

MUONGOZO KWA KINA KWA USALAMA BARABARANI™ WA NETS



Mei 2014

**Kwa Waajiri wenye Magari Mengi au
Machache na Mipango Mipya, Inayoendelea,
au ya Hali ya Juu ya USALAMA BARABARANI**

Umetayarishwa na
Mtandao wa Waajiri kwa Usalama wa Trafiki Ukiunga Mkono
Mwongo wa Hatua kwa Usalama Barabarani 2011–2020



YALIYOMO

UTANGULIZI	2
UPEO NA MATUMIZI	4
METRIKI, KESI YA BIASHARA, NA UBORESHAJI ENDELEU	6
UFAFANUZI	9
MAHITAJI KWA USIMAMIAJI USALAMA BARABARANI	12
KIAMABATISHO A	
KIAMABATISHO A1.1: Mfano Wa Muundo Wa Mpangilio Wa Usalama Barabarani	22
KIAMBATISHO A1.2: Sampuli Ya Chati Ya Usalama Barabarani Ya Shirika Na Mfano Wa Usimamiaji Usalama Barabarani	24
KIAMBATISHO A2: Sampuli Ya Utaratibu Wa Uchunguzi Wa Tukio	25
KIAMABATISHO B	
KIAMBATISHO B1: Sampuli Ya Sera Ya Utumiaji Simu Ya Rununu	31
KIAMBATISHO B2: Sampuli Ya Mwongozo Ya Mahitaji Kwa Mafunzo Ya Usalama Barabarani	32
KIAMBATISHO B3: Sampuli Ya Sera Ya Utumiaji Pombe Na Dawa Za Kulevya	35
KIAMBATISHO B4: Sampuli Ya Sera Ya Utoaji Leseni Kwa Dereva	36
KIAMBATISHO B6: Sampuli Ya Mwongozo Kwa Utambulishaji Na Udhhibiti Dereve Mwenye Hatari Kubwa.....	39
KIAMBATISHO B7: Mfano Wa Sera Ya Uendeshaji Pikipiki.....	40
KIAMABATISHO C	
KIAMBATISHO C1: Udhhibiti Wa Uchovu Kwa Dereva	42
KIAMBATISHO C2: Mwongozo Wa Usimamiaji Safari	51
KIAMBATISHO C3: Mpango wa Usimamiaji Safari	51
KIAMABATISHO D	
KIAMBATISHO D1: Sampuli Ya Orodha Ya Kukagulia Ya Ukaguzi Wa Gari	55
KIAMABATISHO E	
KIAMBATISHO E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012.....	58

UTANGULIZI

Mtandao wa Waajiri kwa Usalama wa Trafiki (NETS)

NETS ni mtetezi anayeongozwa na waajiri kwa usalama barabarani ulimwenguni na aliyeidhinishwa kama shirika lisilo la faida wala la kiserikali (NGO). Utetezi wake kwa usalama barabarani ulimwenguni unajumuisha mpango wa mwaka wa ulinganishaji wa usalama wa magari kwa niaba ya wanachama wake, zaidi ya kupigia debe Mwongo wa Hatua kwa Usalama Barabarani kupitia uhusika wake katika Ushirikiano wa Usalama Barabarani wa Umoja wa Mataifa (UNRSC). NETS hufanya kazi kwa ushirikiano na Idara ya Usafiri ya Marekani, Taasisi ya Kitaifa kwa Usalama na Afya Kazini, mashirika ya viwanda na Mashirika Yasiyo ya Kiserikali (NGOs) ili kuendesha miradi husiani na usalama barabarani na kupigia debe usalama barabarani kote katika mtandao wao. Mwishowe, NETS huzalisha na kusambaza nyenzo za kampeni ya Wiki ya Kazi ya Uendeshaji Salama (Drive Safely Work Week) kila mwaka.

Madhumuni

Mwongozo wa Kina kwa USALAMA BARABARANI wa NETS uliendelezwa kama sehemu ya dhamira yake ili kuwasaidia waajiri katika kuendeleza usalama barabarani wa ulimwenguni. Madhumuni ya waraka huu ni kuwasaidia waajiri katika hatua kadhaa za uendelezaji mpango wa USALAMA BARABARANI, ikijumuisha wale ambao:

- wanajitayarisha kuanzisha mpango wa USALAMA BARABARANI;
- wamo katika hatua za mapema za uendelezaji sera na mpango;
- wanasimamia mifumo iliyokomaa zaidi ya usimamiaji na uingiliaji kati usalama barabarani.

Utambuaaji

Vyanzo vya waraka huu vinajumuisha ANSI/ASSE Z15.1 – wastani wa 2012, *Desturi Salama kwa Uendeshaji Gari*; *Desturi Iliyopendekezwa ya Usafirishaji Ardhini* ya Shirika la Kitaifa la Wazalishaji Mafuta na Gesi (OGP 365); wastani wa ISO 39001:2012, *Mifumo ya usimamiaji usalama wa trafiki barabarani (RTS)* — *Mahitaji pamoja na mwongozo kwa utumizi*; na wanachama wa Bodi ya Wakurugenzi na wafanyikazi wa NETS.

Kanusho

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa “kama ilivyo,” bila uwakilishi au uhakikisho wowote kuhusiana na usahihi wake, na NETS au kampuni yoyote iliyochangia haiwajibiki kwa yaliyomo au matumizi ya taarifa hii.

Mahitaji kwa Usimamiaji Usalama Barabarani ambayo ndiyo yamezinagtiwa sana katika waraka huu ni ya kimsingi na makubaliano kati ya wanachama wa Bodi ya Wakurugenzi na wafanyikazi wa NETS waliochangia. Upande mwingine, mifano iliyotolewa katika viambatisho haiwakilishi haswa maoni ya NETS na wafanyikazi wake, kampuni husika wala Bodi ya Wakurugenzi.

Zaidi ya hayo, kwa sababu nyenzo katika viambatisho zimetolewa kutoka kwenye vyanzo mbalimbali, sampuli kadhaa za sera pale ndani zinaweza kuwa haziendani na kila moja wala Mahitaji kwa Usimamiaji Usalama Barabarani. Pale ambapo Mahitaji kwa Usimamiaji Usalama Barabarani hayaendani na nyenzo husika katika viambatisho, misimamo iliyobainishwa katika Mahitaji hupewa kipaumbele.

Zaidi ya hayo, wasomaji wanafaa kutambua kwamba hali za ndani zinafaa kuzingatiwa wakati wa utekelezaji wa vipengele mahususi vya sampuli za sera zilizotolewa humu. Kwa mfano, kiwango cha chini cha sekunde 2 kinapendekezwa kwa ujumla kama umbali salama wa kufuatilia, kikizidi kuwa sekunde 4 hadi 8 katika hali mbaya za anga. Hata hivyo, kiwango cha chini cha sekunde 2 kinaweza shindikana katika mazingira ya miji iliyosongamana katika sehemu nyingine duniani, na sekunde 4 hadi 8 zinaweza kukosa kuwa umbali mwafaka wa usalama katika barabara au hali za anga zinazotatiza sana.

Mwishowe, mada na mapendekezo katika waraka huu yanawakilisha taarifa ya hivi sasa na kwa kina zaidi inayopatikana kufikia wakati wa uchapishaji. Hilo likiwa limwsemwa, katika kufasiri na kutekeleza mapendekezo yaliyotolewa katika waraka huu, wasomaji wanafaa kuzingatia kila wakati hatari zinazochipuka, mazingira ya barabara za ndani, mabadiliko kwenye teknolojia na matokea mapya ya utafiti.

Uzingatiaji wa sheria za usalama wa trafiki za ndani, za eneo, za jimbo na za kitaifa

Magari ya kibiashara na yasiyo ya kibiashara yaliyokodishwa au yaliyomilikiwa na shirika, kwa kiwango cha chini, yatazingatia kanuni na sheria za trafiki za ndani, za eneo, za jimbo na za kitaifa, na pia mahitaji yote ya udhibiti uliowekewa magari ya kibiashara na yasiyo ya kibiashara.

UPEO NA MATUMIZI

Waraka huu unaangazia madereva wa magari mepesi-, wastani- au ya kazi nzito ambayo yanamilikiwa na kampuni au yamekodishwa na kampuni, na wafanyakazi na waajiriwa kwa mikataba ambao huendesha magari ya kibinafsi, ya pamoja, yaliyokodishwa au yaliyopangishwa kwa shughuli za kampuni zaidi ya maili 5,000 maili/kilomita 8,000 kwa mwaka. Waraka unaweza kutumika kwa njia mbalimbali, ikijumuisha:

- Kama *utangulizi* na kampuni katika hatua za mapema za kuendeleza mpango wa USALAMA BARABARANI. Inatoa *kielezo* wa vile vitu muhimu katika kuendeleza, kutekeleza na kudumisha mpango wa USALAMA BARABARANI.
- Kama *zana ya ukaguzi* na waajiri wenye mipango iliyo tayari ya usalama wa magari ili kutambua mianya na fursa za uboreshaji katika mipango yao ya usalama wa magari.
- Kama kiolezo cha ulinganishaji wakati kampuni nyingi zinakutana kulinganisha mipango yao ya usalama wa magari.

Mazingatio ya shirika

Mipango inayofanikiwa ya USALAMA BARABARANI imewekewa rasilimali, inaongozwa na uongozi na inamilikiwa kwa mfululizo.

1. Kutafuta rasilimali kunajumuisha, lakini sio tu, ufadhili kwa:
 - a. Mipango ya usalama wa dereva (kama vile mafunzo);
 - b. Usimamiaji mpango wa USALAMA BARABARANI (k.m. Hesabu ya watu kwenye kampuni au huduma za nje);
 - c. Teknolojia ya kukusanya metriki.
2. Watendaji wakuu wa biashara/usimamizi wa eneo ulimwenguni huonyesha jitihada na huwekeza muda, rasilimali na uangalifu. Huongoza mpango wa USALAMA BARABARANI na kuweka mtindo wa kukumbatia tamaduni inayothamini usalama.
3. "Kumilikiwa kwa mfululizo" kunaashiria vipengele vifuatavyo:
 - a. Kila dereva anawajibika kwa utendaji wake wa uendeshaaji gari.

-
- b. Meneja wa dereva pia anawajibika kwa utendaji wa shirika lake wa uendeshaaji gari, na wajibu wa matokeo unapanda juu hadi kwenye vyeo vya juu zaidi za shirika.
 - c. Timu za ndani za USALAMA BARABARANI ni sehemu ya mtandao wa USALAMA BARABARANI unaojumuisha viongozi wa USALAMA BARABARANI wa eneo ua kibiashara ambao wameunganisha kwa meneja wa USALAMA BARABARANI wa ulimwenguni.

Kumbuka: Katika mashirika fulani makubwa, meneja wa USALAMA BARABARANI ni cheo cha kudumu. Wengine wote wanachukulia vyeo vyao vya USALAMA BARABARANI kama sehemu ya kazi yako. Mifano ya chati za mpangilio wa USALAMA BARABARANI imeonyeshwa katika Kiambatisho A.

METRIKI, KESI YA BIASHARA, NA UBORESHAJI ENDELEU

Kukusanya, kuchanganua na kusambaza metriki/viashiria muhimu vya utendaji ni vipengele muhimu vya mpango wa usalama wa magari.

Mahitaji Msingi ya Data

1. Jumla ya idadi ya magari kwa aina:
 - a. Mepesi
 - b. Wastani
 - c. Mazito
2. Jumla ya maili/kilomita ikilinganishwa na aina ya gari kwa kipindi fulani cha wakati
3. Jumla ya ajali ikilinganishwa na aina ya gari kwa kipindi fulani cha wakati
4. Jumla ya majeraha ikilinganishwa na aina ya gari kwa kipindi fulani cha wakati
5. Aina ya ajali, k.m.
 - a. kwa matokeo: k.m., vifo, jeraha kwa mwajiriwa, jeraha kwa watu wengine, uharibifu wa mali pekee
 - b. kwa kisababishi: k.m., kukosa kuzingatia ishara za trafiki, kukosa kumakinika, kugonga-na-kutoroka
 - c. kwa namna ya ajali: k.m., kuguzana upande, kichwa kwa kichwa, kugongwa nyuma

Metriki/Viashiria Muhimu vya Utendaji

1. Viashiria vya Utendaji Unaoongoza
Viashiria vya utendaji unaoongoza hutoa maarifa katika uwezekano wa matukio chanya au hasi ya siku za usoni.
 - a. Mfano: Asilimia ya madereva waliobainishwa kama madereva wenye hatari kubwa (k.m. kulingana na rekodi za kasi au ajali au vyanzo vingine vya data, ikijumuisha Mifumo ya Ufuatiliaji ya Ndani ya Gari, pia tazama Kiambatisho B)
 - b. Mfano: Asilimia ya madereva wanaokamilisha mafunzo ya uendeshaji gari katika mwaka wa kalenda Mfano: Asilimia ya ajali zinazopitia uchanganuzi wa “kisababishi haswa” ndani ya siku 30 baada ya ajali

2. Viashiria vya Utendaji wa Kuachwa Nyuma

Viashiria vya utendaji wa kuachwa nyuma vinaelezea kwa uwazi jinsi mpango wa usalama wa magari unavyotenda vyema au vibaya zaidi.

Mfano: Ajali na Majeraha kwa Maili Milioni (CPMM na IPMM)

$$\text{CPMM} = \frac{(\text{Jumla ya ajali katika kipindi fulani cha wakati} \times 1,000,000)}{\text{Jumla ya idadi ya maili zilizosafiriwa katika kipindi hicho}}$$

$$\text{IPMM} = \frac{(\text{Jumla ya majeraha katika kipindi fulani cha wakati} \times 1,000,000)}{\text{Jumla ya idadi ya maili zilizosafiriwa katika kipindi hicho}}$$

Kujua Gharama za Marekebisho ya Kiajali

Mfano uliopo hapa chini unatoa mwongozo kuhusu kujua gharama za kurekebisha uharibifu wa ajali. Kumbuka kuwa haijumuisha gharama inayohusiana na majeraha na vifo.

Chukulia kuwa:

Idadi ya magari = Magari 500; 15% ya magari yaliyohusika katika ajali bila majeraha kwa mwaka; gharama wastani ya marekebisho = USD \$15,380*

Gharama ya Kila mwaka ya Marekebisho ya Kiajali = $500 \times 0.15 \times \$15,380 = \text{USD } \$1,153,500$

(* Gharama wastani ya marekebisho kutoka kwenye *Mzigo wa Kiuchumi wa Ajali kwa Waajiri*, NHTSA, 2002)

Ushirikiano/Ulinganishaji/Uboreshaji Endelevu

NETS inapendekeza kwamba viongozi wa magari/usalama wa magari wa kampuni watazame zaidi ya mipango yao binafsi ya usalama wa magari mara kwa mara ili wajifunze kutoka kwa wengine katika sekta yao na kutoka kwa wale walio katika sekta tofauti na yao. Jambo hili litapunguza muda wa kusuluhisha matatizo, kuleta mafikira mapya kwenye mipango ya USALAMA BARABARANI, kudumisha uboreshaji endelevu na kurahisisha ubadilishanaji desturi zenye matumaini.

Ulinganishaji/ushirikiano unaweza kuwa rasmi au usiwe rasmi. Ulinganishaji rasmi unajumuisha kujiunga na shirika la ulinganishaji wa usalama barabarani (NETS, kwa mfano), na pia kushiriki katika mipango ya ulinganishaji inayoendeshwa na mashirika ya sekta kwa niaba ya wanachama wao (American Gas Association, kwa mfano). Kwa taarifa kuhusu mpango wa usalama wa magari ulio rasmi na kwa kina, tembelea www.trafficsafety.org ili ujifunze kuhusu mpango wa Ulinganishaji wa Usalama wa Magari wa NGUVU KATIKA IDADI wa NETS™. Kumbuka kwamba inaweza kuwa na thamani kwa magari mengi na machache, aina zote za magari, na kwa waajiriwa wanaofanya kazi kote duniani, katika eneo moja la dunia au katika nchi moja pekee.

Katika ulinganishaji usio rasmi, kundi la waajiriwa, wakati mwingi wakiwa katika sekta moja, hushirikiana kuboresha mipango ya USALAMA BARABARANI ya kampuni zao bila kuhusisha mtu mwingine kuchukua na kuchanganua data.

Mpango wa Ulinganishaji wa NETS huchukua data kuhusu CPMs/IPMs na vipengele vya mpango vinavyotumiwa na kampuni zinazoshiriki katika zoezi la ulinganishaji.

Vipengele vya mpango vinavyolinganishwa na NETS vinajumuisha, lakini sio tu:

- 1) Sera
- 2) Mipango ya mafunzo, ikijumuisha mchakato wa Uendeshaji Gari wenye Matangazo
- 3) Utambulishaji na uingiliaji kati wa dereva mwenye hatari kubwa
- 4) Mchakato wa ukaguzi wa ajali
- 5) Matumizi ya Mifumo ya Ufuatiliaji ya Ndani ya Gari (IVMS) na teknolojia ya usalama iliyotolewa na Mtegenezaji Asilia wa Zana (OEM)
- 6) Mchakato wa dereva aliyeidhinishwa (mume/mke/mwenzi wa kinyumbani/mipango tegemezi/wakandarasi)
- 7) Metriki (k.m., CPM/IPM, asilimia ya magari katika ajali, aina nyingi za ajali za kawaida, kadi ya alama kulingana na aina ya gari na kulingana na nchi au eneo la dunia)
- 8) Sera ya simu ya rununu na vifaa vingine vya kielektroniki
- 9) Ujehusishaji wa usimamizi mkuu
- 10) Vidhibiti vya utawala (k.m. vikwazo kuhusu saa za uendeshaji gari kwa siku au mtawalia katika wiki; mapumziko ya lazima)

UFAFANUZI

ABS	Mfumo wa Kuzuia Kufunga Breki
Ajali	Tukio linalohusisha gari linaloendeshwa kugusana na gari jingine, mali nyingine, mtu/watu au mnyama/wanyama. Tukio hili linaweza kutokea kwenye au nje ya barabara ya umma na linaweza kusababisha uharibifu wa gari, uharibifu wa mali au jeraha.
Dereva wa Kampuni	<ul style="list-style-type: none"> Dereva wa kampuni ni yule aliyepewa gari linalomilikiwa au kukodishwa na kampuni. Kwa hiari ya mwajiri, madereva wa kampuni wanaweza pia kujumuisha waume/wake, wenzi wa kinyumbani na wategemezi wenye leseni ya uendeshaji gari ya kampuni, na pia wafanyikazi wa mikataba. Madereva wa kampuni pia wanajumuisha waajiriwa waliopewa gari la “fidia”. Wafanyakazi na waajiriwa wa mikataba ambao huendesha magari ya kibinafsi, ya pamoja, yaliyokodishwa au yaliyopangishwa kwa shughuli za kampuni zaidi ya maili 5,000/kilomita 8,000 kwa mwaka pia ni madereva wa kampuni.
Mafunzo ya Uendeshaji Gari wa Kujikinga	Masomo ya kufunza mbinu za uendeshaji gari salama na wajibu kwa watumiaji wote wa barabara. Inazidi ustadi wa sheria za barabarani na ufundi msingi wa uendeshaji gari. Lengo lake ni kupunguza hatari ya ajali kwa kutazamia hali hatari, licha ya hali mbaya au makosa ya wengine.
Gari Zito	Gari ambalo: <ul style="list-style-type: none"> Liko pekee au katika muugano wa lori/trela lina Kipimo cha Uzani wa Jumla wa Gari (GVWR) wa pamoja wa pauni 26,001 (kilo 11,794) au zaidi au Limeundwa kubeba abiria 16 au zaidi, ikijumuisha dereva.
HSSE	Afya, Usalama, Mazingira
Jeraha	Matibabu zaidi ya huduma ya kwanza yanahitajika na jeraha limetambuliwa na daktari au mtaalamu mwingine wa huduma za afya. UFAFANUZI zaidi unajumuisha kudhuru au madhara ya kimwili kwa mtu yanayosababisha kupoteza fahamu, angalau siku moja kutoka kazini, shughuli za kazi zenye vikwazo au kuhamishwa kazini.

IVMS	Mifumo ya Ufuatiliaji ya Ndani ya Gari (IVMS), au mifumo ya kufuatilia tabia za dereva, ni vifaa vya elektroniki ambavyo hurekodi data kuhusu tabia na matumizi ya gari na dereva kama vile tarehe, kasi, uongezaji kasi, upunguzaji kasi na matumizi ya mikanda ya usalama.
Mfumo wa Usimamizi wa Safari	Mfumo wa usimamiaji safari ni mchakato uliopangwa na wa utaratibu wa kupunguza hatari husiani na usafirishaji barabarani ndani ya shughuli za kampuni. Usimamiaji safari una vipengele vifuatavyo: 1) ufundi rasmi wa kutathmini hitaji la kusafiri na kujaribu kuondoa au kupunguza safari za mbali; na 2) utaratibu wa kusimamia safari, ikijumuisha upunguzaji hatari, kupanga njia salama za kufuatwa na mawasiliano kati ya madereva na wasimamizi.
JMP	Mpango wa Usimamiaji Safari (JMP) ni sehemu ya mfumo wa usimamiaji safari na unamaanisha mpango uliokubaliwa kati ya dereva na msimamizi (au Meneja wa Safari). JMP unahusu muda kati ya kuondoka na kufika uendako. JMP inaeleza njia salama zaidi ya kufuatwa ili kuzuia au kupunguza hatari zozote zinazoweza kuwa njiani, njia mbadala za kufuatwa, vituo vya kufuatilia trafiki ya mawasiliano, mawasiliano njiani na unajumuisha mapumziko (katika maeneo salama) ambayo madereva huchukua kuzuia uchovu. Katika maeneo ambayo ufikiaji kwa mfumo wa umma wa ushughulikiaji masuala ya dharura unakosekana, mpango unafaa kutambua vituo ambavyo dereva wanaweza kupata huduma za kimatibabu.
Gari Jepesi	Gari ambalo: <ul style="list-style-type: none"> Lina Kipimo cha Jumla ya Uzani wa Gari (GVWR) cha chini ya pauni 10,001 (kilo 4,536) au limeundwa kubeba abiria wanane au watu wachache ikijumuisha dereva. GVWR ni kipeo cha uwezo wa gari moja, ikijumuisha dereva, abiria, mafuta na mzigo.
Gari Wastani	Gari ambalo: <ul style="list-style-type: none"> Lina GVWR zaidi ya pauni 10,001, lakini chache kuliko pauni 26,001 (kilo 11,794) Lina vuta trela la aina yoyote na lina GVWR ya pamoja iliyo chache kuliko pauni 26,001 (kilo 11,794) au Limeundwa kubeba watu tisa hadi 15, ikijumuisha dereva.

NCAP	Mpango wa Kutathmini Gari Jipya. Mara nyingi huongozwa na serikali, kazi ya NCAP huwa kujaribu magari na kuyakadiri (tarakimu kwa kijumla) kwa misingi ya uwezo wao kuwakinga waliomo ndani dhidi ya majeraha katika tukio la ajali. Taarifa zaidi: http://www.globalncap.org/
Teknolojia ya kinga dhidi ya kubingirika	<p>Teknolojia ya kinga dhidi ya kubingirika iliyoundiwa magari mepesi inatumia mfumo wa kielektroniki wa kudhibiti usawa (ESC). Mfumo huu unaweza kuwezesha breki kwenye magurudumu binafsi, ukiruhusu gari kurejesha ushikiliaji vyema barabarani, ambao humruhusu dereva kudhibiti gari.</p> <p>Majina mengine ya teknolojia moja yanajumuisha: Mfumo wa kudhibiti ushikiliaji vyema barabarani (TCS), udhibiti wa usawa wa gari (VSC), programu ya kielektroniki ya usawa (ESP), udhibiti wa nguvu wa usawa (DSC). Mfumo huo unapatikana kutoka kwa watengenezaji magari wengi katika magari yao mapya, SUV na lori nyepesi.</p>
Kinga dhidi ya kubingirika	<p>Miundo ya kinga dhidi ya kubingirika (mara nyingi eneo la dereva na fremu) imekusudiwa kuwakinga waliomo ndani ya gari dhidi ya majeraha yanayosababishwa na magari kubingirika.</p> <p>Kinga hii ya ziada inaweza kuwa katika mfumo wa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ngome kamili ya kubingirika ndani ya gari • Nguzo kwenye safu za paa • Nguvu ya dirisha liyoongezwa
Kinga dhidi ya kugongwa kando	<p>Mfumo wa kinga dhidi ya majeraha katika ajali za kugongwa kando unaozingatia kanuni ya ECE95 ya Umoja wa Ulaya, kanuni ya FMVSS 214 ya Marekani au sawa.</p> <p>Kwa kawaida, magari yote ya kisasa yana miundo ya mfumo iliyo na kinga dhidi ya kugongwa kando; magari mengi yana mabegi ya hewa ya kando na mengi huwa na mabegiy hewa au pazia za kuingia kichwa.</p>

MAHITAJI KWA USIMAMIAJI USALAMA BARABARANI

Mahitaji yamepangwa katika nguzo nne:

- A. **Mfumo wa Usimamiaji USALAMA BARABARANI:** una vipengele vya mpango ambavyo vinawezesha shirika kuboresha utendaji wa usalama barabarani
- B. **Mahitaji kwa** dereva na abiria
- C. **Mahitaji kwa** Usimamiaji Safari kwa kupanga, kutekeleza na kufuatilia
- D. **Mahitaji kwa** Magari

Vipengele vya lazima vya mpango kamili wa usalama barabarani vimeorodheshwa upande wa kushoto. Nyenzo za ziada, ikijumuisha rejeleo kwa mwongozo, desturi bora na viambatisho, viko upande wa kulia.

Vipengele vya lazima	Mwongozo
A. Mfumo wa Usimamiaji Usalama Barabarani	
<p>1. Mfumo wa usimamiaji usalama barabarani lazima utekelezwe ili kuhakikisha kwamba shughuli zimepangwa, zimefanywa, zimedhibitiwa na zimeelekezwa ili hatari za usafiri barabarani zipunguzwe. Mfumo wa usimamiaji lazima uwe na vipengele vifuatavyo:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Uongozi na jitihada B. Sera, Madhumuni na Malengo ya USALAMA BARABARANI C. Shirika, rasilimali, vyeo na majukumu D. Umahiri, mafunzo na ufahamu E. Usimamiaji hatari wa usafiri barabarani F. Mchakato wa mawasiliano G. Nyaraka za mfumo wa usimamiaji H. Upangaji na udhibiti unaofanya kazi I. Kuwa tayari kwa masuala ya dharura J. Ufuatiliaji, kipimo, uchanganuzi na tathmini K. Uchunguzi wa tukio la usafiri barabarani na ufuatiliaji L. Kaguzi ya ndani M. Tathmini ya usimamiaji N. Hatua ya kutoambatana, kurekebisha na kuzuia O. Jitihada kwa uboreshaji endelevu 	<p>Mifano ya miundo ya mfumo wa kina ya usimamiaji usalama barabarani ni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desturi iliyopendekezwa ya usalama wa usafirishaji ardhini ya OGP 365 - Mifumo ya usimamiaji usalama wa Trafiki barabarani (RTS) wa ISO 39001:2012 – Mahitaji yenye mwongozo wa matumizi <p>Zaidi, Desturi wastani Salama kwa Uendeshaji Gari za 2012 za ANSI/ASSE Z15.1 zina vipengele vya mfumo wa usimamiaji usalama barabarani.</p> <p>Sampuli za chati za mpangilio na ripoti za uchunguzi wa matukio zinapatikana katika Kiambatisho A.</p>

B. Mahitaji kwa dereva na abiria	
1. Waliomo ndani ya gari lazima watumia mishi ya usalama. Ni jukumu la dereva kutaja jambo hili.	
2A. Lazima madereva wawe na leseni ya uendeshaji gari iliyo halali ya eneo na aina ya gari. 2B. Endeleza sera ya kindani ya Uzima wa Kufanya Kazi ili kuhakikisha madereva ni wazima kimwili na kiakili kuendesha magari.	Rejelea Kiambatisho B4 kwa sampuli ya sera ya Utoaji Leseni kwa Dereva. Tekeleza mchakato wa Uzima wa Dereva Kufanya Kazi unaojumuisha uchunguzi wa kimatibabu wa mara kwa mara (k.m., kukaguliwa kwa matatizo ya usingizi kama vile pumzi zisizo za kawaida wakati wa kulala).
3. Lazima madereva wakamilishe Mafunzo ya Uendeshaji Gari wa Kujikinga mwafaka kwa aina mbalimbali za magari yanayoendeshwa. Mafunzo yanafaa kujumuisha: A. Ufahamu wa jumla wa hatari (ikijumuisha usimamiaji uchovu na uendeshaji gari uliokengeushwa) na vipengee vilivyotambuliwa kupitia ukaguzi wa ajali za kihistoria B. Kushughulika, kwenye usukani au mbinu nyingine kuonyesha na kutathmini kiwango cha ujuzi C. Mafunzo ya mara kwa mara ya kujikumbusha yanafaa kutegemea utendaji na hatari ya dereva pamoja na angalau mafunzo ya kujikumbusha ya kufanya jambo halisi kila miaka mitatu	NETS inapendekeza kukamilisha mafunzo ya ufahamu wa ubingirikaji pale ambapo pana hatari kubwa ya kubingirika (k.m., kwa ajili ya aina ya gari na/au aina au hali ya barabara. Rejelea Kiambatisho B2 kwa sampuli ya sera ya mafunzo ya dereva ambayo inajumuisha taarifa kuhusu uendeshaji wenye maoni na kirafiki. NETS inapendekeza utafute idhini/kibali kilichoandikwa cha sera ya mafunzo ya dereva.

<p>4. Usimamizi lazima utekeleze mchakato wa uingiliaji kati Dereva mwenye hatari kubwa, ambao lazima ujumuishe angalau:</p> <p>A. Kigezo cha kutambua, kuwajulisha na kuwasimamia madereva wenye hatari kubwa;</p> <p>B. Kipindi kilichoratibiwa cha mafunzo na msimamizi wa karibu wa dereva mara tu baada ya ubainishaji wa Dereva mwenye Hatari Kubwa; na</p> <p>C. Mafunzo ya kurudiwa ya ziada na mahitaji ya taathmini ya ziada;</p> <p>D. Rufaa kwa mchakato mwafaka wa usimamiaji utendaji.</p>	<p>Rejelea Kiambatisho B6 kwa sampuli ya sera ya Utambulishaji na ushughulikiaji Hatari Kubwa.</p>
<p>5A. Tambua, kulingana na tathmini ya hatari ya HSSE, ni magari yapi yanafaa kuwekwa Mifumo ya Ufuatiliaji ya Ndani ya Gari (IVMS). Kwa kuwango cha chini sana, lazima vifaa vya IVMS virekodi dhidi ya kasi ya “ufunguo wa utambulishaji dereva”, uongezaji mbaya wa kasi, upunguzaji mbaya wa kasi, kilomita au maili zilizoendeshwa na saa za dereva.</p> <p>5B. Tumia data ya IVMS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kutoa matokeo kwa madereva na kuboresha utendaji wa dereva • Tumia usimamiaji utambuzi na matokeo; toa vikwazo kwa kutotii 	<p>Mbinu yenye msingi wa hatari inaweza kutumiwa kuweka kasi ya kuanzisha matumizi ya IVMS. Matokeo ya tathmini ya hatari yaweza kuwa kwamba IVMS zitatumiwa kwa madereva wenye hatari kubwa kwanza, ikifuatiwa na makundi mengine ya madereva.</p> <p>Mfano wa waraka wa utekelezaji IVMS na maoni ya dereva waweza kupatikana kwenye http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>Kumbuka: Utekelezaji wa hitaji hili haumaanishi kuwa mbinu nyingine za matokeo (k.m. uendeshaji wenye utangazaji na wa kirafiki) sio halali kwa kuboresha utendaji wa dereva. Uendeshaji wenye maoni</p>

	na wa kirafiki pia unaweza kuwa sehemu ya mpango wa mafunzo ya dereva.
<p>6. Madereva hawaruhusiwi kutumia simu za rununu/kifaa cha arafa/redio ya kuzungumza na kuzungumziwa wanapoendesha gari. Hii inajumusiha vifaa visivyo vya kushikiliwa mkononi.</p> <p>A. Mambo ya kipekee, ikiwa inaruhusiwa na sheria, ni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Katika masuala ya dharura • Kama sehemu ya usimamiaji msafara • Hali nyingine, kulingana na tathmini za hatari za HSSE 	Rejelea Kiambatisho B1 kwa sampuli ya sera ya simu ya rununu.
<p>7. Madereva hawafai kuendesha gari wakiwa wametumia pombe, dawa, dawa za kulevya, dawa za kimatibabu ambazo zinaweza kuathiri uwezo wa kuendesha gari.</p>	Rejelea Kiambatisho B3 kwa sampuli ya sera kuhusiana na matumizi ya pombe, dawa na dawa za kimatibabu ambazo zinaweza kuathiri uwezo wa kuendesha gari.
<p>8. Matumizi ya pikipiki kwenye shughuli za kampuni hayaruhusiwi, isipokuwa tathmini ya hatari inaonyesha vidhibiti vya kutosha vimewekwa kusimamia hatari husiani na aina hii ya usafiri.</p> <p>Ikiwa matokeo ya tathmini ya hatari itagundua kwamba pikipiki zinaruhusiwa, lazima kuwe na sera/utaratibu unaojadilia mahitaji ya chini zaidi kwa matumizi ya pikipiki hizi, ikijumuisha matumizi ya kofia mwafaka na mafunzo spesheli ya dereva.</p>	Rejelea Kiambatisho B7 kwa sampuli ya sera kuhusu matumizi ya pikipiki.

C. Usimamiaji Safari	
<p>1. Usimamizi lazima utekeleze taratibu za usimamiaji uchovu na utawala wa saa za kazi, kuedesha gari na kupumzika. Utawala lazima utii na sheria na kanuni za ndani. Usimamizi usitoe kazi hivi kwamba dereva atafanya kazi akikiuka saa za kazi, uendeshaji gari na saa za kupumzika za utawala.</p> <p>A. Lazima madereva wawe na uwezo wa kimwili na kiakili wa kuendesha gari.</p> <p>B. Madereva wana haki ya:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kuepuka kuendesha gari ikiwa hawajapumzika au hawako macho kikamilifu • Kusimamisha gari na kupumzika katika eneo salama ikiwa umakinifu umepotea <p>C. Lazima madereva watii kazi, uendeshaji gari na saa za kupumzika.</p>	<p>Tekeleza taratibu za usimamiaji uchovu zinazojumuisha:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Panga kazi ili upate mapumziko ya kutosha, kuepuka saa ndefu za uendeshaji gari, kuepuka kuendesha gari usiku na kuepuka zamu za kazi zinazozunguka • Ruhusu wafanyakazi kupanga kukaa usiku kucha. • Elimisha madereva kuhusu hatari ya uchovu na mikakati yenye ufanisi kwa kusimamia uchovu • Ikiwa sheria na kanuni kwa saa za kazi, kuendesha gari na kupumzika hazipo, saa za kazi, kuendesha gari na kupumzika zilizoko kwenye Jedwali 1 (ukurasa 22) zinapendekezwa. • Ikiwa sheria na kanuni za ndani kwa saa za kazi, kuendesha gari na kupumzika hazina vikwazo sana, NETS inapendekeza kutekeleza mahitaji yaliyo na vikwazo vilivyobainishwa katika Jedwali 1.

<p>2. Meneja mara kwa mara wataulizia na kukagua idadi ya safari wakiwa na nia ya kuondoa safari na kupunguza hatari.</p>	<p>Zingatia mbinu salama zaidi za usafiri (reli, feri, usafiri wa hewani) na mbinu mbadala za kutimiza kazi kama vile mikutano kupitia video au mikutano kupitia wavuti.</p> <p>Pale ambapo usafiri barabarani ndio inayowezezekana pekee, hatua bayana za usafiri barabarani lazima zizingatiwe ili kupunguza umbali (kilomita au maili zilizoendeshwa) na hatari. Hili linajumuisha: matumizi ya mbinu za usafiri barabarani zenye hatari chache zaidi (k.m. basi dhidi ya gari jepesi) na kujumuisha safari.</p>
<p>3A. Tumia tathmini ya hatari ya HSSE ili kutambua ni (aina za) safari zipi zinahitaji Mpango wa Usimamiaji Safari (JMP) na utekeleze JMP kwa safari hizi.</p> <p>3B. JMP inajumuisha njia iliyoidhinishwa ya kufuatwa, utambuaji hatari za njiani na vidhibiti husiani, kusimama kwa mapumziko, na mahitaji ya mawasiliano wakati wa safari. Katika upangaji safari, saa za kazi, kuendesha gari na kupumzika zilizobainishwa katika Jedwali 1 zitatumwa na pia vidhibiti vya usimamiaji uchovu.</p>	<p>Rejelea Kiambatisho C kwa sampuli ya sera ya Usimamiaji Safari.</p> <p>NETS inapendekeza kuteua Meneja wa Safari na kuhakikisha wana mafunzo yanayofaa.</p> <p>Panapowezekana, dereva na meneja wa safari wanafanya mjadala kabla ya safari ili kuhakikisha:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Dereva anafaa kufanya kazi na amehitimu kwa safari hiyo (tazama pia mahitaji 3,4 na 8) b. JMP inaeleweka na dereva na meneja wa safari c. Magari yanakaguliwa kabla ya safari (tazama hitaji 16.2) <p>Kwa safari ambapo mjadala wa kabla ya safari hauwezekani, mbadala</p>

	vidhibiti vinaweza kutekelezwa ili kuhakikisha safari zinaambatana na vipengee a, b na c vilivyotajwa hapo juu.
4. Abiria wasio na ruhusua hawaruhusiwi ndani ya gari wakati wa shughuli za kampuni.	<p>Tekeleza sera inayobainisha wale walioidhinishwa kuendesha gari lililomilikiwa au kukodishiwa/kupangashiwa kampuni na wale walioidhinishwa kubebwa kwa gari lililomilikiwa au kukodishiwa/kupangashiwa kampuni.</p> <p>Kwa kawaida, abiria aliye na ruhusa katika gari la mizigo mizito ni mtu aliyeruhusiwa na usimamiaji mkondo wa dereva. Hili linajumuisha lakini sio tu kwa wakufunzi wa madereva, madereva walio kwenye mafunzo, wafanyakazi wa udumishaji na wafanyakazi wa usafiri.</p> <p>Katika nchi nyingine, abiria lazima watii mahitaji kwa udhibiti pale wanapotarajiwa kujua mzigo, kuhusu mzigo na mchakato wa ushughulikiaji masuala ya dharura.</p>
5. Lazima madereva, pale wanaporuhusiwa na sheria, waendeshe gari wakiwa wamewasha taa wakati wa saa za mchana	

JEDWALI 1: SAMPULI YA SAA ZA KAZI, KUENDESHA GARI NA KUPUMZIKA

Mapendekezo yaliyopo hapa chini yanalingana kimsingi na mifumo ya udhibiti inayotekelezwa kwenye magari mazito. Hata hivyo, baadhi ya vipengele vilivyo hapa chini, k.m. vile vinavyohusiana na hitaji la mapumziko na hitaji la kuzingatia muda wa kusafiri kuelekea/kutoka kazini kama sehemu ya jumla ya muda wa kuendesha gari, pia ni muhimu kwa magari mepesi na wastani.

Rejelea Ambatisho C1 kwa taarifa zaidi zinazohusu kila moja ya mahitaji yaliyo katika Jedwali 1, umuhimu wa kutii mahitaji haya na jinsi yanavyohusiana na sheria na kanuni za ndani.

	Kwa madereva wa magari mepesi au wastani	Kwa madereva wa magari mazito na wengine ambao uendeshaji gari ndiyo kazi msingi
Muda wa juu zaidi wa kuendesha gari katikati ya mapumziko na muda wa chini zaidi wa mapumziko	Saa mbili za uendeshaji gari mfululizo ikifuatiwa na pumziko la angalau dakika 15.	Saa 4.5 za uendeshaji gari mfululizo ikifuatiwa na pumziko la dakika 30. Hata hivyo, inapendekezwa zaidi kuwa na mapumziko ya dakika 15 kila saa mbili, au mapumziko mengi ya mara kwa mara wakati wa vipindi vya saa za kulala.
Saa za juu zaidi za kazi* ndani ya kipindi cha saa 24 mfulululizo *Sasaa za kazi ambazo kimsingi zinazojumuisha uendeshaji gari wa kikazini	Mwajiriwa haruhusiwi kuendesha gari baada ya saa kumi na mbili za kazi.	Mwajiriwa haruhusiwi kuendesha gari baada ya saa 14 za kazi.
Upeo wa saa za kuendesha gari ndani ya kipindi cha saa 24	Jumla ya saa nane, bila kujumuisha saa za kusafiri kuelekea/kutoka kazini. Saa tisa, ikijumuisha saa zozote za kusafiri hadi/kutoka kazini.	Jumla ya saa kumi bila kujumuisha saa za kusafiri kuelekea/kutoka kazini. Saa kumi na moja ikijumuisha saa zozote za kusafiri kuelekea/kutoka kazini.
Upeo wa saa za kazi katika kipindi cha siku saba na siku 14 mfulululizo	Hakuna kuendesha gari baada ya kipindi cha saa 40 za kazi katika kipindi cha siku saba, au saa 80 katika kipindi cha siku 14.	Hakuna kuendesha gari baada ya kipindi cha saa 70 za kazi katika kipindi cha siku nane, au saa 120 katika kipindi cha siku 14.

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa "kama ilivyo," bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

D. Gari	
<p>1. Usimamizi lazima uhakikishe magari yanayotumika yanatii na viwango wastani:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Mishipi ya usalama ya pointi 3* B. Eneo la kupumzisha kichwa* C. Mabegi ya hewa (kwa dereva na abiria wa kiti cha mbele) D. Kinga dhidi ya kugongwa kando E. ABS F. IVMS (Kulingana na tathmini ya hatari) G. Zana za ushughulikiaji masuala ya dharura <p>*viwango vya chini zaidi kwa magari mepesi yanayotumika kwenye shughuli za Kampuni yanayomilikwa au kukodishwa Dereva.</p>	<p>Viwango vilivyobainishwa katika waraka huu ni viwango vya chini zaidi. Viwango vya ziada vinaweza kujumuisha: uwezo wa kukokota, mazingatio ya urahisi wa kutumia (k.m. urahisi wa kufikia, kutembea, uwezo wa kufanya kazi kutoka kwa au katika gari), vipengele vya usalama kama vile mifumo ya ustawi, mtazamo wa nyuma au vifaa vya ugunduzi, mfumo wa uepukaji ajali, kamera ya ndani ya gari na mifumo ya vioo vya nje.</p> <p>NETS inapendekeza kutumia magari yenye vifaa vya uzuiaji au ukingaji kulingirika, ikiwa tathmini ya hatari wa kulingirika itatambua hatari kubwa wa ubingirikaji.</p> <p>NETS inapendekeza magari yawe na angalau nyota nne kwenye mpango wa kipimo cha NCAP au muundo sawa wa kipimo cha jaribio la ajali.</p> <p>Zana mwafaka za masuala ya dharura zinajumuisha: zana za huduma ya kwanza, tochi, fulana yenye uakisi ya usalama, kizima moto, pambetatu za tahadhari.</p>
<p>2A. Dumisha magari katika hali salama za ufanyaji kazi zinazoambatana na viwango vya mtegenzaji na mahitaji ya sheria za ndani.</p>	<p>Rejelea Kiambatisho D kwa sampuli ya utaratibu wa udumishaji magari na utaratibu wa ukaguaji magari.</p>

2B. Lazima madereva wafanye ukaguzi wa kabla ya safari ili kuhakikisha kwamba gari liko katika hali nzuri ya kufanya kazi na mwafaka kwa safari ile.	
3. Weka vizuri vitu vilivyolegea katika eneo la abiria	Vitu vilivyolegea havifai kubebewa katika eneo la abiria; neti ya mizigo au sawa inaweza kutumiwa kutenganisha eneo la hifadhi kutokana na eneo la abiria.

KIAMABATISHO A1.1: MFANO WA MUUNDO WA MPANGILIO WA USALAMA BARABARANI

- 1.1 Mashirika yanayofanya kazi katika biashara nyingi au maeneo mengi tofauti yanaweza kuzingatia kuweka sera ya kiwango cha juu cha kiulimwengu ambacho kinabainisha mahitaji ya chini zaidi na unaruhusu Vitengo vya Eneo au Kibiashara kuweka mwongozo wa undani zaidi bayana kwa shughuli husika na ndani ya mahitaji ya sera ile ya kiulimwengu.
- 1.2 Ili kutelekeza na kudumisha kwa mafanikio mpango wa usalama barabarani na wa magari, uonyeshaji mkuu wa jitihada za usimamizi kwa Mpango wa Usalama Barabarani na wa Magari unahitajika.

Madereva

- Endesha Gari Salama
- Ripoti maili zilizosafiriwa & matukio
- Fanya Kazi na Waratibu wa Usalama wa Dereva
- Kamilisha mafunzo ya dereva

Waratibu wa Usalama wa Dereva (DSC)

- Meneja wa Timu au Mtaalamu wa Utawala
- Toa data muhimu ya usalama wa magari kwa timu
- Fuatilia madereva Walio katika Hatari ndani ya timu
- Hamasisha na ushawishi usalama ndani ya timu
- Shiriki katika mtandao wa DSC
- Ripoti matukio na kusanya maili za safari

Waratibu wa Usalama wa Magari

- ESH au Kiongozi mkuu wa biashara
- Pea kazi na ufanye kazi na DSC
- Fanya kazi na kiongozi wa usalama wa magari
- Shiriki katika timu ya usalama wa magari

Viongozi wa Usalama wa Magari/Usalama wa Mazingira na Idara ya Afya (ESH)

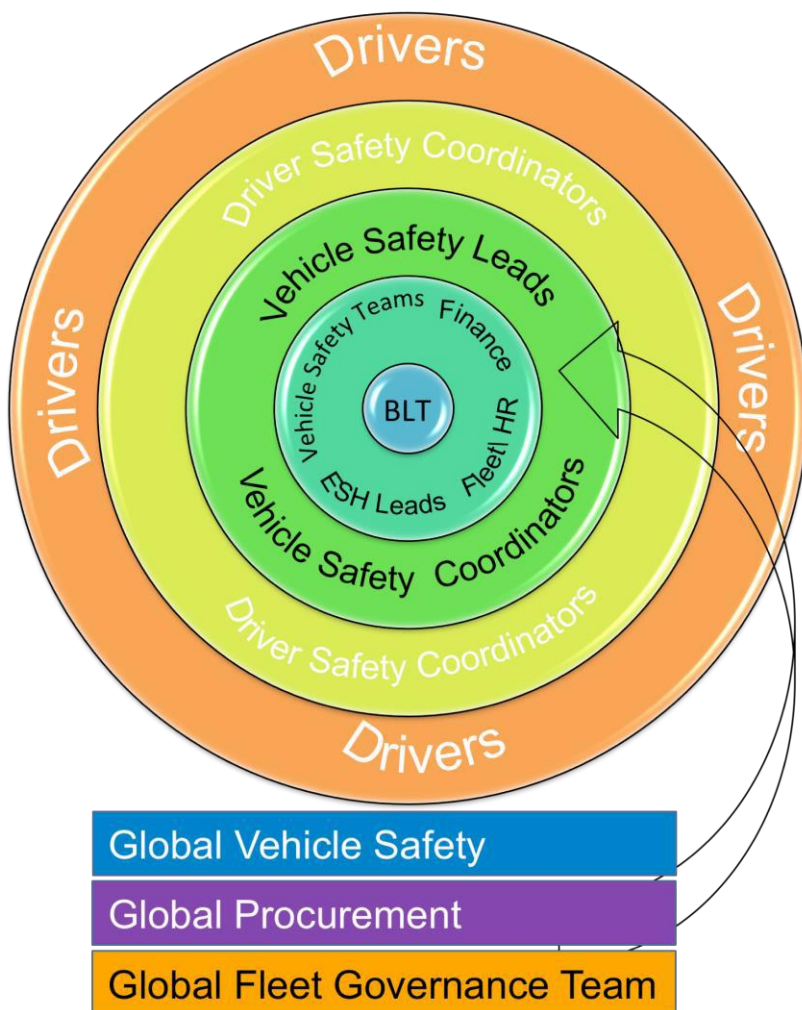
- Fanya kazi na waratibu & DSC
- Simamia mifumo na urekodi metriki za ESH
- Toa mwongozo kwa timu za usalama wa magari

Timu za Usalama wa Magari

- Weka sera
- Agiza na ufuatilie metriki
- Ripoti kwa Uongozi wa Biashara

Timu za Uongozi wa Biashara/Viongozi wa Watu

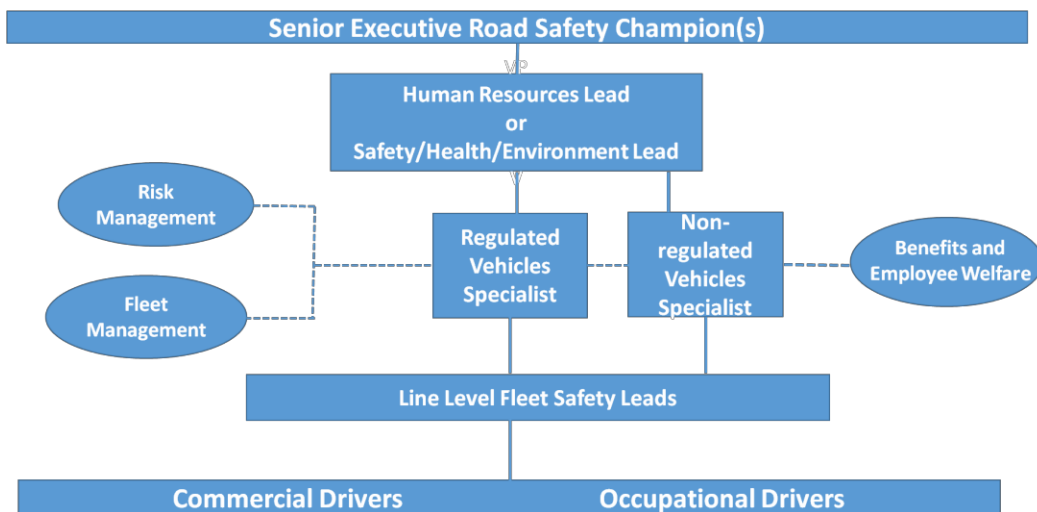
- Weka mwelekeo na matarajio
- Kagua metriki
- Pitisha & tumia sera
- Fanya ufuatiliaji wa dereva na uingiliaji kati



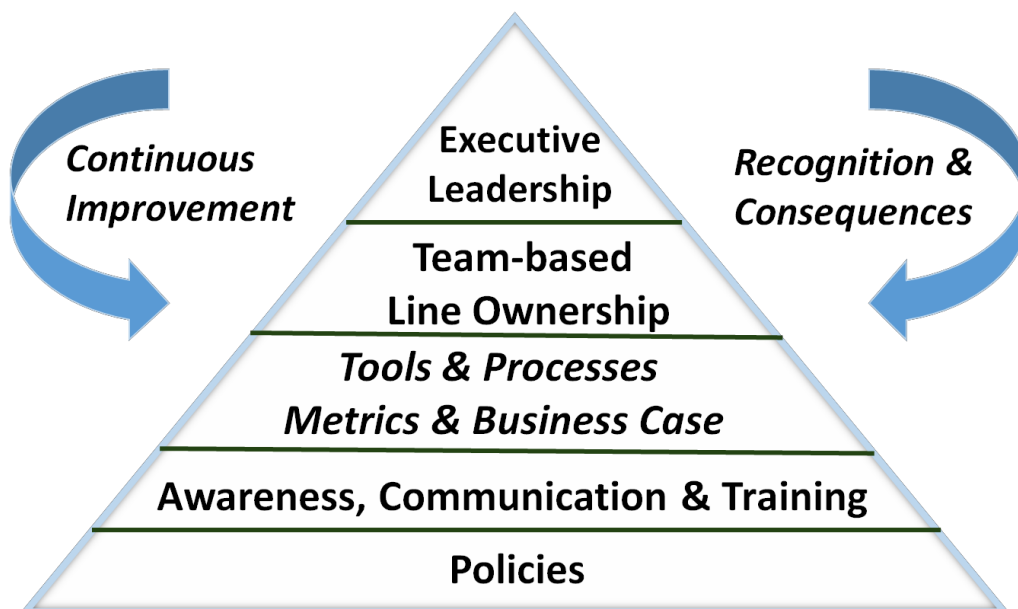
- 1.3 Viongozi wa Mpangilio lazima wahakikishe mpango umewekewa rasilimali mwafaka ili kutekeleza mpango, kukusanya na kusema metriki mwafaka, kukagua matukio/ajali, kuhakikisha mafunzo ya dereva yamekamilishwa inavyohitajika na kutambua na kujiingiza katika uboreshaji endelevu. Mfano wa muundo unaweza kupatikana hapo juu.
- 1.4 Zingatia kuanzisha Timu za Usalama wa Magari zenye Msingi wa Eneo ili kusimamia masuala ndani ya kila Kitengo cha Biashara au Eneo la Ulimwenguni.
- Weka na Ukague sera ya usalama ndani ya Kitengo cha Eneo/Biashara.
 - Tambua na uhakikishe idadi inayotosha ya Waratibu wa Usalama wa Magari
 - Kagua Matukio na Ajali
 - Hakikisha mafunzo ya dereva yamekamilishwa kulingana na sera
- 1.5 Kutakuwa na mbinu ya kutambulisha na kufunza watu wanaowajibika kwa kusimamia mahitaji ya Mpango wa Usalama wa Magari na kuhudumu kama kituo kikuu cha mawasiliano ili kusaidia kwa kuripoti kokote na mawasiliano mengine kwa Madereva wa Kampuni na waume/wake/wenzi wa kinyumbani wanaoendesha magari yaliyomilikiwa au kukodishiwa Kampuni.

**KIAMBATISHO A1.2: SAMPULI YA CHATI YA USALAMA BARABARANI YA SHIRIKA NA MFANO WA
USIMAMIAJI USALAMA BARABARANI**

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa "kama ilivyo," bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

KIAMBATISHO A2: SAMPULI YA UTARATIBU WA UCHUNGUZI WA TUKIO

MADHUMUNI

Kujua kweli kuhusu ajali/tukio na kufuata itifaki inayohitajika.

UPEO

Wajiriwa wote wanaoendesha magari ya (Ingiza jina la Kampuni) (yaliyomilikiwa, kukodishiwa, au kupangishiwa)

UFAFANUZI

Ajali au Tukio Linaloweza Kuzuiliwa—Ajali au Tukio Linaloweza Kuzuiliwa ni lile ambalo Mwajiriwa wa (Ingiza Jina la Kampuni) alikosa kufanya kila jambo linalowezezekana kuzuia ajali, ikijumuisha kutazamia hatari na kutumia taratibu mwafaka za uendeshaji gari wa kujikinga.

Ajali au Tukio Lisiloweza Kuzuiliwa—Ajali Lisiloweza Kuzuiliwa ni lile ambalo Mwajiriwa wa (Ingiza Jina la Kampuni) alifanya kila jambo linalowezezekana kuzuia ajali, ikijumuisha kutazamia hatari na kutumia taratibu mwafaka za uendeshaji gari wa kujikinga.

JUMLA

Uchunguzi wa ajali ni utafutaji wa kweli. Kama usimamizi wa (Ingiza Jina la Kampuni), lazima sio tu kujua kilichotendeka, lakini kwa nini kilitendeka na, la muhimu zaidi, jinsi mwajiriwa wako anavyoweza kuepuka ajali kama hiyo. Hali za mazingira, barabara na gari, tabia za kibinadamu na kimpangilio lazima zizingatiwe. Mafanikio ya uchunguzi yanategemea uwezo wa meneja wa kupata kweli bila mapendeleo na bila kujaribu kuunga mkono fikra za awali.

Lengo kuu la (Ingiza Jina la Kampuni) katika utambuzi wa uchunguzi na uwezekano wa kuzuiliwa ni uboreshaji wa kibinafsi ili kuzuia ajali katika siku za usoni.

Miongozo kwenye kurasa zifuatazo zimekusudiwa kuwasaidia meneja kufanya utambuzi wa kiuchunguzi na uwezekano wa kuzuiliwa kuwa sehemu ya kazi zao. Kwa kufuata utaratibu hatua kwa hatua kama ilivyobainishwa, meneja wataweza kukusanya taarifa tosha kwa madhumuni yao, na pia kutoa kwa (Ingiza Jina la Kampuni) nyaraka za kisheria na kifedha. Ni muhimu kwa ripoti kuwa kamili na sahihi iwezekanavyo kwa sababu ndiyo, katika hali nyingi, waraka rasmi

wa (Ingiza Jina la Kampuni) kuhusu ajali ile na zinaweza kutumiwa katika mahakama kwa madhumuni ya bima au ili kuhalalisha hatua ya kinidhamu.

Majukumu ya Mwajiriwa

Baada ya kuhusika katika ajali ya gari:

1. Simama mara moja ili kuchunguza.
2. Saidia yeyote ambaye amejeruhiwa.
3. Wafahamishe Watoa Huduma za Dharura.
4. Linda eneo la ajali kwa kuweka vifaa vya tahadhari, ikiwa mwafaka, ili kutahadharisha trafiki, n.k.
5. Linda gari lako kutokana na uharibifu zaidi au wizi. Usijiweke katika nafasi ya hatari.
6. Ikiwezekana, usiondoe gari lako mpaka polisi wawasili.
7. Kuwa mnyenyekevu, lakini usitie chochote sahihi au kujadili ajali ile na mtu yeyote isipokuwa polisi na mwakilishi wa (Ingiza Jina la Kampuni), mara atakapotambuliwa.
8. Ripoti kwa meneja wako mara moja kwa simu
9. Wasiliana na Ushughulikiaji Magari kuripoti ajali
10. Usikubali uwajibikaji au kukubali kulipia chochote.
11. Jilinde kwa kupata washahidi, ikijumuisha watu wa kwanza kuwasili. Ikiwa majina yamekataliwa, pata nambari za leseni ya gari.
12. Ikiwezekana, chukua picha ya gari au magari na eneo la ajali

Majukumu ya Meneja

Mwajiriwa anapopiga simu kuripoti ajali, lazima meneja:

1. Ahakikishe mwajiriwa hajajeruhiwa na hayupo kwenye hatari.
2. Ajue kama mwajiriwa anahitaji shughuli za kimatibabu mara moja na ampe mwajiri njia ya kupokea matibabu (ita ambulenzi ikihitajika).
3. Ahakikishe mwajiriwa amefuata hatua zilizo hapa juu.

KATIKA ENEO LA AJALI

Anapowasili kwenye eneo, **meneja** (ikiwa muhimu):

1. Atakagua hali ya mwajiriwa na wengine waliohusika.
2. Atachukua gari na vilivyomo.
3. Atapiga eneo lile picha.
4. Atakusanya taarifa kwa ripoti yako.
5. Atachora mchoro wa eneo.
6. Atachukua taarifa za washahidi.

Kupiga Eneo Picha

Piga picha za eneo la ajali kutoka pembe nyingi inavyowezekana. Piga picha za magari ukiwa mbali ili kuhakikisha umechukua eneo linaliozingira pia. Picha za karibu zaidi za uharibifu wowote, ndani au nje ya magari, au kwa mali yaliyozingira, pia zinafaa kujumuishwa. Ikiwa magari yameondolewa, piga picha kila moja kutoka pembe nyingi iwezenavyo.

Ni bora kuwa na picha nyingi sana za ajali kuliko kuwa na zisizotosha!

Kukusanya Taarifa Katika Eneo la Ajali

Mahali kamili pa ajali—hakikisha unajua:

1. mji, jimbo, na kaunti ambayo ajali ilitokea
2. jina la barabara kuu, mtaa, au njia
3. anwani ya mtaa ulio karibu ikiwa ajali ilitokea kwenye eneo lililojengwa
4. umbali kutoka ungano lililo karibu au alamardhi kama vile shamba, bustani, biashara, alama, n.k.

Wahusika—hakikisha unajua:

1. majina, anwani, na nambari za simu za wahusika wote, wakiwemo abiria, washahidi, na maafisa wa polisi (ikiwezekana, chukua nambari ya beji ya maafisa wa polisi)
2. anayemiliki magari yoyote au mali mengine yaliyohusika katika ajali
3. kampuni ya bima ya dereva yule mwingine, nambari ya sera, jina la ajenti, nambari ya simu ya ajenti

Kuhusu magari yaliyohusika na uharibifu wa mali, hakikisha unajua: mtengenezaji, modeli, mwaka, nambari ya leseni, rangi, aina (otomati, lori, pikipiki) na, ikiwezekana, nambari za tambulishi (serial) za magari yote yaliyohusika.

Elezea uharibifu uliofanyika kwa kila gari au sehemu ya mali. Ikiwezekana kutokana na hali iliyopita, makadirio ya kiwango cha uharibifu kwa dola za Marekani, lakini usitoe kauli zozote kuhusiana na makadirio ya uharibifu.

Uenezi wa majeraha

1. Ikiwezekana, jua hali na uenezi halisi wa majeraha kwa yeyote aliyehusika (pigia hospitali simu unaporejea ofisini, ikiwa muhimu).
2. Kuwa na uhakika dereva ana uwezo wa kimwili na kiakili wa kuendesha gari kabla ya kumruhusu kuendelea.
3. Ikiwezekana, jua jina, anwani na nambari ya simu ya hospitali/vituo vya kimatibabu ambako waliojeruhiwa walisafirishwa.
4. Ikiwezekana, jua jina na nambari ya simu ya kampuni ya ambiulensi iliyowasafirisha waliojeruhiwa.

Jua kama vigezo vya upimaji pombe/dawa za kulevya vimetimizwa. Ikiwa moja wapo ya yafuatayo yatatokea kutoka na ajali, usimamizi wa (Ingiza jina la Kampuni) lazima ufanyie mwajiriwa kipimo cha pombe na dawa za kulevya cha baada ya ajali:

1. vifo au
2. ukiukaji wa kuondolewa umetolewa kwa dereva wa (Ingiza jina la Kampuni) na gari lolote lililohitaji kukokotwa kwa ajili ya uharibifu mbaya au mtu yeyote aliyehusika katika ajali alipokea matibabu mara moja mbali na eneo la ajali

Kauli: Andika taarifa kutoka kwa wahusika na washahidi zinazoelezea ajali

Vipimo—unafaa kupima:

1. urefu wa alama za magurudumu barabarani (pima alama hizo kwa kupima umbali sawa katika eneo la nje ya barabara ikiwa trafiki haitakuruhusu kupima alama halisi za magurudumu barabarani salama)
2. upana wa barabara au barabara kuu na leni binafsi za trafiki
3. umbali wa eneo la kugongana (ikiwa magari bado hayajaondolewa) kutoka kwenye angalau maeneo mawili yaliyosogesheka kama vile mstari wa katikati na eneo la nje la barabara

Kuhusiana na hali za uendeshaji gari, rekodi:

1. uso na hali ya barabara (k.m, lami, yenye unyevunyevu)
2. hali ya anga na hali ya mwangaza wakati wa ajali (k.m., wazi, mchana, wakati wa usiku)

Tambua unapoweza kupata nakala ya ripoti ya polisi na ni lini itakapopatikana.

Kagua utegemeaji wa usalama na kiufundi wa gari kabla halijaondolewa au kuendeshwa. Ukiwa na wasiwasi, likokotwe.

Kuchora Mchoro wa Eneo

Chora mchoro wa eneo la ajali kikamilifu iwezekanavyo, ikijumuisha sura za mandhari kwenye eneo kama vile miti, nyua, kuta, mitaro na ishara. Ishara na alama za trafiki, na pia majina ya mitaa na barabara kuu, ni za muhimu sana.

Pia hakikisha umeonyesha:

1. mwelekeo wa magari husika kabla ya kugongana
2. eneo la kugongana (rekodi umbali wake kutoka kwa eneo la kurejelewa lisilosongesheka)
3. mahali pa mwisho pa magari kupumzikia kutokana na ajali
4. urefu wa alama zote za magurudumu barabarani
5. upana wa barabara na leni binafsi za trafiki

OFISINI: KUTAMBUA UWEZEKANO WA KUZUIA

Baada ya kuchunguza ajali, lazima utambue iwapo ingeweza au isingeweza kuzuiwa kwa upande wa mwajiriwa wako na ukamilishe Ilani ya Hukumu. (Ingiza jina la Kampuni) huingatia ajali/tukio kuwa linaweza kuzuiwa isipokuwa mwajiriwa alifanya kila jambo linalowezekana kuzuia ajali, ikijumuisha kutazamia hatari na kutumia taratibu mwafaka za uendeshaji gari wa kujikinga.

Ni muhimu kusalia kikweli. Haitakuwa rahisi, lakini hisia za kibinafsi kwa mwajiriwa husika lazima zisiruhusiwe kuathiri uamuzi. Athari za uamuzi huo huenda zaidi ya mwajiriwa huyo na ajali husika.

Kwa ufafanuzi huo, uwezekano wa kuzuiwa huenda zaidi ya dhima ya kisheria kadiri (Ingiza jina la Kampuni) inavyohusika. Kuna wezekana muajiriwa kuwa na ajali/tukio linaloweza kuzuiliwa huku akiwa hana makosa kisheria. Madereva wa kampuni, kama wataalamu waliopitia mafunzo, wanajibu zaid kwa kuzuia ajali kuliko madereva wa kawaida. Kiwango hicho ni kikubwa, lakini huja na eneo na kinakubalika na wote kote katika sekta ya usafirishaji.

Kwa kubainisha ajali/tukio kuwa linaweza kuzuiwa, meneja anaweza kutoa bila kusema idhini kwa tabia fulani za uendesaji gari kwa waajiriwa wake wote. Kwa kuamua kuwa moja yaweza kuzuiliwa, meneja hufafanu tabia fulani kuwa hazikubaliki kwa viwango vya kampuni. Kwa ufupi, kila uamuzi huweka viwango vya uendesaji gari ambavyo waajiriwa wanatarajiwa kuzingatia.

KIAMBATISHO B1: SAMPULI YA SERA YA UTUMIAJI SIMU YA RUNUNU



Matumizi Yanayopendekezwa

Sera hii inaweza kuhudumu kama mfano wa sera ya shirika lako. Unaweza kupanua lugha ya sera kujumuisha matukio ya ziada husiani na mahitaji ya shirika lako, kama vile watu wakujitolea, madereva wanaosafirisha watu kwa niaba ya shirika lako, kuendesha gari kwenye mali ya kampuni, n.k. Ingawa unaweza chagua kuhariri utekelezaji na masharti ya kinidhamu, ujumuishaji wa masharti mahsusi hutia nguvu kwenye uzingatiaji wa sera. Inapendekezwa kwamba timu yako ya kisheria kukagua lugha yako ya mwisho ya sera.

Tunathamini pakubwa usalama na ustawi wa waajiriwa wote. Kwa ajili ya idadi inayoongezeka ya ajali zinazotokana na utumiaji simu ya rununu wakati wa kuendesha gari, tunaweka sera mpya.

1. Waajiriwa hawaruhusiwi kutumia simu ya rununu, aitha yakushikilia mkononi au isiyo ya kushikilia mkononi, wakiendesha gari kwa ajili ya shughuli za kampuni na/au kwenye muda wa kampuni.
2. Waajiriwa hawaruhusiwi kusoma au kujibu barua pepe, arafa wakiendesha gari kwenye shughuli za kampuni na/au kwenye muda wa kampuni.
3. Sera hii pia inatumika kwa utumiaji PDA.
4. Unapoendesha gari, simu haziwezi kujibiwa na lazima zielekezwe kwenye ujumbe wa sauti.
5. Ikiwa lazima mwajiriwa apige simu ya dharura (911), lazima kwanza gari liegeshwe katika eneo salama.

Waajiriwa watapewa onyo mara mbili. Mara ya tatu mwajiriwa anapopatikana akiwa amekiuka sera hii, utakuwa msingi wa kupigwa kalamu mara moja.

Sahihi yako hapo chini inadhihirisha makubaliano yako kwa kuambatana na sera hii.

Sahihi ya Mwajiriwa

Tarehe

Kanusho: Ingawa taarifa na mapendekezo yaliyomo katika chapisho hili yamekusanywa kutoka kwenye vyanzo vinavyoaminika, Halmashauri ya Kitaifa ya Usalama haitoi hakikisho kuhusiana na, na haiwajibiki kwa, usahihi, utoshelevu au ukamilifu wa taarifa na mapendekezo yale. Hatua nyingine au za ziada zinaweza kuhitajika katika hali fulani. Ili kupakua Zana za Sera ya Simu ya Rununu za bure kwa wafanyikazi, tembelea
http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx.

© 2009 Baraza la Usalama la Kitaifa. Haki Zote Zimehifadhiwa. Imechapishwa tena kwa ruhusu.

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa "kama ilivyo," bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

**KIAMBATISHO B2: SAMPULI YA MWONGOZO YA MAHITAJI KWA MAFUNZO YA USALAMA
BARABARANI**

Kutakuwa na utaratibu wa kuhakikisha waajiriwa wote na waume/wake/wenzi wote wa kinyumbani na wakandarasi wanaoendesha magari yaliyomilikiwa au kukodishiwa Kampuni wamepitia mafunzo mwafaka kwa magari fulani yatakayoendeshwa na mafunzo kurekodiwa vifaavyo.

Mafunzo Kamili kwa waajiriwa wote:

Mafunzo ya darasani au tarakilishi ya kila mwaka kuhusu ufahamu wa usalama, ikijumuisha cheti cha ukaguzi wa sera, yanahitajika kwa waajiriwa wote wanaoendesha gari kazini au nje ya kazi. Mafunzo ya kila mwaka yanafaa kuzingatia ufahamu wa hatari za kijumla (ikijumuisha udhibiti uchovu na uendeshaji gari uliokengeushwa), vipengele vilivyotambuliwa kupitia ukaguzi wa ajali za kihistoria na cheti cha ukaguzi wa sera. Mafunzo haya yanafaa kutolewa kwa waume/wake/wenzi wa kinyumbani na wakandarasi waliohitimu kuendesha magari yaliyomilikiwa au kukodishiwa Kampuni.

Mafunzo ya Magari Mepesi kwa madereva wa kampuni:

Madereva wote wa kampuni wa magari mepesi ya abiria wanahitajika kukamilisha mafunzo kamili ya kila mwaka. Mbali na mahitaji ya mafunzo kamili kwa waajiriwa wote, mafunzo kwa Madereva wa Kampuni wa Magari Mepesi lazima yajumuishe yafuatayo:

1. Mafunzo ya BTW (kwenye gurudumu la kuendesha gari) ya Magari Mepesi ndani ya siku 90 za kukodisha au mara tu mafunzo yanapopatikana kwa Madereva wote wa Kampuni na kila miaka mitatu hapo baadaye.
2. Uendeshaji Gari wa Tathmini lazima ukamilishwe na mtoaji maoni akirekodi wasiwasi kuu kabla ya kuendesha gari kwa niaba ya Kampuni na kila mwaka mafunzo hayo ya BTW ya magari Mepesi hayahitajiki.
3. Tathmini za Kila mwaka za Uendeshaji Gari wa Kirafiki inafaa kuzingatiwa ili kuongeza marudio ya maoni ikiwa mifumo ya maoni ya GPS/kielektroniki haitumiki.

Mafunzo ya Magari Wastani na Mazito kwa madereva wa kampuni:

Kwa ziada ya mahitaji yote ya mafunzo ya madereva wa kampuni wa magari mepesi, waendeshaji wa Magari Wastani na/au Mazito lazima wajumuishe yafuatayo:

1. Mafunzo ya BTW katika gari husika angalau kila miaka mitatu.
2. Uendeshaji gari wa tathmini katika gari mwafaka, na mtoaji maoni akirekodi wasiwasi mkuu, inahitajika kila mwaka mafunzo ya BTW hayahitajiki.
3. Mafunzo ya darasani au kwenye tarakilishi (CBT) katika miaka miwili katikati ya mafunzo ya BTW.
4. Madereva wa magari ya abiria tisa- hadi -15 lazima wawe Idhinisho la Leseni ya Dereva wa

Kibiashara (CDL). Mahitaji ya ziada ya mafunzo yanafaa kuendelezwa ili kuzingatia madereva wanaosafirisha watu wengi (yaani >9).

5. Mafunzo kwa madereva wa magari mazito inafaa kujumuisha vipengele vilivyomo katika mafunzo ya magari wastani ili muendeshaji wa Magari Mazito aliyepitia mafunzo vifaavyo pia amehitimu kuendesha Magari Wastani.
6. Waume/Wake/Wenzi wa Kinyumbani hawajaidhinishwa kuendesha Magari Wastani au Mazito.

Mafunzo ya Dereva wenye Hatari Kubwa:

Madereva waliotambuliwa kama wenye Hatari Kubwa kulingana na taratibu za ufuatiliaji na utambuaaji lazima wapoke:

1. Kipindi cha mafunzo na msimamizi wa karibu wa dereva yule mara moja baada ya ainisho la Dereva Kwenye Hatari; na
2. Mafunzo ya BTW au mafunzo mwafaka mbadala (kama ilivyotambuliwa na msimamizi wa dereva kwa ushauriano na Idara ya Mazingira, Usalama na Afya (ESH) na biashara ndani ya siku 90 za ainisho la Dereva Kwenye Hatari; na
3. Uendeshaji Gari wa Tathmini mara mbili ndani ya miezi 12 ya ainisho la Dereva Kwenye Hatari na Uendeshaji Gari wa Tathmini wa kwanza ukifanyika ndani ya siku 30.

Mafunzo ya Dereva ya Tathmini:

Uendeshaji Gari wa Tathmini ni fursa kwa meneja kukagua ujuzi wa uendeshaji gari na hali ya gari ana kwa ana na Madereva wa Kampuni zao. Umekusudiwa kutoa maoni ya mara moja kuhusu ujuzi wa uendeshaji gari na kutambua maeneo ya uboreshaji. Mafunzo kwa Uendeshaji Gari wa Tathmini utatolewa kwa meneja. Meneja wataratibu na kukamilisha Uendeshaji gari wa Tathmini ndani ya siku 15 za mwajiriwa kuwa Dereva wa Kampuni. Orodha za Kukagulia za Uendeshaji gari wa Tathmini zilizotiwa sahihi zinafaa kudumishwa na msimamizi wa karibu wa dereva kwa kipindi cha miaka mitatu.

Uendeshaji Gari wa Kirafiki:

Uendeshaji Gari wa Kirafiki: ni fursa ya kuunda mazingira ya mafunzo husiani na usalama ambapo watu hujaliana na kuunga mkono tabia salama. Uendeshaji wa kirafiki utahitajika kila mwaka kwa kila Dereva wa Kampuni. Rekodi ya Ukamilishaji itatiwa sahihi na dereva na mtazamaji na itadumishwa na msimamizi wa karibu wa dereva kwa kipindi cha miaka 3.

MFANO WA FOMU YA UENDESHAJI GARI WA TATHMINI NA/AU KIRAFIKI

Ujuzi wa Kukagua 360°	Tabia Chanya	Anahitaji Uboreshaji	Haijao nekana
Geuza vioo ili kuondoa mwonekano mbaya kabla ya kuanza kuendesha gari	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kagua mbele ya, nyuma na kwa pande zote mbili (360°) za gari unapoendesha gari	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hukagua vioo vya kutazama nyuma na upande kila sekunde nne hadi nane	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hukabiliana <i>mapema</i> na hatari kabla ya kukanyanga breki au kuhamia leni nyingine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Huendelea kukagua 360° hata wakati gari limesimama	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hukagua 360° na kugeuka ili kutazama nyuma anaporudi nyuma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anaweza kuelezea “njia mwafaka za kuepukia” akiwa anaendesha gari au amesimama	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Maoni:

Ujuzi wa Umbali wa Kufuatilia	Tabia Chanya	Anahitaji Uboreshaji	Haijao nekana
Kila wakati anadumisha angalau umbali wa “sekunde mbili” wa kufuatilia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Huongeza umbali wa kufuatilia hadi sekunde nne hadi nane katika hali mbaya za	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Huongeza umbali wa kufuatilia ili kufidia magari yanayokaribia nyuma sana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hurejea haraka kwenye umbali salama wa kufuatilia gari jingine likiingia mbele ghafla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hutumia taa za mwangaza mchache kwenye barabara ili gari linaonekana na wengine, yaani	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hupunguza kasi kwenye barabara zisizo na mipaka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hukaribia “magari yanayoendeshwa polepole” kwa makini	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hung'aa kwenye ungano zisizo na alama au zisizoonekana vyema	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hupunguza kasi anapoenda kutoka kwenye barabara zisizo na mipaka hadi kwenye	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Maoni:

Ujuzi kwenye Ungano	Tabia Chanya	Anahitaji Uboreshaji	Haijao nekana
Hupunguza kasi, hukagua trafiki ya upande wa pili, na kukanyaga breki kabla ya kupitia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Huepuka kuingia kwenye ungano kukiwa na taa za manjano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anaposimamishwa, anaweza kuona <i>vizuri</i> ambapo magurudumu ya nyuma ya gari	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Huashiria nia ya kugeuka vyema mapema	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anapogeuka upande wa kushoto, husubiri kugeuka magurudumu mpaka pale trafiki ya	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Husubiri sekunde mbili kamili kabla ya kuingia kwenye ungano baada ya taa kugeuka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Maoni:

Ujuzi wa Kutumia Breki	Tabia Chanya	Anahitaji Uboreshaji	Haijao nekana
Hutumia “breki tayari” panapo shida <i>inayoweza kutokea</i> mbele au mwangaza wa “kijani kilichovunda”.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hutumia “breki 30%” ili kusimamisha gari kwa utaratibu katika hali za kawaida za	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Maoni:
Ukaguzi wa gari:
☐ Hali Nzuri, Nje & Ndani

☐ Nje Yahitaji Udumishaji

☐ Ndani Yahitaji Udumishaji

Sahihi ya Msimamizi

Tarehe

SSahihi ya Dereva

Tarehe

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa “kama ilivyo,” bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

KIAMBATISHO B3: SAMPULI YA SERA YA UTUMIAJI POMBE NA DAWA ZA KULEVYA

1. Waajiriwa wanoendesha magari lazima watimize mahitaji ya Sera husika za Magari, na wafanye yanayohitajika ili kuendesha gari salama. Waajiriwa hawajaruhusiwa, katika hali zozote, kuendesha gari lolote kwenye shughuli za kampuni wakati ulemavu unamfanya mwajiriwa kutoweza kuendesha gari salama. Marufuku hii inajumuisha hali kwa ambazo muajiri hana uwezo kwa muda wa kuendesha gari visalama au kwa sababu ya utumiaji dawa za kulevya au elevi.
2. Hatua yoyote ya kinidhamu yanayotokana na ukiukaji wa hitaji la uendeshaji gari wakati umelemaa inafaa kuzingatiwa kupitia Idara ya Rasilimali za Kibinadamu ya kampuni ili kuhakikisha unzingatiaji wa Kanuni zozote za Kiserikali.
3. Waajiriwa wote lazima waripoti kwa msimamizi wao, ndani ya saa 24, kusimamishwa na kukamatwa kote na watekelezaji sheria kwa kuendesha gari ukiwa mlevi au umelemaa, wakiwa wanaendesha gari kwenye shughuli za kampuni katika gari lao binafsi au magari ya kampuni kama ilivyobainishwa katika sera hii.
4. Kukosa kuripoti kutasababisha hatua ya kinidhamu hadi, na ikijumuisha, kufutwa kazi.
5. Kwa ulemavu unaohusiana na pombe, *kulemaa* kunafafanuliwa na kiwango cha mtu cha pombe, kama inavyotambuliwa na Kifaa cha Kuchanganua Pumzi au jaribio la damu, ikiwa sawa na au kubwa kuliko kiwango cha kisheria katika eneo kwa ambalo muajiriwa alikuwa anaendeshea gari. Kwa madhumuni ya sera hii, matokeo yatakuwa kimsingi na viwango husika vya kisheria vya pombe kwenye damu na hayatahitaji hukumu. Waajiriwa watakaopatikana kuwa wamelemaa kwa ajili ya sababu inayohusiana na pombe watafutwa kazi kwa kosa la kwanza la ukiukaji sera hii. Mbali na hayo, ikiwa mtu atakataa kufanya jaribio la unyofu, Kifaa cha Kuchanganua Pumzi au pombe kwenye damu kama ilivyoagizwa na watekelezaji sheria au kampuni, uajiri wa mtu yule utabatilishwa.
6. Utambuzi wa ulemavu kwa dawa ambazo hazijaidhinishwa zilizo halali au zisizo halali unategemea jaribio linalokubalika na aminifu kwa dawa husika. Hakuna hitaji kwamba pawe na hukumu. Waajiriwa watakaopatikana kuwa walemavu kwa dawa ambazo hazijaidhinishwa zilizo halali au zisizohalali watafutwa kazi kwa kosa la kwanza la ukiukaji sera hii.
7. Ulemavu kwa ajili ya dawa za kimatibabu au dawa nyingine za kuuziwa dukani utatambuliwa kwa jaribio husika, ripoti za watekelezaji sheria, ushauri wa kimatibabu na taarifa nyingine muhimu. Waajiriwa watakaopatikana wakiendesha gari wakiwa wamelemaa kwa ajili ya dawa halali au dawa za kununua dukani wanaweza kuchukuliwa hatua za kinidhamu hati na ikijumuisha ubatilishaji wa uajiri.

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa "kama ilivyo," bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

KIAMBATISHO B4: SAMPULI YA SERA YA UTOAJI LESENI KWA DEREVA**Mahitaji kwa madereva:**

1. Ni tarajio msingi kwamba madereva wote watii sheria zote za kiserikali.
2. Ni jukumu la dereva kuwa na leseni halali ya uendeshaji gari na/au daraja sahihi la leseni kulingana na mahitaji husika ya kiserikali.
3. Kwa ziada ya kutii sera za kampuni kwa mafunzo ya dereva, madereva wanatarajiwa kupata mafunzo mengine ya ziada yanayohitajika ili kudumisha leseni zozote zilizobainishwa alizo nazo, kama inavyohitajika na sheria na kanuni za ndani.
4. Madereva wana wajibu wa kumjulisha msimamizi wao wa karibu ndani ya saa 24 kuhusu kosa (au ukiukaji) lolote la gari ambalo linawapiga marufuku ya kuendesha gari.

Sera na Taratibu za Kampuni:

1. Kutakuwa na utaratibu wa kuthibitisha kwamba madereva wana leseni ya kisasa na halali ya uendeshaji gari iliyotolewa na utawala wa serikali ya ndani uliyo na mamlaka na kwamba leseni ile ni ya aina mwafaka kwa gari linaloendeshwa.
2. Kutakuwa na sera iliyowekwa kwa matumizi yaliyoidhinishwa ya magari yaliyomilikiwa au kukodishwa na Kampuni.
3. Kutakuwa na mbinu iliyowekwa ya kuchukua ukubali kila mwaka kutoka kwa kila dereva kwamba walipitia na wanaelewa sera ya sasa ya usalama wa magari.
4. Wakati wa kuajiri, maafisa wanaojiri watafanya ukaguzi wa historia ya mwombaji kazi na ukaguzi wa rejaleo na waajiri wa awali. Kaguzi hizi zinafaa kujumuisha, lakini sio tu, yafuatayo: idadi na ubaya wa ukiukaji wa magari, kusimamishwa kwa awali kwa leseni, ajali za awali za magari, uzoefu mafunzo ya awali.
5. Kutakuwa na mbinu ya kuchukua ruhusa ya maandishi kutoka kwa dereva ukiruhusu Kampuni kufanya ukaguzi wa mara kwa mara wa Rekodi za Magari panaporuhusiwa na sheria, au ufichuzi wa kibinafsi wa rekodi za uendeshaji gari.
6. Rekodi za hivi karibuni za uhitimu, utoaji leseni, mafunzo, na utendaji wa dereva utadumishwa kwa madereva wote.
7. Kutakuwa na mbinu ya kuweka kwenye makundi aina na marudio ya ukiukaji wa magari ambao utasababisha uwezekano wa hatua ya kinidhamu au kusimamishwa kwa haki za uendeshaji gari. Wafanyakazi wanafaa kujulishwa kuhusu mfumo huu. Mfumo kama ule unaweza kutumiwa kuweka madereva katika makundi ya hatari na kutoa vipengele vya kina zaidi vya mpango kwa madereva wenye hatari kubwa.

KIAMBATISHO B5: MFANO WA SERA MPYA YA KUSTAHIKI KWA UAJIRI NA MAHITAJI KWA DEREVA

Vigezo vya Ukaguaji (Ndani ya miaka mitatu iliyopita)	Kustahiki Kuajiriwa
A. Hatia yoyote ya uendeshaaji gari inayohusiana na pombe na/au dawa za kulevya ikijumuisha kuendesha gari ukiwa mlevi wa pombe au dawa za kulevya au kuendesha gari ukiwa mlevi. Hili pia linajumuisha kukataa kujisalimisha kwa kufanyiwa majaribio.	Kutostahiki Kuajiriwa
B. Kusimamishwa au kubatilishwa kwa leseni ya uendeshaaji gari.	Kutostahiki Kuajiriwa (mwajiri anaweza kutumia hiari ikiwa kusimamishwa kule kulikuwa kwa ajili ya sababu za kiutawala na/au mwombaji kazi anaweza kutoa nyaraka kwamba leseni yake ya uendeshaaji gari ni halali kwa sasa)
C. Kuondoka kwenye eneo la ajali au kugonga na kutoroka kama ilivyofafanuliwa na sheria ya jimbo/nchi kwa ambavyo ukiukaji ule ulitokea.	Kutostahiki Kuajiriwa
D. Kuwa mwenye makosa katika ajali yenye vifo kama ilivyofafanuliwa na sheria za jimbo/nchi kwa ambayo ajali ile ilitokea.	Kutostahiki Kuajiriwa
E. Muunganisho wowote wa ukiukaji au ajali tatu au zaidi, wakati gari lilikuwa likiendesha, ndani ya miaka mitatu iliyopita. Tathmini ya ustahili ni ya kimsingi na tarehe (ya)za ukiukaji halisi dhidi ya wakati ambao ukiukaji ulitokea au , Muunganisho wowote wa ukiukaji au ajali mbili au tatu au zaidi, wakati gari lilikuwa likiendesha, ndani ya kipindi chochote cha miezi sita. Tathmini ya ustahili ni ya kimsingi na tarehe ya(za) ukiukaji halisi dhidi ya wakati ambao ukiukaji ulitokea.	Kutostahiki Kuajiriwa

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa "kama ilivyo," bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

Taarifa iliyotajwa awali inaweza kukusanywa na kurekodiwa kulingana na sheria na kanuni za ndani.

Katika tukio ambalo utaratibu wa ukaguaji kwa kutumia vigezo vilivyo hapo juu hauwezi kutekelezwa kwa ajili ya ufikiaji mchache kwa data ya magari (yaani, makosa/ukiukaji), au kwa ajili ya ufikiaji wenye vikwazo kama ilivyobainishwa na sheria na kanuni za ndani, mhusika wa Kampuni lazima ateleze utaratibu wa ukaguaji husiani na Hatari Kubwa kupata lengo sawia la upunguzaji hatari.

Vigezo mbadala vya ukaguaji (k.m., vigezo vya kipimo cha hatari kwa kutumia viwango vilivyotambuliwa awali vilivyowekewa ajali na/au ukiukaji) lazima vikaguliwe na Timu ya Uongozi ya Kiulimwengu ili kuhakikisha uteuzi hatari ni mwafaka kwa ukaguaji wa kuwaondoa madereva wanaoonyesha historia ya desturi yasiyosalama ya uendeshaji gari. Vigezo vya ukaguaji lazima viambatane na sheria na kanuni za ndani zinazotumika.

**KIAMBATISHO B6: SAMPULI YA MWONGOZO KWA UTAMBULISHAJI NA UDHIBITI DEREVE MWENYE
HATARI KUBWA****Utambulishaji Madereva wenye Hatari Kubwa**

Dereva mwenye hatari Kubwa anaelezwa kama Dereva wa Kampuni au mume/mke/mwenzi wa kinyumbani au mshirika aliyeidhinishwa ambaye:

1. Amehusika katika ajali na/au ukiukaji wa uendeshaji gari mara tatu au zaidi usiohusiana katika miaka mitatu iliyopita au
2. Amehusika katika ajali na/au ukiukaji wa uendeshaji gari mara mbili usiohusiana katika miezi sita iliyopita au
3. Ameondoka kinyume cha sheria (kama ilivyofafanuliwa na sheria za ndani zinazotumika) kutoka kwenye eneo la ajali katika miaka mitatu iliyopita au
4. Amekuwa kwenye ajali yenye vifo ambayo yeye ndiye “mwenye makosa” (kama ilivyofafanuliwa na sheria za ndani zinazotumika) katika miaka mitatu iliyopita au
5. Leseni yake ya uendeshaji gari imesimamishwa au kubatilishwa katika miaka mitatu iliyopita au
6. Amepatikana na ukiukaji wa uendeshaji gari akiwa amelemaa katika miaka mitatu iliyopita au
7. Ametambuliwa kama mwenye Hatari Kubwa kupitia mpango wa maoni wa IVMS wa Kampuni.

Usimamiaji wa Madereva wenye Hatari Kubwa:

Usimamiaji wa Madereva wanaotambuliwa kama “Kwenye Hatari” kulingana na taratibu za ufuatiliaji na tathmini:

1. Lazima washiriki katika mafunzo tena kama ilivyoelezewa katika mwongozo wa Mafunzo.
2. Madereva Kwenye Hatari hawawezi kuendesha Magari Wastani au Mazito.
3. Katika kiwango cha chini zaidi, Rekodi ya Gari (MVR) ya Dereva Kwenye Hatari itakaguliwa miezi 12 baada ya ainisho kama Dereva Kwenye Hatari.
4. Hatua yoyote ya kinidhamu kwa Dereva Kwenye Hatari ambaye hupuuzilia ungiliaji kati, hukataa kushiriki katika juhudi za uingiliaji kati, au anatambuliwa kwa marudio kama Dereva Kwenye Hatari atarejelewa kwa Rasilimali za Kibinadamu.
5. Kampuni inaweza kuchukua hatua ya kinidhamu, hadi kufutwa kazi, dhidi ya Madereva wa Kampuni wanaodumisha ainisho la Dereva Kwenye Hatari kwa zaidi ya miaka miwili.
6. Mume/mke au mwenzi yeyote wa kinyumbani aliyetambuliwa kuwa kwenye Hatari atapigwa marufuku ya kuendesha gari lililomilikiwa au kukodishiwa kampuni.

Ingawa ukiukaji wa uendeshaji gari ukiwa umelemaa unaohusu pombe, dawa haramu, au dawa za kimatibabu haujumuishwi katika tathmini ya hali ya dereva ya kuwa kwenye hatari, uamuzi au hatua zozote za ziada za Kampuni kuhusiana na ukiukaji kama ule utaelekezwa kwa Mrasilimali.

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa “kama ilivyo,” bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

KIAMBATISHO B7: MFANO WA SERA YA UENDESHAJI PIKIPIKI

Madhumuni la waraka huu ni kufafanua sera ambazo wakandarasi na wafanyakazi wa kimsimu wa [ingiza jina la Kampuni] lazima wafuate ili kuhakikisha usalama wao wanapoendesha pikipiki kwa madhumuni husika na shughuli za [ingiza jina la Kampuni].

Usalama wa Pikipiki

Pikipiki, zinaweza kufikisha watu kwenye maeneo ambayo magari na lori huwa hayawezi. Hata hivyo, kwa ajili ya hali zao, ni hatari zaidi kuziendesha barabarani.

Mahitaji yafuatayo yanatumika kwa wafanyakazi wote wa Kimsimu walioajiriwa na shirika, wanaoendesha pikipiki kwa madhumuni husika na shughuli za [ingiza jina la Kampuni]. Waajiriwa wa [ingiza jina la Kampuni] hawaruhusiwi kutumia pikipiki kwa shughuli za kampuni katika hali zozote.

Hitaji la Jumla

Mahitaji ya Usalama wa Pikipiki ndani ya nchi yanafaa kujumuisha:

1. **Mafunzo ya uendeshaji salama wa pikipiki:** Madereva wote wanahitajika kuhudhuria na kukamilisha kwa mafanikio mafunzo muhimu ya usalama uliofanywa na wakufunzi waliohitimu kwa muda wa siku chache za uajiri na [ingiza jina la Kampuni]. Pia wanahitajika kuhudhuria mafunzo ya kujikumbusha yaliyopangwa na Mratibu au Usimamizi wa Usalama wa Magari, katika marudio yaliyowekwa.
2. **Abiria:** Abiria wanaruhusiwa tu kusafirishwa kwa pikipiki kwa ruhusa ya mratibu wa usalama wa magari, NA kama tu wamevalia Vifaa vya Kujikinga vya Kibinafsi kama ilivyofafanuliwa hapa chini.
3. **Ubebaji mizigo:** Ubebaji mizigo mizito hauruhusiwi kwenye pikipiki. Ubebaji wa mzigo/mali ya kibinafsi miepesi zaidi (k.m. begi ya kiunoni, mgongoni) ambayo imekaguliwa na timu ya usalama wa magari kwa uwezo wa kuiendesha pikipiki salama.
4. **Vipengele/vijenzi vya usalama wa pikipiki:** Mratibu wa Usalama wa Magari atahakikisha Pikipiki zote zina vipengele na vijenzi vya usalama vinavyohitajika ili pikipiki ifanye kazi vyema.

-
5. **Umbali wa juu zaidi:** Kila nchi inafaa kufafanua umbali wa juu zaidi ambao mtu anaweza kusafiri kwa pikipiki kwa shughuli za kampuni kwa mwaka mmoja.

Leseni ya Uendeshaji Gari na Usajili wa Pikipiki

Mratibu wa Usalama wa Magari lazima ahakikishe kwamba madereva wote wawili wa pikipiki wanamiliki leseni halali na nyaraka zinazohitajika kabla hawajahusishwa na shughuli za [ingiza jina la Kampuni]. Pikipiki zote zinazotumiwa kufanya shughuli za [ingiza jina la Kampuni] lazima ziwe na usajili halali, panapohitajika kisheria, nyaraka zote za usajili zinazohitajika.

Mafunzo ya Usalama wa Pikipiki

Wote wanaobebwa kwa pikipiki lazima wahudhurie mafunzo yaliyotolewa kwao kwa kipindi kilichotambuliwa kuwa muhimu na Timu au Usimamiaji wa Usalama wa Magari.

Vifaa vya Kukinga vya Kibinafsi (PPE)

Wote wanaobebwa kwa pikipiki lazima wavalie vifaa vy kukinga vya kibinafsi, inavyohitajika na Timu au Usimamiaji wa Usalama wa Magari. Ni lazima kutumia PPE hizi bila ya kuzingatia umbali, muda, eneo, mandhari na hali ya anga inayosafiriwa. PPE inatengenezwa kulingana na hitaji la ndani la usalama wa udhibiti na kukaguliwa mara kwa mara kwa matatizo.

PPE na zana nyingine za usalama kwa wote wanaobebwa na pikipiki zinafaa kufikia hitaji (**zilizokolezwa** ni za muhimu):

- a. **Kofia (Uso Mzima)**
- b. **Kinga ya Macho**
- c. **Koti**
- d. **Kinga ya Viwiko na Magoti**
- e. Glavu za Ngozi
- f. Suruali ndefu (Isiyogema)
- g. **Viatu**
- h. Koti la mvua (vipande viwili) kama inavyohitajika

KIAMBATISHO C1: UDHIBITI WA UCHOVU KWA DEREVA

1. UTANGULIZI

Uchovu kwa dereva ni sababu inayochangia katika idadi kubwa ya ajali za magari na vifo kila mwaka. Hili ni jambo muhimu la kuzingatia kati ya watu wanaoendesha gari kama kazi na kusafiria. Uchovu hutupunguzia kuwa macho kwa yanayotendeka barabarani, na kuwa na uwezo mchache wa kushughulika kwa haraka na kwa usalama hali ya hatari ikizuka.

NETS inapendekeza mashirika yote kutumia sera zinazosema kwamba waajiriwa na madereva walioidhinishwa hawawezi kuendesha gari katika hali ya uchovu au wanapotumia dawa za kimatibabu au za kununua dukani zinazoweza kuathiri vibaya uwezo wao wa kuendesha gari salama. Udhibiti wa uchovu ni jukumu linaloshirikiwa kwa shirika na mwajiri. Shirika linawajibika kwa kuwafahamisha madereva jinsi ya kutambua matatizo ya uchovu na ukuwaji macho na mbinu mwafaka za kushughulikia suala hili. E, na waajiriwa wanawajibika kwa kufuata sera na miongozo ya mpangilio inayohusiana na udhibiti wa uchovu.

Kupitia udhibiti wa unaofaa wa safari na elimu kwa madereva na wasimamizi, hatari zinazohusiana na uchovu kwa dereva zinaweza kupunguzwa. Njia ya ufanisi zaidi ya kusimamia hatari za uchovu kwa dereva ni kuondoa hitaji la kuendesha gari – safari zinafaa kufanywa pale ambapo pana hitaji wazi la kibiashara na pale ambapo ni mbadala kama vile mikutano kwa simu au kwa video haiwezekani.

Sehemu zinazofuata zinatoa taarifa muhimu ya kuwasaidia wafanyakazi kupanga na kutekeleza siku ya kazi ili kupunguza hatari ya uchovu kwa dereva anapoendesha gari. Mashirika yanafaa kujumuisha taarifa hii katika sera na nyenzo zao za ufahamu. Mashirika yanafaa kuendeleza sera za kukaa usiku kucha zinazotumika kwa madereva wanaotambua kuwa wana uchovu.

2. UKWELI KUHUSU UCHOVU KWA DEREVA

Usingizi unadhibitiwa na mifumo miwili ya mwilini: *homoistasisi ya usingizi/kuwa macho na saa ya kibayolojia ya saa za kulala*. Tunapokuwa tumeamka kwa kipindi kirefu cha muda, homoistasisi ya kulala/kuamka hutuambia kwamba hitaji la kulala linaongezeka na kwamba ni wakati wa kulala. Watu wote wazima wanahitaji kati ya saa saba na nane za usingizi ambao haujakengeushwa kila usiku ili kuhisi wamepumzika vyema na wafanye kazi kwa uwezo kamilifu.

Upande mwingine, saa zetu za kibayolojia za saa za kulala hudhibiti saa za vipindi vya usingizi na kuwa macho siku nzima. Mwenendo wa saa ya kulala hushuka na kupanda katika nyakati tofauti za siku. Kulingana na Shirika la Kitaifa la Usingizi Marekani, hitaji la nguvu mno la usingizi la watu wazima hutokea kwa jumla kati ya saa 8:00 usiku na saa 10:00 asubuhi na mchana kati ya saa 7:00 mchana na saa 9:00 jioni. Hili vinaweza kubadilika kulingana na iwapo wewe ni “mtu wa asubuhi” au “mtu wa jioni.” Kuhisi kulala tunakoshuhudia wakati wa “saa za kulala” kutakuwa kuchache zaidi ikiwa tumepata usingizi wa kutosha, na kukali zaidi wakati tumekosa kulala. .

nyakati za siku “saa za kulala” zina uwezekano mkubwa wa kutokea pia ni nyakati za siku wakati hatari wa ajali huwa mkubwa zaidi.

Hata ukikosa kulala, kuendesha gari ukihisi usingizi au ukiwa na uchovu kunamaanisha kwamba utakuwa mwangalifu kiasi, nyakati zako za kushughulika zitakuwa polepole zaidi, na uwezo wako wa kufanya uamuzi utakuwa umelemaa. Utafiti umeonyesha kwamba ukosefu wa usingizi unaweza kulemaza utendaji wa uendeshaji gari sawa na au zaida ya pombe. Kwa kweli, athari za kukaa macho kwa saa 17 au zaidi kwa utendaji wa uendeshaji gari ni sawa na zile za kiwango cha pombe kwenye damu katika au juu ya viwango vya kisheria Marekani Kaskazini na Ulaya. Yaani, kuendesha gari ukiwa unahisi usingizi ni kama kuendesha gari ukiwa mlevi.

Ukosefu wa usingizi husababisha “deni la usingizi,” na njia pekee ya kulipa deni hili ni kwa kulala. Mpaka pale utakapofikia usingizi wako, uko katika hatari kubwa zaidi wa kuwa katika ajali inayohusishwa na uchovu.

3. UTAMBUAJI UCHOVU

Zifuatazo ni dalili za kawaida mno za uendeshaji gari kwa uchovu:

- A. Tatizo la kuhifadhi mkao wako au kichwa chako juu
- B. Kuenda miayo kupindukia
- C. Macho yaliyochoka, mazito au yanayowashawasha
- D. Ugumu katika kuwa makini
- E. Ugumu katika kukumbuka maili chache zilizopita zilizoendeshwa
- F. Kupotoka kutoka kwenye leni yako, kuendesha ukitokatoka nje ya barabara au kuvuka mstari wa kati
- G. Kukosa njia yako ya kutokea
- H. Kugonga “eneo lililoinuka ” kwenye upande wa barabara
- I. Kukosa makini kwa ajili ya usingizi mfupi (kukosa makini bila makusudi yanayoweza kukaa takriban sekunde sita au zaidi).

Ukiwa na usingizi mfupi mara moja au zaidi, au ishara yoyote nyingine ya uchovu unapoendesha gari, simama mara moja katika eneo salama na upumzike kabla ya kuendelea na safari.

Ukiwa unapata dalilizilizoorodheshwa hapo juu mara kwa mara, unaweza kuwa na tatizo la usingizi kama vile pumzi zisizo za kawaida wakati wa usingizi. Dalili zinajumuisha kuforota kuzito kunakokatizwa na vipindi vya ghafla vya kimya, usingizi bila utulivu, na kuwa umechoka daima wakati wa mchana. Ili kujifunza zaidi kuhusu machaguo ya uchunguzi na matibabu, mwone mtaalamu wako wa afya.

4. MBINU ZA KUDHIBITI UCHOVU

Mpango wa wa Kabla ya Safari

A. Kupata Pumziko Tosha

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa “kama ilivyo,” bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

1. Hakikisha kupata usingizi tosha kabla ya kuendesha gari. Watu wengi wazima wanahitaji saa saba hadi tisa za usingizi bila kukengeushwa kila siku.
2. Usiratibu shuguli zilizoenea zinazohusiana na kazi na zisizohusiana na kazi kabla ya uendesha gari mrefu.
3. Jaribu kulala na kuamka wakati ule ule kila siku, hata katika siku zisizo za kazi. Upumzikaji bora hutokea wakati nyakati zako za kulala ni thabiti.
4. Ikiwa wewe hufanya mazoezi baada ya kazi, kuwa na saa tatu kati ya mwisho wa mazoezi yako na wakati unapoenda kulala.
5. Pombe na kafeini zote zinaweza kusumbua usingizi wako na zinafaa kuepukwa.

B. Kuratibu ili Kuepuka Nyakati za Uendesha gari zenye Hatari Kubwa

Jaribu kuepuka safari ndefu au za kujirudirudia katika nyakati za siku unapoweza kushuhudia “saa za kulala” na hivyo unaweza kuwa katika hatari kubwa zaidi ya ajali inayohusishwa na uchovu: saa za mapema asubuhi na saa kati ya chakula cha mchana na kabla ya jioni.

C. Upangaji Njia ya Kufuatwa

1. Punguza muda wako wa kuendesha gari kwa kupanga kwa ufanisi njia zako za kufuata. Panapowezekana, panga kusimama kwako kwa kibiashara katika mpangilio mtawalia ili kupunguza ujiwekaji katika hatari na maili linazoendesha.
2. Kabla ya kuondoka, zingatia vipengee hivi vinavyoweza kuleta hatari: udumishaji gari (viwango vya mafuta na giligili, matairi, k.n.) hali ya barabarani, upangaji muda na muda wa safari, mandhari, hali ya anga, uwezo wa kuona, usalama wa kibinafsi, wingi wa trafiki, uwepo wa wanyama, uwepo na wingi wa wanaotembea kwa miguu, mazingira, mawasiliano (ikiwa yawezekana, piga simu kabla ya kuaza safari), na upatikanaji wa huduma za masuala ya dharura katika njia yako ya kufuata.
3. Ikiwa umepewa eneo jipya, hakikisha kuzungumza na msimamizi wako kuhusu mbinu salama na yenye ufanisi zaidi ya kusimamia mamabo yako ya kila siku.
4. Panga ni wateja wapi utakaowatembelea na njia utakazofuata. Kuwa na muda wa ziada ili kuepuka haraka. Panga ziara na njia mbadala za kufuata, ikiwa tu utapata trafiki au kukumbana na tukio ambalo hukutarajia barabarani.

D. Upangaji Nyakati za Kuendesha Gari na Kufanya Kazi na Vipindi vya Mapumziko.

Mapendekezo yafuatayo kwa saa za uendesha gari, saa za kufanya kazi na vipindi vya mapumziko vimewekewa waajiriwa wanaoendesha magari ya kazi nyepesi na wastani na kwa wale uendesha gari siyo kazi msingi. Ni ya kihafidhina pakubwa kuliko yale yanaruhusiwa chini ya mahitaji ya udhibiti kwa madereva wataalamu ambao hutumia muda wao wote wakiendesha gari.

1. Saa za Juu zaidi Kufanya Kazi Kila Siku (Kuendesha Gari na Kutoendesha Gari): saa nane, ikijumuisha mapumziko; bila kuzidisha saa 40 (kwa wiki moja) kunapendekezwa, ikijumuisha mapumziko.
2. Saa za Juu zaidi za Mfululizo za Uendesha Gari: saa mbili. Pumzika angalau dakika 15 baada ya kila saa mbili za kuendesha gari.
3. Kiwango cha Chini Zaidi cha Muda Bila Kuendesha Gari: Kiwango cha chini zaidi cha muda bila kuendesha gari baada ya saa nane za kuendesha gari kinafaa kuwa angalau saa 11.

E. Kukadiria Muda wa Kusafiri

1. Kabla ya safari yako, jaribu kutumia programu za wavutuni za ramani kukadiria muda utakaochua kusafiri kuelekea na kutoka unakoelekea. Usiwahi kuingiza data ya GPS kwenye vifaa vya GPS ukiwa unaendesha gari. Hili linafaa kufanywa mapema kabla ya safari yako au ukiwa umeegisha gari kwenye eneo salama.
2. Ratibu pa kukaa usiku kucha wakati mpango wako unahitaji siku ndefu za kazi. Kabla ya kusafiri, thibitisha kutoka kwa msimamizi wako ikiwa una maswali yoyote kuhusu miongozo ya kukaa usiku kucha.

Tukitwaa kasi wastani ya maili 45 au kilomita 72 kwa saa na siku ya saa nane za kazi, jedwali lifuatalo linatoa muda uliokadiriwa wa kuendesha gari unaohitajika kwa urefu fulani wa safari, na unaonyesha uhusiano kati ya umbali ulioendesha na muda uliopo kwa madhumuni ya kazi. Kwa matamshi rahisi, jinsi unavyotumia muda mwingi barabarani, ndivyo ulivyo na muda mchache uliopo wa kufanya kazi, na ndivyo kuna uwezekano wa kuwa na uchovu zaidi. Pia katika kuongeza kiwango chako cha hatari, pia kuna uwezekano wa kuathiri ubora unaowezekana wa kazi unayoweza kufanya.

Umbali wa Safari (Maili)	Umbali wa Safari (Kilomita)	Saa Ulizoendesha Gari	Saa za Kazi Zisizo za Kuendesha Gari
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

Kuendesha gari kwa saa nne au zaidi (imeonyeshwa kwa rangi ya manjano) kunaweza kuwa siyo matumizi ya muda wako ulio salama zaidi, wa kiuchumi au wa ufanisi zaidi, na kuendesha gari kati ya saa tano na nane (imeonyeshwa kwa rangi nyekundu) kunaonyesha kwamba njia nyingine mbadala zinafaa kuzingatiwa, kama vile kufanya mkutano kupitia mkutano kwa simu, mkutano kwa video, au kutumia usafiri wa ndege.

F. Kutazamia Matukio na Hali ambazo Hazikuwa Zimepangiwa

1. Wakati wa kupanga safari yako, zingatia vipengele vingine kama vile maeneo ya ujenzi, msongamano mkubwa na hali mbaya ya anga. Haya yataongeza muda wako wa kuendesha gari na kunahitaji makini ya ziada, ambayo yenyewe yanaweza kuongeza uchovu. Hakikisha una muda wa ukengeushi huu, na uzingatie wakati wa kutambua iwapo ukaaji usiku kucha umeidhinishwa.
2. Fahamu kwamba makadirio ya GPS ya ufikaji unakoelekea hayajumuishi kucheleweshwa kunakoweza kutokea, kwa hivyo hakikisha kuzingatia hilo kama sehemu ya mpango wako wa safari.

Kazini na Barabarani**A. Ubadilikaji wa Muda wa Kuendesha Gari**

Matukio ambayo hayakutazamiwa yakiongeza muda wako wa siku ya kazi na/au uendeshaji gari zaidi ya ulivyopanga, usijaribu “kuendelea” na mipango yako asilia ya siku hiyo. Ni bora kusimama na ukae usiku kucha kuliko kuhatarisha kuendesha gari ukiwa na uchovu.

B. Kudhibiti Uchovu

Njia ya ufanisi zaidi ya kuepuka uchovu na kuhisi kulala unapoendesha gari ni kupata kiwango sahihi cha usingizi wenye ubora mzuri. Hata hivyo, ukishuhudia ishara za tahadhari za uchovu unapoendesha gari, chukua hatua zifuatazo:

Chaguo bora: Wacha kuendesha gari—simama kwenye njia ya kutoka ifuatayo au eneo la mapumziko.

1. Kulingana na wakati wa siku na upatikanaji wa malazi, zingatia kukaa usiku kucha.
2. Vinginevyo, egesha gari kwenye eneo salama na ulale. Usingizi wa kupumzisha ni takriban dakika 20. (Kulala kwa zaidi ya dakika 20 kunaweza kukufanya kujikokota kwa dakika 15 au zaidi baada ya kuamka).
3. Ikiwa unasafiri na mfanyikazi mwenzio, badilishana kuendesha gari unaposimama kwa mapumziko.

Chaguo la pili: Kutumia kafeini.

Kiwango cha vikombe viwili vya kahawa kinaweza kuongeza ukuwaji macho kwa saa kadhaa. Huwa inachukua takriban dakika 30 kuingia kwenye mishipa ya damu. Kafeini inapatikana katika aina kadhaa (kahawa, chai, vinywaji vyepesi, vinywaji vya kuongeza nishati, vitafunio, tembe), na katika viwango kadhaa. Kwa mfano, kiwango cha kafeini katika kikombe kimoja cha kahawa (takriban 135 mg) ni takriban sawa na vikombe vitatu vya chai au mikebe mitatu hadi minne ya cola au mlo wa kola. **Utafiti unaonyesha kwamba kuunganisha usingizi mfupi na unywaji kafeini ni njia yenye ufanisi zaidi ya kuongeza ukuwaji macho kuliko unywaji wa kafeini pekee yake.**

Mikakati kama vile kuteremsha dirisha au kusikia muziki wa sauti ya juu **sizo** njia zenye ufanisi za kudhibiti uchovu. Vinazuia uchovu wako kwa muda tu.

Kwa usalama wako binafsi: Kuwa na uhakika kwamba eneo lolote unalosimama ili kulala ni salama (k.m. maeneo ya kuegeshea magari ya maduka yenye mwangaza mzuri na maeneo yaliyotengwa kwa mapumziko). Tafuta maeneo yenye trafiki kubwa ya wanaotembea kwa miguu; matendo mengi ya kijinai hutokea ambapo pana washahidi wachache. Zima gari, weka vitu vyovyote vya thamani visipoonekana, funga milango, na upandishe dirisha (ukiruhusu hewa kwenye siku zenye joto au jua).

5. VIPENGELE VINGINE VYA KUZINGATIA

A. Matumizi ya Gari na Saa za Kazi baada ya Kusafiri Hewani

Ujikokotaji wa ndege ni hali wasafiri huhisi wanaposafiri wakivuka saa za maeneo. Waajiriwa wote wanaosafiri kwa ndege kimataifa, usiku kucha au kwenye ndege zenye tofauti kubwa ya saa za eneo au uwasili wa usiku wa manane wana uwezekano wa kuhisi ujikokotaji wa ndege na uchovu. Waajiriwa hawa hawafai kuendesha gari baada ya vipindi vilivyozidishwa vya usafiri hewani.

Vidokezo vya usalama barabarani kwa wasafiri wanaohisi ujikokotaji wa ndege:

1. Usiendeshe gari pindi unapowasilia unakoelekea. Hatari za ajali zinaweza kuwa juu katika maeneo ambayo uendesheji gari uko kwenye upande ule mwingine wa barabara au alama za barabarani hazifahamiki.
2. Epuka kupangisha gari la kupangishwa isipokuwa hakuna njia nyingine ya usafiri inayoambatana na hitaji la shughuli, haswa pindi unapowasili baada ya safari ndefu. Huduma za tekisi za ndani kwa jumla ni chaguo salama, aminifu, na nafuu kwa usafiri ardhini hadi hotelini, maeneo ya kazi, nyumbani na kwingine unakoelekea. Miungano ya moja kwa moja ya reli kuelekea na kutoka kwenye uwanja wa ndege pia inafaa kutumiwa panapofaa.
3. Ikiwa unawasili nyumbani ukiwa umechelewa au mapema asubuhi kutoka kwenye safari ndefu ya ndege, panga na mtu akuchukue uwanjani mwa ndege au uchukue tekisi au usafiri wa umma.
4. Waajiriwa wanapowasili mapema asubuhi baada ya safari ya kuvuka ziwa Atlantiki au safari nyingine ndefu ya ndege, uzinagtiaji unafaakutolewa ili kuwakubalisha kipindi kizuri cha mapumziko kabla ya kuanza zamu za kazi. Saa zinazotumiwa kusafiri hewani zinafaa kujumuishwa kama sehemu ya zamu ya kazi.

B. Hali za Kimatibabu

Kuwa na ufahamu wa, na upange vifaavyo kwa, hali zozote za kimatibabu zinazoathiri uwezo wako wa kukaa macho unapoendesha gari(k.m., kisukari, shinikizo la juu la damu, ugonjwa wa moyo, mfadhaiko, pumzi zisizo za kawaida wakati wa usingizi). Mtaalamu wako wa kimatibabu anaweza kukusaidia kukabiliana na hali yako kwa ufanisi na kwa uangalifu. Mwishowe, unawajibika kuwa mwangalifu vyema na kufahamisha Idara ya Rasilimali ya Kibinadamu au Afya ya Kikazini ikiwa una hali inayoweza kuhatarisha uendesheji gari salama unapoendesha gari kwenye shughuli za kampuni. (Warasilimali wanastahili kufikiwa ikiwa malazi spesheli ya kazi au kazi mbadala inahitajika.)

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa "kama ilivyo," bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

Athari kwa afya za vipindi virefu za kufanya kazi: Thrombosi ya mishipa ya ndani

Muda mrefu wa uendeshaji gari na vipindi virefu vya usafiri bila shughuli za kimwili pia zina athari mbaya za kiafya. Safari ndefu hewani zinahusiana na hatari wa thrombosi ya mishipa ya ndani, ambayo ni kuganda kwa damu kunakotokea ndani zaidi mwilini, mara nyingi katika mguu. Damu iliyoganda ikivunjika, inaweza kusafiri hadi kwenye mapafu, ikisababisha uharibifu mbaya sana kwa mapafu au kifo. Kwa vidokezo vya uzuiaji, tazama <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>.

C. Dawa

Dawa fulani za kimatibabu au za kununua dukani zinaweza kusababisha kusinzia. Jadili athari zote za dawa na mtaalamu wako wa afya au mwuzaji dawa. Pia, soma lebo zote kwenye dawa za kununua dukani ili kujua kama kusinzia ni athari inayowezezekana. Ikiwa unaanza kutumia dawa mpya, tazama jinzi dawa hizo zinavyokuathiri kabla ya kuzitumia unapoendesha gari. Ni wajibu wako kuchukua tahadhari hizi. **Usiwahi kuendesha gari kwenye shughuli za kampuni au shughuli nyingine ikiwa unatumia dawa zinazoweza kusababisha kusinzia.**

D. Mfadhaiko

Mfadhaiko na migogoro inayotokana na kazini au nyumbani inaweza kusababisha ugumu katika kuwa na usingizi wa kupumzika, na unaweza kusababisha ukosefu wa mapumziko na kutoweza kuwa makini kwenye kazi unazofanya. Ikiwa unakumbana na viwango vikubwa vya mfadhaiko au migogoro kazini au nyumbani, wasiliana na mtaalamu wa afya ya kiakili, daktari wako, au Mpango wa Usaidizi kwa Waajiriwa wa [INGIZA JINA LA KAMPUNI] panapowezezekana.

E. Chakula na Vinywaji

“Vyakula fulani vya starehe” vimehusishwa na kutolala vizuri. Epuka kula milo mikubwa, yenye viungo, yenye chumvi nyingi au mafuta mengi, haswa ndani ya saa tatu kabla ya kulala. Vyakula vinavyokengeusha usingizi vinajumuisha vyakula vilivyokaangwa, vitunguu saumu, mchuzi wa nyanya na chokoleti. Kwa vidokezo kuhusu kula kwa nishati ya kudumu, tafadhali rejelea “**Kula kwa Nishati ya Kudumu**” (hapa chini). Kafeini ni ya kusisimua na huwa haiiupi mwili nishati. Inaweza kuleta hisia za uwongo za nishati na kuondoa ishara zako za kawaida za njaa. Kafeini inafaa kutumiwa kwa kipimo. Athari zake za baadaye zinajumuisha kuhisi uchovu, ukereketwaji, na viwango vya nguvu vilivyopunguzwa.

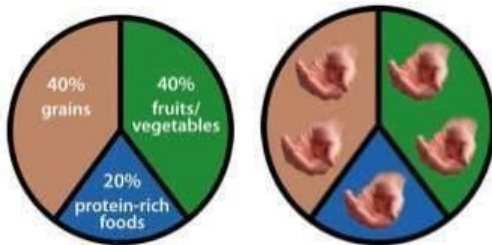
Pombe hukengeusha hisia na hunenepesha athari za uchovu. Unywaji pombe kabla ya kulala unaweza kukengeusha usingizi, kwani huathiri viwango vya sukari kwenye damu. **Usiwahi kuendesha gari baada ya kunywa kiwango chochote cha pombe.**

Kula kwa Nishati ya Kudumu

Taasisi ya Utendaji wa Kibinadamu inatoa mapendekezo yafuatayo kuhusu kula kwa nishati ya kudumu:

Tumia kiganja cha mkono wako kukadiria kiwango sahihi cha kupakua kwa kila kundi la chakula wakati wa milo.

Hebu fikiria sahani, imegawanywa katika sehemu tatu kama alama ya amani. Kuna nafasi kwa viganja vitano; viwili vya nafaka, viwili vya matunda na/au mboga, na kimoja cha protini. Sasa wacha tuwaze viganja vyako kwenye sahani ya kiamshakinywa. Pengine unakula kiasi kidogo cha mayai, slesi moja ya mkate, kiasi kidogo cha matunda, na kikombe kimoja au kiasi kidogo cha juisi ya machungwa.



Kula kiamsha kinywa hicho kwa kutafuna chakula chako polepole, ukiweka uma wako chini kati ya kuuma, na kushiriki katika mazungumza. Kiamsha kinywa cha “viganja vitano” kilicholiwa ndani ya saa moja baada ya kuamka kitaanzisha utendaji wako wa mwili kwa siku na kutoa madini yalisawazishwa kwa mahitaji ya kiakili.

Upangaji muda ndiyo kila kitu. Ili kudumisha nishati yako kwa ufanisi siku nzima, unafaa kula chakula kichache mara nyingi. Kati ya milo, unaweza kuhitaji kitafunio kidogo (takriban kalori za juu zaidi 100 -150) cha kiafya kila baada ya saa mbili hadi tatu, ikiwezekana kitafunio kidogo kinachoathiri sukari kwenye damu kama vile gururu, apikroti zilizokaushwa, tufaha, au figili na siagi ya njugu. Vitafunio hazijakusudiwa kukushibisha; badala yake, unafaa kuvitumia kama daraja ya pengo kati ya milo na kudumisha viwango vyako vya nishati.

Kwa kawaida, hutaki kukaa zaidi ya saa nne bila kula, kwa hivyo panga mapema unaposafiri na ukumbuke kwamba ni wewe unayehibiti chakula chako. Lishe bora ni rahisi ukikumbuka kula chakula kichache, kula mara nyingi na utumie kifaa chako bora cha kupima.

Kwa taarifa ya ziada, tazama tovuti ya Taasisi ya Utendaji wa Binadamu kwenye <http://www.hpoinstitute.com/>.

6. NYENZO ZA RASILIMALI

A. ‘Karatasi Nyeupe’ kuhusu Uchovu kwa Dereva

[Chama cha Utafiti wa Usingizi cha Ulaya](#) kimeendeleza karatasi nyeupe yenye kichwa *Kuhisi Usungizi kwenye Gurudumu*, ambayo hutoa maelezo mazuri ya ushahidi wa kisayansi husiani na uendeshaji gari ukisinzia na kueleza mbinu za kimsingi na tabia na teknolojia za kushughulikia uchovu kwa dereva katika madhari ya kishirika:

B. Mpango wa Udhibiti wa Uchovu wa Marekani Kaskazini (NAFMP)

Umeendelezwa kwa ushirikiano na Idara ya Usafiri ya Marekani na Usafiri Kanada, [Mpango wa Udhibiti wa Uchovu wa Marekani Kaskazini \(www.nafmp.com\)](#) hutoa mafunzo na nyenzo za rasilimali za sare ya wavutini ili kuwasaidia wabebaji kwa magari, madereva na wengine kwenye mnyororo wa usambazaji ili kusimamia bora uchovu kwa dereva. Nyezo hizi ziliendelezwa haswa kwa ajiri ya sekata ya usafirishaji mizigo, lakini pia ni za manufaa kwa kampuni zingine ambazo waajirwa wao huendesha gari kazini.

Mada za NAFMP zinajumuisha:

- Jinsi ya kuendeleza tamaduni ya kamapuni inayosaidia kupunguza uchovu kwa dereva
- Elimu ya udhibiti wa uchovu kwa madereva, familia za madereva, watendaji na meneja wa watoajiwabebaji, wapakizi/wapokeaji, na wasambazaji
- Ukaguzi wa matatizo ya usingizi na tiba
- Kuratibu kwa dereva na safari
- Teknolojia za udhibiti wa uchovu

C. Kanuni za muda wa kazi na wa mapumziko nchini Marekani na Muungano wa Ulaya

Kanuni za Marekani kwa waendeshaji malori na mabasi makubwa:

<http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

Taarifa kutoka kwa Tume ya Ulaya kuhusu kanuni za muda wa kuendesha gari na kufanya kazi:

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

KIAMBATISHO C2: MWONGOZO WA USIMAMIAJI SAFARI**1. Usimamiaji Safari ni nini?**

Usimamiaji Safari ni mchakato kwa upangaji na utekelezaji safari muhimu za usafiri ardhini kulingana na mahitaji yote ya Afya, Usalama, na Mazingira (HSSE). Usimamiaji Safari kunaweza kuwekwa katika awamu tatu:

A. Panga Safari

Vipengele vinavyoshughulikiwa katika upangaji safari vinajumuisha (kati ya vingine:

- a. Tambua kama safari ni ya muhimu na lini utaendesha gari, ikijumuisha mapumziko, saa za kuendesha gari na ya kazi;
- b. Ni gari gani la kutumia na ni mwafaka na liko katika hali nzuri;
- c. Ujuzi na umahiri unaohitajika wa dereva;
- d. Ni njia gani ya kufuata na ni wapi pa kusimama kwa mapumziko.

Tokeo kuu la mchakato wa usimamiaji safari ni Mpango wa Usimamiaji Safari (JMP). Kwa kawaida Msambazaji, Meneja wa Safari au Dereva hutii JMP. Kabla ya kutekeleza safari, Dereva anafaa kujulishwa kikamilifu (au kufahamu) kuhusu safari na hatari husika, ikijumuisha hatua za kupunguza kama ilivyorekodiwa katika JMP.

B. Tekeleza Safari

Madereva wanawajibika kwa kutekeleza safari kulingana na JMP iliyokubaliwa, lakini wengine wanaweza kuhitajika kushiriki pia. Kwa mfano, JMP inaweza kujumuisha matayarisho kwa utaratibu wa “Mtu Aliyepotea” unaoweza kuhitajika kuanzishwa na Meneja wa Safari. Hili ni la muhimu unapoendesha gari kupitia maeneo yaliyotelekezwa au yenye uhasama, ikijumuisha maeneo bila mitambo ya simu za rununu.

C. Utamatishaji Safari

Kutamatisha safari kunahakikisha kwamba malengo ya safari yalifikiwa na kunawezesha kurekodi mafunzo yanayoweza kusaidia kuboresha mchakato wa usimamiaji safari na/au mpango wa safari za siku za usoni.

2. Mbona Usimamiaji Safari?

Usimamiaji Safari unatumika kuzuia matokeo ya kiusalama HSSE ambayo hayatakiwi ya safari za uchukuzi ardhini. Wasimamizi wanaowajibika kwa watu wanaoendesha gari kwa shughuli za kampuni wanawajibika kwa kuhakikisha JMP inatayarishwa inapohitajika. Mtu yeyote anayeendesha gari la kampuni au anaendesha gari kwa shughuli za kampuni anawajibika kwa kufikia mahitaji ya JMP anapohitajika.

Baadhi ya mazingatio kwa mpango wa usimamiaji safari yanajumuisha:**A. Eneo la Kuwekea na kuondoa mizigo (panapofaa)**

- Upakiaji na Upakuaji mizigo kwenye eneo, ikijumuisha tathmini za eneo na hatari za eneo
- Upakiaji mizigo kwenye gari (abiria, ustawi wa bidhaa kwa hatari na wingi wa mzigo)
- Aina ya gari mwafaka kwa safari na ustahili wa gari kuwa barabarani

B. Kujitayarisha kwa dereva

- Zamu ya kuendesha gari na vipindi vya mapumziko
- Umahiri na uzima wa dereva, ikijumuisha mazingatio ya uchovu

C. Njia ya Kufuatwa Iliyoidhinishwa

- Mpango wa njia ya kufuatwa (inaweza kuwa ndefu kuliko njia ile ya haraka au fupi ili kuepuka hatari)
- Huwezesha uambatanaji na saa za zamu ya kuendesha gari na za mapumziko

D. Utambulishaji hatari na vidhibiti vya njia ya kufuatwa

- Hatari za kijumla kwa usalama, ikijumuisha miundo msingi, mazingira, misimu, hali ya anga (vumbi, theluji, mvua, ukungu) ya nchi, kuendesha gari usiku (uonaji uliopunguzwa), n.k.
- Rekodi za hatari za kihali kama vile ufungaji barabara; ungano hatari; vikwazo vya kasi; hali mbaya za barabara; daraja; upitisho wa urefu, n.k.
- Rekodi ya hatari bayana kwa usalama
- Desturi za ndani ya uendeshaji gari; tofauti zinazosababishwa na athari za saa za siku au siku ya wiki, , ; matukio ya kitaifa na kidini; ,wanaotembea kwa miguu na wanyama wengi barabarani

E. Mchakato wa Mawasiliano

- Upangaji na ubadilishaji njia ya kufuatwa, ukuwaji tayari kushughulikia masuala ya dharura, michepuko na uwasili

Mpango wa Usimamiaji Safari		Kiwango cha Juu cha Safari Ziara kwenye eneo na Mshauri wa GM na HSE na kurudi. Maelezo:				Majina ya Abiria	Dereva Mbadala?
Safari ni hii muhimu? Mbona?		Ndiyo, hitaji la mkataba				1 Mike Smith 2 3 4	
Inaweza kuunganishwa na safari nyingine? Ikiwa		La, hakuna safari nyingine leo					
Kuna haja ya uendeshaji gari usiku? Ikiwa hivyo,		La					
Jina la mtu anayetenda kama Safari		Joe Mitchell		Nambari ya simu: 12345678			
Tarehe ya Kuondoka	Saa za Kuondoka	Kitambulisho cha Gari	Gari ni mwafaka kwa Safari?	Jina la Dereva Mkuu (na Kampuni ikiwa ni Mkandarasi)		Leseni ya/za undeshaji gari ni halali kwa gari na nchi ?	Ni Mafunzo ya Uendeshaji Gari wa Kujikinga kwa Dereva
04/25/11	07:30	88-XT-VD	Ndiyo	Mto wa Dave		Ndiyo	Ndiyo (10/10/11)
Kunakoelekewa na Njia ya Kufuatwa/Eneo la Mapumziko			Saa za Kuwasili	Saa za Kuondoka	Muda wa Mapumziko?	Mawasiliano Yanahitajika	Hatari zinazojulikana kwa kunakoelekewa/eneo la mapumziko na hatua za upunguzaji, maelekezo bayana (k.m.
Afisi ya Smithtown – Saltflat			09:15	09:45	Ndiyo	Ndiyo	Polepole kwa Utengenezaji Barabara kwa 100 km, kahawa ya Chakushe
Saltflat - Eneo la Brownsville			11:00			Ndiyo	Hatua za kiusalama kwenye malango ya eneo, pasi zinghitaiika
Safari ilienda kama ilivyotarajiwa na kama sivyo, mbona?							Sahihi ya Dereva (isipokuwa dereva ndiye pia meneja wa safari)
La. Safari ilicheleweshwa kwa ajili ya ujenzi wa barabara wa ziada kati ya Saltflat na eneo. Saa za kuwasili kama 11:25.							

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa “kama ilivyo,” bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

Ushughulikiaji Masuala ya Dharura	<i>(k.m. maelezo ya mawasiliano, maeneo ya ndani bila mitambo ya GSM n.k.)</i>
<i>Meneja wa Safari: 12345678; Meneja wa usalama - John Wayne: 23456 6789; Meneja wa Eneo - Rob Keens: 34560987. Mitambo kamili ya GSM.</i>	
Usalama	<i>(k.m. utekaji nyara, wizi wa mabavu, kesi za mzigo, gari la wizi, n.k.)</i>
<i>Starbucks katika Saltflat inayojulikana kwa uvamiaji na wizi wa magari. Hakuna vitu vya kibinafsi vya kuachwa kwa macho ya umma; funga gari.</i>	
Eneo na Upangaji Muda	<i>(k.m. nyakati za kuendesha gari, athari ya kuendesha gari usimu bila barabara zenye mwangaza mwema, kuendesha magari wakati wa Ramadhani etc.)</i>
Mazingira na Hali za Ndani	<i>(k.m. hali ya anga, hali ya njia ya kufuatwa, hatari ya gari kubingirika n.k.)</i>
<i>Trafiki ya wengine inayosonga kwa kasi kati ya Saltflat na eneo. Barabara inapunguza upana kuelekea Smiths Gap. Ukungu unatarajiwa katika Smiths Gap. Punguza kasi na uongeze umbali wa kufuatilia ifaavyo.</i>	
Upakiaji/Upakuaji	<i>(k.m. hatari spesheli kutokana na hali ya eneo au mahalia pa n.k.)</i>
<i>Baada ya kuingia kwenye eneo, njia ya kwanza ya kuingia kushoto ina eneo la mizigo upande wa kushoto. Kuwa mwangalifu kwa vuguvugu la HGV katika eneo hilo.</i>	

KIAMBATISHO D1: SAMPULI YA ORODHA YA KUKAGULIA YA UKAGUZI WA GARI

NAMBARI YA GARI:	JINA LA DEREVA	KIWANGO CHA KIPIMA UMBALI (Km):	Nambari ya Trela: (Ikiwa muhimu)
NJE		NDANI	
HAKUNA UVUJAJI MAFUTA, VILAINISHI, MAJI		VIFAA NA GEJI	
		<ul style="list-style-type: none"> Kiwango cha Mafuta Shinikizo la mafuta Shinikizo la Hewa (magari mazito) Hakuna taa nyekundu zinazosalia zikiwaka 	
KAGUA VIWANGO VYA GILIGILI VYA:		VIDHIBITI	
<ul style="list-style-type: none"> Mafuta ya Injini Giligili ya Breki Giligili ya Klachi Giligili ya Usukani Otomatiki Giligili ya Mfumo wa Kiotomati (ikiwa muhimu) 		<ul style="list-style-type: none"> Honi Breki Vipangusaji kioo cha mbele 	
KAGUA VIWANGO VYA MAJI VYA:		AC/SAUTI:	
<ul style="list-style-type: none"> Viwango vya Tenki ya Juu ya Bomba la Joto na Kiwekaji Baridi Hakikisha Funiko la Bomba la Joto limefungwa Viwango vya Hifadhi ya Vipangusaji/Visafishaji Kioo cha Mbele Kiwango cha Giligili ya Betri 		<ul style="list-style-type: none"> Kiyoyozo kinafanya kazi Kicheza sauti kinafanya kazi 	

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa "kama ilivyo," bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

KAGUA MIFUMO INAYOTUMIA UMEME: <ul style="list-style-type: none"> Pembe za Betri ni Safi Betri ni Salama Kagua eneo la fusi Taa za Mbele Zinafanya Kazi Taa za Breki Zinafanya Kazi Viashiria Vinafanya Kazi Taa za Kurudi Nyuma Zinafanya Kazi Taa zenye Makali za Mbele Zinafanya Kazi 		KIOO CHA MBELE/VIPANGUSAJI KIOO CHA MBELE <ul style="list-style-type: none"> Vipangusaji kioo cha mbele Kioo cha mbele – safi na hakijazibwa 	
KAGUA MPIRA <ul style="list-style-type: none"> Hakikisha Mabomba ya Joto Yamekazwa Kagua mikanda ya feni Kagua vipangusaji Kioo cha Mbele ikiwa havijachakaa Matairi– kagua pumzi kama ni sawa Kiwango cha chini cha undani wa tredi 1.6mm Mfumo wa kukanyaga unalingana Hakuna kukatwa kwa undani, kuvimba, kuraruka, uanikaji wa sehemu za ndani 		ZANA ZA MASUALA YA DHARURA <ul style="list-style-type: none"> Jeki na vifuasi vyake Kizima moto Zana ya huduma ya kwanza Pembetatu ya onyo la hatari 	
MWILI WA GARI <ul style="list-style-type: none"> Hakuna Uharibifu Usalama wa Mzigo Taa na Viakisi – Safi 		TRELA (kama inatumika) <ul style="list-style-type: none"> Hakuna Uharibifu Mabomba ya Breki Miunganisho ya Umeme Usalama wa Viungo 	

Taarifa hii imetolewa na NETS kama ustahifu kwa wanachama wake na pia kwa umma kwa ujumla. Imetolewa “kama ilivyo,” bila wakilisho au hakikisho zozote kuhusiana na usahihi wake, na wala NETS au kampuni yoyote iliyochangia inawajibika kwa yaliyomo au utumizi wa taarifa hii.

KASORO ZOTOTE ZINGINE ZILIZOTAMBULIWA:

ANDIKA NUNGE HAPA IKIWA HAPANA KASORO ZILIZOPATIKANA	SAHIHI YA DEREVA:
---	-------------------

RIPOTI IMEKUBALIWA NA:.....

SAHIHI:.....

KIAMBATISHO E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012**DESTURI SALAMA KWA UENDESHAJI MAGARI**

Kiwango hiki cha makubaliano kiliendelezwa chini ya uelekezi wa Chama cha Marekani cha Wahandisi wa Usalama na kupitishwa na Taasisi ya Kitaifa ya Viwango ya Marekani. Kinatoa desturi kwa utumiaji salama wa magari yanayoendeshwa kwa niaba ya waajiri, ikijumuisha:

- UFAFANUZI, usimamizi, uongozi na utawala
- Mazingira ya kazi
- Mazingatio ya dereva
- Mazingatio ya gari
- Kuripoti na uchanganuzi wa tukio

Desturi hizi zimeundwa kwa matumizi ya wale walio na wajibu kwa utawala na uendeshaji magari kama sehemu ya shughuli za kishirika.

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