memberi respons untuk e-mel atau pesanan teks semasa mengendalikan kenderaan bermotor ketika menjalankan tugas syarikat dan/atau pada waktu bekerja syarikat.
3. Polisi ini juga terpakai untuk penggunaan PDA.
4. Semasa memandu, panggilan tidak boleh dijawab dan mesti disalurkan kepada mel suara.
5. Jika seorang pekerja mesti membuat panggilan kecemasan (911), kenderaan perlu terlebih dahulu diletakkan di lokasi yang selamat.

Pekerja akan diberikan dua amaran. Pada kali ketiga seseorang pekerja didapati melanggar polisi ini, pekerja boleh dipecat serta-merta.

Tandatangan anda di bawah memperakui persetujuan anda untuk mematuhi polisi ini.

Tandatangan Pekerja

Tarikh

Penafian: Walaupun maklumat dan cadangan yang terkandung dalam penerbitan ini telah dikumpulkan daripada sumber yang boleh dipercayai, National Safety Council tidak membuat sebarang jaminan tentang, dan tidak bertanggungjawab ke atas, ketepatan, kecukupan dan kesempurnaan maklumat atau syor tersebut. Langkah keselamatan yang lain atau tambahan mungkin diperlukan di bawah keadaan tertentu. Untuk memuat turun Kit Dasar Telefon Bimbit percuma untuk pekerja, lawati http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx.

© 2009 National Safety Council. Semua Hak Cipta Terpelihara. Dicitak semula dengan kebenaran.

Maklumat ini disediakan atas ihsan NETS untuk ahlinya dan juga orang awam. Maklumat ini disediakan "seperti adanya," tanpa sebarang representasi atau jaminan atas ketepatannya, dan NETS serta mana-mana syarikat yang menyumbang tidak bertanggungjawab atas kandungan atau penggunaan maklumat ini.

LAMPIRAN B2: CONTOH GARIS PANDUAN KEPERLUAN LATIHAN KESELAMATAN JALAN RAYA

Satu proses hendaklah diwujudkan untuk memastikan semua pekerja dan semua pasangan/rakan serumah dan kontraktor yang memandu kenderaan yang dimiliki atau dipajak oleh Syarikat dapat diberikan latihan yang sesuai untuk mengendalikan kenderaan khusus dan latihan itu sewajarnya didokumenkan.

Latihan Umum untuk semua pekerja:

Latihan kesedaran keselamatan dalam kelas atau berasaskan komputer tahunan, termasuk pensijilan kajian semula polisi, diperlukan untuk semua pekerja yang memandu semasa bertugas atau luar tugas. Latihan tahunan perlu menangani kesedaran bahaya umum (termasuk pengurusan kelesuan dan pemanduan terganggu), barangan yang dikenal pasti melalui semakan semula perlanggaran lepas dan pensijilan kajian semula polisi. Latihan ini perlu ditawarkan kepada pasangan/rakan serumah dan kontraktor yang layak untuk memandu kenderaan yang dimiliki atau dipajak oleh Syarikat.

Latihan Kenderaan Ringan untuk pemandu syarikat:

Semua pemandu syarikat untuk kenderaan penumpang ringan dikehendaki melengkapkan latihan umum tahunan. Selain keperluan latihan umum untuk semua pekerja, latihan untuk Pemandu Syarikat bagi Kenderaan Ringan mesti termasuk yang berikut:

1. Latihan Kenderaan Ringan BTW (Behind the Wheel) dalam tempoh 90 hari selepas melaporkan diri atau latihan yang boleh disediakan secepat dan semunasabah yang mungkin untuk semua Pemandu Syarikat dan setiap tiga tahun selepas itu.
2. Pemanduan Penilaian hendaklah dilengkapkan dengan pengulas menyatakan kebimbangan besar sebelum memandu bagi pihak Syarikat dan pada setiap tahun bahawa latihan Kenderaan Ringan BTW tidak diperlukan.
3. Penilaian Pemanduan Rakan Sejawat Tahunan hendaklah dipertimbangkan untuk meningkatkan kekerapan maklum balas jika sistem maklum balas elektronik/GPS tidak digunakan.

Latihan Kenderaan Sederhana dan Berat untuk pemandu syarikat:

Selain semua keperluan latihan pemandu syarikat kenderaan ringan, pengusaha Kenderaan Medium dan/atau Berat mestilah termasuk yang berikut:

1. Latihan BTW di dalam kenderaan berkenaan dengan minimum setiap tiga tahun.
2. Pemanduan penilaian di dalam kenderaan yang sesuai, dengan pengulas menyatakan kebimbangan yang penting, diperlukan setiap tahun apabila latihan BTW tidak diperlukan.
3. Latihan dalam kelas atau berasaskan komputer (CBT) dalam tempoh dua tahun antara latihan BTW.

-
4. Pemandu kenderaan sembilan hingga 15 kenderaan penumpang mesti mempunyai pemandu Pengendorsan Lesen Pemandu Komersial (CDL). Keperluan latihan tambahan perlu dibangunkan untuk menangani pemandu yang membawa jumlah penumpang yang besar (iaitu > 9).
 5. Latihan untuk pemandu kenderaan berat perlu merangkumi elemen yang dimasukkan dalam latihan kenderaan sederhana supaya pengendali terlatih dalam kategori Kenderaan Berat turut layak untuk mengendalikan Kenderaan Sederhana.
 6. Pasangan/rakan serumah tidak dibenarkan untuk memandu Kenderaan Sederhana atau Berat.

Latihan Pemandu Berisiko Tinggi:

Pemandu yang dikenal pasti sebagai Berisiko Tinggi berasaskan proses pemantauan dan pengenalpastian mesti mengikuti:

1. Sesi bimbingan dengan penyelia langsung pemandu sebaik sahaja pengelasan Pemandu Berisiko berlaku; dan
2. Latihan BTW atau latihan alternatif yang sesuai (seperti yang ditentukan oleh penyelia pemandu yang telah mengadakan perbincangan dengan Jabatan Persekitaran, Keselamatan dan Kesihatan (ESH) dan perniagaan dalam masa 90 hari dari pengelasan Pemandu Berisiko; dan
3. Dua Penilaian Pemanduan dalam tempoh 12 bulan dari pengelasan Pemandu Berisiko dengan Pemanduan Penilaian yang pertama dalam tempoh 30 hari.

Latihan Penilaian Pemandu:

Pemanduan Penilaian adalah peluang bagi pengurus untuk mengkaji semula kemahiran memandu dan keadaan kenderaan satu-dengan-satu dengan Pemandu Syarikat mereka. Pemanduan Penilaian bertujuan untuk menyediakan maklum balas segera tentang kemahiran memandu dan mengenal pasti bidang penambahbaikan. Latihan untuk Pemanduan Penilaian akan disediakan kepada pengurus. Pengurus akan menjadualkan dan melengkapkan Pemanduan Penilaian dalam tempoh 15 hari bagi pekerja yang menjadi Pemandu Syarikat. Senarai Semak Pemanduan Penilaian yang Ditandatangani mestilah dikendalikan oleh penyelia langsung pemandu untuk tempoh tiga tahun.

Pemanduan Rakan Sejawat:

Pemanduan Rakan Sejawat adalah peluang untuk terus mewujudkan suasana bimbingan dengan kesedaran keselamatan agar individu prihatin antara satu sama lain dan menggalakkan tingkah laku yang selamat. Pemanduan rakan sejawat akan diperlukan setiap tahun untuk setiap Pemandu Syarikat. Rekod yang telah selesai akan ditandatangani oleh kedua-dua pemandu dan pemerhati serta akan diselenggara oleh penyelia langsung pemandu untuk tempoh 3 tahun.

CONTOH BORANG PENILAIAN DAN/ATAU PENILAIAN PEMANDUAN RAKAN SEJAWAT

Imbas Kemahiran 360	Kelakuan Positif	Perlu Penambahbaikan	Tidak Diperhati
Laraskan cermin untuk menghapuskan titik buta sebelum memulakan pemanduan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Imbas ke hadapan, di belakang dan kedua-dua sisi (360°) kenderaan semasa memandu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Periksa cermin pandangan belakang dan sisi setiap empat hingga lapan saat semasa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bertindak balas <i>awal</i> terhadap bahaya di hadapan dengan menekan brek atau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Terus mengimbas 360° walaupun kenderaan berhenti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Imbas 360° dan toleh untuk melihat sebelah bahu ketika mengundur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Boleh menghuraikan "laluan melepaskan diri" yang sesuai ketika memandu atau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Komen:

Kemahiran Jarak Mengekor	Kelakuan Positif	Perlu Penambahbaikan	Tidak Diperhati
Sentiasa mengekalkan sekurang-kurangnya "dua saat" jarak mengekor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meningkatkan jarak mengekor dari empat hingga lapan saat apabila keadaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meningkatkan jarak mengekor untuk mengimbangi mereka yang memandu terlalu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kembali ke jarak mengekor yang selamat dan pantas jika sebuah lagi kereta memotong	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Menggunakan lampu depan rendah di jalan agar kenderaan boleh dilihat oleh orang lain, iaitu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mengurangkan kelajuan di jalan raya tidak berturap	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mendekati "kenderaan bergerak perlahan" dengan berhati-hati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Memberi laluan di persimpangan penglihatan tidak bertanda atau dikurangkan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mengurangkan kelajuan apabila pergi dari jalan raya berturap ke jalan raya tidak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Komen:

Kemahiran Persimpangan	Kelakuan Positif	Perlu Penambahbaikan	Tidak Diperhati
Melambatkan, memeriksa lalu lintas silang, dan menekan brek sebelum melepasi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mengelak daripada memasuki persimpangan pada lampu kuning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apabila berhenti, boleh melihat dengan <i>jelas</i> tempat apabila tayar belakang kereta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beri isyarat untuk menandakan niat untuk membelok jauh lebih dahulu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apabila membelok ke kiri, tunggu untuk mengubah roda sehingga semua lalu lintas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Menunggu dua saat penuh sebelum memasuki persimpangan selepas lampu bertukar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Komen:

Kemahiran Membrek	Kelakuan Positif	Perlu Penambahbaikan	Tidak Diperhati
Menggunakan "brek bersedia" setiap kali terdapat <i>masalah yang berpotensi</i> di hadapan atau lampu "hijau-lapuk".	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Menggunakan "30% brek" untuk menghentikan kereta dengan lancar dalam keadaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Komen:
Pemeriksaan Kenderaan:

- ☐ Keadaan Baik, Bahagian Luar & Dalam
 ☐ Bahagian Luar Memerlukan Penyelenggaraan
☐ Bahagian Dalam Memerlukan Penyelenggaraan

Tandatangan Penyelia

Tarikh

Tandatangan Pemandu

Tarikh

LAMPIRAN B3: CONTOH POLISI PENGGUNAAN ALKOHOL DAN DADAH

1. Pekerja yang memandu mesti memenuhi keperluan Polisi Kenderaan yang berkenaan, dan menjalankan usaha yang wajar untuk memandu dengan selamat. Pekerja tidak dibenarkan, di bawah sembarang keadaan, untuk mengendalikan mana-mana kenderaan perniagaan syarikat apabila kemerosotan menyebabkan pekerja tidak dapat memandu dengan selamat. Larangan ini termasuk keadaan apabila pekerja buat sementara tidak boleh mengendalikan kenderaan dengan selamat buat sementara waktu atau kerana penggunaan dadah atau mabuk.
2. Sembarang tindakan disiplin akibat pelanggaran memandu manakala keperluan terjejas hendaklah diajukan kepada Jabatan Sumber Manusia syarikat untuk memastikan pematuhan mana-mana Peraturan Kerajaan.
3. Semua pekerja mesti melaporkan diri dengan penyelia mereka, dalam masa 24 jam, semua tahanan dan tangkapan penguatkuasaan undang-undang untuk memandu di bawah pengaruh, mabuk atau terjejas, semasa memandu semasa menjalankan perniagaan syarikat di dalam kenderaan peribadi atau kenderaan syarikat seperti yang ditakrifkan di dalam polisi ini.
4. Kegagalan untuk membuat laporan boleh mengakibatkan tindakan disiplin sehingga, dan termasuk, pemberhentian pekerjaan.
5. Bagi penjejasan yang berkaitan alkohol, *terjejas* ditakrifkan oleh tahap alkohol individu, seperti yang ditentukan oleh Breathalyzer atau ujian darah, yang sama ataupun melebihi had undang-undang di lokasi pemanduan pekerja. Bagi tujuan polisi ini, keputusan adalah berdasarkan had alkohol darah undang-undang terpakai dan tidak memerlukan sabitan. Pekerja yang didapati terjejas akibat pelanggaran berkaitan alkohol akan diberhentikan pada kesalahan pertama yang melanggar polisi ini. Selain itu, jika seseorang enggan menjalankan ujian mabuk, Breathalyzer atau alkohol darah seperti yang diminta oleh penguatkuasaan undang-undang atau syarikat, individu tersebut akan ditamatkan pekerjaannya.
6. Penentuan penjejasan bagi dadah sah atau haram yang tidak dibenarkan bergantung pada ujian yang boleh diterima dan boleh dipercayai terhadap dadah berkenaan. Hal ini tidak memerlukan sabitan. Pekerja yang didapati terjejas akibat dadah sah atau haram yang tidak dibenarkan akan diberhentikan pada kesalahan pertama yang melanggar polisi ini.
7. Penjejasan yang disebabkan oleh dadah sah berpreskripsi atau tanpa preskripsi akan ditentukan oleh ujian terpakai, laporan penguatkuasaan undang-undang, nasihat perubatan dan sembarang maklumat penting yang lain. Pekerja yang didapati memandu semasa terjejas akibat dadah sah berpreskripsi atau tanpa preskripsi mungkin tertakluk kepada tindakan disiplin sehingga dan termasuk penamatan pekerjaan.

LAMPIRAN B4: CONTOH POLISI PELESENAN PEMANDU

Keperluan untuk pemandu:

1. Jangkaan asas adalah semua pemandu perlu mematuhi semua undang-undang kerajaan.
2. Pemandu bertanggungjawab untuk memiliki lesen memandu yang sah dan/atau kelas lesen yang betul menurut keperluan kerajaan yang terpakai.
3. Selain mematuhi polisi syarikat untuk latihan pemandu, pemandu dijangka untuk memperoleh sembarang latihan tambahan yang diperlukan bagi mengekalkan mana-mana lesen pemandu khas yang dipegang, seperti yang dikehendaki oleh undang-undang tempatan atau peraturan-peraturan keselamatan.
4. Pemandu bertanggungjawab untuk memberitahu penyelia langsung mereka dalam masa 24 jam tentang mana-mana sebutan kenderaan motor (atau pelanggaran) yang menyebabkan mereka tidak lagi layak mengendalikan kenderaan bermotor.

Polisi dan prosedur syarikat:

1. Proses untuk mengesahkan bahawa pemandu memiliki lesen memandu semasa dan sah yang dikeluarkan oleh pihak berkuasa kerajaan tempatan yang mempunyai bidang kuasa dan bahawa lesen adalah jenis yang sesuai untuk kenderaan yang dipandu harus diwujudkan.
2. Polisi yang digubal untuk penggunaan kenderaan yang dimiliki atau dipajak oleh Syarikat yang dibenarkan haruslah diwujudkan.
3. Kaedah yang digubal untuk mengumpul perakuan setiap pemandu secara tahunan bahawa mereka telah menyemak semula dan memahami polisi keselamatan kenderaan semasa hendaklah diwujudkan.
4. Pada masa pengambilan kerja, pegawai pekerjaan hendaklah melaksanakan pemeriksaan latar belakang pemohon dan pemeriksaan rujukan dengan majikan sebelumnya. Pemeriksaan hendaklah termasuk, tetapi tidak terhad kepada, yang berikut: bilangan dan keterukan pelanggaran motor kenderaan, penggantungan lesen yang lepas, pelanggaran kenderaan bermotor dahulu, pengalaman dan latihan yang lalu.
5. Kaedah hendaklah diwujudkan untuk mengumpul kebenaran bertulis daripada pemandu yang memberi keizinan agar Syarikat menjalankan pemeriksaan Rekod Kenderaan Bermotor berkala yang dibenarkan oleh undang-undang, atau pendedahan sendiri tentang rekod memandu.
6. Rekod kelayakan pemandu terkini, pelesenan, latihan, dan prestasi akan dipelihara untuk semua pemandu.
7. Kaedah mengkategorikan jenis dan kekerapan pelanggaran kenderaan motor yang akan membawa kepada kemungkinan tindakan disiplin atau penggantungan keistimewaan memandu hendaklah diwujudkan. Pekerja perlu dimaklumkan tentang sistem ini. Sistem seperti ini boleh digunakan untuk meletakkan pemandu dalam kategori berisiko dan untuk melaksanakan lebih banyak elemen program intensif bagi pemandu berisiko lebih tinggi.

LAMPIRAN B5: CONTOH POLISI KELAYAKAN PEKERJA BAHARU DAN KEPERLUAN PEMANDU

Kriteria Saringan (dalam tempoh tiga tahun yang lalu)	Kriteria Penggajian
A. Sembarang kesalahan memandu berkaitan alkohol dan/atau dadah termasuk memandu di bawah pengaruh alkohol atau dadah atau memandu dalam keadaan mabuk. Kesalahan ini juga termasuk keengganan untuk mengambil bahagian dalam ujian.	Tidak Layak untuk Penggajian
B. Penggantungan atau pembatalan lesen memandu.	Tidak Layak untuk Penggajian (perekrut boleh menggunakan budi bicara jika penggantungan disebabkan perkara pentadbiran dan/atau pemohon dapat mengeluarkan bukti bahawa lesen memandu semasanya sah
C. Meninggalkan tempat kejadian kemalangan atau langgar lari seperti yang ditakrifkan oleh undang-undang negeri/negara di tempat pelanggaran berlaku.	Tidak Layak untuk Penggajian
D. Bersalah dalam kemalangan maut seperti yang ditakrifkan oleh undang-undang negeri/negara di tempat nahas berlaku.	Tidak Layak untuk Penggajian
E. Mana-mana gabungan tiga atau lebih pelanggaran atau kemalangan, semasa kenderaan bergerak, dalam tempoh tiga tahun yang lalu. Penilaian kelayakan berdasarkan tarikh pelanggaran sebenar berbanding dengan masa sabitan berlaku atau , Mana-mana dua atau lebih pelanggaran atau kemalangan, semasa kenderaan bergerak, dalam mana-mana tempoh enam bulan. Penilaian kelayakan berdasarkan tarikh pelanggaran sebenar berbanding berbanding dengan masa sabitan berlaku.	Tidak Layak untuk Penggajian

Maklumat yang dinyatakan di atas boleh dikumpul dan direkodkan mengikut undang-undang dan peraturan tempatan.

Sekiranya proses saringan yang menggunakan kriteria di atas tidak boleh dilaksanakan kerana akses yang terhad kepada data kenderaan bermotor (iaitu, sebutan/pelanggaran), atau kerana akses terhad seperti yang ditentukan oleh undang-undang dan peraturan tempatan, sekutu Syarikat mesti melaksanakan proses saringan berkaitan Risiko Tinggi yang mencapai matlamat yang sama untuk mengurangkan risiko.

Kriteria saringan alternatif (contohnya, kriteria penarafan risiko menggunakan nilai mata prapenentuan yang diberikan untuk kemalangan dan/atau pelanggaran) perlu dikaji semula oleh Pasukan Kepimpinan Global untuk memastikan bahawa penetapan risiko sesuai untuk menapis pemandu yang mempamerkan sejarah amalan pemanduan yang tidak selamat. Kriteria saringan mestilah mematuhi undang-undang dan peraturan tempatan yang terpakai.

LAMPIRAN B6: CONTOH GARIS PANDUAN PENGENALPASTIAN DAN PENGURUSAN PEMANDU BERISIKO TINGGI

Pengenalpastian Pemandu Berisiko Tinggi

Pemandu Berisiko Tinggi ditakrifkan sebagai Pemandu Syarikat atau pasangan/rakan serumah atau tanggungan yang:

1. Mempunyai tiga atau lebih pelanggaran yang tidak berkaitan dan/atau pelanggaran bergerak dalam tempoh tiga tahun terakhir atau
2. Mempunyai dua pelanggaran yang tidak berkaitan dan/atau pelanggaran bergerak dalam tempoh enam bulan terakhir atau
3. Secara tidak sah (seperti yang ditakrifkan oleh undang-undang tempatan yang berkenaan) meninggalkan tempat kejadian pelanggaran dalam tempoh tiga tahun terakhir atau
4. Disabitkan "bersalah" (seperti yang ditakrifkan oleh undang-undang tempatan yang berkenaan) dalam pelanggaran yang menyebabkan kematian dalam tempoh tiga tahun terakhir atau
5. Mempunyai lesen pemandu yang digantung atau dibatalkan dalam tempoh tiga tahun terakhir atau
6. Mempunyai pelanggaran pemanduan terjejas dalam tempoh tiga tahun terakhir atau
7. Dikenal pasti sebagai Berisiko Tinggi melalui program maklum balas IVMS Syarikat.

Pengurusan Pemandu Berisiko Tinggi:

Pengurusan Pemandu yang dikenal pasti sebagai "Berisiko" berdasarkan proses pemantauan dan penilaian:

1. Mesti mengambil bahagian dalam latihan semula seperti yang dinyatakan dalam Garis Panduan Latihan.
2. Pemandu Berisiko mungkin tidak boleh memandu Kenderaan Sederhana atau Berat.
3. Sekurang-kurangnya, Rekod Kenderaan Bermotor Pemandu Berisiko (MVR) akan dikaji semula dalam tempoh 12 bulan selepas pengelasan sebagai Pemandu Berisiko.
4. Sembarang tindakan disiplin ke atas Pemandu Berisiko yang mengabaikan intervensi, enggan untuk mengambil bahagian dalam usaha intervensi, atau berulang kali dikenal pasti sebagai Pemandu Berisiko hendaklah dirujuk kepada Sumber Manusia.
5. Syarikat boleh mengambil tindakan disiplin, sehingga pemberhentian, terhadap Pemandu Syarikat yang mengekalkan pengelasan Pemandu Berisiko selama lebih daripada dua tahun.
6. Mana-mana pasangan atau rakan serumah yang dikenal pasti sebagai Berisiko hendaklah dilarang daripada memandu kenderaan milik atau yang dipajak oleh syarikat.

Walaupun pelanggaran pemanduan terjejas yang melibatkan alkohol, dadah larangan, atau ubat-ubatan preskripsi tidak diambil kira untuk penilaian status pemandu berisiko, sembarang keputusan atau tindakan Syarikat selanjutnya sebagai tindak balas kepada pelanggaran demikian hendaklah dirujuk kepada Sumber Manusia.

LAMPIRAN B7: CONTOH POLISI PEMANDUAN KENDERAAN BERODA DUA

Tujuan dokumen ini adalah menentukan polisi yang harus dipatuhi oleh kontraktor dan pekerja bermusim [masukkan nama Syarikat] untuk memastikan keselamatan mereka apabila menunggang kenderaan beroda dua untuk [masukkan nama Syarikat] dengan tujuan berkaitan perniagaan.

Keselamatan Kenderaan Beroda Dua

Kenderaan beroda dua, atau motosikal, mampu membawa orang ramai ke destinasi yang biasanya tidak mampu dibawa oleh kereta dan lori. Walau bagaimanapun, disebabkan cirinya, kenderaan ini agak lebih berisiko untuk mengendalikannya ketika berada di jalan raya.

Keperluan berikut terpakai bagi semua agensi yang menggaji Pekerja Bermusim atau kontraktor yang menggunakan kenderaan beroda dua untuk [masukkan nama Syarikat] dengan tujuan berkaitan perniagaan. [Masukkan nama Syarikat] pekerja TIDAK dibenarkan menggunakan kenderaan beroda dua untuk perniagaan syarikat dalam sembarang keadaan.

Keperluan Am

Keperluan Keselamatan Kenderaan Beroda Dua dalam sesebuah negara hendaklah mengandungi perkara berikut:

1. **Latihan dalam kendalian yang selamat bagi kenderaan:** Semua pemandu dikehendaki untuk menghadiri dan berjaya menamatkan latihan keselamatan berkaitan yang dilaksanakan oleh jurulatih berkelayakan dalam tempoh jumlah hari pekerjaan yang ditetapkan dengan [masukkan nama Syarikat]. Pemandu juga dikehendaki untuk menghadiri latihan ulang kaji yang diatur oleh Penyelaras Keselamatan Kenderaan atau Pengurusan, pada kekerapan yang ditetapkan.
2. **Pembonceng:** Pembonceng hanya dibenarkan untuk dibawa dengan kenderaan beroda dua dengan kebenaran penyelaras keselamatan kenderaan, DAN hanya jika pembonceng memakai Peralatan Perlindungan Diri yang sesuai sebagaimana yang ditakrifkan di bawah.
3. **Membawa muatan:** Membawa muatan yang berat tidak dibenarkan untuk kenderaan beroda dua. Membawa beg yang lebih ringan/barangan peribadi hanya dibenarkan dengan menggunakan bekas khusus (contohnya, raga gantung, beg galas) yang telah dikaji semula oleh pasukan keselamatan kenderaan terhadap keupayaan pengendalian keselamatan motosikal.
4. **Ciri/komponen keselamatan kenderaan:** Penyelaras Keselamatan Kenderaan hendaklah memastikan semua kenderaan beroda dua dilengkapi dengan ciri dan komponen keselamatan yang perlu agar kenderaan berfungsi dengan baik.

-
5. **Jarak maksimum:** Setiap negara perlu menentukan jarak maksimum perjalanan individu atas kenderaan beroda dua untuk perniagaan syarikat dalam setahun.

Pendaftaran Pemandu Lesen dan Kenderaan Pemandu

Penyelaras Keselamatan Kenderaan perlu memastikan semua pemandu kenderaan beroda dua memiliki lesen yang sah dan dokumen yang diperlukan sebelum mereka berurusan dengan [masukkan nama Syarikat] untuk perniagaan. Semua kenderaan yang digunakan untuk menjalankan urusan perniagaan [masukkan nama Syarikat] hendaklah mempunyai pendaftaran yang sah, apabila dikehendaki oleh undang-undang, dan semua pendokumenan pendaftaran yang diperlukan.

Latihan Keselamatan Kenderaan

Semua penunggang kenderaan beroda dua mesti menghadiri latihan disediakan untuk mereka pada tempoh yang ditentukan oleh Pasukan atau Pengurusan Keselamatan Kenderaan sebagai satu keperluan.

Peralatan Perlindungan Peribadi (PPE)

Semua penunggang harus memakai peralatan perlindungan peribadi, yang diperlukan oleh Pasukan atau Pengurusan Keselamatan Kenderaan. Penggunaan PPE adalah mandatori tanpa mengira jarak perjalanan, masa, rupa bumi, lokasi dan cuaca. PPE hendaklah dikeluarkan dengan mematuhi keperluan keselamatan peraturan tempatan dan diperiksa secara berkala untuk kecacatan.

PPE dan peralatan keselamatan yang lain untuk semua kenderaan beroda dua perlu memenuhi keperluan (**tebal** adalah kritikal):

- a. **Topi Keledar (Muka Penuh)**
- b. **Perlindungan Mata**
- c. **Jaket**
- d. **Perlindungan Siku dan Lutut**
- e. Sarung tangan kulit
- f. Seluar panjang penuh (Tahan lelasan)
- g. **But**
- h. Baju hujan (dua helai) sebagaimana yang dikehendaki

LAMPIRAN C1: MENGURUSKAN KELESUAN PEMANDU

1. PENGENALAN

Kelesuan pemandu adalah faktor penyumbang kepada sejumlah besar kemalangan kenderaan dan kematian pada setiap tahun. Ini merupakan topik yang penting untuk menangani dalam kalangan orang yang memandu untuk pergi bekerja dan berulang-alik. Kelesuan membuatkan kita kurang peka kepada apa yang berlaku di jalan raya, dan kurang mampu untuk bertindak balas dengan pantas dan selamat jika keadaan berbahaya timbul.

NETS mengesyorkan bahawa semua organisasi menerima pakai polisi yang menyatakan bahawa pekerja dan pemandu yang dibenarkan tidak boleh mengendalikan kenderaan dalam keadaan kelesuan atau ketika menggunakan ubat preskripsi atau tanpa preskripsi yang boleh memberi kesan buruk pada keupayaan mereka untuk mengendalikan kenderaan dengan selamat. Pengurusan keletihan adalah tanggungjawab bersama bagi organisasi dan pekerja. Organisasi bertanggungjawab untuk memberitahu pemandu bagaimana mengenal pasti masalah kelesuan dan kecerdasan serta cara yang sesuai untuk menangani isu ini. E, dan pekerja bertanggungjawab untuk mematuhi polisi dan garis panduan organisasi yang berkaitan dengan pengurusan kelesuan.

Melalui pengurusan perjalanan yang betul dan pendidikan pemandu serta penyelia, risiko yang berkaitan dengan kelesuan pemandu dapat dikurangkan. Cara yang paling berkesan untuk menguruskan risiko kelesuan pemandu adalah dengan menghapuskan keperluan memandu. Perjalanan sepatutnya cuma dijalankan apabila terdapat keperluan perniagaan yang jelas dan alternatif seperti telesidang atau persidangan video tidak dapat dilaksanakan.

Bahagian berikut mengetengahkan maklumat yang berguna untuk membantu pekerja merancang dan menjalankan hari kerja dengan mengurangkan risiko kelesuan pemandu apabila memandu kenderaan. Organisasi perlu menggabungkan maklumat ini ke dalam polisi dan bahan kesedarannya. Organisasi juga harus membangunkan polisi bermalam yang dikenakan terhadap pemandu yang menyedari bahawa mereka berasa lesu.

2. FAKTA MENGENAI KELESUAN PEMANDU

Tidur dikawal oleh dua sistem tubuh: *homeostasis tidur/bangun* dan *jam biologi sirkadian*. Apabila kita berjaga untuk tempoh masa yang panjang, homeostasis tidur/bangun memberitahu kita tentang keperluan untuk tidur yang terkumpul dan bahawa inilah masanya untuk tidur. Semua orang dewasa memerlukan antara tujuh hingga sembilan jam tidur tanpa gangguan pada waktu malam untuk berasa sihat dan berehat lalu berfungsi sepenuhnya.

Sebaliknya, jam biologi sirkadian dalaman kita mengawal masa tempoh mengantuk dan berjaga sepanjang hari. Ritma sirkadian naik dan turun pada waktu yang berbeza dalam satu hari. Menurut Yayasan Tidur Kebangsaan di Amerika Syarikat, keinginan untuk tidur yang paling kuat untuk orang dewasa biasanya berlaku antara 2:00 dan 04:00 pagi dan pada waktu petang antara 1:00 hingga 3:00 petang. Ritma ini mungkin berbeza-beza bergantung pada sama ada anda "orang pagi" atau pun sebaliknya "orang petang." Pengalaman rasa mengantuk semasa sirkadian berada pada tahap rendah akan berkurangan jika kita mendapat tidur yang mencukupi, dan akan lebih kuat jika kita kurang tidur.

Waktu sirkadian yang mungkin berada pada tahap rendah juga terjadi pada waktu risiko perlanggaran yang tinggi cenderung berlaku.

Malah jika anda tidak tidur, pemanduan semasa anda mengantuk atau lesu bermakna anda akan kurang memberi perhatian, masa reaksi anda akan lebih perlahan, dan keupayaan anda untuk membuat keputusan akan terjejas. Kajian telah menunjukkan bahawa kurang tidur boleh menjejaskan prestasi memandu sama banyak dengan atau lebih daripada alkohol. Malah, kesan berjaga selama 17 jam atau lebih pada prestasi memandu adalah setara dengan kepekatan alkohol darah pada atau melebihi had undang-undang di Amerika Utara dan Eropah. Dalam erti kata lain, memandu dalam keadaan mengantuk sama dengan memandu dalam keadaan mabuk.

Kurang tidur membawa kepada "hutang tidur," dan satu-satunya cara untuk membayar balik hutang ini ialah dengan tidur. Jika anda tidak mengejar kembali waktu tidur, anda mempunyai risiko kemalangan berkaitan kelesuan yang lebih besar.

3. MENGENAL PASTI KELESUAN

Senarai yang berikut menyatakan beberapa tanda dan gejala pemanduan lesu:

- A. Kesulitan menjaga postur atau kepala anda dengan tinggi
- B. Menguap berlebihan
- C. Mata yang letih, berat atau pedih
- D. Kesukaran menumpukan perhatian
- E. Kesukaran mengingat pemanduan beberapa batu yang lalu
- F. Hanyut dari lorong anda, memandu di atas bahu jalan atau melintas garisan tengah
- G. Terlepas jalan keluar anda
- H. Memandu di atas "jalur derum" di bahu jalan raya
- I. Hilang tumpuan kerana tidur mikro (hilang tumpuan yang tidak dijangka yang boleh bertahan selama kira-kira enam saat atau lebih).

Jika anda mengalami satu tidur mikro atau lebih, atau sembarang tanda kelesuan ketika memandu, berhenti serta-merta di lokasi yang selamat dan berehat sebelum meneruskan perjalanan anda.

Jika anda sering mengalami gejala yang disenaraikan di atas, anda mungkin menghidap penyakit tidur seperti apnea tidur. Gejala ini termasuk berdengkur berat yang dipecahkan oleh tempoh diam secara mendadak, tidur yang resah dan sentiasa letih pada siang hari. Untuk mengetahui dengan lebih lanjut mengenai pilihan diagnosis dan rawatan, jumpa profesional kesihatan anda.

4. STRATEGI MENGURUSKAN KELESUAN

Perancangan Praperjalanan

A. Mendapatkan Rehat yang Mencukupi

Maklumat ini disediakan atas ihsan NETS untuk ahlinya dan juga orang awam. Maklumat ini disediakan "seperti adanya," tanpa sebarang representasi atau jaminan atas ketepatannya, dan NETS serta mana-mana syarikat yang menyumbang tidak bertanggungjawab atas kandungan atau penggunaan maklumat ini.

1. Pastikan anda mendapat tidur yang mencukupi sebelum memandu. Kebanyakan orang dewasa memerlukan tujuh hingga sembilan jam tidur tanpa gangguan setiap hari.
2. Jangan jadualkan aktiviti berkaitan kerja dan bukan kerja lanjutan sebelum pemanduan yang panjang.
3. Cuba tidur dan bangun pada masa yang sama setiap hari, walaupun pada hari bukan kerja. Rehat yang paling baik berlaku apabila masa tidur anda konsisten.
4. Jika anda bersenam selepas kerja, peruntukkan tiga jam antara akhir latihan dan masa anda tidur.
5. Alkohol dan kafein kedua-duanya boleh mengganggu corak tidur anda dan perlu dielakkan.

B. Penjadualan untuk Mengelak Masa Pemanduan Berisiko Tinggi

Cuba elakkan perjalanan dengan pemanduan yang panjang atau membosankan pada waktu apabila anda mungkin mengalami "sirkadian rendah" dan oleh itu mungkin mempunyai risiko pelanggaran atau insiden berkaitan kelesuan yang lebih tinggi: waktu awal pagi dan waktu antara makan tengah hari dan pertengahan petang.

C. Perancangan Laluan

1. Kurangkan masa pemanduan anda dengan merancang laluan anda dengan berkesan. Jika boleh, rancang tempat urusan perniagaan anda berturut-turut untuk mengurangkan pendedahan kepada risiko dan perbatuan yang diambil.
2. Sebelum berlepas, pertimbangkan faktor berikut yang boleh memperkenalkan risiko: penyelenggaraan kenderaan (paras minyak dan cecair, tayar, dan sebagainya), keadaan jalan raya, masa dan jangka masa perjalanan, rupa bumi, cuaca, penglihatan, keselamatan/perlindungan diri, kepadatan lalu lintas, kehadiran haiwan, kehadiran/kepadatan pejalan kaki, persekitaran, komunikasi (jika boleh, buat panggilan sebelum memulakan perjalanan), dan kewujudan perkhidmatan kecemasan sepanjang laluan anda.
3. Jika anda ditugaskan di wilayah baru, pastikan anda berbincang dengan penyelia anda tentang cara yang paling selamat dan berkesan untuk menguruskan rutin harian anda.
4. Rancang pelanggan mana yang akan anda lawati dan laluan yang akan anda ambil. Wujudkan masa tambahan untuk mengelakkan tergesa-gesa. Rancang lawatan dan laluan alternatif, untuk anda tangani jika menghadapi lalu lintas yang sesak atau berdepan dengan peristiwa yang tidak diduga di jalan raya.

D. Perancangan Masa Memandu dan Bekerja serta Tempoh Berehat

Cadangan berikut untuk masa memandu, waktu bekerja dan tempoh berehat direka untuk pekerja yang mengendalikan kenderaan tugas ringan dan sederhana serta untuk mereka yang memandu tetapi ia bukanlah kewajipan tugas utama. Cadangan ini jauh lebih konservatif daripada apa yang dibenarkan di bawah keperluan peraturan untuk pemandu profesional yang menghabiskan semua masa mereka di dalam kenderaan.

1. Masa Bekerja Harian Maksimum (Memandu dan Bukan Memandu): lapan jam, termasuk waktu rehat; tidak melebihi 40 jam (dalam seminggu) adalah disyorkan, termasuk waktu rehat.
2. Masa Memandu Berturut-turut Maksimum: dua jam. Berehat seketika sekurang-kurangnya 15 minit selepas setiap dua jam memandu.
3. Masa Berehat Minimum (tidak memandu): Jumlah masa berehat minimum selepas lapan jam memandu hendaklah sekurang-kurangnya selama 11 jam.

E. Menganggarkan Masa Perjalanan

1. Sebelum perjalanan anda, cuba gunakan perisian pemetaan dalam talian untuk menganggarkan masa yang diambil anda untuk perjalanan ke dan dari destinasi. Jangan sekali-kali masukkan data GPS ke dalam unit GPS semasa memandu. Ini perlu dilakukan terlebih dahulu sebelum perjalanan anda atau semasa kenderaan berhenti di lokasi yang selamat.
2. Jadualkan penginapan bermalam apabila perancangan anda memerlukan hari bekerja panjang. Sebelum perjalanan, periksa dengan penyelia anda jika anda mempunyai sembarang soalan mengenai garis panduan untuk penginapan bermalam.

Dengan andaian kelajuan purata 45 batu atau 72 kilometer sejam dan hari bekerja selama lapan jam, jadual berikut memberikan anggaran masa memandu yang diperlukan untuk panjang perjalanan tertentu, dan menunjukkan hubungan antara jarak pemanduan dan masa yang ada untuk tujuan pekerjaan. Dalam bahasa yang ringkas, lebih banyak masa yang anda gunakan di jalan raya, masa kerja anda akan jauh berkurangan dan anda akan menjadi lebih penat. Selain meningkatkan tahap risiko anda, hal ini juga mungkin memberi kesan pada potensi kualiti kerja yang dapat anda lakukan.

Jarak Perjalanan (Batu)	Jarak Perjalanan (Kilometer)	Masa Memandu	Masa Bekerja Bukan Memandu
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

Memandu selama empat jam atau lebih (ditonjolkan dengan warna kuning) mungkin bukan yang paling selamat, paling ekonomi atau penggunaan masa anda yang paling berkesan, dan memandu antara lima hingga lapan jam (ditonjolkan dengan warna merah) menunjukkan bahawa alternatif lain perlu dipertimbangkan seperti mengadakan mesyuarat itu melalui telesidang, persidangan video, ataupun pengangkutan udara.

F. Menjangka Acara dan Keadaan yang Tidak Dirancang

1. Apabila merancang perjalanan anda, ambil kira faktor lain seperti zon pembinaan, kesesakan teruk dan cuaca yang buruk. Ini akan meningkatkan masa memandu anda dan memerlukan tumpuan tambahan, yang secara langsung boleh meningkatkan kelesuan. Pastikan anda dapat memperuntukkan masa untuk gangguan ini, dan ambil kira faktor ini apabila menentukan sama ada bermalam diperlukan atau tidak.
2. Ambil maklum bahawa anggaran ketibaan destinasi GPS tidak mengambil kira kelewatan yang mungkin berlaku, jadi pastikan ini diambil kira sebagai sebahagian daripada perancangan perjalanan anda.

Bertugas dan Berada di Jalan Raya

A. Fleksibiliti Masa Memandu

Jika peristiwa yang tidak diduga meningkatkan hari kerja anda dan/atau masa memandu anda di luar apa yang telah dirancang, jangan cuba "teruskan" dengan rancangan asal anda untuk hari itu. Berhenti dan bermalam adalah lebih baik daripada mengambil risiko memandu dengan kelesuan.

B. Mengurus Kelesuan

Cara yang paling berkesan untuk mengelak daripada kelesuan dan mengantuk semasa memandu adalah untuk mendapatkan jumlah tidur yang betul dan yang berkualiti. Walau bagaimanapun, jika anda mengalami tanda amaran kepenatan semasa memandu, ambil langkah berikut:

Pilihan terbaik: Berhenti memandu—berhenti di depan atau kawasan rehat.

1. Bergantung pada masa hari dan terdapatnya penginapan, pertimbangkan untuk bermalam.
2. Jika tidak, letak kenderaan di lokasi yang selamat dan tidur sebentar. Tidur yang nyenyak adalah kira-kira 20 minit. (Tidur sebentar selama lebih daripada 20 minit boleh membuat anda pening lalat selama 15 minit atau lebih selepas bangun).
3. Jika anda mengikuti perjalanan dengan rakan sekerja, tukar pemandu apabila anda berhenti untuk waktu rehat.

Pilihan kedua: Mengambil kafein.

Mengambil dua cawan kopi yang setara boleh meningkatkan kecerdasan selama beberapa jam. Kafein biasanya mengambil masa kira-kira 30 minit untuk memasuki aliran darah. Kafein boleh didapati dalam pelbagai bentuk (kopi, teh, minuman ringan, minuman tenaga, gula-gula getah, tablet), dan dalam pelbagai jumlah. Sebagai contoh, jumlah kafein dalam satu cawan kopi (kira-kira 135 mg) adalah lebih kurang sama dengan dua hingga tiga cawan teh atau tiga hingga empat tin cola biasa atau diet. **Kajian menunjukkan bahawa menggabungkan tidur pendek dengan penggunaan kafein adalah cara yang lebih berkesan untuk meningkatkan kecerdasan daripada penggunaan kafein sahaja.**

Strategi seperti menurunkan tingkap atau mendengar muzik kuat **bukanlah** cara yang berkesan untuk menguruskan keletihan. Strategi ini hanya topeng sementara bagi kelesuan anda.

Untuk keselamatan peribadi anda: Pastikan bahawa mana-mana tempat anda berhenti untuk tidur selamat dan terjamin (contohnya, tempat letak kereta kedai yang terang dan kawasan rehat yang ditetapkan). Cari tempat yang mempunyai jumlah lalu lintas pejalan kaki yang lebih tinggi; banyak jenayah berlaku di tempat yang hanya terdapat beberapa saksi. Matikan pencucuhan, simpan apa-apa barang berharga dari pandangan, kunci pintu, dan naikkan tingkap (beri ruang pengudaraan pada hari yang panas dan cerah).

5. FAKTOR LAIN UNTUK PERTIMBANGAN

A. Penggunaan Kenderaan dan Masa Bekerja selepas Perjalanan Udara

Gangguan ritma harian (jet lag) ialah keadaan yang dialami pelancong apabila terbang merentasi zon masa. Semua pekerja yang mengikuti perjalanan udara antarabangsa, bermalam atau pada masa penerbangan dengan pelarasan zon mas atau ketibaan lewat malam yang ketara mungkin mengalami gangguan ritma harian dan kelesuan. Pekerja ini tidak boleh mengendalikan kenderaan bermotor selepas tempoh perjalanan udara lanjutan.

Tip keselamatan jalan raya untuk mereka yang dalam perjalanan dan mengalami gangguan ritma harian:

1. Jangan kendalikan kenderaan bermotor sebaik sahaja tiba di destinasi anda. Risiko pelanggaran mungkin sangat tinggi di lokasi memandu pada sebelah jalan yang lain atau papan tanda yang tidak biasa.
2. Elakkan menyewa kenderaan sewa kecuali jika tidak ada bentuk pengangkutan yang lain dan sesuai dengan keperluan perniagaan, terutamanya sebaik sahaja tiba selepas perjalanan yang panjang. Perkhidmatan ulang-alik tempatan secara umumnya pilihan yang selamat, boleh dipercayai dan efektif dari segi kos sebagai pengangkutan darat ke hotel, tempat kerja, rumah dan destinasi lain. Kereta api ekspres dari dan ke lapangan terbang juga perlu digunakan apabila sesuai.
3. Jika anda tiba di rumah lewat malam atau awal pagi dari penerbangan yang panjang, aturkan seseorang untuk menjemput anda di lapangan terbang atau naiki teksi atau pengangkutan awam.
4. Apabila pekerja tiba awal pagi selepas penerbangan yang panjang trans-Atlantik atau penerbangan panjang yang lain, pertimbangan perlu diberikan untuk membenarkan mereka berehat yang sesuai sebelum memulakan tugas kerja. Waktu menghabiskan perjalanan melalui udara harus dikira sebagai sebahagian daripada peralihan kerja.

B. Keadaan Perubatan

Sedar, dan rancang sewajarnya, tentang apa-apa keadaan perubatan yang boleh mempengaruhi keupayaan anda untuk sentiasa berwaspada semasa memandu (seperti, diabetes, tekanan darah tinggi, penyakit jantung, kemurungan, apnea tidur). Profesional perubatan anda boleh membantu anda menangani situasi anda secara berkesan dan bertanggungjawab. Akhirnya, andalah yang bertanggungjawab untuk mengambil langkah sewajarnya dan memaklumkan kepada jabatan Sumber Manusia atau Kesihatan Pekerjaan anda jika anda mempunyai keadaan yang boleh menjejaskan kendalian selamat bagi kenderaan semasa memandu untuk urusan perniagaan syarikat. (Sumber Manusia harus dihubungi jika penginapan kerja khas atau kerja alternatif diperlukan.)

Kesan kesihatan akibat jangka masa tidak aktif yang panjang: Trombosis Vena Dalam

Masa memandu yang panjang dan tempoh perjalanan yang lama tanpa aktiviti fizikal juga mempunyai kesan kesihatan yang buruk. Perjalanan yang lama melalui udara dikaitkan dengan risiko trombosis vena dalam, iaitu darah beku yang membentuk dalam badan, biasanya di kaki. Jika segumpal darah berpecah, ia boleh pergi ke paru-paru, lalu menyebabkan kerosakan paru-paru yang serius atau kematian. Untuk tip pencegahan, lihat <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>.

C. Ubat

Sesetengah ubat preskripsi dan tanpa preskripsi boleh menyebabkan rasa mengantuk. Bincangkan semua kesan sampingan ubat dengan profesional kesihatan anda atau ahli farmasi. Juga, baca semua label pada ubat tanpa preskripsi untuk mengetahui jika mengantuk ialah kesan sampingan yang mungkin. Jika anda memulakan ubat baharu, lihat bagaimana ubat memberi kesan kepada anda sebelum mengambilnya semasa memandu. Anda bertanggungjawab untuk mengambil langkah berjaga-jaga ini. **Anda tidak sepatutnya memandu untuk urusan perniagaan syarikat atau yang lain jika anda mengambil ubat yang boleh menyebabkan mengantuk.**

D. Tekanan

Tekanan dan konflik tempat kerja dan di rumah boleh membawa kepada kesukaran tidur, dan boleh menyebabkan kurang tidur serta ketidakupayaan untuk menumpukan perhatian kepada tugas semasa. Jika anda mengalami tahap tekanan atau konflik di tempat kerja atau di rumah yang tinggi, hubungi profesional kesihatan mental, doktor anda, atau Program Bantuan Pekerja [MASUKKAN NAMA SYARIKAT] anda jika ada.

E. Makanan dan Minuman

"Makanan keselesaan" tertentu dikaitkan dengan kurang tidur. Hindari memakan makanan yang besar, pedas, masin atau berminyak, terutama dalam tempoh tiga jam sebelum tidur. Makanan yang mengganggu tidur termasuklah makanan yang digoreng, bawang putih, sos tomato dan coklat. Untuk tip makan bagi tenaga yang berterusan, sila rujuk "**Makan untuk Tenaga Berterusan**" (di bawah). Kafein adalah perangsang dan tidak membekalkan tenaga dalam badan. Ia boleh memberikan rasa tenaga palsu dan menyekat isyarat lapar semula jadi anda.

Kafein harus digunakan secara sederhana. Kesan sampingannya termasuklah keletihan, kerengsaan, dan tahap tenaga yang kurang.

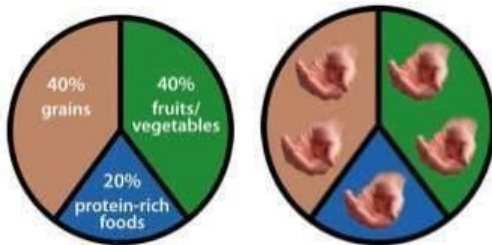
Alkohol adalah depresan yang mengubah mood yang akan membesarkan kesan kelesuan. Meminum alkohol sebelum tidur boleh mengganggu tidur, kerana ia memberi kesan pada tahap gula dalam darah. **Jangan sekali-kali memandu kenderaan selepas mengambil sembarang amaun alkohol.**

Makan untuk Tenaga Berterusan

Institut Prestasi Manusia menyediakan cadangan berikut mengenai makan untuk tenaga yang berterusan:

Gunakan tapak tangan anda atau segelintir untuk menganggarkan saiz hidangan yang betul bagi setiap kumpulan makanan pada masa makan.

Bayangkan pinggan, dibahagikan kepada tiga bahagian seperti tanda keamanan. Terdapat ruang untuk lima genggam; dua untuk bijian, dua untuk buah-buahan dan/atau sayur-mayur, dan satu untuk protein. Sekarang mari kita bayangkan genggam anda di atas pinggan pada sarapan pagi. Mungkin anda mempunyai satu genggam telur masak hancur, sekeping roti bakar, satu genggam beri campuran segar, dan satu atau beberapa cawan jus oren.



Nikmati sarapan dengan mengunyah makanan anda perlahan-lahan, letakkan sudu dan garfu antara gigitan, dan libatkan diri dalam perbualan. "Lima genggam" sarapan dimakan dalam masa satu jam berjaga akan memulakan metabolisme anda pada hari itu dan menyediakan keseimbangan nutrien untuk keperluan fisiologi anda.

Masa ialah segala-galanya. Untuk mengekalkan tenaga anda sepanjang hari dengan berkesan, anda perlu makan secara ringan dan kerap. Antara waktu makan, anda mungkin memerlukan snek sihat yang kecil (kira-kira maksimum 100 -150 kalori) setiap dua hingga tiga jam, sebaik-baiknya snek glisemia rendah seperti yogurt, aprikot kering, epal, atau daun saderi dengan mentega kacang. Snek tidak bermaksud untuk mengenyangkan anda; sebaliknya, anda perlu menggunakannya untuk merapatkan jurang antara waktu makan dan mengekalkan tahap tenaga anda.

Secara ideal, anda tidak mahu lebih daripada empat jam tanpa makan, jadi rancang lebih awal apabila anda mengikuti perjalanan dan ingat bahawa anda yang mengawal makanan anda. Pemakanan yang baik mudah jika anda ingat untuk makan secara ringan, makan dengan kerap dan gunakan alat pengukur berguna anda.

Untuk maklumat lanjut, kunjungi laman web Institut Prestasi Manusia di <http://www.hpoinstitute.com/>.

6. BAHAN SUMBER

A. 'Kertas Putih' tentang Kelesuan Pemandu

[Persatuan Penyelidikan Tidur Eropah](#) telah menghasilkan kertas putih bertajuk *Sleepiness at the Wheel*, yang memberikan gambaran keseluruhan yang baik tentang bukti sains berkaitan dengan memandu semasa mengantuk dan mencadangkan kaedah tingkah laku dan berasaskan teknologi untuk menangani kelesuan pemandu dalam persekitaran organisasi:

B. Program Pengurusan Kelesuan Amerika Utara (NAFMP)

Dibangunkan bersama oleh Jabatan Pengangkutan A.S. dan Pengangkutan Kanada, [Program Pengurusan Kelesuan Amerika Utara](#) (www.nafmp.com) menyediakan kursus dalam talian dan bahan sumber percuma untuk membantu penunggang motor, pemandu, dan lain-lain dalam rangkaian bekalan untuk menguruskan kelesuan pemandu secara lebih baik. Bahan ini telah dibangunkan terutamanya untuk industri pengangkutan barangan, tetapi bahan ini juga berguna untuk syarikat lain yang mempunyai pekerja yang memandu untuk bekerja. Tajuk NAFMP termasuk:

- Bagaimana membangunkan satu budaya korporat yang menyokong pengurangan kelesuan pemandu
- Pendidikan pengurusan kelesuan untuk pemandu, keluarga pemandu, eksekutif dan pengurus syarikat penerbangan, perkapalan/penerima dan pengirim
- Pemeriksaan dan rawatan penyakit tidur
- Pemandu dan penjadualan perjalanan
- Teknologi pengurusan kelesuan

C. Peraturan mengenai kerja dan masa rehat di Amerika Syarikat dan Kesatuan Eropah

Peraturan A.S. untuk pengendali lori besar dan bas: <http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

Maklumat daripada Suruhanjaya Eropah tentang peraturan pemanduan dan masa bekerja: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

LAMPIRAN C2: PANDUAN PENGURUSAN PERJALANAN

1. Apakah Pengurusan Perjalanan?

Pengurusan Perjalanan ialah satu proses untuk merancang dan melaksanakan perjalanan pengangkutan darat yang perlu dengan mematuhi semua keperluan Kesihatan, Keselamatan, Sekuriti, dan Persekitaran (HSSE). Pengurusan Perjalanan boleh dibahagikan kepada tiga fasa:

A. Rancang Perjalanan

Aspek yang ditangani dalam perancangan perjalanan termasuk (antara lain):

- a. Tentukan jika perjalanan perlu dan masa memandu, termasuk waktu rehat, memandu dan masa bertugas;
- b. Tentukan kenderaan untuk digunakan, kesesuaiannya dan dalam keadaan yang sepatutnya;
- c. Memerlukan kemahiran dan kecekapan pemandu;
- d. Tentukan laluan untuk diambil dan tempat untuk berehat.

Perkara boleh serah utama dalam proses pengurusan perjalanan ialah Pelan Pengurusan Perjalanan (JMP). Biasanya Penghantar, Pengurus Perjalanan atau Pemandu menyusun JMP. Sebelum melaksanakan perjalanan, Pemandu perlu diberi taklimat sepenuhnya (atau mengetahui) tentang perjalanan dan risiko yang berkaitan, termasuk langkah pengurangan yang didokumenkan dalam JMP.

B. Melaksanakan Perjalanan

Pemandu bertanggungjawab untuk melaksanakan perjalanan yang sejajar dengan JMP yang dipersetujui, tetapi yang lain perlu memainkan peranan juga. Sebagai contoh, JMP termasuk persediaan untuk prosedur "Pekerja Hilang" yang mungkin perlu dimulakan oleh Pengurus Perjalanan. Ini relevan apabila memandu melalui kawasan yang ditinggalkan atau bermusuhan, termasuk kawasan tanpa liputan telefon mudah alih.

C. Penutupan Perjalanan

Penutupan perjalanan memastikan objektif perjalanan dipenuhi dan membolehkan pemahaman mengenai pelajaran yang boleh membantu menambah baik proses pengurusan perjalanan dan/atau rancangan untuk perjalanan masa depan.

2. Mengapa Pengurusan Perjalanan?

Pengurusan Perjalanan digunakan untuk mencegah akibat keselamatan HSSE yang tidak diingini dalam perjalanan pengangkutan darat. Penyelia yang bertanggungjawab terhadap individu yang memandu atas urusan perniagaan syarikat bertanggungjawab untuk memastikan bahawa JMP disediakan apabila diperlukan. Sesiapa yang memandu kenderaan syarikat atau memandu atas urusan perniagaan syarikat bertanggungjawab untuk mematuhi syarat JMP apabila diperlukan.

Maklumat ini disediakan atas ihsan NETS untuk ahlinya dan juga orang awam. Maklumat ini disediakan "seperti adanya," tanpa sebarang representasi atau jaminan atas ketepatannya, dan NETS serta mana-mana syarikat yang menyumbang tidak bertanggungjawab atas kandungan atau penggunaan maklumat ini.

Beberapa pertimbangan untuk pelan pengurusan perjalanan termasuk:

A. Tapak pemuatan dan pemunggahan (jika berkenaan)

- Pemuatan dan pemunggahan di tapak, termasuk penilaian dan bahaya tapak
- Pemuatan kenderaan (penumpang, kestabilan produk untuk pukal dan kargo, bahaya muatan)
- Jenis kenderaan yang perlu bagi perjalanan dan kenderaan yang layak dipandu di jalan raya

B. Persediaan pemandu

- Tugas dan tempoh masa rehat pemanduan
- Kecekapan dan kecergasan pemandu, termasuk pertimbangan kelesuan

C. Laluan yang Dibenarkan

- Pelan laluan (mungkin lebih jauh daripada laluan yang paling cepat atau paling singkat untuk mengelak bahaya)
- Membolehkan pematuhan tugas pemanduan dan waktu rehat

D. Pengenalpastian bahaya dan kawalan laluan

- Bahaya keselamatan umum, termasuk infrastruktur negara, alam sekitar, musim, keadaan cuaca (debu, salji, ais, hujan, kabut), memandu pada waktu malam (jarak penglihatan berkurangan), dan lain-lain.
- Ambil kira bahaya situasi seperti penutupan jalan raya; persimpangan berbahaya; had laju; keadaan jalan raya buruk; jambatan; ruang lega atas, dan lain-lain.
- Ambil kira bahaya keselamatan tertentu
- Amalan pemanduan tempatan; perbezaan yang disebabkan oleh masa hari dan kesan hari dalam minggu; peristiwa kebangsaan dan agama; Pejalan kaki dan haiwan besar di jalan raya

E. Proses Komunikasi

- Perancangan dan perubahan laluan, persediaan respons kecemasan, pelencongan dan ketibaan

Pelan Pengurusan Perjalanan		Perjalanan Lawatan Tapak Peringkat Tinggi oleh <i>Pengurus Besar dan Penasihat HSE</i> dan kembali. Penerangan:				Nama Penumpang	Pemandu Gantian?
Adakah perjalanan diperlukan? Kenapa?		Ya, keperluan kontrak				1 <i>Mike Smith</i> 2 3 4	
Bolehkah perjalanan digabungkan dengan perjalanan yang lain? Jika		Tidak, tidak ada perjalanan lain pada hari ini					
Adakah terdapat keperluan untuk memandu pada waktu malam? Jika ya,		Tidak					
Nama individu yang bertindak sebagai Pengurus Perjalanan		Joe Mitchell		Phone:	12345678		
Tarikh Berlepas	Masa Berlepas	ID Kenderaan	Adakah Kenderaan layak untuk Perjalanan?	Nama Pemandu Utama (dan Syarikat jika Kontraktor)		Adakah lesen memandu sah untuk kenderaan dan negara?	Adakah Latihan Pemanduan Defensif untuk Pemandu dijalankan
04/25/11	07:30	88-XT-VD	ya	Dave River		ya	Ya (10/10/11)
Laluan Destinasi/Kawasan Rehat			Masa Ketibaan	Masa Berlepas	Berhenti Berehat?	Adakah Maklumat Perhubungan Diperlukan?	Bahaya yang diketahui ke destinasi/kawasan rehat dan langkah pengurangan, arahan khusus (contohnya)
Pejabat Smithtown – Saltflat			09:15	09:45	ya	ya	Perlahan untuk kerja pembaikan jalan di km 100, kopi Starbucks
Saltflat - tapak Brownsville			11:00			ya	Langkah keselamatan di pintu masuk tapak, pas diperlukan.
Adakah Perjalanan seperti yang diharapkan dan jika tidak, kenapa?							Tandatangan Pemandu (kecuali jika pemandu juga pengurus perjalanan)
Tidak. Lawatan ditunda berikutan beberapa pembaikan jalan di antara Saltflat dan tapak. Masa ketibaan pada 11:25.							

Respons Kecemasan	<i>(contoh, maklumat perhubungan, kawasan terpencil yang tidak mempunyai liputan GSM dan lain-lain)</i>
<i>Pengurus perjalanan: 12345678; Pengurus keselamatan - John Wayne: 23456 6789; Pengurus Tapak - Rob Keens: 34560987. Liputan GSM penuh.</i>	
Keselamatan	<i>(contoh, rampasan, rompakan, kes kecurian - muatan, kenderaan, dan sebagainya)</i>
<i>Starbucks di Saltflat terkenal pecah rampas kenderaan. Barangan peribadi tidak seharusnya dibiarkan untuk pandangan awam; kunci kenderaan.</i>	
Lokasi dan Masa	<i>(contohnya, masa memandu, kesan memandu pada waktu malam tanpa lampu jalan raya yang baik, memandu dalam bulan Ramadan dan lain-lain)</i>
Persekitaran dan Keadaan Tempatan	<i>(contohnya, cuaca, keadaan laluan, risiko kenderaan gelincir, dan lain-lain)</i>
<i>Lalu lintas pihak ketiga yang bergerak pantas di antara Saltflat dan tapak. Jalan sempit di Smiths Gap. Kabus dijangka di Smiths Gap. Kurangkan kelajuan dan tingkat jarak mengekori yang sesuai.</i>	
Pemuatan/Pemunggalan	<i>(contoh, risiko khas hasil daripada susun atur asas atau lokasi pelanggan, dan lain-lain)</i>
<i>Setelah masuk ke tapak, belokan pertama ke sebelah kiri mempunyai pintu masuk dok pemuatan di sebelah kiri. Berhati-hati dengan pergerakan HGV di kawasan itu.</i>	

LAMPIRAN D1: CONTOH SENARAI SEMAK PEMERIKSAAN KENDERAAN

NO KENDERAAN:	NAMA PEMANDU	BACAAN ODOMETER (Kms):	NO TRELER: (Jika berkenaan)
LUARAN		DALAMAN	
TIDAK ADA BAHAN API, MINYAK, KEBOCORAN AIR		INSTRUMEN DAN TOLOK <ul style="list-style-type: none"> • Paras bahan api • Tekanan minyak • Tekanan udara (kenderaan berat) • Tidak ada lampu amaran merah bernyala 	
PERIKSA PARAS CECAIR PADA: <ul style="list-style-type: none"> • Minyak Enjin • Cecair Brek • Cecair Cekam • Cecair Stering Kuasa • Cecair Penghantaran Automatik (jika berkenaan) 		KAWALAN <ul style="list-style-type: none"> • Hon • Brek • Pengelap cermin depan 	
PERIKSA TAHAP AIR PADA: <ul style="list-style-type: none"> • Tangki Turus Radiator dan Paras Bendalir Penyejuk • Periksa Tukup Radiator ditutup • Pengelap Cermin Depan/Paras Takungan Pencuci • Paras Cecair Bateri 		AC/AUDIO: <ul style="list-style-type: none"> • Penyaman udara berfungsi • Pemain audio berfungsi 	

PERIKSA SISTEM ELEKTRIK: <ul style="list-style-type: none"> • Kepala Bateri Bersih • Bateri Selamat • Periksa lokasi fuis • Lampu Puncak Berfungsi • Lampu brek Berfungsi • Penunjuk Berfungsi • Lampu Undur Berfungsi • Lampu Belakang Berkeamatan Tinggi Berfungsi 		PENGELAP CERMIN DEPAN <ul style="list-style-type: none"> • Pengelap cermin depan • Cermin depan – bersih dan tidak terhalang 	
PERIKSA TAYAR <ul style="list-style-type: none"> • Periksa Hos Radiator ketat • Periksa tali sawat kipas • Periksa pengelap cermin depan tidak lusuh • Tayar – periksa tekanan betul • Minimum kedalaman bunga sebanyak 1.6mm • Corak bunga sepadan • Tidak ada potongan yang dalam, ketulan, bonjolan, koyak, pendedahan lapisan 		TEMPAT DUDUK, TALI PINGGANG KELEDAR DAN CERMIN <ul style="list-style-type: none"> • Kedudukan tempat duduk dan tali pinggang keledar pemandu • Tempat duduk dan tali pinggang keledar penumpang • Cermin 	
PERALATAN KECEMASAN <ul style="list-style-type: none"> • Bicu dan aksesori • Alat pemadam api • Kit pertolongan kecemasan • Segitiga amaran bahaya 			
BADAN KENDERAAN <ul style="list-style-type: none"> • Tidak Ada Kerosakan • Keselamatan Muatan • Lampu dan Pemantul - Bersih 		TRELER (jika berkenaan) <ul style="list-style-type: none"> • Tidak Ada Kerosakan • Hos Brek • Sambungan Elektrik • Gandingan Keselamatan 	

SEMBARANG KECACATAN LAIN YANG DILIHAT:

TULIS TIDAK ADA DI SINI JIKA TIDAK ADA KECACATAN YANG DIJUMPAI	TANDATANGAN PEMANDU:
---	----------------------

LAPORAN DITERIMA OLEH:.....

TANDATANGAN:.....

LAMPIRAN E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012**AMALAN SELAMAT UNTUK KENDALIAN KENDERAAN BERMOTOR**

Piawaian sepersetujuan ini telah dibangunkan di bawah arahan American Society of Safety Engineers dan diluluskan oleh American National Standards Institute. Piawaian ini menyediakan amalan untuk penggunaan kenderaan selamat yang dikendalikan bagi pihak majikan, termasuk:

- Takrif, pengurusan, kepimpinan, dan pentadbiran
- Persekitaran pengendalian
- Pertimbangan pemandu
- Pertimbangan kenderaan
- Laporan dan analisis insiden

Amalan ini direka untuk kegunaan mereka yang mempunyai tanggungjawab pentadbiran dan operasi kenderaan bermotor sebagai sebahagian daripada kendalian organisasi.

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