

មគ្គុទ្ទេសក៍ណែនាំពិស្តារឆ្ពោះទៅកាន់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ (ROAD SAFETY™) របស់ NETS



ឧសភា 2014

សម្រាប់និយោជកដែលមានកងកម្លាំងយានជំនិះទ្រង់ទ្រាយធំ ឬតូច
និងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពលើផ្លូវថ្នល់ទើបចាប់ផ្តើមថ្មី កំពុងរៀបចំដំណើរការ
ឬដែលប្រកបដោយភាពងឿនលឿនរួចហើយ។

រៀបចំដោយ

បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដែលជ្រោមជ្រែងដល់

ទសវត្សរ៍នៃសកម្មភាពដើម្បីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ឆ្នាំ 2011-2020



តារាងមាតិកា

សេចក្តីផ្តើម.....	2
វិសាលភាព និងការប្រើប្រាស់	4
មាត្រាប្រព័ន្ធ ករណីវិភាគជំនួញអាជីវកម្ម និងកំណែលំអដាច់ជាបន្ត.....	6
និយមន័យ.....	9
លក្ខខណ្ឌតម្រូវការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់.....	12
ឧបសម្ព័ន្ធ A	
ឧបសម្ព័ន្ធ A1.1 ៖ ឧទាហរណ៍នៃវិធានការសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់.....	22
ឧបសម្ព័ន្ធ A1.2 ៖ តារាងអង្គភាពស្តីពីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ក្នុងតំបន់និងលំដាប់គំរូសម្រាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់.....	24
ឧបសម្ព័ន្ធ A2 ៖ បែបបទទម្រង់ការគំរូស្តីពីការស៊ើបអង្កេតឧប្បទ្ទវហេតុ	25
ឧបសម្ព័ន្ធ B	
ឧបសម្ព័ន្ធ B1 ៖ គោលនយោបាយគំរូនៃការប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទចល័ត.....	31
ឧបសម្ព័ន្ធ B2 ៖ គោលការណ៍ណែនាំគំរូសម្រាប់លក្ខខណ្ឌតម្រូវការបណ្តុះបណ្តាលសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់	32
ឧបសម្ព័ន្ធ B3 ៖ គោលនយោបាយគំរូស្តីពីការប្រើប្រាស់ជាតិស្រវឹង និងឱសថ.....	35
ឧបសម្ព័ន្ធ B4 ៖ គោលការណ៍គំរូស្តីពីការប្រើប្រាស់ប័ណ្ណអ្នកបើកបរ	36
សេចក្តីបន្ថែម B6 ៖ ការណែនាំគំរូសម្រាប់អត្តសញ្ញាណ និងការគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់	39
សេចក្តីបន្ថែម B7 ៖ ឧទាហរណ៍នៃគោលនយោបាយការបើកបរយានយន្តកង់ពីរ	40
ឧបសម្ព័ន្ធ C	
សេចក្តីបន្ថែម C1 ៖ ការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឆ្លើយរបស់អ្នកបើកបរ	42
សេចក្តីបន្ថែម C2 ៖ គោលការណ៍តម្រង់ទិសស្តីពីការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ.....	51
សេចក្តីបន្ថែម C3 ៖ គម្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ	53
ឧបសម្ព័ន្ធ D	
សេចក្តីបន្ថែម D1: គំរូបញ្ជីពិនិត្យយានយន្ត.....	55
ឧបសម្ព័ន្ធ E	
សេចក្តីបន្ថែម E1 ៖ ANSI/ASSE Z15.1—2012	58

សេចក្តីផ្តើម

បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ (NETS)

បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

គឺជាអ្នកគាំពារលើកដំណើរដឹកនាំដោយនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់សកលនិងត្រូវបានផ្តល់កតិកាសញ្ញាជាស្ថាប័នអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលនិងមិនយកប្រាក់ចំណេញ (NGO)។

ការគាំពារលើកដំណើរបស់វាដើម្បីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ជាសកលរួមមានកម្មវិធីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់សុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះប្រចាំឆ្នាំតាមជំនួសអោយសមាជិករបស់វា

បន្ថែមពីលើការផ្សព្វផ្សាយលើកកម្ពស់កម្មវិធីទស្សន៍សកម្មភាពដើម្បីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់តាមរយៈការចូលរួមពាក់ព័ន្ធរបស់វាទៅក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់នៃអង្គការសហប្រជាជាតិ (UNRSC)។ បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ (NETS) ធ្វើសកម្មភាពជាដៃគូជាមួយនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនសហរដ្ឋអាមេរិក វិទ្យាស្ថានជាតិដើម្បីសុខភាព និងសុវត្ថិភាពវិជ្ជាជីវៈ

សមាគមសុប្បហកម្មនិងអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាលដើម្បីអនុវត្តចេញនូវគ្រោងការទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់និងលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់នៅពាសពេញបណ្តាញរបស់ពួកគេ។ ចុងបញ្ចប់

បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផលិត និងចែកចាយនូវរបាយការណ៍បង្កើនការស្តារការងារបើកបរសុវត្ថិភាពជាដៀងរាល់ឆ្នាំ។

គោលបំណង

មគ្គុទ្ទេសក៍ពិស្តារស្តីពីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់របស់បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ត្រូវបានបង្កើតចេញមកជាផ្នែកមួយនៃបេសកកម្មរបស់ខ្លួនដើម្បីជួយនិយោជកនៅក្នុងការធ្វើវឌ្ឍនកម្មសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់សកល។ គោលបំណងនៃឯកសារនេះគឺដើម្បីជួយនិយោជកនៅក្នុងដំណាក់កាលនានានៃការបង្កើតចេញនូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់រួមមានអ្នកទាំងឡាយណាដែល៖

- កំពុងរៀបចំផ្តួចផ្តើមនូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់
- នៅដំណាក់កាលដំបូងនៃការបង្កើតចេញនូវគោលនយោបាយនិងកម្មវិធី
- កំពុងគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ និងអន្តរាគមន៍ដែលមានការវិវត្តន៍ ពេញទំហឹងរួចរាល់ហើយ។

ការទទួលស្គាល់

ប្រភពសម្រាប់ឯកសារនេះរួមមានបទដ្ឋាន ANSI/ASSE Z15.1 – 2012, ការអនុវត្តមានសុវត្ថិភាពសម្រាប់ប្រតិបត្តិការយានយន្ត ;

សមាគមន៍អន្តរជាតិនៃការអនុវត្តតាមការណែនាំពីសុវត្ថិភាពដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោករបស់អ្នកផលិតប្រេង និងឧស្ម័ន (OGP 365); បទដ្ឋាន ISO 39001:2012, ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាព

ចរាចរណ៍តាមផ្លូវថ្នល់ (RTS) — តម្រូវការ នានាជាមួយគោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ការប្រើប្រាស់; ព្រមទាំងសមាជិកនៃក្រុមប្រឹក្សានាយក និងបុគ្គលិកនៃបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។

ការបដិសេធទទួលខុសត្រូវ

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានគំណាងឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

លក្ខខណ្ឌតម្រូវការប្រកបដោយសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដែលផ្សំផ្គុំបង្កើតបាននូវតួខ្លួនសំខាន់នៃឯកសារនេះគឺផ្អែកលើការងារកាតព្វកិច្ចក្នុងចំណោមសមាជិកក្រុមប្រឹក្សានាយកនៃបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងបុគ្គលិកដែលបានចូលរួមចំណែក។ ហើយម្យ៉ាងទៀត ឧទាហរណ៍ដែលផ្តល់ជូននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធមិនបានគំណាងជាចាំបាច់នូវទស្សនៈរបស់បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងបុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនជាសមាជិក និងក្រុមប្រឹក្សានាយករបស់ខ្លួនឡើយ។

លើសពីនេះទៅទៀត ដោយសារតែមធ្យោបាយឧទ្ទេសនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធត្រូវបានទាញពីប្រភពនានា នោះទើបគោលនយោបាយខ្លះនៃគោលនយោបាយគំរូដែលមាននៅ

ក្នុងនោះអាចនឹងមិនស៊ីចង្វាក់គ្នាទៅវិញទៅមកនិងមិនស៊ីចង្វាក់ទៅនឹងលក្ខខណ្ឌតម្រូវការប្រកបដោយសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ឡើយ។

នៅកន្លែងដែលមានភាពមិនស៊ីចង្វាក់គ្នាជាងលក្ខខណ្ឌតម្រូវការប្រកបដោយសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់និងមធ្យោបាយឧទ្ទេសដែលពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ នោះខ្លាតត្រូវបានផ្តល់ជូន

បញ្ជាក់នៅក្នុងលក្ខខណ្ឌតម្រូវការប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។

លើសពីនេះ អ្នកអានគួរតែទទួលស្គាល់ថាស្ថានភាពក្នុងតំបន់ផ្ទាល់ត្រូវបានយកមកពិចារណាគិតគូរនៅពេលអនុវត្តន៍ធាតុផ្សំជាក់លាក់ណាមួយនៃគោលនយោបាយគំរូដែលផ្តល់ជូននៅក្នុងនោះ។ ឧទាហរណ៍

រយៈពេលអប្បបរមាចំនួនពីរនាទីជាទូទៅត្រូវបានគេណែនាំជាអនុសាសន៍ថាជាចម្ងាយតាមពីក្រោយដែលមានសុវត្ថិភាព ដោយកើនដល់ 4 ទៅ 8 វិនាទីនៅក្នុងស្ថានភាពធាតុអាកាសមិនល្អ។

ទោះជាយ៉ាងណា រយៈពេលអប្បបរមា 2 វិនាទីអាចនឹងមិនអាចទទួលបានឡើយនៅក្នុងបរិស្ថានកកស្ទះក្នុងទីក្រុងនៅក្នុងផ្នែកខ្លះនៃពិភពលោក ហើយរយៈពេល 4 ទៅ 8

វិនាទីអាចនឹងមិនផ្តល់ជូននូវកម្រិតអនុគ្រោះដ៏សមរម្យផ្នែកសុវត្ថិភាពឡើយនៅក្រោមស្ថានភាពធាតុអាកាស ឬផ្លូវថ្នល់ដ៏ប្រកបដោយឧបសគ្គនោះ។

ចុងបញ្ចប់ ប្រធានបទ និងការណែនាំនៅក្នុងឯកសារនេះគឺជាឱកាសឱ្យអ្នកពិស្តារពេញលេញបំផុតដែលមាននៅក្នុងពេលនៃការចេញផ្សាយ។ គឺថា នៅក្នុងការប្រែប្រួល និងការអនុវត្តដាក់ចេញនូវ

ការណែនាំដែលផ្តល់ជូននៅក្នុងឯកសារនេះ អ្នកអានគួរគិតគូរពិចារណាជានិច្ចនូវគ្រោះថ្នាក់ដែលកំពុងលេចឡើង បរិស្ថានផ្លូវថ្នល់ក្នុងតំបន់ផ្ទាល់ បំណាស់ប្រកបដោយការអភិវឌ្ឍន៍ការអភិវឌ្ឍន៍បស់ការស្រាវជ្រាវ។

ការការពារតាមខ្លួនទៅនឹងច្បាប់ក្នុងតំបន់ ភូមិភាគ រដ្ឋនិងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ថ្នាក់ជាតិ។

យានជំនិះជួលជាលក្ខណៈអាជីវកម្ម និងមិនមែនអាជីវកម្មឬជាតិផ្ទាល់របស់អង្គការមួយយ៉ាងហោចជាតិអប្បបរមានឹងបំពេញបាននូវរាល់បទបញ្ញត្តិប្រចាំតំបន់ ប្រចាំភូមិភាគ

ប្រចាំរដ្ឋនិងថ្នាក់ជាតិនិងច្បាប់ចរាចរណ៍ដូចជាដល់លក្ខខណ្ឌតម្រូវការប្រកបដោយសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ទាំងអស់ដែលត្រូវបានផ្តល់ឱ្យអ្នកបង្កើតឡើងសម្រាប់យានជំនិះធ្វើអាជីវកម្មនិងមិនមែនធ្វើអាជីវកម្ម។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានគំណាងឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

វិសាលភាព និងការប្រើប្រាស់

ឯកសារនេះអនុវត្តចំពោះអ្នកបើកបរយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ អ្នកបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិកទាំងអស់ដែលកាន់កាប់ជាម្ចាស់ទិដ្ឋភាពដោយក្រុមហ៊ុនឬជួលដោយក្រុមហ៊ុន

និងបុគ្គលិកបម្រើការងារជាប់កិច្ចសន្យានិងនយោជិកដែលបើកបរយានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួន យានជំនិះប្រើប្រាស់រួម ឬយានជំនិះជួលសម្រាប់កិច្ចការក្រុមហ៊ុនលើសពីចម្ងាយ 5000 ម៉ាយល៍/8000

គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយឆ្នាំ។ ឯកសារនេះអាចត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងលំនាំផ្សេងៗ រួមមាន៖

- ជាឯកសារ *កម្រិតបឋម* ដោយក្រុមហ៊ុននៅដំណាក់កាលដើមនៃការបង្កើតចេញនូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់។ វាផ្តល់នូវ *លំនាំស្រាប់* នៃចំណុចទាំងឡាយដែលគេយល់ឃើញថាមានសារៈសំខាន់នៅក្នុងការបង្កើតចេញ អនុវត្តន៍និងបន្តរក្សាទ្រទ្រង់នូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់។
- ជា *បរិយាកាសវនកម្ម* ដោយនិយោជកដែលមានកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកម្លាំងយានជំនិះចូលជាធរមានរួចហើយដើម្បីធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មភាពខ្លះចន្លោះនិងឱកាសសម្រាប់កំណែលម្អិតប្រសើរឡើងនៅក្នុងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកម្លាំងយានជំនិះរបស់ពួកគេ។
- ជាលំនាំស្រាប់សម្រាប់ធ្វើទំហៀបនៅពេលក្រុមហ៊ុនជាច្រើនជួបប្រជុំដើម្បីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់និងបទដ្ឋានកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកម្លាំងយានជំនិះរបស់ពួកគេ។

ការពិចារណាប្រកបដោយមោឃៈផ្អែម្នាក់តែឯង

កម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដ៏ជោគជ័យត្រូវបានផ្គត់ផ្គង់ធនធាន ដឹកនាំដោយភាពជាអ្នកដឹកនាំហើយកាន់កាប់ជាម្ចាស់ទិដ្ឋភាពដោយក្រុមហ៊ុនដែលប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងបុគ្គលិកយានជំនិះ។

1. ការផ្តល់ធនធានរួមមានប៉ុន្តែមិនកំហិតត្រឹមតែការបញ្ចូលថវិកាសម្រាប់៖
 - a. កម្មវិធីសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ (ដូចជាការបណ្តុះបណ្តាល)
 - b. ការគ្រប់គ្រងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ (ឧ.ការរាប់ចំនួនបុគ្គលិកនៃសាជីវកម្មឬសេវាកម្មខាងក្រៅ)
 - c. បច្ចេកវិទ្យាដើម្បីប្រមូលមាត្រាប្រព័ន្ធ
2. មន្ត្រីប្រតិបត្តិការដ៏ខ្ពស់ថ្នាក់គ្រប់គ្រងជំនួញអាជីវកម្ម/មន្ត្រីប្រតិបត្តិការដ៏ខ្ពស់ថ្នាក់គ្រប់គ្រងនៅផ្នែកមួយនៃពិភពលោកបង្ហាញនូវការតាំងតែកំណត់ចិត្តហើយវិនិយោគពេលវេលា ធនធាន និងការយកចិត្តទុកដាក់។ ពួកគេបានគាំទ្រកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ហើយកំណត់បរិយាកាសសម្រាប់ក្តោបក្តែបច្ចេកវិទ្យាដែលផ្តល់តម្លៃដល់សុវត្ថិភាព។
3. “កាន់កាប់ជាម្ចាស់ទិដ្ឋភាពដោយក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិការគ្រប់គ្រងបុគ្គលិកយានជំនិះ” គឺ និយាយសំដៅចំពោះធាតុដូចតទៅនេះ៖
 - a. អ្នកបើកបរម្នាក់ៗទទួលបានបន្ទុកចំពោះដំណើរប្រព្រឹត្តិការណ៍បើកបររបស់ខ្លួន។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាសាយដោយបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកជាមួយគ្រឹះស្ថានណាមួយឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលបានសិទ្ធិចែករំលែកនូវសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

- b. ប្រធានគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរក៏ទទួលបន្ទុកផងដែរសម្រាប់ដំណើរប្រព្រឹត្តិការណ៍បើកបររបស់អង្គការរបស់ខ្លួនហើយការទទួលបន្ទុកទៅលើលទ្ធផលលេចចេញមកតាមរយៈថ្នាក់លើបំផុតរបស់អង្គការនេះ។
- c. ក្រុមការងារសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់នៅប្រចាំនៅនឹងតំបន់ផ្ទាល់គឺជាផ្នែកនៃបណ្តាញសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដែលផ្សំឡើងដោយមេក្រុមសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ប្រចាំភូមិភាគ ប្រសិនបើមានមុខងារផ្សេងៗដែលមានខ្សែរយៈទាក់ទងនឹងប្រធានគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់សកល។

កំណត់ចំណាំ៖ នៅក្នុងអង្គការជំរុញដោយខ្លួន ប្រធានគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់សកលគឺជាមុខងារទីបេក្ខណ៍។ អ្នកដទៃទៀតគ្រប់រូបទទួលបានអនុវត្តន៍មុខងារផ្នែកសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់របស់ពួកគេជាផ្នែកមួយនៃមុខតំណែងពួកគេប៉ុណ្ណោះ។ ឧទាហរណ៍នៃតារាងអង្គការលេខផ្នែកសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ A។

មាត្រាប្រព័ន្ធ ករណីវិភាគជំនួញអាជីវកម្ម និងកំណែលំអដាច់ជាបន្ត

ការប្រមូលយក ការវិភាគនិងការផ្សព្វផ្សាយចែកចាយមាត្រាប្រព័ន្ធ/សូចនាករដំណើរអនុវត្តន៍គោលគន្លឹះគឺជាសមាសធាតុដ៏សំខាន់នៃការគ្រប់គ្រងនៃកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះ។

តម្រូវការទិន្នន័យមូលដ្ឋាន

1. ចំនួនសរុបនៃយានជំនិះទៅតាមប្រភេទ៖
 - a. ផ្ទុកស្រាល
 - b. ផ្ទុកកណ្តាល
 - c. ផ្ទុកធ្ងន់
2. ចំនួនម៉ាយល៍/គីឡូម៉ែត្រសរុបទៅតាមប្រភេទនៃយានជំនិះសម្រាប់រយៈកាលដែលបានបញ្ជាក់
3. ចំនួនគ្រោះថ្នាក់បុគ្គលសរុបទៅតាមប្រភេទនៃយានជំនិះសម្រាប់រយៈកាលដែលបានបញ្ជាក់
4. ចំនួនរបួសសរុបទៅតាមប្រភេទនៃយានជំនិះសម្រាប់រយៈកាលដែលបានបញ្ជាក់
5. ប្រភេទនៃគ្រោះថ្នាក់បុគ្គល ឧ.
 - a. ទៅតាមលទ្ធផលជាវិបាក៖ ឧ. មរណភាពការងាររបស់និយោជិក ការងាររបស់និយោជិក ការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិប៉ុណ្ណោះ។
 - b. ទៅតាមបុព្វហេតុ៖ ឧ. ខកខានមិនបានសង្កេតឃើញសញ្ញាធារណ៍ ខកខានមិនបានគោរពតាម ការបើកបុកហើយរត់គេច។
 - c. ទៅតាមយន្តការប៉ះទង្គិច៖ ឧ. ការបុកបញ្ជិកពីចំហៀង ការបុកមុខទល់នឹងមុខ ការបុកពីក្រោយ។

មាត្រាប្រព័ន្ធ/សូចនាករដំណើរអនុវត្តន៍ស្នូលគន្លឹះ

1. សូចនាករដំណើរអនុវត្តន៍សម្រាប់ជាគោលដៅកំណត់

សូចនាករដំណើរអនុវត្តន៍សម្រាប់ជាគោលដៅកំណត់នូវការឈ្លងយល់ទៅលើលទ្ធភាពដែលអាចទទួលបានពីការណែនាំវិជ្ជមានឬអវិជ្ជមាននៃការអនុវត្តន៍។

 - a. ឧទាហរណ៍៖ ភាគរយនៃអ្នកបើកបរដែលត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ថាជាអ្នកបើកបរក្របខណ្ឌនិយមន័យ (ឧ. ផ្អែកលើសន្ទុះល្បឿនឬកំណត់ត្រាប្រតិបត្តិបុគ្គលប្រភេទទិន្នន័យដទៃទៀត រួមមានប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងតាមដានយានជំនិះ សូមមើលផងដែរនូវឧបសម្ព័ន្ធ B)
 - b. ឧទាហរណ៍៖ ភាគរយនៃអ្នកបើកបរដែលបញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរនៅក្នុងឆ្នាំប្រក្រតិទិន ឧទាហរណ៍៖

ភាគរយនៃការបុកគ្នាដែលឆ្លងកាត់នូវការវិភាគ "បុព្វហេតុស្ថានភាព" ក្នុងរយៈពេល 30 ថ្ងៃនៃការបុកគ្នា។

2. សូចនាករដំណើរអនុវត្តផែនការ

សូចនាករដំណើរអនុវត្តភាពអនុវត្តបានជះឥទ្ធិពលទៅលើការវិវត្តន៍សុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះមានដំណើរការអនុវត្តបានល្អប្រសើរប្រើប្រាស់។

ឧទាហរណ៍៖ ការបុកគ្នា និងរបួសគ្រោះថ្នាក់ក្នុងមួយលានម៉ាយល៍ (CPMM និងIPMM)។

$$CPMM = \frac{(\text{ចំនួនរបួសគ្រោះថ្នាក់សរុបនៅក្នុងរយៈពេលដែលបានបញ្ជាក់} \times 1,000,000)}{\text{ចំនួនម៉ាយល៍សរុបដែលបើកបរក្នុងកំឡុងពេលនោះ។}}$$

$$IPMM = \frac{(\text{ចំនួនរបួសគ្រោះថ្នាក់សរុបនៅក្នុងរយៈពេលដែលបានបញ្ជាក់} \times 1,000,000)}{\text{ចំនួនម៉ាយល៍សរុបដែលបើកបរក្នុងកំឡុងពេលនោះ។}}$$

កំណត់តម្លៃជួសជុលប៉ះថ្លៃការបុកគ្នា

ឧទាហរណ៍ខាងក្រោមផ្តល់នូវការតម្រូវទិសស្តីពីការកំណត់តម្លៃនៃការជួសជុលប៉ះថ្លៃការបុកគ្នា។ សូមកត់សំគាល់ថាវាមិនបានបញ្ចូលនូវតម្លៃទាក់ទងនឹងរបួសនិងមរណភាពឡើយ។

ការស្មានសន្មត៖

ទំហំនៃកងកម្លាំងយានជំនិះ = យានជំនិះ 500 គ្រឿង, 15% នៃកងកម្លាំងយានជំនិះពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការបុកគ្នាដែលមិនបង្ករបួសក្នុងមួយឆ្នាំ តម្លៃជួសជុលប៉ះថ្លៃមធ្យម = USD \$ 15, 380*

តម្លៃជួសជុលប៉ះថ្លៃការបុកគ្នាប្រចាំឆ្នាំ = $500 \times 0.15 \times \$ 15, 380 = \text{USD } \$ 1, 153, 500$

(* តម្លៃជួសជុលប៉ះថ្លៃមធ្យមបានពី បន្ទុកផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចនៃការប៉ះទង្គិចគ្នាទៅលើវិវិធសាស្ត្រ, NHTSA, 2002)

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ/ការងារតម្លៃផ្សេង ផ្គត់/កំណែលំអដាច់ជាបន្ត

បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ណែនាំជាអនុសាសន៍ថាអ្នកដឹកនាំផ្នែកសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់/កងកម្លាំងយានជំនិះរបស់ក្រុមហ៊ុនអោយសម្លឹងមើលឱ្យបានឆ្ងាយឬស្រួចពីកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះរបស់ពួកគេផ្ទាល់ឱ្យបានយ៉ាងទៀងទាត់ជាប្រចាំដើម្បីជៀសវាងការងារដូចពួកគេនឹងពីអ្នកទាំងឡាយណាដែលនៅក្នុងការងារដែលមិនពាក់ព័ន្ធ។

ប្រការនេះនឹងកាត់បន្ថយពេលវេលាសម្រាប់ការងារ តាមកម្រិតនៃការងារកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ បណ្តុះបណ្តាលកំណែលំអដាច់ជាបន្តនិងសម្របសម្រួលការផ្លាស់ប្តូរទៅវិញទៅមកនូវការអនុវត្តជំនាញផ្សេងៗ។

ការវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់/កិច្ចសហប្រតិបត្តិការអាចមានលក្ខណៈផ្លូវការឬក្រៅផ្លូវការ។ ការវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់ផ្លូវការរួមមានការចូលរួមជាមួយអង្គការវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

(បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ជាឧទាហរណ៍)

ក៏ដូចជាចូលរួមនៅក្នុងកម្មវិធីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់ដែលធ្វើឡើងដោយអង្គការដែលប្រកបអាជីវកម្មនោះតាមនាមជំនួសអោយសមាជិកពួកគេ(ដូចជាសមាគមឧស្ម័នអាមេរិក ជាឧទាហរណ៍ជាដើម)។

សម្រាប់ព័ត៌មានស្តីពីកម្មវិធីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់សុវត្ថិភាពយ៉ាងពិស្តារពេញលេញនៃកងកម្លាំងយានជំនិះ សូមចូលទៅកាន់គេហទំព័រ www.trafficsafety.org

ដើម្បីស្វែងយល់អំពីចំណុចខ្លាំងនៅក្នុងចំនួនរបស់បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ កម្មវិធីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់សុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះ។

សូមកត់សំគាល់ថាអាចមានតម្លៃចំពោះកងកម្លាំងយានជំនិះជំនិះតូច ចំពោះរាល់ប្រភេទយានជំនិះទាំងអស់ និងចំពោះនិយោជកដែលប្រតិបត្តិការជាសកល

នៅក្នុងភូមិភាគតែមួយនៃពិភពលោកឬនៅក្នុងប្រទេសតែមួយតែប៉ុណ្ណោះ។

នៅក្នុងការវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់ក្រៅផ្លូវការ ក្រុមនិយោជក ដែលជាធម្មតានៅក្នុងកិច្ចការមុនជំនួញតែមួយដូចគ្នា

សហការគ្នាដើម្បីកែលម្អអោយប្រសើរឡើងនូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់របស់ក្រុមហ៊ុនទីផ្សេងៗគ្នាដោយមិនអោយភាគីទីបីពាក់ព័ន្ធដើម្បីប្រមូលយកនិងវិភាគទិន្នន័យ។

កម្មវិធីវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់របស់បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍បាន ប្រមូលទិន្នន័យស្តីពីការបុកគ្នាក្នុងចម្ងាយមួយលានម៉ាយ/រហូតក្នុងចម្ងាយមួយលានម៉ាយ

និងធាតុកម្មវិធីដែលប្រើប្រាស់ដោយក្រុមហ៊ុនចូលរួមនៅក្នុងលំហាត់វាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់។

ធាតុនៃកម្មវិធីដែលត្រូវបានវាយតម្លៃផ្ទៀងផ្ទាត់ដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍រួមមានដូចតទៅនេះប៉ុន្តែមិនកំហិតត្រឹមតែប៉ុន្មាននេះឡើយ៖

- 1) គោលនយោបាយ
- 2) កម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាល រួមមានដំណើរការរៀនបើកបរអមដោយអគ្គាធិប្បាយពីគ្រូបង្វឹក។
- 3) ការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញនិយោជកបើកបរដោយហាមឱក្ខន្ធនិងអន្តរាគមន៍
- 4) ដំណើរការពិនិត្យសារឡើងវិញនូវការបុកគ្នា
- 5) បម្រើបម្រាស់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងគម្លាតតាមដាននៅក្នុងយានជំនិះ(IVMS) និងបច្ចេកវិទ្យាសុវត្ថិភាពដែលផ្គត់ផ្គង់ដោយផលិតករនៃបរិក្ខារដើម (OEM)។
- 6) ដំណើរការអ្នកបើកបរដែលទទួលបានសិទ្ធិ (ប្តីឬប្រពន្ធ/ដៃគូក្នុងគ្រួសារ/កម្មវិធីជនក្នុងបន្ទុក/ភាគីជាប់កិច្ចសន្យា)
- 7) មាត្រាប្រព័ន្ធ (ឧ. ការបុកគ្នាក្នុងចម្ងាយមួយលានម៉ាយ/ រហូតក្នុងចម្ងាយមួយលានម៉ាយ, ភាគយនកងកម្លាំងយានជំនិះនៅក្នុងការបុកគ្នា
ប្រភេទនៃការបុកគ្នាដែលជួបញឹកញាប់បំផុត បំណុកំណត់ត្រាលទ្ធផលសម្រេចបានទៅតាមប្រភេទយានជំនិះនិងទៅតាមប្រទេសឬតំបន់នៃពិភពលោក)
- 8) គោលនយោបាយស្តីពីទូរស័ព្ទចល័ត និងបរិធានដើរដោយអគ្គីសនីដទៃទៀត។
- 9) ការចូលរួមពាក់ព័ន្ធរបស់ថ្នាក់គ្រប់គ្រងជាតិខ្ពស់
- 10) ការត្រួតពិនិត្យផ្នែកអន្តរាគមន៍ (ឧ. កំហិតកំណត់ទៅលើម៉ាងដែលបើកបរក្នុងមួយថ្ងៃឬជាប់បន្តបន្ទាប់គ្នាក្នុងមួយសប្តាហ៍ ពេលយប់ដើម្បីសម្រាកចាំបាច់មានមិនបាន។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លែងបន្លំដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាថាព័ត៌មានត្រឹមត្រូវរហូតដល់ការឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

និយមន័យ

ប្រព័ន្ធប្រឆាំងនឹងដំណើរលប់នៃរថ្នលកង (ABS)	ប្រព័ន្ធប្រឆាំងនឹងដំណើរលប់នៃរថ្នលកង
ការបុកគ្នា	ឧប្បទ្វេហេតុដែលពាក់ព័ន្ធនឹងយានយន្តកំពុងដំណើរការដែលប៉ះពាល់ដោយនឹងយានជំនិះមួយផ្សេងទៀត ទ្រព្យសម្បត្តិផ្សេងទៀត មនុស្សឬសត្វ។ ឧប្បទ្វេហេតុនេះអាចនឹងកើតឡើងនៅលើប្រព័ន្ធគ្រប់ប្រភេទផ្លូវសាធារណៈហើយអាចនឹងនាំមកនូវការខូចខាតយានជំនិះ ទ្រព្យសម្បត្តិឬមនុស្ស។
អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន	<ul style="list-style-type: none"> អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនគឺជាអ្នកដែលត្រូវបានចាត់តាំងប្រគល់អោយទទួលខុសត្រូវជាមួយយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់របស់ក្រុមហ៊ុនឬយានជំនិះជួល។ ទៅតាមគន្លឹះស្នងដំណើរនិយោជក អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនអាចនឹងរាប់បញ្ចូលផងដែរនូវប្តីឬប្រពន្ធ ដែលគ្រប់គ្រងនិងជនក្នុងបន្ទុកទទួលសិទ្ធិត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់របស់អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនក៏ដូចជាបុគ្គលិកជាប់កិច្ចសន្យាផងដែរ។ អ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុនក៏រាប់បញ្ចូលផងដែរនូវនិយោជិកដែលត្រូវបានផ្តល់ជូននូវយានជំនិះ "ដែលមានប្រាក់សំណង"។ បុគ្គលិកបំពេញការងារជាប់កិច្ចសន្យានិងនិយោជិកដែលបើកបរយានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួន យានជំនិះប្រើប្រាស់រួម ឬជួលក្នុងការបំពេញកិច្ចការក្រុមហ៊ុនលើសពី 5000 ម៉ាយល៍/8000 គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយឆ្នាំក៏ជាអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនដែរ។
ការបណ្តុះបណ្តាលពីការបើកបររ៉ែបប បង្ការគ្រោះថ្នាក់	វគ្គបណ្តុះបណ្តាលដើម្បីបង្រៀនពីបច្ចេកទេសបើកបរយ៉ាងមានសុវត្ថិភាពនិងទទួលខុសត្រូវទៅដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់គ្រប់រូប។ វាលើសពីការចេះចាំចាប់បាននូវក្រឹត្យក្រមច្បាប់នៃផ្លូវថ្នល់និងយន្តការប្រឆាំងនៃការបើកបរទៅទៀត។ គោលបំណងរបស់វាគឺកាត់បន្ថយនូវហានិភ័យនៃការបុកគ្នាដោយរំពឹងទុកមុននូវស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ មិនថាឡើយជាស្ថានភាពមិនដំណើរយល់ឬក៏ហួសរបស់អ្នកដទៃនោះឡើយ។
យានជំនិះផ្ទុកផ្ទុំ	ជាយានជំនិះដែល៖ <ul style="list-style-type: none"> ងាច់តែង ឬនៅជាប់នៅក្នុងតំណលំដាប់រថ្នលកង/រថ្នលកងណាមួយនៃយានជំនិះផ្សេង (GVWR) គិតសរុបបញ្ចូលស្មើនឹង 26 001 ផោន (11 794 គីឡូក្រាម) ឬលើសពីនេះឬ ត្រូវបានរៀបចំកាត់តែងឡើងដើម្បីដឹកផ្ទុកអ្នកដំណើរចំនួន 16 រូបឬលើសពីនេះបូករួមទាំងអ្នកបើកបរ។
HSSE	សុខភាព សុវត្ថិភាព សន្តិសុខ បរិស្ថាន
ការអង្វរស	ការព្យាបាលវេជ្ជសាស្ត្រលើសពីការសង្គ្រោះបឋមគឺតម្រូវការការចាំបាច់ហើយឬត្រូវបានធ្វើជាគំរូដោយគ្រូពេទ្យឬជនអាជីពដទៃទៀតនៃផ្នែកថែទាំសុខភាព។ និយមន័យបន្ថែមទៀតរួមមានទុក្ខទោសផ្លូវកាយឬការខូចខាតផ្លូវកាយចំពោះមនុស្សដែលនាំមកនូវការបាត់បង់ស្មារតី នាំមកនូវយ៉ាងហោចណាស់ការមិនបានធ្វើការមួយថ្ងៃ សកម្មភាពការងារដែលមានដំណើរ ឬការផ្ទេរការងារ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពងាយស្រួលដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកជាមួយគ្រូបង្រៀនរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

IVMS	ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងតាមដាននៅក្នុងយានជំនិះ (IVMS) ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងតាមដានអាកប្បកិរិយាអ្នកបើកបរ គឺជាបរិក្ខារអគ្គិសនីដែលកត់ត្រាទិន្នន័យស្តីពីអាកប្បកិរិយានិងបម្រើបម្រាស់យានជំនិះរបស់អ្នកបើកបរដូចជាកាលបរិច្ឆេទ ពេលវេលា ល្បឿន ការបង្កើនល្បឿន ការបន្ថយល្បឿន និងបម្រើបម្រាស់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាព។
ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ	ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរគឺជាដំណើរការកាត់បន្ថយហានិភ័យទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ដែលមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធនិងគ្រោងទុកជាមុននៅក្នុងដំណើរ ប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុន។ ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរមានសមាសធាតុដូចតទៅនេះ៖ 1) យន្តការផ្លូវការដើម្បីវាយតម្លៃប្រមាណនូវតម្រូវការការធ្វើដំណើរនិងដើម្បីស្វែងរកលុបបំបាត់ឬកាត់បន្ថយនូវការធ្វើដំណើរដែលផ្ទុក និង 2) បែបបទទម្រង់ការសម្រាប់គ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ រួមមានការសម្រាលហានិភ័យ ការគ្រោងទុកនូវផ្លូវធ្វើដំណើរសុវត្ថិភាពនិងការប្រាស្រ័យទាក់ទងគ្នារវាងអ្នកបើកបរនិងប្រធានថ្នាក់លើ។
JMP	ផែនការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ (JMP) គឺជាផ្នែកនៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរហើយនិយាយសំដៅចំពោះផែនការដែលបានព្រមព្រៀងទៅលើរវាងអ្នកបើកបរនិងប្រធានថ្នាក់លើ (ប្រធានគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ)។ ផែនការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរមានវិសាលភាពគ្របដណ្តប់លើពេលវេលាអំឡុងពេលធ្វើដំណើរនិងការកម្រិតលំហូរដាច់គ្នា។ ផែនការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរបានលំអិតនូវផ្លូវធ្វើដំណើរមានសុវត្ថិភាពបំផុតដើម្បីបញ្ចៀសឬសម្រួលនូវគ្រោះថ្នាក់ជាសក្តានុពលកើតឡើងនៅតាមផ្លូវ ក្នុងរថ្នាល់ផ្លូវ ធ្វើសារតាមទីកន្លែងទាក់ទងទៅកាន់ស្ថានីយ៍ត្រួតពិនិត្យតាមដានចរាចរណ៍ ប្រាស្រ័យរវាងរថ្នាល់ត្រូវតែមានខណៈកំពុងនៅតាមផ្លូវនិងរាប់បញ្ចូលនូវការយល់ដឹងដើម្បីសម្រាក (នៅទីតាំងសុវត្ថិភាព) ដែលអ្នកបើកបរត្រូវធ្វើដើម្បីបង្ការការរអាក់រអួល។ នៅទីតាំងដែលការទទួលបាននូវប្រព័ន្ធជីវចម្លងយន្តបរិក្ខារសម្រាប់គ្រាអាសន្នមានការខ្វះខាត ផែនការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរត្រូវតែរកឃើញអត្តសញ្ញាណទីកន្លែងដែលអ្នកបើកបរអាចទទួលបាននូវការថែទាំវេជ្ជសាស្ត្រ។
យានជំនិះគុណសម្បត្តិ	ជាយានជំនិះដែល៖ <ul style="list-style-type: none"> មានទម្ងន់ដុលយានជំនិះសរុប (GVWR) តិចជាង 10 001 ផោន (4 536 គីឡូក្រាម) <p>ប្រសិនបើប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងដឹកជញ្ជូនស្របច្បាប់ប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធនេះ រួមទាំងអ្នកបើកបរផងដែរ។</p> <p>ទម្ងន់ដុលសរុបគឺជាចំណុះផ្នែកអតិបរមានៃយានជំនិះទោលមួយរួមទាំងអ្នកបើកបរ អ្នកដំណើរ របៀងឥន្ធនៈ និងបន្ទុកនៃយានជំនិះផង។</p>
យានជំនិះគុណកម្លាំង	ជាយានជំនិះដែល៖ <ul style="list-style-type: none"> មានទម្ងន់ដុលសរុបលើសពី 10 001 ផោន ប៉ុន្តែតិចជាង 26 001 ផោន (11 794 គីឡូក្រាម) កំពុងអនុវត្តច្បាប់ចម្លងស្តង់ដារប្រភេទណាមួយដែលមានទម្ងន់ដុលសរុបបញ្ចូលគ្នាចំនួនតិចជាង 26 001 ផោន (11 794 គីឡូក្រាម) ឬ ត្រូវបានរៀបចំតាក់តែងដើម្បីផ្គុំដឹកជញ្ជូនស្របច្បាប់ចំនួន 15 នាក់ រួមទាំងអ្នកបើកបរផង។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរសមដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីស្ត្រីភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីស្ត្រីភាពចរាចរណ៍ និង ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះការស្តីបន្ទង់សារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

NCAP	<p>កម្មវិធីវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណឡានថ្មីៗ ដែលជាធម្មតាត្រូវបានដឹកនាំដោយអង្គការដឹកនាំប្រជាជន</p> <p>កម្មវិធីវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណឡានថ្មីត្រូវបានគេដាក់ជូននូវកិច្ចពិសោធន៍សាកល្បងទៅលើយានយន្តហើយចាត់ការដាក់ពិន្ទុដល់វា(ជាទូទៅជាតួលេខ)ផ្អែកលើសមត្ថភាពរបស់ពួកវាក្នុងការការពារអ្នកនៅក្នុងយានជំនិះពីរបួសនៅក្នុងព្រឹត្តិការណ៍នៃការបុកទង្គិច។ ព័ត៌មានបន្ថែម៖ http://www.globalncap.org/</p>
បច្ចេកវិទ្យាបង្ការការក្រឡាប់	<p>បច្ចេកវិទ្យាបង្ការការក្រឡាប់ដែលបានរៀបចំដាក់តែងសម្រាប់យានជំនិះធុនស្រាលប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងស្ថេរភាពអគ្គិសនី (ESC)។</p> <p>ប្រព័ន្ធនេះអាចដាស់អោយប្រហ័សចាប់ពីលើកដំបូងនៃការប្រឈមនឹងការប្រែប្រួល បាន ដោយអនុញ្ញាតឱ្យយានជំនិះអោយទទួលបានមកវិញនូវកម្លាំងប្រទាញដែលអនុញ្ញាតអ្នកបើកបរអោយគ្រប់គ្រងយានជំនិះបាន។</p> <p>ឈ្មោះដទៃទៀតសម្រាប់បច្ចេកវិទ្យាដែលដូចគ្នានេះរួមមាន៖ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកម្លាំងប្រទាញ (TCS)ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងស្ថេរភាពយានជំនិះ(VSC) កម្មវិធីស្ថេរភាពអគ្គិសនី (ESP)</p> <p>ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងស្ថេរភាពឌីណាមិច (DSC)។ ប្រព័ន្ធនេះអាចរកបានពីលើតម្រូវការយានជំនិះស្មើទាំងអស់នៅក្នុងឡានថ្មីរបស់ពួកគេ គឺថា រថយន្តតូចតាមកំពស់ខ្ពស់និងរថយន្តធំប្រភេទស្រាល។</p>
ការការពារការក្រឡាប់	<p>រថនាសម្ព័ន្ធការពារការក្រឡាប់(តាមធម្មតាជាយូបម៉ាស៊ីន ឬតួគ្រាប់ឡាន) គឺត្រូវ បានបម្រុងសម្រាប់ការការពារអ្នកនៅក្នុងយានជំនិះពីរបួសបង្កដោយការក្រឡាប់យានជំនិះ។</p> <p>ការការពារបន្ថែមនេះអាចនឹងស្ថិតនៅក្នុងទម្រង់ជា៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ទ្រូងចម្រើនការពារគ្រោះថ្នាក់ក្រឡាប់ទម្រង់ពេញនៅក្នុងយានជំនិះ ● ទំរង់សរសរមេដំបូល ● កម្លាំងបង្ខូចដែលត្រូវបានបង្កើនអោយមាំ
ការការពារការប៉ះទង្គិចពីចំហៀង	<p>ប្រព័ន្ធការពារប្រឆាំងនឹងរបួសនៅក្នុងការ បុកគ្នាពីចំហៀងដែលគោរពស្របនឹងបញ្ញត្តិវិធានការសុវត្ថិភាពអឺរ៉ុប ECE 95 បញ្ញត្តិវិធានការសុវត្ថិភាពអឺរ៉ុប FMVSS 214 ឬបញ្ញត្តិវិធានការសុវត្ថិភាពអឺរ៉ុប។</p> <p>តាមធម្មតា រាល់យានជំនិះទំនើបទាំងអស់មានការដាក់តែងផ្នែកថាមពលដែលសម្រួលអោយស្របទៅនឹងការការពារការប៉ះទង្គិចពីចំហៀង</p> <p>យានជំនិះភាគច្រើនត្រូវបានបំពាក់ដោយពោធិ៍សាត់ចំហៀងហើយយានជំនិះជាច្រើនមានផ្តល់ជូននូវពោធិ៍សាត់ប្រឆាំងការពារក្បាលបន្ថែមទៀត។</p>

លក្ខខណ្ឌតម្រូវការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

លក្ខខណ្ឌតម្រូវបានដាក់ជាប្រភេទទៅជាចំណុចសំខាន់ៗចំនួនបួន៖

- A. ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់៖ មានផ្ទុកនូវធាតុកម្មវិធីដែលធ្វើឱ្យអង្គការមួយអាចកែលម្អអាយុកាលប្រសើរនូវដំណើរការអនុវត្តសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់
- B. លក្ខខណ្ឌតម្រូវអ្នកបើកបរនិងអ្នកដំណើរ
- C. លក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរសម្រាប់ការធ្វើផែនការ ការអនុវត្តប្រតិបត្តិការនិងការតាមដានបន្ត
- D. លក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃយានជំនិះ

ធាតុចាំបាច់មិនអាចអស់បាននៃគំនិតផ្តួចផ្តើមសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដ៏រឹងមាំត្រូវបានរាយនាមនៅខាងឆ្វេង។ មធ្យោបាយបន្ថែមបន្ថែមទៀត រួមមានឯកសារយោងរបស់ឯកសារតម្រង់ទិស

ការអនុវត្តប្រសើរបំផុតនិងឧបសម្ព័ន្ធ គឺស្ថិតនៅខាងស្តាំ។

ធាតុចាំបាច់មិនអាចខានបាន	ឯកសារណែនាំ
A. ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់	
<p>1. ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ត្រូវតែអនុវត្តដើម្បីធានាអាយុកាលសកម្មភាពត្រូវបានគ្រោងទុក អនុវត្តគ្រប់គ្រងត្រួតពិនិត្យនិងដឹកនាំតម្រង់ទិសហេតុនេះហេតុនេះការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានបន្តយ៉ាងប្រសើរ។</p> <p>ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងនេះត្រូវតែមាននូវធាតុដូចតទៅនេះ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> A. ភាពជាអ្នកដឹកនាំនិងការប្រកាន់ចិត្តខ្លាំងបន្ថែម B. គោលការណ៍សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ កម្មវត្ថុនិងគោលដៅមុខព្រួយ C. អង្គភាព ធនធាន មុខងារនិងទំនួលខុសត្រូវ D. សមត្ថភាព ការបណ្តុះបណ្តាលនិងការយល់ដឹង E. ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ F. ដំណើរការប្រាស្រ័យរវាងប្តូរព័ត៌មាន G. ការកត់ត្រាទុកជាឯកសារនៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង H. ការធ្វើផែនការប្រតិបត្តិការគ្រប់គ្រងត្រួតពិនិត្យប្រតិបត្តិការ I. ការត្រៀមលក្ខណៈនិងការឆ្លើយតបនឹងភាពអាសន្ន J. ការត្រួតពិនិត្យតាមដាន ការវាស់ស្ទង់ ការវិភាគនិងការវាយតម្លៃ K. ការស៊ើបអង្កេត និងការតាមដានបន្តបន្ទាប់នូវហេតុនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ L. សាវ័នកម្មផ្ទៃក្នុង M. ការត្រួតពិនិត្យការគ្រប់គ្រង N. ភាពមិនគោរពអនុលោមតាម សកម្មភាពកែប្រែនិងបង្ការ។ O. ការតាំងរក្សាចិត្តសម្រាប់កំណែលម្អអាយុកាលនៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង 	<p>ឧទាហរណ៍នៃគ្រោងគ្របដណ្តប់សម្រាប់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ដ៏ពិស្តារពេញលេញគឺ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> - ការអនុវត្តនៃលំណាំជាអនុសាសន៍នៃសុវត្ថិភាពការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក OGP 365 - ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវថ្នល់(RTS) ISO 39001: 2012 <p>លក្ខខណ្ឌតម្រូវដោយមានឯកសារតម្រង់ទិសសម្រាប់ប្រើប្រាស់។</p> <p>លើសពីនេះ ការអនុវត្តន៍ដ៏មានសុវត្ថិភាពប្រកបដោយបទដ្ឋាន ANSI/ASSE Z15.1 2012</p> <p>សម្រាប់ប្រតិបត្តិការយានយន្តមានដោយធាតុនៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់។</p> <p>តារាងអង្គការលេខគំរូនិងរបាយការណ៍ស៊ើបអង្កេតបន្តបន្ទាប់នូវហេតុអាចរកបាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ A។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាស់សមដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែងពីការក្រើមរើសរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនីយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

B. លក្ខខណ្ឌតម្រូវរបស់អ្នកបើកបរនិងអ្នកដំណើរ	
<p>1. អ្នកនៅក្នុងយានជំនិះត្រូវតែប្រើប្រាស់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព។</p> <p>វាជាទំនួលខុសត្រូវរបស់អ្នកបើកបរក្នុងការប្រាស្រ័យឆ្ពោះប្រព័ន្ធពីមានស្តីពីលក្ខខណ្ឌតម្រូវនេះ។</p>	
<p>2A. អ្នកបើកបរត្រូវតែមានអត្តាប័ណ្ណបើកបរដែលមានសុពលភាពសម្រាប់ទីតាំងតំបន់និងប្រភេទនៃយានជំនិះ។</p> <p>2B.</p> <p>បង្កើតចេញនូវគោលការណ៍ផ្ទៃក្នុងស្តីពីកាយសម្បទាសមស្របនឹងការងារដើម្បីធានាអោយបានថាអ្នកបើកបរមានកាយសម្បទាផ្លូវកាយនិងស្មារតីពេញលេញដើម្បីបើកបរ។</p>	<p>សំដៅយោងទៅកាន់ឧបសម្ព័ន្ធ B4</p> <p>សម្រាប់គោលការណ៍គំរូស្តីពីការចេញអត្តាប័ណ្ណអ្នកបើកបរ។</p> <p>អនុវត្តន៍ចេញនូវដំណើរការកាយសម្បទាសមស្របនឹងការងាររបស់អ្នកបើកបរដែលមានបូកបញ្ចូលនូវការពិនិត្យផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រម្តងម្កាល(ឧ.ការពិនិត្យរាវរកវិបត្តិមិនប្រក្រតីនៃការដកដូចជាការស្ទុះដង្ហើមពេលដេក)</p>
<p>3. អ្នកបើកបរត្រូវតែបានបញ្ចប់សិក្សាគ្រប់យ៉ាងជោគជ័យនូវការបណ្តុះបណ្តាលការបើកបររបស់អង្គការគ្រោះថ្នាក់ដែលសមស្របសម្រាប់ចំណាត់ថ្នាក់ផ្សេងៗនៃ យានជំនិះដែលកំពុងត្រូវបានប្រតិបត្តិ ការ ។</p> <p>ការបណ្តុះបណ្តាលត្រូវបូកបញ្ចូល៖</p> <p>A. ការយល់ដឹងពីគ្រោះថ្នាក់ជាទូទៅ(រួមមានការគ្រប់គ្រងភាពអស់កម្លាំងនិងការបើកបរដោយបែកអវយវៈ) និងចំណុចដែលត្រូវបានកម្រើកតាមរយៈការពិនិត្យឡើងវិញនូវការបុកគ្នាកាលពីអតីត។</p> <p>B. ការអនុវត្តន៍ផ្ទាល់</p> <p>ការចូលរួមដោយនៅពីក្រោយឆ្នូតឬវីដេអូស្រាវជ្រាវទៀតក្នុងការបង្ហាញគ្រាប់និងវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណកម្រិតបំប៉នជំនាញ។</p> <p>C. ការបណ្តុះបណ្តាលរំលឹកយូរៗម្តងគួរតែផ្អែកលើដំណើរអនុវត្តន៍របស់អ្នកបើកបរនិងការប្រឈមប៉ះពាល់និងហានិភ័យដោយមានជាអប្បបរមានូវការបណ្តុះបណ្តាលរំលឹកអនុវត្តន៍ផ្ទាល់រៀងរាល់បីឆ្នាំ។</p>	<p>បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍បានអោយអនុសាសន៍អោយបំពេញអោយបានសព្វគ្រប់នូវការបណ្តុះបណ្តាលការយល់ដឹងពីការក្រឡាប់នៅពេលដែលមានហានិភ័យខ្ពស់នៃការក្រឡាប់(ឧ. ដោយសារតែប្រភេទយានជំនិះនិង/ឬប្រភេទបណ្តាញភាពផ្លូវថ្នល់)។</p> <p>សូមយោងទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ B2</p> <p>សម្រាប់គោលការណ៍បណ្តុះបណ្តាលគំរូដល់អ្នកបើកបរដែលរួមបញ្ចូលព័ត៌មានស្តីពីការបើកបរអមដោយអត្ថាធិប្បាយពីគ្រូបង្វឹកនិងការបើកបរដោយមានជំនួយក្នុងវ័យប្រហាក់ប្រហែលគ្នា។</p> <p>បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍បានផ្តល់អនុសាសន៍អោយយកការយល់ព្រម/ការទទួលស្គាល់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរពីអ្នកបើកបរចំពោះគោលនយោបាយបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាយសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាថាព័ត៌មានត្រឹមត្រូវរូបសភាពឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

<p>4. ការគ្រប់គ្រងត្រូវតែអនុវត្តន៍ដំណើរការអនុវត្តន៍អ្នកបើកប្រកបដោយហានិភ័យខ្ពស់ដែលត្រូវតែប្តូរជាអប្បបរមា។</p> <p>A. លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសម្រាប់ការធ្វើអត្តសញ្ញាណ ការជម្រាបជូនដំណឹងនិងគ្រប់គ្រងអ្នកបើកប្រកបដោយហានិភ័យខ្ពស់។</p> <p>B. ជំនួបបង្ហាត់បង្រៀនដែលបានកំណត់ពេលវេលាជាមួយប្រធានគ្រប់គ្រងផ្ទាល់របស់អ្នកបើកបរភ្លាមៗបន្ទាប់ពីចាត់ចំណាត់ថ្នាក់អ្នកបើកប្រកបដោយហានិភ័យខ្ពស់និង</p> <p>C. លក្ខខណ្ឌតម្រូវក្នុងការបណ្តុះបណ្តាលជាថ្មីបន្ថែមនិងការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណបំពេញបង្គាប់។</p> <p>D. ការយោងសំដៅទៅកាន់ដំណើរការគ្រប់គ្រងដ៏សមរម្យនៃដំណើរអនុវត្តន៍។</p>	<p>សូមយោងទៅកាន់ឧបសម្ព័ន្ធ B6 សម្រាប់ការអត្តសញ្ញាណហានិភ័យខ្ពស់និងគោលការណ៍គំរូក្នុងការដោះស្រាយចាត់ចែង។</p>
<p>5A. រកអត្តសញ្ញាណ ដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យសុខភាព សុវត្ថិភាព សន្តិសុខបរិស្ថានថាជាជំនួយមួយណាត្រូវតែបំពាក់ដោយប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដានក្នុងយានជំនិះ (IVMS) ។</p> <p>ជាកម្រិតអប្បបរមា បរិធានប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដានក្នុងយានជំនិះ ត្រូវតែកត់ត្រាឡើងផ្ទាល់ "ខ្វែងចុចសំគាល់អត្តសញ្ញាណអ្នកបើកបរ" ល្បឿន ការបន្ថយល្បឿនយ៉ាងគំហុក ការបន្ថយល្បឿនយ៉ាងគំហុក គឺឡើយត្រូវម៉ាយល៍ដែលបានបើកបរនិងចំនួនម៉ោងអ្នកបើកបរ។</p> <p>5B. ប្រើប្រាស់ទិន្នន័យប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដានក្នុងយានជំនិះ ដើម្បី៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ផ្តល់នូវមតិវាយតម្លៃត្រួតពិនិត្យទៅកាន់អ្នកបើកបរហើយធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវដំណើរអនុវត្តន៍របស់អ្នកបើកបរ។ • អនុវត្តការអប់រំបន្តនិងការគ្រប់គ្រងផលវិបាក ចេញនូវការដាក់ទណ្ឌកម្មសម្រាប់ការមិនគោរពតាម។ 	<p>វិធីសាស្ត្រផ្អែកលើហានិភ័យអាចនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីកំណត់ការបោះជំហាននៃការណែនាំដាក់បញ្ចូលប្រព័ន្ធ គ្រួសារពិនិត្យតាមដានក្នុងយានជំនិះ។</p> <p>លទ្ធផលចេញមកនៃការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យអាចនឹងប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដានក្នុងយានជំនិះ</p> <p>និងត្រូវបានណែនាំដាក់បញ្ចូលសម្រាប់អ្នកបើកប្រកបដោយហានិភ័យខ្ពស់ជាមុនសិន តាមបន្តមកទៀតដោយប្រភេទអ្នកបើកបរដទៃទៀត។</p> <p>ឧទាហរណ៍នៃការអនុវត្តប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យតាមដានក្នុងយានជំនិះនិងឯកសារតម្រង់ទិសស្តីពីមតិវាយតម្លៃត្រួតពិនិត្យរបស់អ្នកបើកបរអាចបាននៅក្នុងគេហទំព័រ http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>កំណត់ចំណាំ៖</p> <p>ការអនុវត្តន៍នៃលក្ខខណ្ឌតម្រូវនេះមិនមានន័យថាឧបសគ្គឆ្លើយតបត្រូវបានដទៃទៀត (ឧ. ការបើកបរអមដោយអត្តាធិប្បាយពីគ្រូបង្វឹកនិងការបើកបរដោយជនមានវ័យស្របាលត្នា) មិនមែនជាវិធីសាស្ត្រមានសុពលភាពសម្រាប់ធ្វើកំណត់អត្តសញ្ញាណត្រូវបានប្រើឡើងនូវដំណើរអនុវត្តន៍របស់អ្នកបើកបរនោះឡើយ។</p> <p>ការបើកបរអមដោយការអត្តាធិប្បាយ</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាយសមដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។

វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកជាមួយភាគីទីបីឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

	ពីគ្រូបង្វឹកនិងការបើកបរដោយធនមានវ័យស្របាលគ្នាអាចនឹងនៅតែជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរជាដដែល។
<p>6. អ្នកបើកបរមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទដៃ/ម៉ាស៊ីនថ្លើសារ/វិទ្យុទាក់ទងផ្ទៃក្នុងទៅមកក្នុងខណៈកំពុងបើកបរយានជំនិះឡើយ។ ប្រការនេះប្រកាសទាំងបរិច្ចាគដែលដំណើរការបានដោយមិនប្រើប្រាស់ដៃដែរ។</p> <p>A. ការលើកលែង ប្រសិនបើត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយច្បាប់ រួមមាន៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ក្នុងករណីមានអាសន្ន • ជាផ្នែកមួយនៃការគ្រប់គ្រងក្នុងការការពារបរិស្ថាន។ • ស្ថានភាពដទៃទៀតផ្នែកលើការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យសុខភាព <p>សុវត្ថិភាព សន្តិសុខនិងបរិស្ថាន។</p>	<p>សូមយោងទៅលើបស្ស័យ B1</p> <p>សម្រាប់គោលការណ៍គំរូស្តីពីទូរស័ព្ទដៃ</p>
<p>7. អ្នកបើកបរមិនត្រូវប្រតិបត្តិការយានជំនិះក្នុងខណៈស្ថិតក្រោមឥទ្ធិពលស្រា ថ្នាំ និងឱសថធ្វើឱ្យងាកងុយឬឱសថដែលអាចធ្វើឱ្យថយចុះសមត្ថភាពក្នុងការបើកបរនោះឡើយ។</p>	<p>សូមយោងទៅលើបស្ស័យ B3</p> <p>សម្រាប់គោលការណ៍គំរូទាក់ទងនឹងប្រតិបត្តិការជាតិស្រវឹង ថ្នាំ និងឱសថដែលអាចធ្វើឱ្យថយចុះសមត្ថភាពក្នុងការបើកបរ។</p>
<p>8. បម្រើបម្រាស់នៃទោចក្រយានយន្តនៅក្នុងការបំពេញកិច្ចការក្រុមហ៊ុនគឺមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យនោះឡើយ លុះត្រាតែការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យបានបង្ហាញថាគ្រប់គ្រងគ្រប់គ្រាន់ត្រូវបានដាក់ជាធរមានដើម្បីគ្រប់គ្រងចាត់ចែងហានិភ័យទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនប្រភេទនេះ។</p> <p>ប្រសិនបើលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យនេះកំណត់បានថាទោចក្រយានយន្តត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យ អោយប្រើប្រាស់បាន</p> <p>គោលការណ៍/បែបបទប្រែប្រួលត្រូវតែចូលជាធរមានដែលបានលើកឡើងនូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវអប្បបរមាសម្រាប់បម្រើបម្រាស់នៃយានជំនិះទាំងនេះ</p> <p>រួមមានបម្រើបម្រាស់នៃអ្នកការពារសុវត្ថិភាពយ៉ាងសមស្របនិងការបណ្តុះបណ្តាលបែបបង្ហាញករណីសង្ស័យក្នុងការបើកបរផង។</p>	<p>សូមយោងទៅលើបស្ស័យ B7</p> <p>សម្រាប់គោលការណ៍គំរូស្តីពីបម្រើបម្រាស់នៃទោចក្រយានយន្ត។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាសាយដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីការក្រើររំលងឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

C. ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ	
<p>1. ការគ្រប់គ្រងត្រូវតែអនុវត្តន៍បែបបទទម្រង់ការគ្រប់គ្រងភាពអស់កម្លាំង និងកាតព្វកិច្ចរបបពេលវេលាបើកបរនិងសម្រាក។ របបពេលវេលាត្រូវតែគោរពស្របទៅនឹងច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិក្នុងស្រុក។</p> <p>ការគ្រប់គ្រងមិនត្រូវចាត់តាំងការងារបែបដែលថាអ្នកបើកបរនឹងធ្វើការដោយបំពានកាតព្វកិច្ចរបបពេលវេលាបើកបរនិងសម្រាក។</p> <p>A. អ្នកបើកបរត្រូវតែមានសមត្ថភាពផ្លូវកាយនិងផ្លូវស្មារតីក្នុងការប្រតិបត្តិការយានជំនិះ។</p> <p>B. អ្នកបើកបរមានសិទ្ធិ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ធៀបការងារបើកបរសិនបើពួកគេមិនបានសម្រាកឬមានស្មារតីប្រុងប្រយ័ត្នការពេញលេញ។ • ឈប់យានជំនិះហើយសម្រាកនៅក្នុងទីតាំងសុវត្ថិភាពប្រសិនបើបាត់បង់ការផ្តល់អារម្មណ៍។ <p>C. អ្នកបើកបរត្រូវគោរពស្របតាមកាតព្វកិច្ចយ៉ាងហោចបើកបរនិងសម្រាក។</p>	<p>អនុវត្តបែបបទទម្រង់ការសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងភាពអស់កម្លាំងដែលរួមមាន៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • កំណត់ពេលវេលាធ្វើការងារដើម្បីផ្តល់នូវការពេលឈប់ដើម្បីសម្រាកគ្រប់គ្រាន់ ធៀបតាមការវាយតម្លៃពេលវេលាបើកបរច្រើន ធៀបតាមការបើកបរពេលវេលាបើកបរនិងធៀបតាមការបង្វិលផ្លាស់វេនធ្វើការងារ។ • អនុញ្ញាតិផាកប្រក្រតីក្នុងការពិន័យការងារគ្រោងទុកនូវការសម្រាកមួយយប់ • អប់រំអ្នកបើកបរអំពីហានិភ័យនៃភាពអស់កម្លាំងនិងយុទ្ធសាស្ត្រដំណោះស្រាយសុវត្ថិភាពសម្រាប់គ្រប់គ្រងការអស់កម្លាំង។ • ប្រសិនបើច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិក្នុងស្រុកសម្រាប់កាតព្វកិច្ចយ៉ាងពេលវេលាបើកបរនិងសម្រាកមិនមានអនុវត្តមានទេ កាតព្វកិច្ចពេលវេលាបើកបរនិងសម្រាកនៅក្នុងតារាង 1 (ទំព័រ 22) ត្រូវបានណែនាំជាអនុសាសន៍។ • ប្រសិនបើច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិក្នុងស្រុកសម្រាប់កាតព្វកិច្ចយ៉ាងពេលវេលាបើកបរនិងសម្រាកមិនមានស្រាប់ឡើយ បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ណែនាំជាអនុសាសន៍ដោយអនុវត្តន៍នូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវដែលម៉ាត់ប្រែជាងដែលបាននិយាយបញ្ជាក់នៅក្នុងតារាង 1។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាយសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែងពីការកាត់បន្ថយឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

<p>2.</p> <p>ប្រធានគ្រប់គ្រងនិងសាកសួរនិងធ្វើការពិនិត្យស៊ីវិលឡើងវិញម្តងម្កាលនូវចំនួននៃការធ្វើដំណើរដោយមានចេតនាចង់លុបបំបាត់នូវការធ្វើដំណើរនិងបន្ថយហានិភ័យ។</p>	<p>គិតពីការណាស់របស់បែបដែលមានសុវត្ថិភាពជាងក្នុងការដឹកជញ្ជូន(តាមផ្លូវដែក តាមសាឡាង</p> <p>តាមការធ្វើដំណើរផ្លូវអាកាស)និងមធ្យោបាយដទៃទៀតនៃការសម្រេចកិច្ចការដូចជាការធ្វើសន្និសីទតាមរយៈវីដេអូឬការជួបប្រជុំតាមរយៈគេហទំព័រ។</p> <p>នៅកន្លែងដែលការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់គឺជាដំណោះស្រាយអាចទៅបានតែមួយគត់</p> <p>វិធានការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ជាក់លាក់មួយត្រូវតែគិតពីការណែនាំកាត់បន្ថយនូវការប្រឈមប៉ះពាល់(ចំនួនគឺឡើយត្រូវ</p> <p>ប្រមាណដែលបានបើកបរ)និងហានិភ័យ។ ប្រការនេះរួមមាន៖</p> <p>ការប្រើប្រាស់បែបដែលដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ដែលមានហានិភ័យទាបជាង(ឧ. រថយន្តក្រុងជំនួសឱ្យយានជំនិះធុនស្រាល)និងត្រូវធ្វើដំណើរបញ្ចូលគ្នា។</p>
<p>3A. ប្រើប្រាស់កាតាឡង់ប្រែប្រួលប្រាណូអិក្សេនស្តេត ឬស្តេត ឬស្តេត</p> <p>សន្និសីទនិងបរិស្ថានប្រចាំតំបន់ដើម្បីអនុវត្តសកម្មភាពការធ្វើដំណើរ(ប្រភេទ)មួយណាមួយនូវផែនការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ (JMP) ហើយអនុវត្តផែនការ គ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ (JMP) សម្រាប់ការធ្វើដំណើរទាំងអស់នោះ។</p> <p>3B. ផែនការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើររួមមានដងផ្លូវធ្វើដំណើរដែលទទួលបានសិទ្ធិអនុញ្ញាត</p> <p>អត្តសញ្ញាណកម្មនៃគ្រោះថ្នាក់នៅតាមដងផ្លូវនិងគ្រប់គ្រងដែលទាក់ទងពាក់ព័ន្ធ ការឈប់ដើម្បីសម្រាក</p> <p>និងលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការប្រាស្រ័យឆ្ពោះប្រតិបត្តិការក្នុងកំឡុងនៃការធ្វើដំណើរ។ នៅក្នុងការរៀបចំផែនការការធ្វើដំណើរកាតព្វកិច្ច</p> <p>ការបើកបរនិងម៉ោងសម្រាកដែលបាននិយាយបញ្ជាក់នៅក្នុងតារាង 1 នឹងត្រូវបានយកមកអនុវត្តក៏ដូចជាការគ្រប់គ្រងចាត់ចែងលើភាពអស់កម្លាំងផងដែរ។</p>	<p>សូមយោងទៅលើបទប្បញ្ញត្តិ C</p> <p>សម្រាប់គោលការណ៍គំរូស្តីពីការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ។</p> <p>បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ណែនាំជាអនុសាសន៍អោយចាត់តាំងប្រធានគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរនិងធានាអោយបានថាពួកគេត្រូវបានបណ្តុះបណ្តាលយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។</p> <p>ពេលដែលអាចទៅរួច</p> <p>អ្នកបើកបរនិងប្រធានគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរត្រូវមានការផ្តល់ព័ត៌មានសង្ខេបមុនចេញដំណើរដើម្បីធានាអោយបានថា៖</p> <p>a. អ្នកបើកបរមានកាយសម្បទាសម្របនឹងការងារហើយមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ (សូមមើលផងដែរនូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវ 3, 4 និង 8)។</p> <p>b. ផែនការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរត្រូវបានយល់ដោយអ្នកបើកបរនិងប្រធានគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ។</p> <p>c. យានជំនិះត្រូវបានត្រួតពិនិត្យមុនការធ្វើដំណើរ (សូមមើលផងដែរនូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវ 16.2)។</p> <p>សម្រាប់ការធ្វើដំណើរដែលការផ្តល់ព័ត៌មានសង្ខេបមុនចេញដំណើរមិនអាចធ្វើទៅបាន ជម្រើសផ្សេងៗ</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាយសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកជាមួយគ្រឹះស្ថានណាមួយឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះការប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

	<p>ការត្រួតពិនិត្យអាចត្រូវបានអនុវត្តដើម្បីធានាអោយបានថាការធ្វើដំណើរបានគោរពតាមបទបញ្ជាចំណុច a, b និង c</p> <p>ដែលបាននិយាយពីខាងលើ។</p>
<p>4. អ្នកដំណើរដែលមិនទទួលបានសិទ្ធិគឺមិនត្រូវបានអោយនៅលើយានជំនិះឡើយខណៈដែលកំពុងបំពេញកិច្ចការរបស់ក្រុមហ៊ុន។</p>	<p>អនុវត្តចេញនូវគោលការណ៍ដែលចែងបញ្ជាក់នូវអ្នកទាំងឡាយណាដែលត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិអោយបើកបរយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់របស់ក្រុមហ៊ុនឬយានជំនិះជួលនិងអ្នកទាំងឡាយណាដែលត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិអោយជិះនៅលើយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់របស់ក្រុមហ៊ុនឬត្រូវបានជួល។</p> <p>ជាធម្មតា</p> <p>អ្នកដំណើរដែលទទួលបានការអនុញ្ញាតនៅក្នុងយានជំនិះដឹកជញ្ជូនរបស់រដ្ឋធម្មតាគឺជាមនុស្សដែលបានការអនុញ្ញាតិយល់ព្រមពីសំណាក់ថ្នាក់គ្រប់គ្រងបន្ទុកយានជំនិះរបស់អ្នកបើកបរ។</p> <p>ប្រការនេះរួមបញ្ចូលប៉ុន្តែមិនកំហិតត្រឹមតែអ្នកបង្វិកអ្នកបើកបរអ្នកបើកបរកំពុងហាត់ការ</p> <p>បុគ្គលិកជួសជុលថែទាំនិងបុគ្គលិកផ្នែកដឹកជញ្ជូនតែប៉ុណ្ណោះទេ។</p> <p>នៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួន</p> <p>អ្នកដំណើរត្រូវតែគោរពតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវជាបញ្ញត្តិដែលពួកគេត្រូវបានរំពឹងថាមានចំណេះដឹងអំពីបន្ទុកនៅក្នុងយានជំនិះ</p> <p>លក្ខណៈរបស់វានិងដំណើរការដោះស្រាយឆ្លើយតបក្នុងករណីអាសន្ន។</p>
<p>5. អ្នកបើកបរត្រូវតែបើកបរដោយបើកក្ដើមនៅក្នុងកំឡុងពេលថ្ងៃនៅពេលដែលច្បាប់អនុញ្ញាត។</p>	

តារាង 1• ការងារ/កាតព្វកិច្ច ពេលវេលាបើកបរ និង សម្រាកកំរុំ

ការណែនាំខាងក្រោមនេះគឺផ្អែកជាអាទិ៍លើគ្រោងមូលដ្ឋានបទបញ្ញត្តិដែលបានអនុវត្តនៅលើយានជំនិះផ្ទុកផ្លូវ។ យ៉ាងនេះក្តី ធាតុមួយចំនួនខាងក្រោមនេះ ខ.

ធាតុទាំងឡាយណាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងតម្រូវការការឈប់ដើម្បីសម្រាកនិងតម្រូវការដើម្បីគិតពិចារណាពីរយៈពេលធ្វើដំណើរជាសមាសធាតុនៃរយៈពេលបើកបរសរុប

ក៏ជាប់ពាក់ព័ន្ធផងដែរសម្រាប់យានជំនិះផ្ទុកស្រាលនិងផ្ទុកកណ្តាល។

សូមយោងទៅកាន់ឧបសម្ព័ន្ធ C1 សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែមជុំវិញក្នុងក្របខណ្ឌតម្រូវឱ្យយុវជននៅក្នុងតារាង 1 សាសនានៃការគោរពទៅតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវទាំងនេះនិងរបៀបដែលវាពាក់ព័ន្ធនឹងច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិក្នុងតំបន់។

	សម្រាប់អ្នកបើកបរយានជំនិះផ្ទុកស្រាលនិងផ្ទុកកណ្តាល។	សម្រាប់អ្នកបើកបរយានជំនិះផ្ទុកធ្ងន់និងអ្នករងទៀតដែលសម្រាប់អ្នកបើកបរគឺជាកិច្ចការការងារធំ បង្កផ្លូវ។
ពេលវេលាបើកបរអតិបរមាជាមធ្យមសម្រាកនិងពេលវេលាសម្រាកអប្បបរមា	រយៈពេលពីរម៉ោងនៃការបើកបរជាប់បន្តគ្នាដាច់ដែលតាមបន្តមកទៀតដោយការឈប់សម្រាកដែលមានពេលវេលាជាមធ្យមណាស់ 15 ម៉ោង។	4.5 ម៉ោងនៃការបើកបរជាប់បន្តគ្នាដាច់ បន្តតាមមកទៀតដោយការឈប់សម្រាករយៈពេល 30 ម៉ោង។ ទោះជាយ៉ាងណា គេបានណែនាំជាអនុសាសន៍យ៉ាងមុតមាំថាអាយុកាលឈប់សម្រាករយៈពេល 15 ម៉ោងនៅរៀងរាល់ 2 ម៉ោងម្តង ឬការឈប់សម្រាកកាន់តែញឹកញាប់ជាងនេះទៅទៀតនៅក្នុងរយៈពេលជាប់បន្តគ្នាដាច់ណាស់នៃសម្រាកក្នុងមួយ 24 ម៉ោង។
ចំនួនម៉ោងធ្វើការ/បំពេញកាតព្វកិច្ចអតិបរមា* នៅក្នុងមធ្យមវេលាវិលជុំ 24 ម៉ោង * ចំនួនម៉ោងធ្វើការ/បំពេញកាតព្វកិច្ចដែលជាអាទិ៍បូករួម ការបើកបរជាការងារ	និយោជិកមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យអោយបើកបរឡប់ពីបំពេញការងារ/បំពេញកាតព្វកិច្ចចំនួន 12 ម៉ោងហើយនោះឡើយ។	និយោជិកមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យអោយបើកបរឡប់ពីបំពេញកាតព្វកិច្ចរយៈពេល 14 ម៉ោងហើយនោះទេ។
ចំនួនម៉ោងបើកបរអតិបរមានៅក្នុងមធ្យមវេលាវិលជុំ 24 ម៉ោង។	ចំនួនសរុបប្រាំពីរម៉ោង មិនបូកបញ្ចូលរយៈពេលធ្វើដំណើរទៅនិងមកពីធ្វើការ។ ចំនួន 9 ម៉ោង បូកបញ្ចូលទាំងពេលវេលាធ្វើដំណើរទៅនិងមកពីធ្វើការផងដែរ។	ចំនួនសរុប 10 ម៉ោងមិនបូកបញ្ចូលពេលវេលាធ្វើដំណើរទៅនិងមកពីកន្លែងធ្វើការ។ ចំនួន 11 ម៉ោងដោយបូកបញ្ចូលទាំងពេលវេលាធ្វើដំណើរទៅ និងមកពីកន្លែងធ្វើការណាក៏ដោយ។
ចំនួនម៉ោងធ្វើការ/បំពេញកាតព្វកិច្ចអតិបរមានៅក្នុងរយៈ កាលវិលជុំ 7 ថ្ងៃ និង 14 ថ្ងៃ។	គ្មានការបើកបរឡប់ពីរយៈពេល 40 ម៉ោងការងារ/ម៉ោងបំពេញកាតព្វកិច្ចក្នុងរយៈពេល 7 ថ្ងៃ ឬ 80 ម៉ោងក្នុងរយៈពេល 14 ថ្ងៃ។	គ្មានការបើកបរឡប់ពីរយៈពេល 70 ម៉ោងនៃម៉ោងបំពេញកាតព្វកិច្ចក្នុងរយៈពេលប្រាំពីរថ្ងៃ ឬ 120 ម៉ោងក្នុងរយៈពេល 14 ថ្ងៃ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាយសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឱ្យមានចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

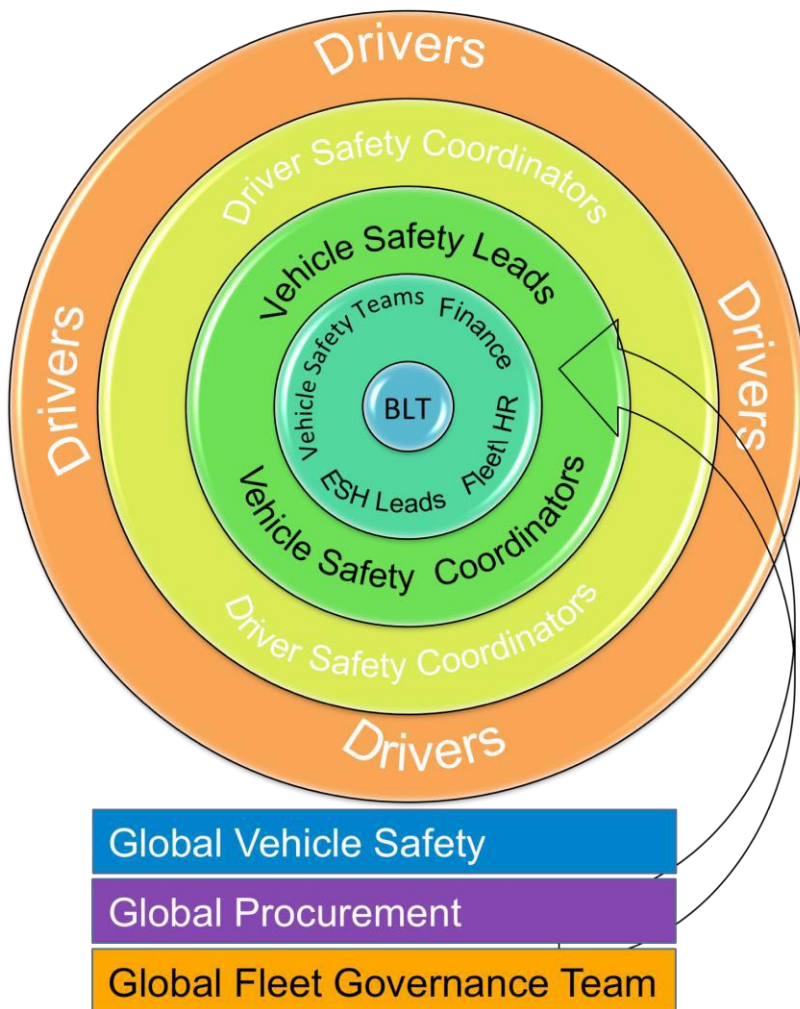
D. យានជំនិះ	
<p>1. ថ្នាក់គ្រប់គ្រងត្រូវតែធានាអោយបានថាយានជំនិះត្រូវបានប្រើប្រាស់ដែលគោរពស្របទៅនឹងបទដ្ឋានអប្បបរមា៖</p> <ul style="list-style-type: none"> A. ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពដែលមានចំណុចតំណភ្ជាប់បីកន្លែង* B. បង្គុកក្បាល/ភ្នាក់ទប់ក្បាល* C. រោងខ្យល់សុវត្ថិភាព (សម្រាប់អ្នកបើកបរនិងអ្នកដំណើរនៅកៅអីជួរមុខ) D. ការការពារការប៉ះទង្គិចពីចំហៀង E. ប្រព័ន្ធប្រហាំងប្រឆាំងនឹងដំណើរឈប់នៃរថ្វីលកង់ (ABS) F. ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យតាមដាននៅក្នុងយានជំនិះ (IVMS) (អាស្រ័យលើការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យ)។ G. ប្រអប់សម្រាប់ឆ្អឹងយកក្នុងករណីអាសន្ន <p>*បទដ្ឋានអប្បបរមាសម្រាប់យានជំនិះធុនស្រាលដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់ក្នុងការបំពេញកិច្ចការក្រុមហ៊ុនដែលជាតម្លៃសិទ្ធិផ្ទាល់ប្រដូលដោយអ្នកបើកបរ។</p>	<p>បទដ្ឋានដែលបាននិយាយបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារនេះគឺជាបទដ្ឋានអប្បបរមា។ បទដ្ឋានបន្ថែមទៀតអាចនឹងបូកបញ្ចូល៖ សមត្ថភាពសណ្តោងការគិតគូរពិចារណាទៅលើការរៀបចំតាក់តែងដើម្បីបន្ថយភាពគួរឱ្យកត់សម្គាល់ (ឧ. ងាយស្រួលចូលទៅដល់ ចលនាភាពអាចធ្វើការពីបួនទៅដប់ក្នុងយានជំនិះ) លក្ខណៈពិសេសផ្នែកសុវត្ថិភាពដូចជាប្រព័ន្ធស្តុរភាពគំហើញខាងក្រោយឬប្រព័ន្ធសម្រាប់ចាប់សញ្ញាប្រព័ន្ធបញ្ចៀសការបុកគ្នា ម៉ាស៊ីនថតនៅក្នុងរថយន្តនិងប្រព័ន្ធកញ្ចក់ខាងក្រៅ។</p> <p>បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍អោយអនុសាសន៍អោយប្រើប្រាស់នូវយានជំនិះដែលមានបរិយាកាសបង្ការការបុកគ្នាប្រសិនបើការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណហានិភ័យការក្រឡាប់បានរកឃើញអត្តសញ្ញាណនៃការមានហានិភ័យការក្រឡាប់ខ្ពស់។</p> <p>បណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍អោយអនុសាសន៍ថាយានជំនិះត្រូវតែមានយ៉ាងតិចបំផុតផ្ទុកផ្ទុយចំនួនបួននៅលើប្រព័ន្ធចាត់កម្រិតនៃកម្រិតវិវាទតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណទូទៅឬប្រមាណការណ៍ចាត់កម្រិតវិសោធនកម្មទៅលើការបែកបាក់ដែលសមមូលគ្នា។</p> <p>បរិក្ខារដ៏សមរម្យសម្រាប់គ្រាអាសន្នបន្ទាន់រួមមាន៖ ប្រអប់ថ្នាំពេទ្យ ពិលអាវកាត់សុវត្ថិភាពដែលមានចំណងផ្គាត់ បំពង់ពន្លឺអគ្គីភ័យ ត្រីកោណសញ្ញាព្រមាន។</p>
<p>2A. រក្សាយានជំនិះនៅក្នុងសភាពមានដំណើរការយ៉ាងមានសុវត្ថិភាពស្របទៅតាមសេចក្តីណែនាំបញ្ជាក់របស់ផលិតករនិងលក្ខខណ្ឌតម្រូវផ្លូវច្បាប់ប្រចាំតំបន់។</p>	<p>សូមយោងទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ D សម្រាប់បែបបទទម្រង់ការគំរូស្តីពីការថែទាំយានជំនិះនិងបែបបទទម្រង់ការស្តីពីការពិនិត្យយានជំនិះ។</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាសាយដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឱ្យបានច្បាស់ពីការក្រើររំលងឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

<p>2B.</p> <p>អ្នកបើកបរត្រូវតែអនុវត្តនូវការពិនិត្យមុនធ្វើដំណើរដើម្បីធានាឱ្យបានថាមានជំនិះស្ថិតនៅក្នុងសភាពមានដំណើរការល្អនិងសមស្របសម្រាប់ការធ្វើដំណើរ។</p>	
<p>3.</p> <p>ចងរឹតបន្តិចវត្ថុដែលធ្លាក់លុះនៅក្នុងថ្នាក់បន្ទប់អ្នកដំណើរ។</p>	<p>វត្ថុដែលធ្លាក់លុះមិនគួរត្រូវបានផ្ទុកដឹកនៅក្នុងថ្នាក់បន្ទប់អ្នកដំណើរឡើយ</p> <p>សំណាញ់ទប់បន្ទុកមានជំនិះផ្ទុកសម្បូរនឹងវាអាចត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីបញ្ចប់ផ្ទុកដាក់វាទុកដាក់នៅក្នុងថ្នាក់បន្ទប់អ្នកដំណើរ។</p>

ឧបសម្ព័ន្ធ A1.1 ៖ ឧទាហរណ៍នៃរបឋានសម្ព័ន្ធសង្គភាពសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

- 1.1 អង្គភាពនានាដែលប្រតិបត្តិការនៅក្នុងកិច្ចការងារប្រកួតប្រជែងសម្រាប់ស្ថានភាពដ៏ច្រើនសំបូរបែប
អាចនឹងយកមកពិចារណានូវការផ្ដើមបង្កើតនូវគោលនយោបាយសកលកម្រិតខ្ពស់ដែលបានគូសវាសត្រូវត្រាយនូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវអប្បបរមានិងអនុញ្ញាតិអង្គភាពកិច្ចការងារប្រកួតប្រជែងភាគីណាមួយ
យកផ្ដើមបង្កើតចេញនូវគោលការណ៍តម្រង់ទិសកាន់តែលឺឆ្ងាយទៀតដែលជាក់លាក់ចំពោះប្រតិបត្តិការដែលត្រូវសម្របឃើយមិនដូចគ្នាទៅនឹងកម្រិតនៃគោលនយោបាយសកល។
- 1.2 ដើម្បីអនុវត្តយ៉ាងជោគជ័យនិងបន្តរក្សាទ្រទ្រង់នូវកម្មវិធីសុវត្ថិភាពកងកម្លាំងយានជំនិះនិងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់
ការបង្ហាញរាយឃើញដ៏ខ្លាំងក្លានូវការរក្សាតំល់ចិត្តមុតមាំចំពោះកម្មវិធីសុវត្ថិភាពយានជំនិះនិងផ្លូវថ្នល់គឺជាត្រូវការជាចាំបាច់។



អ្នកបើកបរ

- បើកបរយ៉ាងមានសុវត្ថិភាព
- វាយការណ៍ពីកូនចេញមកគិតជាម៉ាយល៍ និងពីម៉ាយល៍មកកូន
- ធ្វើការជាមួយអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ
- បញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ

អ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ (DSC)

- ១-ប្រយោជន៍គ្រប់គ្រងក្រុម ឬបុគ្គលិកអាជីវកម្មក្នុងរាល់៖
 -ផ្តល់នូវទិដ្ឋភាពស្តីពីស្ថានភាពយោធន៍ជីវិតរបស់កាតិពន្ធដារ។
 ២-ត្រួតពិនិត្យការងារនៃអ្នកបើករថ្លៃប្រយោជន៍ហោរាទឹកដីនៅក្នុងក្រុម
 -គាំទ្រ និងជួយប្រាសាទស្ថិតនៅក្នុងក្រុម
 -ចូលរួមនៅក្នុងសណ្ឋាគារអ្នកប្រមូលសម្ភារស្ថិតនៅក្នុងអ្នកបើករថ្លៃ
 ៣-យកការសិទ្ធិបញ្ចូលទៅក្នុង ក្នុងប្រយោជន៍អនុវត្តចេញចោលគិតជាដាច់ខាត

អ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពយានជំនិះ

- ថាឧករដ្ឋានសុវត្ថិភាពបរិស្ថាន និងសុខភាពប្រអូកដឹកនាំនាំនាំនៃស្ថាប័ន
- ចាត់តាំងនិងធ្វើការជាមួយអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ
- ធ្វើការជាមួយគ្រូបង្រៀនសុវត្ថិភាពយានជំនិះ
- ចូលរួមនៅក្នុងកម្មសុវត្ថិភាពយានជំនិះ

មេក្រុមសុវត្ថិភាពយានជំនិះ/នាយកដ្ឋានសុវត្ថិភាពបរិស្ថាននិងសុខភាព (ESH)

- ធ្វើការងារជាមួយអ្នកសម្របសម្រួលនិងអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ
 -គ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធនិងការគ្រប់គ្រងការងារមនុស្សគ្រប់គ្រងរបស់នាយកដ្ឋានសុវត្ថិភាពបរិស្ថាននិងសុខភាព។
 -ផ្តល់នូវការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យស្វ័យប្រវត្តិភាពយានជំនិះ

ក្រុមសុវត្ថិភាពយានជំនិះ

- ធ្វើបង្កើតចេញនូវគោលការណ៍នានា
- ស្នើសុំ និង ធ្វើការត្រួតពិនិត្យតាមដានមាត្រាប្រព័ន្ធ
- រាយការណ៍ទៅកាន់ថ្នាក់ដឹកនាំស្ថាប័ន

ក្រុមថ្នាក់ដឹកនាំស្ថាប័ន/អង្គការសាធារណៈ

- កំណត់សេចក្តីណែនាំនិងសេចក្តីពឹងទុក
- ពិនិត្យឡើងវិញនូវមាត្រាប្រព័ន្ធ
- អនុម័តិឯកភាពនិងអនុវត្តន៍គោលនយោបាយ
- ធ្វើការតាមដានបន្តនិងអន្តរាគមន៍ចំពោះអ្នកបើកបរ

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាការក្រសួងដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដែន។ ក្រុមប្រឹក្សាភិបាលបានដាក់វាច្បាស់លាស់ថា ការក្រសួងដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ នឹងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

22

1.3 មេដឹកនាំចាត់តាំងត្រូវតែធានាអោយបានថាកម្មវិធីត្រូវបានផ្តល់ធនធានយ៉ាងគ្រឹមត្រូវដើម្បីអនុវត្តនូវកម្មវិធី ប្រមូលយកនិងធ្វើការប្រាស្រ័យដោះស្រាយប្រព័ន្ធដ៏ត្រឹមត្រូវសមស្រប
ធ្វើការពិនិត្យឡើងវិញនូវឧបទ្វេរហេតុ/ការបុកគ្នា

ធានាឱ្យបានថាការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរត្រូវបានបញ្ចប់ដូចដែលតម្រូវឱ្យយកមកប្រើប្រាស់ក្នុងស្ថានភាពពិតប្រាកដនិងបន្តចំណុចដែលកើតឡើងដើម្បីធ្វើកំណែលំអដាច់ជាបន្ត។

រចនាសម្ព័ន្ធជានទាហរណ៍អាចកើតឡើងនៅខាងលើ។

1.4 ដាក់ជាភារកិច្ចការបង្កើតចេញនូវក្រុមសុវត្ថិភាពយានជំនិះតាំងនៅប្រចាំភូមិភាគដើម្បីគ្រប់គ្រងចាត់ចែងបញ្ជានៅក្នុងអង្គភាពស្ថាប័នឬតំបន់នៃពិភពលោកនីមួយៗ។

- បង្កើតចេញនិងពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលនយោបាយសុវត្ថិភាពនៅក្នុងអង្គភាពស្ថាប័ន/នៅក្នុងអង្គភាពប្រចាំភូមិភាគ
- រកឃើញអត្តសញ្ញាណនិងធានាបាននូវចំនួនគ្រប់គ្រាន់នៃអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពយានជំនិះ
- ពិនិត្យឡើងវិញនូវឧបទ្វេរហេតុនិងការបុកគ្នា។
- ធានាអោយបានថាការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរត្រូវបានបញ្ចប់ទៅតាមគោលនយោបាយ។

1.5 នឹងមានវិធីសាស្ត្រសម្រាប់រកឃើញអត្តសញ្ញាណនិងបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលដែលទទួលខុសត្រូវក្នុងការគ្រប់គ្រងលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃកម្មវិធីសុវត្ថិភាពយានជំនិះនិងដើម្បីទុកដូចជាចំណុចចំណាត់ថ្នាក់ទំនាក់ទំនងដើម្បីជួយក្នុងការរាយការណ៍ណាមួយនិងការប្រាស្រ័យដោះស្រាយប្រព័ន្ធដ៏ត្រឹមត្រូវនៃទៀតទៅកាន់អ្នកបើកបរប្រចាំក្រុមហ៊ុននិងប្តីប្រពន្ធ/វេជ្ជក្នុងគ្រួសារ

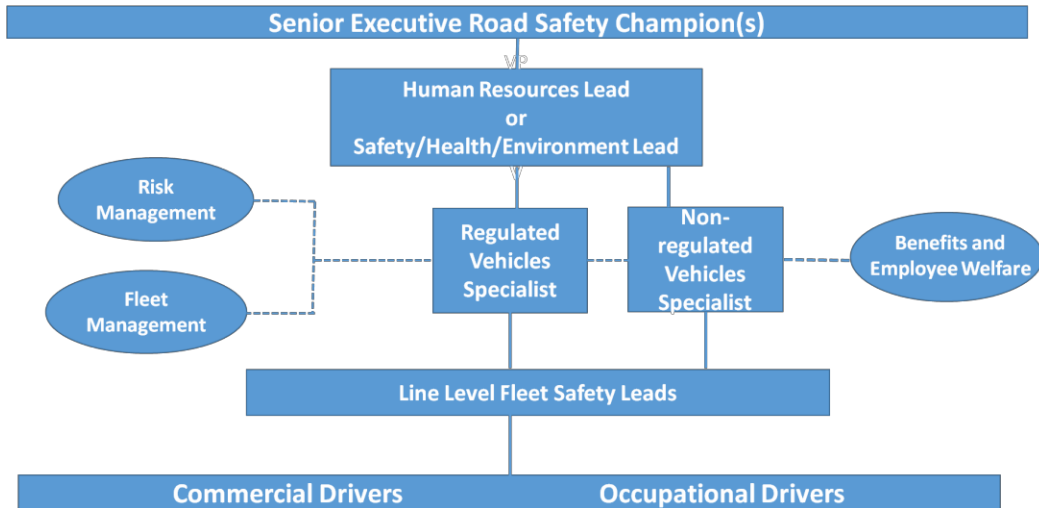
និងដើម្បីជួយក្នុងការរាយការណ៍ណាមួយនិងការប្រាស្រ័យដោះស្រាយប្រព័ន្ធដ៏ត្រឹមត្រូវនៃទៀតទៅកាន់អ្នកបើកបរប្រចាំក្រុមហ៊ុននិងប្តីប្រពន្ធ/វេជ្ជក្នុងគ្រួសារ

ដែលបើកបរយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់ដោយក្រុមហ៊ុនឬយានជំនិះដែលជួល។

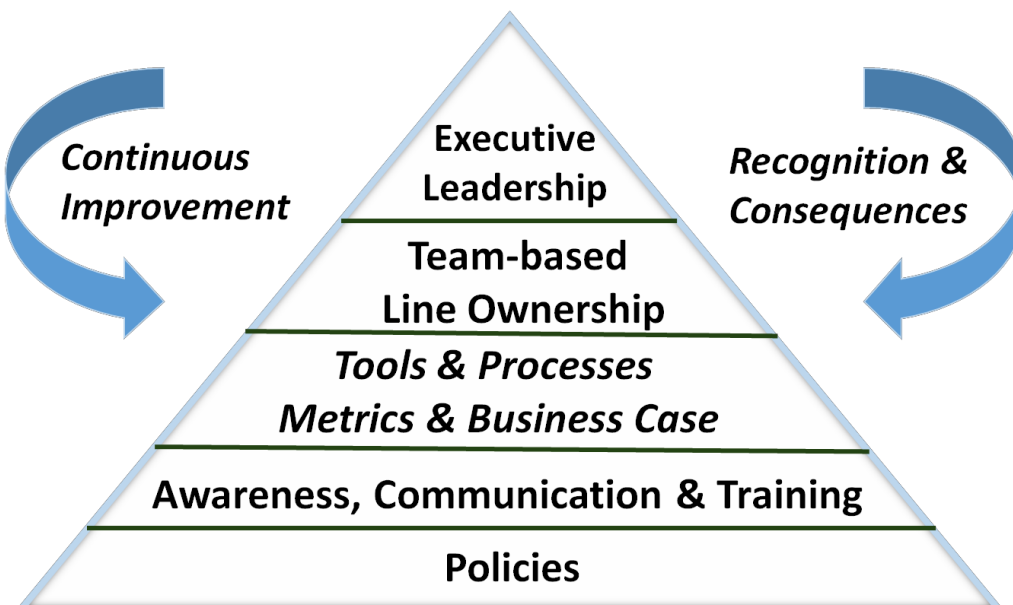
ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពងាយស្រួលដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដៃ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែងពីការគ្រប់គ្រងរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ A1.2 • តារាងអង្គភាពស្តីពីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ក្នុងក្រុមហ៊ុនដែលគាំទ្រដោយស្តីពីការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរអោយយល់ឃើញនូវយោបល់ស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដែលមានលក្ខណៈទូទៅ និងមិនមែនជា
ការបញ្ជាក់ឱ្យបានជាក់លាក់នៃការងារណាមួយឡើយ ហើយទាំងនេះមិនមែនជាធានានៃលទ្ធផលនៃការងារណាមួយឡើយ ហើយទាំងនេះ
មិនមែនជាធានានៃលទ្ធផលនៃការងារណាមួយឡើយ ហើយទាំងនេះមិនមែនជាធានានៃលទ្ធផលនៃការងារណាមួយឡើយ ហើយទាំងនេះមិនមែនជាធានានៃលទ្ធផលនៃការងារណាមួយឡើយ

ឧបសម្ព័ន្ធ A2 • បែបបទប្រុងការគំរាមកំហែងការស៊ើបអង្កេតឧប្បទ្វារហេតុ

គោលបំណង

ដើម្បីកំណត់នូវដំណើរហេតុនៃការបុកគ្នា/ឧប្បទ្វារហេតុនិងអនុវត្តតាមពិធីសារដែលចាំបាច់សម្រាប់វា។

វិសាលភាព

រាល់និយោជិកទាំងអស់ដែលប្រតិបត្តិការ យានជំនិះរបស់(សូមដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន) (ជាមូលដ្ឋានក្នុងក្រុមហ៊ុន) (ជាមូលដ្ឋានក្នុងក្រុមហ៊ុន)

និយមន័យ

ការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វារហេតុដែលអាចបង្កការបាត់បង់ - ការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វារហេតុដែលអាចបង្កការបាត់បង់គឺជាការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វារហេតុមួយដែលនៅក្នុងនោះ និយោជិករបស់(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)

មិនបានធ្វើស្រាវជ្រាវយ៉ាងណាដែលអាចទៅរួចដើម្បីបង្ការការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វារហេតុនោះ រួមមានត្រៀមវិធីសាស្ត្រទុកនូវគ្រោះថ្នាក់និងអនុវត្តនូវបែបបទប្រុងការបើកបររបស់ការពារខ្លួនដ៏សមស្រប។

ការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វារហេតុដែលមិនអាចបង្កការបាត់បង់ - ការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វារហេតុដែលមិនអាចបង្កការបាត់បង់គឺជាអ្វីដែលនៅក្នុងនោះបុគ្គលិកនៃ

(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)បានធ្វើស្រាវជ្រាវយ៉ាងណាដែលអាចទៅរួចដើម្បីបង្ការការបុកគ្នាឬឧប្បទ្វារហេតុ

រួមមានការត្រៀមវិធីសាស្ត្រទុកនូវគ្រោះថ្នាក់ហើយបានអនុវត្តនូវបែបបទប្រុងការបើកបររបស់ការពារខ្លួនដ៏សមស្រប។

ករណីទូទៅ

ការស៊ើបអង្កេតការបុកគ្នាគឺជាការអនុវត្តនូវហេតុ។ ក្នុងនាមជាថ្នាក់គ្រប់គ្រងនៃ(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន) អ្នកមិនត្រូវកំណត់នូវអ្វីដែលបានកើតឡើងតែប៉ុណ្ណោះនោះទេ ប៉ុន្តែហេតុអ្វីបានកើតឡើង

ហើយសំខាន់បំផុតនោះ តើនិយោជិករបស់អ្នកអាចចៀសវាងការបុកគ្នាប្រហាក់ប្រហែលនេះដោយរបៀបណា។ ស្ថានភាពបរិស្ថាន

ផ្លូវថ្នល់និងយានជំនិះមនុស្សនិងអាកប្បកិរិយាត្រឹមត្រូវស្របនឹងគោលការណ៍អង្គការត្រូវតែយកមកដាក់ក្នុងការពិចារណាទាំងអស់។

ជោគជ័យនៃការស៊ើបអង្កេតអាស្រ័យនៅលើសមត្ថភាពរបស់ប្រធានគ្រប់គ្រងក្នុងការយកបាននូវអង្កេតហេតុដោយគ្មានបំណងចិត្តយល់ដឹងដោយគ្មានព្យាយាមគាំទ្រសញ្ញាណដែលប្រើប្រាស់ទុកជាមុននោះឡើយ។

គោលដៅចុងបញ្ចប់បំផុតរបស់ (ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)នៅក្នុងការស៊ើបអង្កេតនិងការកំណត់ទៅលើភាពអាចបង្កការបាត់បង់គឺការអភិវឌ្ឍន៍កែលម្អខ្លួនឯងដើម្បីបង្ការការបុកគ្នានៅពេលអនាគត។

គោលការណ៍ណែនាំនៅក្នុងទំព័របន្តទៅនេះគឺមានបំណងដើម្បីជួយប្រធានគ្រប់គ្រងឱ្យអនុវត្តនូវផ្នែកស៊ើបអង្កេតនិងផ្នែកកំណត់ភាពអាចបង្កការបាត់បង់នៃការងាររបស់ពួកគេ។

ដោយធ្វើតាមបែបបទប្រុងការជាដំណាច់ដូចដែលបានគូសសង្ខេបត្រូវស្រាវជ្រាវនោះ

ប្រធានគ្រប់គ្រងនឹងអាចប្រមូលបាននូវព័ត៌មានគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់គោលបំណងរបស់ពួកគេក៏ដូចជាអាចផ្តល់ដល់(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)នូវកំណត់ត្រាឯកសារហិរញ្ញវត្ថុនិងច្បាប់បាន។

វាចាំបាច់សម្រាប់របាយការណ៍ដែលត្រូវតែពេញលេញនិងត្រឹមត្រូវតាមដែលអាចទៅរួចព្រោះនៅក្នុងករណីជាច្រើនវាគឺជា

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរអោយសង្ស័យដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឡើយថាជាភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឯកសារផ្លូវការតម្រូវឲ្យគ្រប់គ្រង (ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន) ស្តីពីការប្រកាសហើយអាចនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងកុលាការសម្រាប់គោលបំណងទាក់ទងនឹងការធានារ៉ាប់រងឬដើម្បីបង្ហាញឱ្យឃើញថាសកម្មភាពដាក់ពិន័យគឺពិតជាត្រឹមត្រូវយុត្តិធម៌។

ទំនួលខុសត្រូវរបស់និយោជិក

បន្ទាប់ពីពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការប្រកាសក្រុមហ៊ុន៖

1. ឈប់ជាបន្ទាន់ដើម្បីស៊ើបអង្កេត។
2. ជួយនរណាដែលរងរបួស។
3. ផ្តល់ដំណឹងដល់សេវាកម្មសង្គ្រោះបន្ទាន់។
4. ការពារកន្លែងកើតហេតុការប្រកាសដោយដាក់បរិមាណផ្តល់សញ្ញាព្រមាន ប្រសិនបើសមរម្យ ដើម្បីក្រើនព្រមានដល់ចរាចរណ៍។
5. ការពារយានជំនិះអ្នកពីការខូចខាតទៅទៀត ឬពីការលួច។ សូមកុំយកខ្លួនអ្នកទៅដាក់ក្នុងស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់
6. ប្រសិនបើអាច សូមកុំផ្លាស់ទីយានជំនិះអ្នករហូតទាល់តែប៉ូលីសមកដល់។
7. សូមគួរសម

ប៉ុន្តែសូមកុំចុះហត្ថលេខាលើអ្វីមួយឬពិភាក្សាពីការប្រកាសជាមួយនរណាទាំងអស់លើកលែងតែជាមួយប៉ូលីសនិងតំណាងរបស់ (ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះរបស់ក្រុមហ៊ុន) នៅពេលដែលបានដឹងអត្តសញ្ញាណ។

8. រាយការណ៍ទៅកាន់អ្នកចាត់ចែងបែងចែកយានជំនិះ/ប្រធានគ្រប់គ្រងអ្នកភ្ជាប់តាមទូរស័ព្ទ
9. ទាក់ទងក្រុមជំនួយឆ្លើយតបនៃកងកម្លាំងយានជំនិះដើម្បីរាយការណ៍ពីការប្រកាស
10. សូមកុំព្រមទទួលនូវទំនួលខុសត្រូវព្រមព្រៀងបង់ថ្លៃសម្រាប់អ្វីមួយដោយសោះ។
11. ការពារខ្លួនអ្នកដោយកម្រៃបាននូវសាក្សីដឹងពីរូបមានមនុស្សដំបូងគេដែលបានមកដល់។ ប្រសិនបើឈ្មោះត្រូវបានគេបដិសេធមិនអោយ សូមយកលេខប័ណ្ណយានជំនិះ។
12. ប្រសិនបើអាច សូមចុះបញ្ជីយានជំនិះនិងទីកន្លែងកើតហេតុការប្រកាស។

ទំនួលខុសត្រូវរបស់ប្រធានគ្រប់គ្រង

នៅពេលនិយោជិកទទួលបានដើម្បីរាយការណ៍ពីការប្រកាស ប្រធានគ្រប់គ្រងត្រូវតែ៖

1. ធានាអោយបានថានិយោជិកមិនរងរបួសហើយចៀសផុតពីទុក្ខទោសអន្តរាយ។
2. កំណត់ថាតើនិយោជិកត្រូវការការយកចិត្តទុកដាក់ផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រជាបន្ទាន់ឬទេហើយផ្តល់ដល់និយោជិកនូវមធ្យោបាយដើម្បីទទួលបាននូវការយកចិត្តទុកដាក់ផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រ (ទូរស័ព្ទហៅរថយន្តគិលានសង្គ្រោះប្រសិនបើចាំបាច់)។
3. ធានាអោយបានថានិយោជិកបានធ្វើតាមដំណាច់ខាងលើ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយសេរីដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដែន។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែងពីការគ្រប់គ្រងរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

នៅទីកន្លែងកើតហេតុ

នៅពេលទៅដល់កន្លែងកើតហេតុ ប្រធានគ្រប់គ្រង និង(នៅពេលជំពាក់ទាក់ទង)៖

1. ពិនិត្យស្ថានភាពនៃនិយោជិកនិងអ្នកដទៃដែលពាក់ព័ន្ធ។
2. រក្សាយានជំនិះនិងបន្ទុកខាងក្នុងរបស់វាអោយមានសុវត្ថិភាព។
3. ថតរូបភាពទីកន្លែងកើតហេតុ។
4. ប្រមូលព័ត៌មានសម្រាប់របាយការណ៍របស់អ្នក។
5. គូសវាសប្រាង្គស្វ័យន្តទីកន្លែងកើតហេតុ។
6. រក្សាទុកអោយមានសុវត្ថិភាពនូវព័ន្ធនាគារអំណាចអំណាចរបស់សាក្សីដឹងព្យា។

ថតរូបភាពទីកន្លែងកើតហេតុ។

ថតរូបភាពទីកន្លែងកើតហេតុពីចំនុចច្រកខ្សែស្រឡាយអោយបានច្រើនតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន។ ថតរូបភាពយានជំនិះពីចម្ងាយដើម្បីធានាអោយបានថាអ្នកយកបានទាំងតំបន់នៅជុំវិញផងដែរ។ រូបភាពយ៉ាងជិតនៃការខូចខាតណាមួយក៏ដោយ នៅខាងក្នុង ឬខាងក្រៅយានជំនិះឬចំពោះទ្រព្យសម្បត្តិដែលនៅជុំវិញគួរត្រូវបានដាក់បញ្ចូលផងដែរ។ ប្រសិនបើយានជំនិះត្រូវបានផ្លាស់ទី ថតរូបភាពយានជំនិះនីមួយៗពីចំនុចច្រកខ្សែស្រឡាយអោយបានច្រើនតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន។

វារីតតែប្រសិនបើក្នុងការមានរូបភាពច្រើនពេកនៃការបុកគ្នាជាងមានមិនគ្រប់គ្រាន់។

ប្រមូលយកព័ត៌មាននៅកន្លែងកើតហេតុ

ទីកន្លែងចំណាក់លាក់នៃការបុកគ្នា - ត្រូវប្រាកដថាអ្នកដឹងនូវ៖

1. ទីក្រុង រដ្ឋ និងតំបន់ដែលការបុកគ្នាបានកើតឡើង។
2. ឈ្មោះមហាវិថី ផ្លូវ ឬថ្នល់
3. អាយុដង្កាន់ភូមិសាស្ត្រជិតបំផុត ប្រសិនបើការបុកគ្នាកើតឡើងនៅតំបន់ស្នាក់នៅដោយសំណង់អាគារ។
4. ចម្ងាយពីផ្លូវបេតុងប្រភេទជិតបំផុតឬគ្រឿងជាទីសម្គាល់ដទៃទៀតដូចជាការសង្គ្រោះ សួនច្បារ ទីកន្លែងប្រកបអាជីវកម្ម ស្នាក់សញ្ញា។ល។

ភាគីពាក់ព័ន្ធ - ត្រូវប្រាកដថាអ្នកដឹងនូវ៖

1. ឈ្មោះ អាយុដង្កាន់ និងលេខទូរស័ព្ទនៃភាគីទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធ រួមមានអ្នកដំណើរ សាក្សីដឹងព្យា និងមន្ត្រីប៉ូលីស(ប្រសិនបើអាចយកអោយបាននូវអត្តលេខស្លាកឈ្មោះរបស់មន្ត្រីប៉ូលីសនោះផង)។
2. ដែលជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិយានជំនិះ ឬទ្រព្យសម្បត្តិដទៃទៀតពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការបុកគ្នា។
3. ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងរបស់អ្នកបើកបរភាគីម្ខាងទៀត លេខគោលនយោបាយ ឈ្មោះភ្នាក់ងារធានារ៉ាប់រង លេខទូរស័ព្ទភ្នាក់ងារធានារ៉ាប់រង

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរអោយបញ្ជាក់នូវយោធន៍ដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ទាក់ទងនឹងយានជំនិះពាក់ព័ន្ធនឹងការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិ ត្រូវប្រាកដថាអ្នកជិះនូវ៖ ម៉ាក គំរូ ឆ្នាំ លេខអត្តសញ្ញាណ ពិណ ប្រភេទ (ជាឡានកូច ឡានធំ ម៉ូតូ) ហើយ ប្រសិនបើអាច លេខស៊េរីនៃយានជំនិះទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធ។

បកស្រាយការខូចខាតដែលទទួលបានទៅតាមយានជំនិះនីមួយៗឬទៅតាមទ្រព្យសម្បត្តិ។ ប្រសិនបើអាច ពីបទពិសោធន៍ពីពេលមុន សូមធ្វើការប៉ាន់ស្មាននូវចំនួនដុល្លារនៃការខូចខាត ប៉ុន្តែសូមកុំធ្វើពិន្ទុនៃការសំណងណាមួយស្តីពីការខូចខាតដែលបានប៉ាន់ស្មាននោះឡើយ។

វិសាលភាពនៃការបង្កបង្កើន

1. ប្រសិនបើអាច កំណត់នូវសភាវៈ និងវិសាលភាពពិតប្រាកដនៃរបួសចំពោះអ្នកដោយដែលពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការបុកគ្នា (ហៅមន្ទីរពេទ្យនៅពេលអ្នកវិលត្រលប់ទៅកាន់ការិយាល័យរបស់អ្នកវិញប្រសិនបើចាំបាច់)
2. ត្រូវប្រាកដថាអ្នកបើកបរមានសមត្ថភាពទាំងផ្លូវកាយនិងចិត្តក្នុងការបើកបរមុនពេលឱ្យគេបន្តទៅមុខទៀត។
3. ប្រសិនបើអាចទៅរួច កំណត់ឈ្មោះ អាសយដ្ឋាន និងលេខទូរស័ព្ទនៃមន្ទីរពេទ្យ/ស្ថាប័នព្យាបាលវេជ្ជសាស្ត្រដែលអ្នកបង្ករបួសត្រូវបានបញ្ជូនទៅកាន់។
4. ប្រសិនបើអាច កំណត់ឈ្មោះនិងលេខទូរស័ព្ទនៃក្រុមហ៊ុនរថយន្តគិលានសង្គ្រោះដែលដឹកជញ្ជូនអ្នករបួស។

កំណត់ថាមានបានចូលក្នុងលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យក្នុងការពិសោធន៍វិភាគក្រឡឹងស្រវឹង/ជាតិថ្នាំដៃឬទេ។ ប្រសិនបើចំណុចណាមួយក្នុងចំណោមចំណុចដូចតទៅនេះកើតមានឡើងជាលទ្ធផលនៃការបុកគ្នា ថ្នាក់គ្រប់គ្រងនៃ(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)ត្រូវតែធ្វើនូវការពិសោធន៍វិភាគក្រោយការបុកគ្នាកម្រើននូវជាតិថ្នាំនិងជាតិស្រវឹងនៅលើនិយោជិក។

1. មរណភាព ឬ
 2. ការបំពានលើការរំកិលផ្លាស់ទីត្រូវបានចេញទៅអោយអ្នកបើកបរនៃ(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)ហើយយានជំនិះត្រូវការស្វែងរកសំណងដោយសារតែការខូចខាតមិនអាចប្រើប្រាស់បានឬដោយសារតែបុគ្គលណាក៏ដោយពាក់ព័ន្ធនឹងការបុកគ្នាទទួលបានការព្យាបាលវេជ្ជសាស្ត្រភ្លាមៗនៅឆ្ងាយពីទីកន្លែងកើតហេតុនៃការបុកគ្នា។
- ពិន័យសំណង៖ សរសេរនូវពិន័យសំណងដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការបុកគ្នាដែលបរិយាយពីការបុកគ្នា។

ការវាស់វែង - អ្នកគួរវាស់វែងនូវ៖

1. បណ្តោយនៃស្មារតីសរសៃឈាម(វាស់ស្មារតីនោះដោយវាស់ចម្ងាយស្មើគ្នាតាមបណ្តោយចិញ្ចើមថ្នល់ប្រសិនបើចរាចរណ៍មិនអនុញ្ញាតអ្នកឱ្យវាស់វែងស្មារតីសរសៃឈាមពិតប្រាកដបានយ៉ាងមានសុវត្ថិភាពទេនោះ)។
2. ទទឹងរបស់ផ្លូវឬប្រភេទផ្លូវនិងចំណែកទ្រូងផ្លូវចរាចរណ៍នីមួយៗ។
3. ចម្ងាយនៃចំណុចប៉ះទង្គិច(ប្រសិនបើយានជំនិះមិនត្រូវបានគេផ្លាស់ទីចេញទេ)ពីយ៉ាងហោចណាស់ចំណុចគោលសំអាងនិងចំនួនពីរចំណុចដូចជាខ្សែទ្រូងកណ្តាលនិងចិញ្ចើមថ្នល់)

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរអោយសង្ស័យដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានដាក់ពាក្យត្រូវរស់រវើកឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមបំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ទាក់ទងនឹងស្ថានភាពបើកបរ សូមធ្វើការកត់ត្រាទុកនូវ៖

1. ផ្ទៃ និងស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់(ឧ. ជាតិកៅស៊ូចាក់ថ្នល់ សើម)។
2. ស្ថានភាពអាកាសធាតុនិងការបំភ្លឺនៅពេលបុកគ្នា (ឧ. ច្បាស់ស្រឡះ ពេលថ្ងៃ ពេលយប់)

រកឱ្យឃើញកន្លែងណាដែលអ្នកអាចទទួលបាននូវច្បាប់សំណៅចម្លងនៃរបាយការណ៍ថ្នល់សនិងពេលណាទើបរបាយការណ៍នេះមាន។

បញ្ជាក់ផ្ទៀងផ្ទាត់នូវទំនុកចិត្តផ្នែកសុវត្ថិភាពនិងយន្តការនៃយានជំនិះមុនពេលវាត្រូវបានផ្លាស់ទីប្រើប្រាស់។ នៅពេលមានមន្ត្រីល សូមអោយគេសួរថា

គួសវាសត្រួសវាទូទឹកនឹងកើតហេតុ

គួសវាសត្រួសវាទូទឹកនឹងកើតហេតុបុកគ្នាអោយបានត្រឹមត្រូវតាមដែលអាចទៅរួច រួមមានរាល់លក្ខណៈពិសេសរូបវន្តទាំងអស់នៅក្បែរខាងដូចជាដើមឈើ របង ជញ្ជាំង ប្រលាយនិងស្លាកសញ្ញា។

ផ្លាកសញ្ញា និងសញ្ញាចរាចរណ៍ក៏ដូចជាឈ្មោះរបស់ផ្លូវនិងមហាវិថី គឺសំខាន់ជាពិសេស។

ដូចគ្នាដែរ ត្រូវប្រាកដថាបានបង្ហាញ៖

1. ទិសដៅនៃយានជំនិះពាក់ព័ន្ធនៅមុនការប៉ះទង្គិច។
2. ចំណុចនៃការប៉ះទង្គិច (កត់ចំណាំទុកនូវចម្ងាយរបស់វាពីចំណុចគោលសំអាងនិងមិនប្រែប្រួល)
3. ទីកន្លែងឈប់ស្ងៀមចុងក្រោយនៃយានជំនិះជាលទ្ធផលនៃការបុកគ្នា។
4. បណ្តោយនៃស្នាមស្រូសរំកិលទាំងអស់
5. ទទឹងផ្លូវថ្នល់ និងចំណែកក្រឡងផ្លូវចរាចរណ៍នីមួយៗ។

ត្រលប់មកដល់ការិយាល័យវិញ៖ កំណត់នូវភាពអាចបង្ការទុកជាមុនបាន។

បន្ទាប់ពីស៊ើបអង្កេតការបុកគ្នាហើយ អ្នកត្រូវតែកំណត់ថាតើវាអាចបង្ការទុកជាមុនឬអត់នៅខាងចំណែកនិយោជិករបស់អ្នកហើយបំពេញការជូនដំណឹងពីសេចក្តីសន្និដ្ឋានវិនិច្ឆ័យ។

(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន) ចាត់ទុកការបុកគ្នា/ហេតុការណ៍នេះថាអាចបង្ការជាមុនបាន លុះត្រាតែនិយោជិកធ្វើអ្វីគ្រប់យ៉ាងដែលអាចទៅរួចដើម្បីបង្ការវា

រួមមានវិធីទុកមុននូវគ្រោះថ្នាក់ហើយអនុវត្តន៍បែបបទទម្រង់ការបើកបររបបការពារខ្លួនដ៏ត្រឹមត្រូវសមស្រប។

វាជាការសំខាន់ក្នុងការបន្តនូវមានលក្ខណៈសត្យានុម័ត។ វានឹងមិនងាយស្រួលឡើយ

ប៉ុន្តែអារម្មណ៍ផ្ទាល់ខ្លួនមានចំពោះនិយោជិកដែលពាក់ព័ន្ធត្រូវតែមិនអនុញ្ញាតឱ្យជះឥទ្ធិពលក្របសង្កត់លើសេចក្តីសម្រេចចិត្តបានឡើយ។

ឥទ្ធិពលនៃការសម្រេចចិត្តនោះដំណើរការទៅយ៉ាងល្អប្រសើរហួសពីនិយោជិកជាក់លាក់ណាមួយនិងការបុកគ្នាដែលបាននិយាយនោះទៅទៀត។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគ្រឿងសមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះឬធានាថាពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

តាមនិយមន័យនោះ ភាពអាចបង្ការជាមុនបានទៅហួសឆ្ងាយពីទំនួលខុសត្រូវផ្លូវច្បាប់ដរាបណា(ដាក់បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)មានជាប់ជំពាក់ដែរ។

វាអាចទៅរួចសម្រាប់និយោជិកក្នុងការដែលមានការបុកគ្នា/ការកើតមានហេតុការណ៍ដែលអាចបង្កជាមុនបានក្នុងខណៈដែលមិនមានកំហុសផ្នែកផ្លូវច្បាប់នោះឡើយ។ អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន

ក្នុងនាមជាអ្នកអាជីពប្រកបដោយការបណ្តុះបណ្តាល មានទំនួលខុសត្រូវច្រើនក្នុងការបង្ការការបុកគ្នាជាងអ្នកបើកបររថយន្តធម្មតា។ បទដ្ឋាននោះមានលក្ខណៈខ្ពស់ដោយមិនអាចបដិសេធបាន

ប៉ុន្តែវាត្រូវដើរស្របគ្នាជាមួយនឹងទឹកដីហើយត្រូវបានទទួលយកជាសកលនៅទូទាំងស្ថាប័នកម្ពុជា។

ដោយការចាត់ចំណាត់ថ្នាក់ការបុកគ្នា/ហេតុការណ៍ថាមិនអាចបង្កជាមុនបាន

ប្រធានគ្រប់គ្រងអាចនឹងផ្តល់នូវការអនុម័តិយល់ព្រមដោយមិនបាច់ពេលទៅដល់អាកប្បកិរិយាបើកបរប្រភេទខ្លះសម្រាប់និយោជិករបស់ខ្លួនទៅហើយ។

ដោយធ្វើការសម្រេចថាហេតុការណ៍មួយអាចបង្កជាមុនបាន នោះប្រធានគ្រប់គ្រងអាចយល់និយមន័យអាកប្បកិរិយាមួយចំនួនថាមិនអាចទទួលយកបានដោយបទដ្ឋានរបស់សាជីវកម្ម។ និយាយដោយខ្លី

ការសម្រេចចិត្តនីមួយៗ កំណត់នូវបទដ្ឋាននៃការបើកបរដែលនិយោជិកនឹងត្រូវបានគេរំពឹងទុកថាត្រូវតែបំពេញអោយបាន។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរអោយយល់ព្រមដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬបម្រើបម្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ B1 • គោលនយោបាយគំរូនៃការប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទចល័ត



ការប្រើប្រាស់ដែលបានណែនាំ

គោលនយោបាយនេះមានដើម្បីធានាសំណើការគំរូសម្រាប់គោលនយោបាយអប់រំអន្តរជាតិរបស់អ្នក អ្នកអាចទទួលបានគោលនយោបាយនេះដើម្បីដាក់បញ្ចូលនូវដំណើរសាច់រៀងបន្ថែមទៀត តាមការពិចារណាអំពីតម្រូវការនៃអន្តរជាតិរបស់អ្នកឬមុនជា អ្នកស្ម័គ្រចិត្ត

អ្នកបើកបរសេរីសិទ្ធិឆ្លងមុខស្នើសុំសមាសធាតុអន្តរជាតិ ការបើកបរនេះត្រូវបានទទួលយកដោយអ្នកស្ម័គ្រចិត្តរបស់អ្នកបើកបរសេរីសិទ្ធិឆ្លងមុខស្នើសុំសមាសធាតុអន្តរជាតិ។

គេបានអោយអ្នកសាសន៍ថា ក្រុមការងារផ្នែកច្បាប់របស់អង្គការពិភពលោកនឹងទៅដំឡើងវិធានការសាងសង់គោលនយោបាយសម្រាប់ចងក្រងច្បាប់របស់អង្គការ។

យើងអាចយកចិត្តទុកដាក់បានច្រើនទៅលើសុវត្ថិភាពនៃសុខុមាលភាពនៃរបាយការណ៍របស់យើង។ ដោយសារតែចំណុចដែលចុះតែកើនឡើងនៃគ្រោះថ្នាក់បណ្តាលមកពីបម្រើបម្រាស់ទូរស័ព្ទដែលក្នុងនាមៈកំពុងបើកបរ យើងបានធ្វើការដាក់ធានាដើមគោលនយោបាយថ្មីៗយើង។

1. និយោជកមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតិអោយប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទដៃឡើយ
ទាំងប្រភេទកាន់ដោយរ៉ែនិងប្រភេទមិនប្រើរ៉ែនក្នុងខណៈកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការយានយន្តក្នុងកិច្ចការក្រុមហ៊ុននិង/ឬនៅក្នុងពេលម៉ោងការងាររបស់ក្រុមហ៊ុន។
2. និយោជកមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតិអោយអាចឆ្លើយតបទៅនឹងសារអេឡិចត្រូនិចឬផ្ញើសារអក្សរក្នុងខណៈកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការយានយន្តក្នុងកិច្ចការក្រុមហ៊ុននិង/ឬនៅក្នុងពេលម៉ោងការងាររបស់ក្រុមហ៊ុនឡើយ។
3. គោលនយោបាយនេះក៏មានប្រសិទ្ធិភាពអនុវត្តផងដែរទៅលើបម្រើបម្រាស់នៃឧបករណ៍ដៃដូចជាតុល្លូទីខ្នាតប៉ុនប្រអប់នៃសម្រាប់រក្សាទុកព័ត៌មាន។
4. ក្នុងខណៈកំពុងបើករថ្ងៃ ការហៅទូរស័ព្ទមិនអាចធ្វើបានឡើយហើយត្រូវតែបញ្ជូនប័ណ្ណទៅការងារជានិម្មិតវិញ។
5. ប្រសិនបើមានពិតក្នុងការហៅទូរស័ព្ទបន្តលេខ (911) យានជំនិះគួរត្រូវបានចាត់ជាមុនសិននៅក្នុងទីតាំងមានសុវត្ថិភាព។

និយោជកនឹងត្រូវបានជូននូវការព្យាបាលចំនួនពីរដង។ លើកទីបីដែលនិយោជកត្រូវបានកម្រើតជាបានស្នើសុំនឹងគោលនយោបាយនេះ វាជាមូលបទសម្រាប់ការបញ្ចប់ភាព។

ហត្ថលេខាបស់អ្នកខាងក្រោមបានបញ្ជាក់នូវការព្រមព្រៀងរបស់អ្នកក្នុងការគោរពតាមគោលនយោបាយនេះ។

ហត្ថលេខានយោជិក

[illegible]

© 2009 ក្រុមប្រឹក្សាសុវត្ថិភាពជាតិ។ រក្សាសិទ្ធិគ្រប់យ៉ាង។ បោះពុម្ពឡើងវិញដោយមានការអនុញ្ញាត។

កាលបរិច្ឆេទ

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដល់ភាពគួរសមដោយបណ្តាញនយោបដក្សេមីស្តស្ថិតិភាពចរាចរដែលសមាជិករបស់ខ្លួននឹងដល់សាធារណជនទូទាំងដែន។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “តាមសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបដក្សេមីស្តស្ថិតិភាពចរាចរ និង ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមបំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ B2 ៖ គោលការណ៍ណែនាំគំរូសម្រាប់លក្ខខណ្ឌតម្រូវនូវការបណ្តុះបណ្តាលពីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់

និងមានដំណើរការមួយដើម្បីធានាអោយបានថាលំនយោជិកទាំងអស់និងក្តីប្រពន្ធ/ដៃគូក្នុងគ្រួសារនិងភាគីជាប់កិច្ចសន្យា ទាំងអស់ដែលបើកបរយានជំនិះជាកម្មសិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុនឬដែលជួលត្រូវបានបណ្តុះបណ្តាលបានត្រឹមត្រូវដើម្បីឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការលើយានជំនិះជាក់លាក់ណាមួយហើយការបណ្តុះបណ្តាលនេះគឺត្រូវបានចុះកំណត់ត្រាជាការសាយាយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។

ការបណ្តុះបណ្តាលសាកលសម្រាប់និយោជិតគ្រប់រូប៖

ការបណ្តុះបណ្តាលប្រចាំឆ្នាំពីការយល់ដឹងនូវសុវត្ថិភាពធ្វើនៅក្នុងថ្នាក់រៀនឬតាមរយៈកុំព្យូទ័រ

រួមមានវិញ្ញាបនកម្មការពិនិត្យរំលឹកឡើងវិញនូវគោលនយោបាយដ៏តម្រូវជាចាំបាច់សម្រាប់នយោបាយគ្រប់រូបដែលបើកបរនៅក្នុងតួនាទីការងារឬនៅក្រៅតួនាទីការងារ។

ការបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសត្រូវបានលើកឡើងនូវការយល់ដឹងពីគ្រោះថ្នាក់ទូទៅ(រួមមានការគ្រប់គ្រងភាពអស់កម្លាំងនិងការបើកបរដោយបែកអារម្មណ៍)

ចំណុចទី៧ លក្ខន្តិកៈនៃការអនុវត្តការងារនេះ គឺការពិនិត្យទៅលើការអនុវត្តការងារនេះតាមការប្រកាសពីអង្គការពិភពលោក និងការពិនិត្យលើការអនុវត្តការងារនេះតាមការប្រកាសពីអង្គការពិភពលោក។

ការបណ្តុះបណ្តាលនេះគួរតែបានផ្តល់ជូនដល់ប្រ្មេបពន/ដៃគរកងគុសរនិងភាគីជាប់កិច្ចសន្យាដែលមានសិទិបើកបរធានជំនិះជាកម្មសិទិរបស់ក្រុមហ៊ុនឬដៃលុយ។

ការបណ្តុះបណ្តាលពីយានជំនិះធុនស្រាលសម្រាប់អ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុន៖

អ្នកបើកបរនៃយានជំនិះដឹកអ្នកដំណើរធុនស្រាលគ្រប់ប្រភេទរថភ្លើងគឺទាមទារអោយបញ្ចប់នូវការបណ្តុះបណ្តាលទូទៅ ជាសាកលប្រចាំឆ្នាំ។

បន្ថែមពីលើតម្រូវការអាជ្ញាធរមានការបណ្តុះបណ្តាលទូទៅជាសាកលសម្រាប់នយោជីកគ្រប់រូប ការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់អ្នកបើកបរយានជំនិះធុនស្រាលរបស់ក្រុមហ៊ុនត្រូវតែបុកបញ្ចូលនូវចំណេះដឹងផ្សេងៗទៀត៖

1. ការបណ្តុះបណ្តាលបើកបរយានជំនិះផុសស្រាលនៅក្នុងរយៈពេល 90 ថ្ងៃនៃការផ្តល់អាជ្ញាបណ្ណបើកបរយានជំនិះតាមដំណាក់កាលមានដ៏សមគួរសម្រាប់អ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុនគ្រប់រូបនិងនៅរៀងរាល់បីឆ្នាំបន្ទាប់ពីនោះ។
2. ការបើកបរអាជ្ញាបណ្ណត្រូវតែបញ្ចប់ជាមួយនឹងអ្នកធ្វើអត្តសញ្ញាណដ៏ជឿជាក់ដែលធ្វើការកាត់សម្គាល់នូវកង្វះសំខាន់ៗដ៏មុនពេលបើកបរតាមយានជំនិះសម្រាប់ក្រុមហ៊ុននិងពេលជារៀងរាល់ឆ្នាំដែលការបណ្តុះបណ្តាលការបើកបរយានជំនិះផុសស្រាលមិនត្រូវអោយមាន។
3. ការវាយតម្លៃចំពោះប្រាណការបើកបរដោយបុគ្គលនៅក្នុងអាជីវកម្មធុនតូចត្រូវបានយកមកពិចារណាដើម្បីបង្កើននូវចំនួនភាពញឹកញាប់នៃការផ្តល់របាយការណ៍ប្រតិកម្មតប្រសិនបើប្រព័ន្ធចាប់ទីតាំងសកល/ប្រព័ន្ធការផ្តល់របាយការណ៍ប្រតិកម្មដើរដោយអគ្គីសនីមិនមានប្រើប្រាស់ទេ។

ការបណ្តុះបណ្តាលស្តីពីយានជំនិះផុតកណ្តាលនិងផុតខ្នងសម្រាប់អ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុន៖

បន្ថែមពីលើតម្រូវការធានាមានការបណ្តុះបណ្តាលទាំងអស់របស់អ្នកបើកបរយានជំនិះធុនស្រាលរបស់ក្រុមហ៊ុន ប្រតិបត្តិការនៃយានជំនិះធុនកណ្តាលនិង/ឬធុនធ្ងន់ត្រូវតែប្រកបដោយចំណុចដូចតទៅនេះ៖

1. ការបណ្តុះបណ្តាលបើកយានជំនិះនៅក្នុងយានជំនិះដែលត្រូវសម្របសម្រួលត្រឹមត្រូវ យ៉ាងហោចជាតិប្រមាណ៦៧ម៉ែត្រម៉ែត្រ។
2. ការបើកបរដោយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណនៅក្នុងយានជំនិះដែលត្រូវសម្របសម្រួល ដោយមានអ្នកអនុវត្តវិធីប្រើការកាត់សម្គាល់នូវកង្វល់សំខាន់ៗ គឺត្រូវអោយមានជាមួយស្នាម។
ឯការបណ្តុះបណ្តាលបើកយានជំនិះគឺមិនត្រូវអោយមានរាល់ឆ្នាំឡើយ។
3. ការបណ្តុះបណ្តាលធ្វើនៅក្នុងថ្នាក់រៀនឬតាមរយៈកុំព្យូទ័រ (CBT) ក្នុងរយៈពេលពីរឆ្នាំនៅចន្លោះរវាងការបណ្តុះបណ្តាលបើកបរយានជំនិះ។
4. អ្នកបើកបរនៃយានជំនិះដឹកអ្នកដំណើរពី 9 ទៅ 15 នាក់ត្រូវតែមានបង្គំលេខប័ណ្ណបើកបរពាណិជ្ជ។
តម្រូវការការបណ្តុះបណ្តាលបន្ថែមទៀតត្រូវតែបានបង្កើតឡើងដើម្បីលើកបង្ហាញពីអ្នកបើកបរដែលដឹកជញ្ជូនមនុស្សចំនួនច្រើន (គឺថា > 9នាក់)។
5. ការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់អ្នកបើកបរយានយន្តផ្លូវធំៗត្រូវតែដាក់បញ្ចូលចំណុចទាំងឡាយដែលមាននៅក្នុងការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់យានយន្តផ្លូវធម្មតា ដើម្បីឱ្យអ្នកប្រតិបត្តិការដែលបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់រថយន្តផ្លូវធំៗអាចមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការបើកទូទាត់ផ្លូវធម្មតាផងដែរ។

6. ប្តីប្រពន្ធដែគ្មានក្រុមគ្រួសារមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យផ្តល់សិទ្ធិអោយបើកបរយានជំនិះផ្ទុកកម្រិតលើកលែងនោះឡើយ។

ការបណ្តុះបណ្តាលពីអ្នកបើកបរក្របខណ្ឌបរិច្ចាគបរិយាគន៍យុទ្ធសាស្ត្រ៖

អ្នកបើកបរដែលត្រូវបានរកឃើញអត្តសញ្ញាណថាប្រកបដោយហានិភ័យខ្ពស់តាមរយៈដំណើរការត្រួតពិនិត្យតាមដាននិងការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មត្រូវតែទទួលខ្លួន៖

1. ជំនួបហ្វឹកហ្វឺនបង្ហាញថាប្រមាណបរិមាណស្រាបៀរដែលបណ្តាលមកពីការប្រើប្រាស់ស្រាបៀរក្នុងរយៈពេល ១២ ម៉ោងនៃការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធនិយមន័យហានិភ័យ និង
2. ការបណ្តុះបណ្តាលបើកបរយានជំនិះឬការបណ្តុះបណ្តាលដ៏ត្រឹមត្រូវសមស្របផ្សេងៗ (តាមការកំណត់ដោយប្រធានថ្នាក់លើរបស់អ្នកបើកបរដោយមានការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយនឹងនាយកដ្ឋានបរិស្ថានសុវត្ថិភាពនិងសុខភាព (ESH) និងស្ថាប័ននយោបាយក្នុងរយៈពេល ៩០ ថ្ងៃនៃការចាត់ចំណាត់ថ្នាក់អ្នកបើកបរឈប់និយមន័យហានិភ័យ និង
3. ការបើកបរតាមតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណចំនួនពីរក្នុងកំឡុង ១២ ម៉ោងនៃការចាត់ចំណាត់ថ្នាក់អ្នកបើកបរឈប់និយមន័យហានិភ័យ ដោយមានការបើកបរតាមតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណលើកដំបូងធ្វើឡើងក្នុងរយៈពេលមិនអោយលើសពី ៣០ ថ្ងៃក្រោយការចាត់ចំណាត់ថ្នាក់។

ការបណ្តុះបណ្តាលការបើកបរតាមតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណ៖

ការបើកបរតាមតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណគឺជាឱកាសសម្រាប់ប្រធានគ្រប់គ្រងក្នុងការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវបំណងនៃការអនុវត្តការបើកបរនិងសុខភាពយានជំនិះមួយទល់នឹងមួយជាមួយនឹងអ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុនរបស់ខ្លួន។

ការបណ្តុះបណ្តាលគឺមានចំណងផ្តល់នូវការផ្តល់យោបល់ប្រតិកម្មតាមបញ្ជីស្តីពី បំណងនៃការបើកបរហើយរកឃើញអត្តសញ្ញាណចំណុចសម្រាប់ធ្វើការកែលម្អអោយប្រសើរ។

ការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់ការបើកបរតាមតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណនឹងត្រូវបានផ្តល់ជូនដល់ប្រធានគ្រប់គ្រង។ ប្រធានគ្រប់គ្រងនឹងកំណត់ពេលវេលាបញ្ចប់ការបើកបរតាមតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណនៅក្នុងរយៈពេល ១៥

ថ្ងៃនៃការដែលនយោបាយជាអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន។ បញ្ជីផ្ទៀងផ្ទាត់ការបើកបរតាមតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណដោយមានចុះហត្ថលេខាត្រូវត្រូវបានរក្សាទុកដោយប្រធានថ្នាក់លើផ្ទាល់របស់អ្នកបើកបរក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ។

ការបើកបរតាមតម្លៃដោយសហជីវីន៖

ការបើកបរតាមតម្លៃដោយសហជីវីនគឺជាឱកាសដើម្បីបន្តបង្កើតនូវបរិយាកាសបង្ហាត់បង្រៀនដោយដឹងផ្តល់ចេញពីខ្លួនឯងពីសុវត្ថិភាពដែលបុគ្គលបើកបរជ្រើសរើសយ៉ាងចំណេះអ្នកដទៃហើយជម្រុញលើកកម្ពស់អាកប្បកិរិយាប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។ ការបើកបរតាមតម្លៃដោយសហជីវីននឹងត្រូវអោយមានជាដៀងរាល់ឆ្នាំសម្រាប់អ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុនម្នាក់ៗ។

កំណត់ត្រានៃការបញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលនឹងត្រូវបានចុះហត្ថលេខាដោយទាំងអ្នកបើកបរនិងអ្នកសង្កេតហើយនឹងត្រូវបានរក្សាទុកដោយប្រធានថ្នាក់លើផ្ទាល់របស់អ្នកបើកបរក្នុងរយៈពេល ៣ ឆ្នាំ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាយសមដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ទម្រង់បែបបទទាហរណ៍សម្រាប់វាយតម្លៃការបើកបរដោយតម្លាភាពប្រមាណ និង/ឬការបើកបរដោយតម្លាភាពដោយសហជីវន

	អាកប្បកិរិយាវិជ្ជមាន	ត្រូវតែលែង	មិនបានសង្កេត
ការត្រួតពិនិត្យជំនាញ 360 ជំរុក			
កែតម្រូវមុខងារកញ្ចប់ដើម្បីលុបបំបាត់នូវចំណុចខ្វះខាតមុនចាប់ផ្តើមបើកបរ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
សង្កេតឃើញនៅខាងមុខ នៅខាងក្រោយនិងទៅកាន់ចំហៀងសងខាង (360 ជំរុក) នៃយានជំនិះក្នុងខណៈកំពុងបើកបរ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ពិនិត្យមើលកញ្ចប់សម្រាប់មើលខាងក្រោយនិងខាងចំហៀងនៅរៀងរាល់បួនទៅប្រាំបីវិនាទីក្នុងខណៈកំពុងបើកបរ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
មានប្រតិកម្មតប បានលឿនហួសខាងក្រោយ ទៅនឹងគ្រោះថ្នាក់នៅខាងមុខដោយត្រៀមដាច់ប្រុងប្រុងរៀងរាល់ទីទៅកាន់ចំណែកទ្រង់ផ្លូវមួយផ្សេងទៀត	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បន្តសង្កេតឃើញមើល 360 ជំរុក សូម្បីតែនៅពេលយានជំនិះឈប់ហើយក៏ដោយ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
សង្កេតឃើញមើល 360 ជំរុក ហើយដាក់ដើម្បីសម្លឹងមើលពីលើប្រឡោះស្មាខណៈកំពុងថយយានជំនិះ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
អាចបើកបរបាននូវ "ផ្លូវគេ" ដ៏សមស្របនៅពេលបើកបរលើផ្លូវឈប់។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
មតិយោបល់៖			

	អាកប្បកិរិយាវិជ្ជមាន	ត្រូវតែលែង	មិនបានសង្កេត
ជំនាញស្តីពីចម្ងាយតាមពីក្រោយ			
ជាតិច្នកបរក្សាយ៉ាងហោចណាស់ចម្ងាយតាមពីក្រោយ "ពីវិនាទី"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បង្កើនចម្ងាយតាមពីក្រោយដល់បួនទៅប្រាំបីវិនាទីនៅក្នុងស្ថានភាពអាកាសធាតុ/ផ្លូវថ្នល់អាក្រក់	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បង្កើនចម្ងាយតាមពីក្រោយដើម្បីទូទាត់សងចំពោះអ្នកបើកបរដែលបើកប្រកបពីក្រោយពេក។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ទម្លាក់ល្បឿនយ៉ាងហួសហេតុទៅកាន់ចម្ងាយ តាមពីក្រោយដ៏មានសុវត្ថិភាពប្រសិនបើទូទាត់មួយផ្សេងទៀតបើកបរកាន់ចូលមកពីមុខ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ប្រើប្រាស់ភ្លើងមុខដែលមានកំពស់ខ្ពស់នៅលើផ្លូវថ្នល់ ហេតុនេះយានជំនិះយើងអាចមើលឃើញបានដោយអ្នកដទៃ គឺថា ការអនុវត្តន៍សុវត្ថិភាពដែលណែនាំជាអនុសាសន៍	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បន្ថយល្បឿននៅលើផ្លូវមិនមានក្រាលកៅស៊ូ។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បើកបរលឿនទៅជិត "យានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួន" ដោយការប្រុងប្រយ័ត្ន។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ផ្តល់សិទ្ធិអោយគេនៅក្រុងចំណុចប្រសព្វផ្លូវបំបែកដែលមើលមិនឃើញច្បាស់ល្អប្រសើរលក្ខណៈសញ្ញាដៅសម្គាល់	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
បន្ថយល្បឿននៅពេលធ្វើដំណើរលើផ្លូវក្រាលកៅស៊ូទៅកាន់ផ្លូវមិនក្រាលកៅស៊ូ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
មតិយោបល់៖			

	អាកប្បកិរិយាវិជ្ជមាន	ត្រូវតែលែង	មិនបានសង្កេត
ជំនាញផ្នែកចំណុចប្រសព្វផ្លូវបំបែក			
បន្ថយល្បឿន ពិនិត្យមើលចរាចរណ៍កាត់ទទឹងពីមុខ និងត្រៀមដាច់ប្រុងមុនពេលឆ្លងកាត់ចំណុចប្រសព្វផ្លូវបំបែក។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ចៀសវាងចូលទៅក្នុងចំណុចប្រសព្វផ្លូវបំបែកពេលឆ្លងលឿន	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
នៅពេលឈប់ អាចមើលឃើញ យ៉ាងច្បាស់ កន្លែងដែលសំបកកង់ខាងក្រោយនៃទូរទៅខាងមុខ ប៉ះជាមួយនឹងចិញ្ចឹមផ្លូវ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
អោយសញ្ញាចេញចេញចាប់បង់យានជំនិះយ៉ាងល្អទុកជាមុន	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
នៅពេលបង់ផ្លូវ សូមរង់ចាំបង្គិចឆ្លងចង្កូរក្របខ័ណ្ឌចរាចរណ៍កាត់ទទឹងនៅខាងមុខស្រឡះសិន។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
រង់ចាំរយៈពេលពីរវិនាទីពេញមុនពេលចូលក្នុងចំណុចប្រសព្វផ្លូវបំបែកបន្ទាប់ពីភ្លើងប្រែជាបៃតង។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
មតិយោបល់៖			

	អាកប្បកិរិយាវិជ្ជមាន	ត្រូវតែលែង	មិនបានសង្កេត
ជំនាញចាប់ប្រុង			
ការប្រើប្រាស់ "ប្រៀងត្រៀម" នៅពេលណាក៏ដោយដែលមានបញ្ហាជា <i>សក្តានុពល</i> នៅខាងមុខឬភ្លើងចរាចរណ៍មានគំណា "បៃតងយ៉ាងយូរដែលអាចប្តូរជាឈ្លានពាន"។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ប្រើប្រាស់ "ការចាប់ប្រុង 30%" ដើម្បីទាញមកដល់យ៉ាងលឿននៅក្នុងស្ថានភាពចាប់ប្រុងធម្មតា។	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
មតិយោបល់៖			

ការដើរតំរូវក្រឡឹងជុំវិញយានជំនិះ៖

☐ ស្ថានភាពល្អ ខាងក្រៅនិងខាងក្នុង ☐ ខាងក្រៅត្រូវការការថែទាំ ☐ ខាងក្នុងត្រូវការការថែទាំ។

ហត្ថលេខាប្រធានថ្នាក់លើ _____ កាលបរិច្ឆេទ _____ ហត្ថលេខាអ្នកបើកបរ _____ កាលបរិច្ឆេទ _____

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពក្លាសាយដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងសភាពដើម" ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែករំលែកជាមួយបុគ្គលណាម្នាក់ឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមបំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ B3 • គោលនយោបាយក្នុងការប្រើប្រាស់ជាតិស្រវឹង និងឱសថ

1. និយោជិកដែលបើកបរត្រូវតែបំពេញបានគ្រប់លក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃគោលការណ៍យានជំនិះដែលអនុវត្តចេញហើយប្រើប្រាស់នូវការយកចិត្តទុកដាក់ដ៏ត្រឹមត្រូវដើម្បីបើកបរយ៉ាងមានសុវត្ថិភាព។
នៅក្នុងកាលៈទេសៈណាក៏ដោយនិយោជិកមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យអនុវត្តប្រតិបត្តិការយានជំនិះណាមួយក្នុងកិច្ចការក្រុមហ៊ុនឡើយនៅពេលដែលការថែទាំសុខភាពរបស់និយោជិកមិនអាចបើកបរបានយ៉ាងមានសុវត្ថិភាពនោះ។ ការហាមឃាត់នេះប្រកួតប្រជែងជាមួយកាលៈទេសៈដែលនៅក្នុងនោះនិយោជិកមិនអាចធ្វើប្រតិបត្តិការបានយ៉ាងមានសុវត្ថិភាពជាបណ្តោះអាសន្ននូវយានជំនិះ
ឬដោយសារតែបម្រើបម្រាស់ឱសថឬដោយសារស្រវឹង។
2. សកម្មភាពពិន័យណាមួយកើតចេញពីការល្មើសទៅនឹងការបើកបរក្នុងខណៈមានសភាពថែទាំសុខភាព
ត្រូវត្រូវបានលើកឡើងតាមរយៈផ្នែកធនធានមនុស្សនៃក្រុមហ៊ុនដើម្បីធានាអោយបាននូវការគោរពទៅនឹងបទបញ្ញត្តិរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយ។
3. និយោជិកត្រូវប្រកួតប្រជែងការណ៍ទៅកាន់ប្រធានថ្នាក់លើខ្លួន ក្នុងរយៈពេល 24 ម៉ោង នូវរាល់ការបញ្ឈប់និងការចាប់ខ្លួនទាំងអស់ដោយផ្អែកពង្រឹងច្បាប់សម្រាប់ការបើកបរនៅក្រោមឥទ្ធិពលសារធាតុអ្វី មួយ
ការបើកបរទាំងស្រុង ឬ ក្នុងសភាពថែទាំសុខភាពក្នុងខណៈកំពុងបើកបរក្នុងកិច្ចការក្រុមហ៊ុននៅលើយានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេឬយានជំនិះក្រុមហ៊ុនដូចដែលបានអោយនិយមន័យនៅក្នុងគោលការណ៍នេះ។
4. ការខកខានមិនរាយការណ៍នឹងបណ្តាលអោយមានសកម្មភាពពិន័យរហូតដល់និងរួមទាំងការបញ្ឈប់ការងារ។
5. សម្រាប់ការថែទាំសុខភាពទាក់ទងនឹងជាតិស្រវឹង, សភាពថែទាំសុខភាព
ត្រូវបានអោយនិយមន័យទៅតាមកម្រិតជាតិអាល់កុលរបស់បុគ្គលនោះដូចដែលបានកំណត់ដោយម៉ាស៊ីនវិភាគឱ្យលំដង្ហើមឬការវិភាគឈាម
ដែលស្មើទៅនឹងឬលើសពីកម្រិតកំណត់របស់ច្បាប់នៅក្នុងតំបន់ដែលនៅទីនោះនិយោជិកកំពុងបើកបរ។ សម្រាប់គោលបំណងនៃគោលការណ៍នេះ
លទ្ធផលរកឃើញនឹងសំអាងទៅលើកម្រិតកំណត់តាមផ្លូវច្បាប់ដែលដាក់អនុវត្តចេញនៃជាតិស្រវឹងនៅក្នុងឈាមហើយនិងមិនទាមទារអោយមាននូវការជាប់ល្មើសទោសនោះឡើយ។
និយោជិកដែលត្រូវបានរកឃើញថាមានសភាពថែទាំសុខភាពដោយសារការបុកគ្នាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជាតិស្រវឹង នឹងត្រូវបានបញ្ឈប់នៅក្នុងបទល្មើសដំបូងនៃការល្មើសបំពានទៅនឹងគោលការណ៍នេះ។ លើសពីនេះ
ប្រសិនបើបុគ្គលម្នាក់បដិសេធមិនទទួលធ្វើការវិភាគជាតិស្រវឹងក្នុងឈាម ការវិភាគដោយម៉ាស៊ីនវិភាគឱ្យលំដង្ហើម
ការវិភាគរកជាតិស្រវឹងនៅក្នុងការងារតាមដែលស្មើស្ម័គ្រដោយការពង្រឹងច្បាប់ឬដោយក្រុមហ៊ុននោះ ការងាររបស់បុគ្គលនោះនឹងត្រូវបានបញ្ឈប់។
6. ការកំណត់ពីការថែទាំសុខភាពដោយឱសថស្របច្បាប់ឬខុសច្បាប់ដែលមិនបានការអនុញ្ញាតនឹងផ្អែកលើការវិភាគជាតិស្រវឹងដែលទទួលបាននិងជាទីទុកចិត្តដើម្បីរកមើលឱសថដែលកំពុងតាមដាន។
មិនមានលក្ខខណ្ឌតម្រូវដែលថាត្រូវតែមាន
ការដាក់អោយជាប់បទល្មើសនោះឡើយ។
និយោជិកដែលត្រូវបានរកឃើញថាមានសភាពថែទាំសុខភាពដោយឱសថស្របច្បាប់ឬខុសច្បាប់ដោយគ្មានការអនុញ្ញាតនឹងត្រូវបានបញ្ឈប់នៅក្នុងការល្មើសលើកទីមួយនៃការល្មើសបំពាននឹងគោលនយោបាយ
នេះ។
7. ការថែទាំសុខភាពដោយសារតែឱសថមានផ្សេងៗគ្នាត្រូវតាមច្បាប់ឬឱសថគ្មានផ្សេងៗគ្នានឹងត្រូវបានធ្វើការកំណត់ដោយការវិភាគជាតិស្រវឹងសមស្រប របាយការណ៍ការពង្រឹងច្បាប់
យោបល់ឱវាទផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រ និងព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធនៃទៀតណាក៏ដោយ។
និយោជិកដែលត្រូវបានរកឃើញថាបើកបរក្នុងខណៈមានសភាពថែទាំសុខភាពដោយសារតែឱសថមានផ្សេងៗគ្នាត្រូវតាមច្បាប់ឬឱសថគ្មានផ្សេងៗគ្នានឹងត្រូវបានបញ្ឈប់នៅក្នុងការល្មើសលើកទីមួយនៃការល្មើសបំពាននឹងគោលនយោបាយ
និងរួមទាំងការបញ្ឈប់ការងារ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពយល់ព្រមដោយបណ្តាញនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដៃ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានដាក់ពាក្យគ្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ B4 • គោលការណ៍គំរូស្តីពីអនាម័យសកម្មភាពបើកបរ

លក្ខខណ្ឌតម្រូវសម្រាប់អ្នកបើកបរ៖

1. វាជាការរំពឹងទុកជាមូលដ្ឋានគ្រឹះដែលថាអ្នកបើកបរត្រូវរួមគោរពទៅនឹងច្បាប់ទាំងអស់របស់រដ្ឋាភិបាល។
2. វាជាទំនួលខុសត្រូវរបស់អ្នកបើកបរក្នុងការកាន់ប័ណ្ណបើកបរមានសុពលភាពនិង/ឬមានប្រភេទអនុប័ណ្ណត្រឹមត្រូវទៅតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវដែលសមស្របរបស់រដ្ឋាភិបាល។
3. បន្ថែមពីលើការគោរពទៅតាមគោលនយោបាយក្រុមហ៊ុនសម្រាប់ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរហើយ
អ្នកបើកបរត្រូវបានរំពឹងទុកថាទទួលបាននូវការបណ្តុះបណ្តាលដែលត្រូវការចាំបាច់ដើម្បីរក្សាអនុប័ណ្ណនាពេលវេលាដែលខ្លួនកាន់កាប់តាមដែលតម្រូវទាមទារដោយច្បាប់តំបន់ឬបទបញ្ញត្តិសុវត្ថិភាព។
4. អ្នកបើកបរទទួលខុសត្រូវក្នុងការជម្រាបជូនដំណឹងដល់ប្រធានថ្នាក់លើផ្ទាល់ របស់គេក្នុងរយៈពេល 24 ម៉ោងនៃរាល់ដំណើរការបោះបោរ
(ឬការលើសបំពាន) ទាំងអស់ទាក់ទងនឹងយានយន្តដែលធ្វើឱ្យប្រគេអស់លក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការប្រតិបត្តិការយានយន្តតទៅទៀត។

គោលការណ៍ និងបែបបទទម្រង់ការងាររបស់ក្រុមហ៊ុន៖

1. នឹងមានដំណើរការដើម្បីផ្សព្វផ្សាយផ្ទាល់បញ្ជាក់ថាអ្នកបើកបរកាន់ប័ណ្ណបើកបរនៅថ្មីមិនផុតកំណត់និងមានសុពលភាពចេញដោយអច្ឆាត្រឹមត្រូវសមស្របសម្រាប់យានជំនិះកំពុងត្រូវបានបើកបរ។
2. នឹងមានគោលនយោបាយបង្កើតឡើងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ដោយដោយមានការអនុញ្ញាតិផ្តល់សិទ្ធិនៃយានជំនិះដែលកាន់កាប់ជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់ឬជួលដោយក្រុមហ៊ុន។
3. នឹងមានវិធីសាស្ត្រស្របតាមការត្រួតពិនិត្យប្រមូលយកការទទួលស្គាល់ជាដៀងរាល់ ឆ្នាំពីអ្នកបើកបរគ្រប់រូបថាពួកគេបានពិនិត្យមើលឡើងវិញហើយយល់នូវគោលនយោបាយសុវត្ថិភាពយានជំនិះនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។
4. នៅពេលជួលយានយន្តដើម្បីធ្វើការ មន្ត្រីជួលជ្រើសរើសបុគ្គលិកនឹងធ្វើការត្រួតពិនិត្យសារតែរបស់អ្នកដាក់ពាក្យនិងត្រួតពិនិត្យយោងជាគោលសំអាងជាមួយនឹងនយោបាយក្រុមហ៊ុន។ ការត្រួតពិនិត្យនេះគួររួមបញ្ចូល
ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមតែតទៅនេះទេ៖ ចំនួនដងនិងភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃការលើសបំពានផ្នែកយានយន្ត ការព្យួរទុកអនុប័ណ្ណពីពេលមុន ការបុកគ្នានៃយានយន្តកាលពីពេលមុន
បទពិសោធន៍និងការបណ្តុះបណ្តាលពីមុន។
5. នឹងមានវិធីសាស្ត្រសម្រាប់ប្រមូលយកនូវសេចក្តីអនុញ្ញាតិជាលាយលក្ខណ៍ពីអ្នកបើកបរដោយអនុញ្ញាតិក្រុមហ៊ុនដោយធ្វើការត្រួតពិនិត្យម្តងម្កាលទៅលើឯកសារកំណត់ត្រាស្តីពីយានយន្តនៅពេលដែលអនុញ្ញាតិ
ត្រូវបានផ្តល់ឱ្យក្រុមហ៊ុនបញ្ចេញព័ត៌មានពីបុគ្គលផ្ទាល់នូវកំណត់ត្រាប្រតិបត្តិការ។
6. កំណត់ត្រាប្រតិបត្តិការប្រកបដោយបច្ចុប្បន្នភាពនៃអ្នកបើកបរ លក្ខណៈសម្បត្តិ
ការចេញអនុប័ណ្ណការបណ្តុះបណ្តាលនិងការដំណើរការអនុវត្តន៍បំពេញកាតព្វកិច្ចនឹងត្រូវបានរក្សាទុកសម្រាប់រាល់អ្នកបើកបរគ្រប់រូប។
7. នឹងមានវិធីសាស្ត្រនៃការចាត់ប្រភេទនូវបែបយ៉ាងនិងចំនួនភាពញឹកញាប់នៃការលើសបំពានផ្នែកយានយន្តដែលនឹងទៅដល់សកម្មភាពដាក់ពិន័យដែលអាចមានឬការព្យួរទុកនូវអត្ថប្រយោជន៍កសិកម្មបើកបរ។
បុគ្គលិកបម្រើការងារត្រូវបានជម្រាបជូនពីប្រព័ន្ធនេះ។
ប្រព័ន្ធបែបបទនេះអាចនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីដាក់អ្នកបើកបរអោយនៅក្នុងប្រភេទប្រកបដោយហានិភ័យនិងផ្តល់ជូននូវធាតុកាន់តែច្រើននៃកម្មវិធីហ្វឹកហ្វឺនបែបសម្រុកទៅដល់អ្នកបើកបរក្របដោយហានិភ័យ
ខ្ពស់ជាងនេះ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាការព្រួយបារម្ភដោយបណ្តាញនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងផងដែរ។
វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានដាក់ពាក្យត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ឧបសម្ព័ន្ធ B5 • ឧទាហរណ៍នៃការមានសិទ្ធិរបស់បុគ្គលិកថ្នល់ និងគោលការណ៍ស្តីពីលក្ខខណ្ឌការងាររបស់អ្នកបើកបរ

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យចម្រាញ់សម្រាំង (នៅក្នុងរយៈពេលមិនលើសពីបីឆ្នាំកន្លងទៅ)	ភាពសក្តិសមគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការជួលធ្វើការ
<p>A.</p> <p>បទល្មើសការបើកបរណាមួយក៏ដោយទាក់ទងនឹងស្រាវជ្រាវ/ឬមិនផ្ទុយនឹងការបើកបរក្នុងខណៈនៅក្រោមឥទ្ធិពលស្រាវជ្រាវ/ឬមិនផ្ទុយនឹងការបើកបរក្នុងខណៈស្រវឹង។ ប្រការនេះក៏បូកបញ្ចូលផងដែរនូវការបដិសេធក្នុងការព្រមព្រៀងធ្វើការវិភាគពិសោធន៍។</p>	<p>មិនសក្តិសមសម្រាប់ជួលអោយធ្វើការ</p>
<p>B. ការព្យួរទុក ឬការដកហូតនៃប័ណ្ណបើកបរ</p>	<p>មិនសក្តិសមសម្រាប់ជួលធ្វើការ(អ្នកប្រើសម្រាប់បុគ្គលិកអាចនឹងប្រើប្រាស់ឆន្ទានុសិទ្ធិប្រសិនបើការព្យួរគឺដោយសារតែហេតុផលផ្នែករដ្ឋបាលនិង/ឬអ្នកដាក់ពាក្យអាចបង្កើតចេញនូវឯកសារដែលថាប័ណ្ណបើកបររបស់គេនាថ្មីៗនេះមានសុពលភាព)</p>
<p>C.</p> <p>ចាកចោលទីកន្លែងកើតហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ខូចខាតដោយការបុកគ្នាឬបើកបុករថ្នាំគេដូចដែលបានអោយនិយមន័យដោយច្បាប់នៃរដ្ឋ/ប្រទេសដែលនៅក្នុងនោះការល្មើសបំពានបានកើតឡើង។</p>	<p>មិនសក្តិសមសម្រាប់ជួលអោយធ្វើការ</p>
<p>D.</p> <p>កំហុសនៅក្នុងគ្រោះថ្នាក់ខូចខាតដោយការបុកគ្នាដូចដែលអោយនិយមន័យដោយច្បាប់នៃរដ្ឋ/ប្រទេសដែលនៅក្នុងនោះគ្រោះថ្នាក់ខូចខាតដោយការបុកគ្នាកើតមានឡើង។</p>	<p>មិនសក្តិសមសម្រាប់ជួលអោយធ្វើការ</p>
<p>E. បន្ទុកបញ្ចូលគ្នាណាមួយក៏ដោយនៃការល្មើសបំពានឬការខូចខាតដោយសារការបុកគ្នាចំនួនពីរឬលើសពីនេះ</p> <p>ក្នុងខណៈយានជំនិះកំពុងផ្លាស់ទី នៅក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំកន្លងមកនេះ។</p> <p>ការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណភាពមានសិទ្ធិអ្នកបើកបរឬនៃការល្មើសបំពានពិតប្រាកដធៀបនឹងពេលវេលាដែលទទួលបាន កើតឡើង ឬ</p> <p>បន្ទុកបញ្ចូលគ្នាណាមួយនៃការល្មើសបំពានឬគ្រោះថ្នាក់ខូចខាតដោយសារការបុកគ្នាចំនួនពីរឬច្រើនជាងនេះក្នុងខណៈដែលយានជំនិះកំពុងផ្លាស់ទី នៅក្នុងរយៈពេលចំនួន 6 ខែណាមួយក៏ដោយ។</p> <p>ការវាយតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណសិទ្ធិសក្តិសមអ្នកបើកបរឬនៃការល្មើសបំពានពិតប្រាកដធៀបនឹងពេលវេលាដែលទទួលបានកើតឡើង។</p>	<p>មិនសក្តិសមសម្រាប់ជួលអោយធ្វើការ</p>

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពស្មើគ្នាដោយបណ្តាញនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សម្រាប់បុគ្គលិកនិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឡើយនូវការប្រើប្រាស់ឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ព័ត៌មានដែលបាននិយាយពីមុននេះអាចនឹងត្រូវបានប្រមូលយកនិងកត់ត្រាទុកដោយយោងទៅតាមច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិប្រចាំតំបន់។

នៅក្នុងហេតុការណ៍ដែលដំណើរការចម្រាញ់សម្រាំងដោយប្រើប្រាស់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យខាងលើមិនអាចត្រូវបានអនុវត្តទៀតដោយសារតែភាពមានលទ្ធភាពអាចទទួលបាននូវទិន្នន័យយានយន្តមានកម្រិត (គឺថាដី ការកោះហៅ/ការលើសបំពាន) ឬដោយសារតែលទ្ធភាពទទួលបានទិន្នន័យមានកំហិតព្រោះត្រូវបានដាក់បញ្ចូលដោយច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិប្រចាំតំបន់

នោះសាមញ្ញម្តងរបស់ក្រុមហ៊ុនត្រូវតែអនុវត្តនូវដំណើរការចម្រាញ់សម្រាំងពាក់ព័ន្ធនឹងហានិភ័យខ្ពស់ដែលនាំមកជូននូវកម្មវត្ថុសម្រាលហានិភ័យតែមួយដូចគ្នា។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យចម្រាញ់សម្រាំងផ្សេងទៀត (ឧ.

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យចាត់កម្រិតហានិភ័យដោយប្រើប្រាស់តម្លៃពិន្ទុដែលកំណត់ទុកជាមុនដែលបានចាត់តាំងសម្រាប់គ្រោះថ្នាក់ការបែកបាក់ដោយការបុកទង្គិចនិង/ឬការលើសបំពាន) ត្រូវតែបានពិនិត្យឡើងវិញដោយ ក្រុមថ្នាក់ដឹកនាំសកលដើម្បីធានាអោយបានថាការប្រើសតាំងនៃហានិភ័យមានភាពសមស្របសម្រាប់ចម្រាញ់សម្រាំងយកចេញមកនូវអ្នកបើកបរដែលបង្ហាញនូវប្រតិទិនការអនុវត្តន៍ការបើកបរគ្មានសុវត្ថិភាព។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៃការចម្រាញ់សម្រាំងត្រូវតែស្របគ្នាតាមនឹងច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិជាធរមានប្រចាំតំបន់។

សេចក្តីបន្ថែម B6 • ការណែនាំគំរូសម្រាប់អត្តសញ្ញាណ និងការគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់

អត្តសញ្ញាណនៃអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់

អ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់ត្រូវបានកំណត់ជាអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន ឬប្តីប្រពន្ធដែលបានផ្តល់សិទ្ធិ/ដៃគូស្របច្បាប់ ឬអ្នកនៅក្នុងបន្ទុក ដែល៖

1. មានការប៉ះទង្គិចបីដង ឬច្រើនជាងនេះដែលមិនទាក់ទងគ្នា និង/ឬការរំលោភបំពានការផ្លាស់ទីក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ឬ
2. មានការប៉ះទង្គិចពីរដងដែលមិនទាក់ទងគ្នា និង/ឬការរំលោភបំពានការផ្លាស់ទីក្នុងរយៈពេលប្រាំមួយខែ ឬ
3. ខុសច្បាប់ (ដូចជាកំណត់ដោយច្បាប់តំបន់ដែលអាចអនុវត្តបាន) បានចាកចេញពីកន្លែងប៉ះទង្គិចក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ឬ
4. មាន "ភាពគួរឱ្យស្តីបន្ទោស"(ដូចជាកំណត់ដោយច្បាប់តំបន់ដែលអាចអនុវត្តបាន) ការប៉ះទង្គិចបណ្តាលឱ្យស្លាប់ក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ឬ
5. មានប័ណ្ណបើកបររបស់គាត់ត្រូវបានឱ្យ ឬដកហូតក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ឬ
6. មានការរំលោភបំពានការផ្លាស់ទីដោយបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង ឬគ្រឿងញៀនក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ឬ
7. ត្រូវបានកំណត់ជាហានិភ័យខ្ពស់តាមរយៈកម្មវិធីផ្តល់មតិត្រឡប់មកវិញ IVMS របស់ក្រុមហ៊ុន ។

ការគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់ •

ការគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរដែលត្រូវបានកំណត់ជា "គ្រោះថ្នាក់" តាមដំណើរការការត្រួតពិនិត្យ និងការវាយតម្លៃ ៖

1. ត្រូវតែចូលរួមក្នុងការបណ្តុះបណ្តាលឡើងវិញដូចដែលបានពណ៌នាក្នុងការណែនាំអំពីការបណ្តុះបណ្តាល ។
2. អ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យមិនអាចបើកបរអថយន្ត ធុនមធ្យម ឬធ្ងន់ ។
3. នៅក្រុមហ៊ុនអប្បបរមា កំណត់ត្រារថយន្ត របស់អ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យ និងត្រូវពិនិត្យឡើងវិញក្នុងរយៈពេល 12 ខែក្រោយការចាត់ថ្នាក់ជាអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យ ។
4. សកម្មភាពដាក់ពិន័យផ្សេងៗសម្រាប់អ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យដែលមិនគោរពតាមអន្តរាគមន៍ បដិសេធចូលរួមក្នុងកិច្ចប្រឹងប្រែងអន្តរាគមន៍ ឬត្រូវបានកំណត់ជាអ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យដែលគួរតែត្រូវបានទៅផ្នែកធនធានមនុស្ស ។
5. ក្រុមហ៊ុនអាចធ្វើសកម្មភាពដាក់ពិន័យ រហូតដល់ការលុបចោល ប្រសិនបើអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនដែលស្ថិតក្នុងថ្នាក់អ្នកបើកបរដែលមានហានិភ័យខ្ពស់លើសពីពីរឆ្នាំ ។
6. ប្តីប្រពន្ធ ឬដៃគូស្របច្បាប់ដែលត្រូវបានកំណត់មានហានិភ័យខ្ពស់គួរតែហាមឃាត់ពីការបើកបរក្នុងក្រុមហ៊ុន គ្រប់គ្រង ឬជួលរថយន្ត ។

ទោះបីជាការរំលោភបំពានការផ្លាស់ទីដោយបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង ឬគ្រឿងញៀន ឬថ្នាំតាមវេជ្ជបញ្ជាត្រូវរាប់បញ្ចូលការវាយតម្លៃស្ថានភាពហានិភ័យខ្ពស់របស់អ្នកបើកបរ ការសម្រេចរបស់ក្រុមហ៊ុន ឬសកម្មភាពឆ្លើយតបដល់ការរំលោភបំពានគួរតែបញ្ជូនទៅផ្នែកធនធានមនុស្ស ។

សេចក្តីបន្ថែម B7 • ឧទាហរណ៍នៃគោលនយោបាយការបើកបរយានយន្តកង់ពីរ

គោលបំណងនៃឯកសារនេះគឺកំណត់គោលនយោបាយដែល អ្នកទទួលបន្ទុកការងាររបស់ [បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] និង កម្មករធ្វើការតាមរដ្ឋាការត្រូវតែធ្វើការដើម្បីប្រាកដពីសុវត្ថិភាពរបស់ពួកគេនៅពេលជិះយានយន្តកង់ពីររបស់ [បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] ដែលទាក់ទងនឹងគោលបំណងអាជីវកម្ម ។

សុវត្ថិភាពយានយន្តកង់ពីរ

យានយន្តកង់ពីរ ឬម៉ូតូអាចជួបមុខស្មៅទៅដល់គោលដែលលឿន និងទ្វារដឹកតែងតែមិនអាច ។ ប៉ុន្តែ ដោយទៅតាមធម្មជាតិរបស់ពួកគេ វាមានហានិភ័យជាងក្នុងការបើកបរនៅលើថ្នល់ ។

តម្រូវការខាងក្រោមអនុវត្តដល់ទីភ្នាក់ងារដែលជួលអ្នកបើកបរ ឬកម្មករតាមរដ្ឋាការ ដែលជិះយានយន្តកង់ពីរសម្រាប់ [បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] ដែលទាក់ទងនឹងគោលបំណងអាជីវកម្ម ។ បុគ្គលិករបស់ [បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] មិនអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់យានយន្តកង់ពីរសម្រាប់អាជីវកម្មក្រុមហ៊ុននៅក្រោមស្ថានភាពណាក៏ដោយ ។

តម្រូវការទូទៅ

តម្រូវការសុវត្ថិភាពយានយន្តកង់ពីរនៅក្នុងប្រទេសគួរតែមានបញ្ចូលចំណុចដូចខាងក្រោម ៖

- 1. ការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់ដំណើរការដោយសុវត្ថិភាពនៃយានយន្ត** • អ្នកបើកបរទាំងអស់ត្រូវឱ្យចូលរួម និងបញ្ចប់ដោយជោគជ័យនូវការបណ្តុះបណ្តាលទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពដែលធ្វើដោយអ្នកបណ្តុះបណ្តាលដែលមានគុណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ក្នុងចំណុចនៃការងារដែលបានព្រមព្រៀងជាមួយ [បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] ។ ពួកគេក៏ត្រូវឱ្យចូលរួមការបណ្តុះបណ្តាលឡើងវិញដែលបានរៀបចំដោយអ្នកសម្របសម្រួល ឬការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពយានយន្ត នៅប្រក់ដែលបានព្រមព្រៀង ។
- 2. អ្នកដំណើរ** • អ្នកដំណើរត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យជិះយានយន្តកង់ពីរដោយមានការអនុញ្ញាតពីអ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពយានយន្ត ហើយលុះត្រាតែពួកគេកំពុងពាក់សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួនត្រឹមត្រូវដូចដែលបានកំណត់ខាងក្រោម ។
- 3. ការដឹកទំនិញ** • ការដឹកទំនិញធ្ងន់ៗមិនអនុញ្ញាតឱ្យនៅលើយានយន្តកង់ពីរ ។ ការដឹកវ៉ាន់ស្រាល/វ៉ាន់ផ្ទាល់ខ្លួនអាចត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់ផ្ទុកជាក់លាក់ (ឧទាហរណ៍កន្ត្រក កាតាប) ដែលត្រូវបានពិនិត្យស្រាវជ្រាវដោយក្រុមសុវត្ថិភាពយានយន្តសម្រាប់សមត្ថភាពប្រតិបត្តិការម៉ូតូដោយសុវត្ថិភាព ។
- 4. លក្ខណៈ/ផ្នែកសុវត្ថិភាពយានយន្ត** • អ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពយានយន្តគួរតែប្រាកដថាលើយានយន្តកង់ពីរត្រូវបានបំពាក់ដោយលក្ខណៈនិងផ្នែកសុវត្ថិភាពចាំបាច់សម្រាប់យានយន្តដំណើរការបានត្រឹមត្រូវ ។

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពស្មោះត្រង់ដោយបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឡើយនូវការកែតម្រូវឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

5. ចម្ងាយអតិបរមា • ប្រទេសនីមួយៗគួរតែកំណត់ចម្ងាយអតិបរមាដែលបុគ្គលម្នាក់ៗអាចធ្វើដំណើរលើយានយន្តកង់ពីរសម្រាប់អាជីវកម្មក្រុមហ៊ុនក្នុងអំឡុងពេលមួយឆ្នាំ ។

ប័ណ្ណបើកបរ និងការចុះបញ្ជីយានយន្ត

អ្នកសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាពយានយន្តត្រូវតែប្រាកដថាអ្នកបើកបរមានយានយន្តកង់ពីរទាំងអស់មានប័ណ្ណបើកបរដែលមានសុពលភាព និងឯកសារចាំបាច់ មុននឹងពួកគេចូលរួមអាជីវកម្ម[បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] ។ យានយន្តទាំងអស់ដែលធ្លាប់ប្រើធ្វើអាជីវកម្ម[បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន] ត្រូវតែមានការចុះបញ្ជីដែលមានសុពលភាព ដែលតម្រូវដោយច្បាប់ និងរាល់ឯកសារចុះបញ្ជីចាំបាច់ ។

វគ្គបណ្តុះបណ្តាលសុវត្ថិភាពយានយន្ត

អ្នកជិះយានយន្តកង់ពីរទាំងអស់ត្រូវតែចូលរួមវគ្គបណ្តុះបណ្តាលដែលបានផ្តល់ឱ្យនៅចន្លោះដែលបានកំណត់ពេលវេលាចាំបាច់ដោយក្រុម ឬការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពយានយន្ត ។

សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួន

អ្នកជិះទាំងអស់ត្រូវតែពាក់សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួន ដែលតម្រូវដោយក្រុម ឬការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពយានយន្ត ។ វាជាការចាំបាច់ក្នុងការប្រើប្រាស់សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួន ដោយមិនគិតពីចម្ងាយធ្វើដំណើរ រយៈពេលស្ថានភាពដី ទីតាំង និងអាកាសធាតុ ។ សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួនគួរតែត្រូវបានផលិតដោយយោងទៅតាមតម្រូវការសុវត្ថិភាពបទបញ្ញត្តិក្នុងតំបន់ និងបានពិនិត្យមើលជាទៀងទាត់រកភាពខូច ។

សម្ភារៈការពារផ្ទាល់ខ្លួន និងសម្ភារៈសុវត្ថិភាពផ្សេងទៀតសម្រាប់រាល់អ្នកជិះយានយន្តកង់ពីរគួរតែបំពេញតម្រូវការ (**bold** គឺសំខាន់)៖

- a. មួកសុវត្ថិភាព (ពេញមុខ)
- b. ការការពារភ្នែក
- c. អាវក្រាំ
- d. ការការពារកែងដៃ និងជង្គង់
- e. រុំសាមដែនស្បែក
- f. ខោវែង (ស៊ុនីនិងសំណឹក)
- g. ស្បែកជើងកង្វែង
- h. អាវក្លៀង (ពីរចំណែក) ដូចតម្រូវឱ្យមាន

សេចក្តីបន្ថែម C1 ៖ ការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយរបស់អ្នកបើកបរ

1. សេចក្តីផ្តើម

ភាពហត់នឿយរបស់អ្នកបើកបរគឺជាកត្តារួមចំណែកក្នុងចំណុចគ្រោះថ្នាក់ និងស្លាប់រៀងរាល់ឆ្នាំ ។ វាជាប្រធានបទសំខាន់ជាពិសេសក្នុងការលើកឡើងក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរទៅធ្វើការ និងការធ្វើដំណើរ ។

ភាពហត់នឿយធ្វើឱ្យយើងមិនបានប្រុងប្រយ័ត្នលើអ្វីដែលកំពុងកើតឡើងលើផ្លូវ និងមិនអាចប្រតិកម្មបានឆាប់រហ័ស និងសុវត្ថិភាព បើមានស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់កើតឡើង ។

NETS ផ្តល់អនុសាសន៍ថាអង្គការទាំងអស់អនុម័តគោលនយោបាយដែលចែងថានិយោជិក និងអ្នកបើកបរដែលបានផ្តល់សិទ្ធិឱ្យមិនអាចបញ្ជាបានយន្តកងសភាពហត់ឡើយ

ប្រពលករក្នុងប្រៀប្រាស់ថ្នាំតាមវេជ្ជបញ្ជា ឬថ្នាំទិញនៅកន្លែងដែលអាចប៉ះពាល់ផ្ទុយពីសមត្ថភាពបញ្ជាបាននូវនូវដោយសុវត្ថិភាពរបស់ពួកគេ ។ ការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឆៀយគឺជាទំនួលខុសត្រូវរដ្ឋាភិបាលអង្គការ និងនិយោជក ។ អង្គការទទួលខុសត្រូវជូនដំណឹងអ្នកបើកបរពីរបៀបបំណាច់ភាពឆ្លើយតប និងបញ្ហាប្រុងប្រយ័ត្ន និងវិធីត្រឹមត្រូវសម្រាប់លើកពីបញ្ហានេះ ។ E, និងនិយោជកទទួលខុសត្រូវធ្វើតាមគោលនយោបាយ និងការណែនាំរបស់អង្គការទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឆៀយ ។

តាមរយៈការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ និងការអប់រំត្រឹមត្រូវនៃអ្នកបើកបរ និងអ្នកដឹកនាំ ហាងភ័យដែលទាក់ទងជាមួយភាពហត់ឡើយរបស់អ្នកបើកបរអាចត្រូវបានកាត់បន្ថយ ។

វិធីដែលមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតដើម្បីគ្រប់គ្រងហានិភ័យនៃភាពរាត់នឿយរបស់អ្នកបើកបរ គឺត្រូវលុបចោលតម្រូវការរបស់អ្នកបើកបរ ។ ការធ្វើដំណើរគួរតែធ្វើដែលមានភាពចាំបាច់

និងផ្លាស់ប្តូរជាកិច្ចពិភាក្សាដោយប្រើទូរស័ព្ទ និងប្រដាប់បំពងសម្លេង ឬកិច្ចពិភាក្សាតាមវីដេអូដែលមិនអាចធ្វើបាន ។

ផ្អែកលើការវាយតម្លៃសំខាន់ៗដូចជា ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង និងធ្វើថ្លៃការងារ កាត់បន្ថយហានិភ័យភាពហត់នៅ យរបស់អ្នកបើកបរ ពេលពួកគេបើកបរ ។

អង្គការគ្រូបញ្ចូលព័ត៌មាននេះចូលក្នុងគោលនយោបាយ ឬសម្ភារៈលើកកំពស់ចំណេះដឹងរបស់ពួកគេ ។

អង្គការគ្រូតែបង្កើតគោលនយោបាយគេងមួយយប់ដែលអនុវត្តដល់អ្នកបើកបរដែលដឹងថាពួកគេនឿយហត់ ។

2. រឿងពិតអំពីភាពហត់ឆ្នើយរបស់អ្នកបើកបរ

ការគេងត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយប្រព័ន្ធភាពយល់ដឹង ៖ សរីរាង្គក្នុងមួយរក្សាស្ថេរភាពការគេង/ការភ្ញាក់រំលោភ ឆ្លៀតការដឹងស្រូវដល់សរីរាង្គដទៃទៀត ។ នៅពេលដែលអ្នកដឹងខ្លួនយល់ច្បាស់ថា មួយរក្សាស្ថេរភាពការគេង/ការភ្ញាក់ប្រាប់យើងថាមានការគេងកំពុងប្រមូលផ្តុំ ហើយដល់ពេលគេង ។

មនុស្សពេញវ័យទាំងអស់ត្រូវការការគង់ដល់មិនត្រូវបានរំខានពីប្រាំពីរទៅប្រាំបួនម៉ោងក្នុងមួយយប់ដើម្បីមានអារម្មណ៍សម្រាកបានល្អ និងធ្វើការបានល្អ ។

បន្ថែមទៀត នាពិភាក្សាស្តីពីស្ថានភាពក្នុងរដ្ឋបាលព្រះបរមរាជវាំងក្រុងប្រាសាទព្រះបាទជ័យវរ្ម័នទី៧ និងដឹងខ្លួនព្រះបាទជ័យវរ្ម័នទី៧ ។ ចង្វាក់សកម្មភាពប្រចាំថ្ងៃចុះ និងឡើងក្នុងពេលខុសគ្នា ។

យោងតាមមូលនិធិការគង់ជាតិសហរដ្ឋអាមេរិក ចំណង់ខ្លាំងបំផុតរបស់មនុស្សពេញវ័យជាធម្មតាកើតឡើងរវាងម៉ោង 2:00 និងម៉ោង 4:00 ព្រឹក និងពេលរសៀលពីម៉ោង 1:00 និងម៉ោង 3:00 រសៀល

។ វាអាចប្រែប្រួលផ្នែកលើថាអ្នកជា "មនុស្សភ្នាក់ពីពុលមី" ឬ "មនុស្សភ្នាក់យឺត ។" ភាពងងឹតយកចិត្តទុកដាក់ដែលយើងជួបប្រទះក្នុងអំឡុងពេល "ពេញមួយថ្ងៃទាប" នឹងមិនសូវតឹងតែង

បើយើងបានគេងគ្រប់គ្រាន់ និងតឹងតែងខ្លាំងពេលយើងគេងបានតិច ។ ពេល "ពេញមួយថ្ងៃទាប" ដែលងាយកើតឡើងជាពេលដែលហានិភ័យការប៉ះទង្គិចខ្ពស់បំផុត ។

ទោះបីជាអ្នកមិនគេងលក់ បើកបរពេលអ្នកងងុយគេង ឬហាត់ន្ទើរមានន័យថាអ្នកនឹងមិនសូវប្រុងប្រយ័ត្ន ពេលប្រតិបត្តិការបស់អ្នកនឹងយឺត ហើយសមត្ថភាពធ្វើការសម្រេចចិត្តរបស់អ្នកនឹងថយចុះ ។

ការស្រាវជ្រាវបានបង្ហាញថាការគេងមិនគ្រប់គ្រាន់អាចកាត់បន្ថយសមត្ថភាពបើកបរដូច ឬលើសពីគ្រឿងស្រវឹងទៅទៀត ។ ការពិត ឥទ្ធិពលនៃការដឹងខ្លួន 17ម៉ោង ឬច្រើនជាងនេះលើការបើកបរស្មើនឹង

ជាតិស្រូវរឹងក្នុងឈាមនៅ ឬលើសកម្រិតស្រូវសង្ខតក្នុងទីបំផុតអាចរីកខាងត្បូង និងអឺរ៉ុប ។ និយាយឱ្យច្រើន ការបើកបរដោយងងឹតគឺដូចជាការបើកបរដោយស្រូវរឹង ។

ការគេងមិនត្រូវគ្រាន់តែជា ឱ្យ "មានបំណុលគេង" ហើយវិធីតែមួយគត់ដើម្បីសងគឺការគេង ។ រហូតដល់អ្នកសងអស់ការគេងរបស់អ្នក អ្នកមានហានិភ័យខ្ពស់ក្នុងការមានការប៉ះទង្គិចទាក់ទងនឹងភាពហត់នឿយ ។

3. ការដឹងភាពហាត់ឡើយ

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដល់អ្នកសម្ភាសនាដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីស្ត្រីភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិកប្រព័ន្ធនិងដល់សាធារណជនទូទៅដដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន“ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬធានាចំពោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីស្ត្រីភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រព័ន្ធប្រព័ន្ធនេះឡើយ។

ខាងក្រោមនេះជាសញ្ញា និងរោគសញ្ញាទូទៅនៃការបើកបរដោយហត់ឆ្អើយ ៖

- A. ពិបាករក្សាបរិវាងរបស់អ្នក ឬលើកក្បាលអ្នកឡើង
- B. ការស្លាប់ហួសហេតុ
- C. ភ្នែកហត់ឆ្អើយ ធ្ងន់ ឬក្តៅ
- D. ពិបាកផ្ដង់អារម្មណ៍
- E. ពិបាកចងចាំចម្ងាយដែលបានបើកហួស
- F. ចេញពីខ្សែរបស់អ្នក បើកចូលផ្លូវបំផុស ឬផ្លូវកាត់ខ្សែកណ្តាល
- G. ខកខានច្រកចេញរបស់អ្នក
- H. បើកចូល "គំនូសកាត់ផ្លូវ" នៅចំហៀងផ្លូវ
- I. ការបាត់បង់ការប្រុងប្រយ័ត្នដោយសារការស្ទង់មួយភ្លែត (ការបាត់បង់ការប្រុងប្រយ័ត្នដោយអចេតនាដែលអាចមានរយៈពេលប្រាំមួយរវាងទីប្រជុំជាន់នេះ) ។

បើអ្នកមានការស្ទង់មួយភ្លែតមួយ ឬច្រើនដង ឬសញ្ញាផ្សេងទៀតនៃការបើកបរដោយហត់ឆ្អើយ ឈប់ភ្លាមៗនៅទីតាំងសុវត្ថិភាព និងសម្រាកមិននឹងបង្កឱ្យមានការបាត់បង់សម្ភារៈ ។

បើអ្នកមានរោគសញ្ញាដែលមានខាងលើញឹកញាប់ អ្នកប្រហែលមានវិបត្តិការគេងដូចជាការគេងដក់ដង្ហើម ។ រោគសញ្ញារាប់បញ្ចូលទាំងការស្រមុកខ្លាំងភ្លាមៗក្នុងពេលស្ងាត់ គេងមិនស្អប់ និងការអស់កម្លាំងជាទីក្នុងពេលថ្ងៃ ។ ដើម្បីសិក្សាបន្ថែមអំពីជម្រើសសម្រាប់រោគវិនិច្ឆ័យ និងការព្យាបាល ប្រឹក្សាជាមួយអ្នកជំនាញសុខភាពរបស់អ្នក ។

4. យុត្តិសាស្ត្រសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងភាពឆ្អើយហត់ឆ្អើយក្នុងមុនចេញដំណើរ

A. សម្រាកឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់

1. ត្រូវប្រាកដថាបានគេងគ្រប់គ្រាន់មុននឹងបើកបរ ។ មនុស្សពេញវ័យភាគច្រើនត្រូវការគេងពីប្រាំពីរទៅប្រាំបួនម៉ោងដោយមិនរំខានក្នុងមួយថ្ងៃ ។
2. មិនត្រូវកំណត់ពេលវេលាបន្ថែមសកម្មភាពទាក់ទង ឬមិនទាក់ទងនឹងការងារមុនពេលបើកបរយូរ ។
3. ព្យាយាមចូលគេង និងក្រោកពីគេងក្នុងពេលដែលរៀងរាល់ថ្ងៃ ទោះបីជាថ្ងៃសម្រាកក៏ដោយ ។ ការសម្រាកល្អបំផុតកើតឡើងនៅពេលដែលយ៉ាងគេងរបស់អ្នកមិនផ្លាស់ប្តូរ ។
4. បើអ្នកហាត់ប្រាណក្រោយពីចេញពីធ្វើការ ទុករយៈពេលយ៉ាងតិចបីម៉ោងមុនពេលអ្នកហាត់ប្រាណនិងពេលគេងរបស់អ្នក ។
5. ជាតិស្រវឹង និងការហ្វឹកអ៊ីនតេនស៊ីតេនៃការគេងរបស់អ្នក និងគួរតែជៀសវាង ។

B. ការកំណត់ដើម្បីរៀបរៀងពេលវេលាបើកបរដែលមានហានិភ័យទាប

ព្យាយាមរៀបរៀងការបើកបរយូរ ឬចេញទ្រាន់នៅពេលដែលអ្នកអាចមាន "ពេញមួយថ្ងៃទាប" ហើយអាចមានហានិភ័យទាបក្នុងការប៉ះទង្គិចទាក់ទងនឹងភាពឆ្លើយហត់ ឬគ្រោះថ្នាក់ ៖ ពេលព្រលឹម និងចន្លោះពេលថ្ងៃត្រង់ និងពេលរសៀល ។

C. ការរៀបចំផ្លូវ

1. កាត់បន្ថយពេលវេលាបើកបរដោយការរៀបចំផ្លូវដែលមានប្រសិទ្ធភាព ។ ពេលដែលអាច គ្រោងការសម្រាកអាជីវកម្មបន្តបន្ទាប់គ្នាដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យដែលអ្នកប្រឈម និងចម្ងាយដែលបានបើកបរ ។
2. មុននឹងកំណត់ សូមពិចារណាគ្នាខាងក្រោមដែលអាចនាំឱ្យមានហានិភ័យ ៖ ការថែទាំយានយន្ត (កម្រិតប្រេង និងទឹក កង់ ជាដើម ។) ស្ថានភាពផ្លូវ ការកំណត់ពេលវេលានិងរយៈពេលធ្វើដំណើរ លក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី អាកាសធាតុ ភាពអាចមើលឃើញ សន្តិសុខ/សុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួន ស្ថានភាពចរាចរណ៍ វត្តមានសត្វ វត្តមាន/ចំនួនអ្នកថ្មើរជើង បរិស្ថាន ការទាក់ទង (បើអាច ហៅទូរស័ព្ទមិននឹងចាប់ចេញដំណើរ) និងមានសេវាកម្មសង្គ្រោះបន្ទាន់តាមផ្លូវអ្នកទៅ ។
3. បើអ្នកត្រូវកាត់កំណត់ទៅទីកន្លែងថ្មី ត្រូវប្រាកដថាបាននិយាយជាមួយថ្នាក់លើរបស់អ្នកអំពីវិធីសុវត្ថិភាពបំផុត និងមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតក្នុងការគ្រប់គ្រងសកម្មភាពប្រចាំថ្ងៃរបស់អ្នក ។
4. គ្រោងពីអតិថិជនមួយណាដែលអ្នកនឹងជួប និងផ្លូវមួយណាដែលអ្នកនឹងបើកបរ ។ អនុញ្ញាតឱ្យមានពេលវេលាបន្ថែមដើម្បីរៀបរៀងការប្រញាប់ ។ គ្រោងពីការជួប និងផ្លូវផ្សេងទៀត ក្នុងករណីដែលអ្នកជាប់ស្ទះចរាចរណ៍ ឬជួបព្រឹត្តិការណ៍មិនអាចដឹងមុននៅលើផ្លូវ ។

D. កម្រោងការបើកបរ និងពេលវេលាធ្វើការ និងពេលសម្រាក

អនុសាសន៍ខាងក្រោមសម្រាប់ពេលវេលាបើកបរ ពេលវេលាធ្វើការ និងពេលវេលាសម្រាកត្រូវបានកែប្រែសម្រាប់និយោជិកដែលបញ្ជាឱ្យមានយន្តការស្រាល និងមធ្យម និងសម្រាប់អ្នកដែលការបើកបរមិនមែនជាការងារសំខាន់របស់គេ ។ ពួកគេអភិរក្សជាងនីមួយៗដែលបានអនុញ្ញាតក្រោមការបទបញ្ញត្តិ សម្រាប់អ្នកបើកបរជំនាញដែលចំណាយពេលជាច្រើនរបស់ពួកគេធ្វើការបើកបរ ។

1. ម៉ោងធ្វើការប្រចាំថ្ងៃអតិបរមា (បើកបរ និងមិនបើកបរ)៖ ប្រាំបីម៉ោង រាប់បញ្ចូលទាំងការសម្រាក មិនលើសពី 40 ម៉ោង (ក្នុងមួយសប្តាហ៍) គឺត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍ រាប់បញ្ចូលទាំងការសម្រាក ។
2. ម៉ោងបើកបរអតិបរមា (បើកបរ)៖ ពីរម៉ោង ។ សម្រាកយ៉ាងតិចណាស់ 15 នាទី ក្រោយរៀងរាល់ការបើកបរពីរម៉ោង ។
3. ពេលសម្រាកអប្បបរមា (មិនបើកបរ) ៖ បរិមាណអប្បបរមានៃពេលសម្រាកក្រោយការបើកបរប្រាំបីម៉ោងគួរតែយ៉ាងហោចណាស់ 11 ម៉ោង ។

E. ការប៉ាន់ស្មានពេលធ្វើដំណើរ

1. អនុការចេញដំណើររបស់អ្នក រៀបរាប់ប្រើប្រាស់កម្មវិធីផែនទីតាមអ៊ីនធឺណិតដើម្បីប៉ាន់ស្មានពេលវេលាដែលអ្នកធ្វើដំណើរទៅ និងមកវិញពីគោលដៅ ។ កុំបញ្ចូលទិន្នន័យ GPS ទៅក្នុងឧបករណ៍ GPS ពេលកំពុងបើកបរ ។ វាគួរតែធ្វើមុនពេលចេញដំណើរ ឬនៅពេលចតក្នុងទីតាំងសុវត្ថិភាព ។
2. កំណត់ការគេងមួយយប់ពេលដែលគម្រោងរបស់អ្នកត្រូវធ្វើការយូរ ។ មុនអ្នកធ្វើដំណើរ សួរថ្នាក់លើរបស់អ្នក បើអ្នកមានសំណួរអំពីការណែនាំការគេងមួយយប់ ។

ឧបមាថា ល្បឿនមធ្យម 45 ម៉ាយល៍ ឬ 72 គីឡូម៉ែតក្នុងមួយម៉ោង និងម៉ោងធ្វើការប្រាំបីម៉ោងក្នុងមួយថ្ងៃ គាត់អាចប្រើប្រាស់ការប្រហាក់ប្រហែលពីម៉ោងបើកបរដែលត្រូវសម្រាប់ចម្ងាយធ្វើដំណើរណាមួយ និងបង្ហាញទំនាក់ទំនងរវាងចម្ងាយបើកបរ និងពេលវេលាសម្រាប់គោលដៅធ្វើការ ។ ក្នុងន័យធម្មតា អ្នកចំណាយពេលកាន់តែច្រើនទៅលើថ្នល់ ពេលវេលាធ្វើការរបស់អ្នកកាន់តែតិច ហើយអ្នកអាចមានភាពឆ្ងាយបាត់កាន់តែខ្លាំង ។ ព្រមទាំងបង្កើនកម្រិតហានិភ័យរបស់អ្នក វាក៏អាចប៉ះពាល់ដល់គុណភាពការងារដែលអ្នកធ្វើផងដែរ ។

ចម្ងាយធ្វើដំណើរ (ម៉ាយល៍)	ចម្ងាយធ្វើដំណើរ (គីឡូម៉ែត)	ចំនួនម៉ោងបើកបរ	ចំនួនម៉ោងធ្វើការដែលមិនបើកបរ
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

ការបើកបរពីបួន ឬច្រើនជាងនេះ (លាបពណ៌លឿង) មិនអាចមានសុវត្ថិភាព មិនសន្សំសំចៃ ឬមិនមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការប្រើប្រាស់ពេលវេលារបស់អ្នក និងការបើកបររវាងពីរប្រាំបីម៉ោង (លាបពណ៌ក្រហម) បង្ហាញថាជម្រើសផ្សេងគ្នាត្រូវបានពិចារណា ដូចជាការប្រជុំដោយប្រើទូរស័ព្ទនិងប្រដាប់បំពងសម្លេង រឺដៃអូ ឬហោះហើរ ។

F. ការគិតទុកពីព្រឹត្តិការណ៍ និងស្ថានភាពដែលមិនបានគ្រោងទុក

1. នៅពេលគ្រោងការធ្វើដំណើររបស់អ្នក ពិចារណាកត្តាផ្សេងៗ ដូចជាតំបន់ការដ្ឋាន ការស្ទុះចរាចរណ៍ខ្លាំង និងអាកាសធាតុអាក្រក់ ។ ទាំងនេះនឹងបង្កើនពេលវេលាបើកបររបស់អ្នក និងតម្រូវឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូររថ្នល់បន្ថែម ដែលអាចបង្កើនភាពងឿយហត់ ។ ត្រូវប្រាកដថាអ្នកមានពេលសម្រាប់ការរំខានទាំងនេះ និងពិចារណាពួកវានៅពេលសម្រេចថាតើការគេងមួយយប់ត្រូវបានធានា ។
2. ចងចាំថាការប៉ាន់ស្មានការទៅដល់គោលដៅតាម GPS មិនរាប់បញ្ចូលការពន្យារពេលទេ ដូច្នេះត្រូវប្រាកដថាពិចារណាពីវាជាផ្នែកនៃគម្រោងធ្វើដំណើររបស់អ្នក ។

នៅលើការងារ និងនៅលើផ្លូវ

A. ភាពបត់បែនពេលបើកបរ

បើព្រឹត្តិការណ៍មិនបានដឹងមុនបង្កើនថ្ងៃធ្វើការរបស់អ្នក និង/ឬពេលវេលាបើកបររបស់អ្នកលើសពីអ្វីដែលអ្នកបានគ្រោងទុក កុំព្យាយាមជំរុញលើកម្រោងដើមរបស់អ្នកសម្រាប់ថ្ងៃនោះ ។ វាប្រសើរជាងក្នុងការឈប់ និងគេងមួយយប់ ជៀសវាងប្រឡូកបើកបរដោយហត់ឡើយ ។

B. ការគ្រប់គ្រងភាពងឿយហត់

វិធីដែលមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតដើម្បីជៀសវាងភាពហត់ឡើយ និងភាពងងឹតចងពេលបើកបរ គឺត្រូវគេងឱ្យស្តាប់ និងគ្រប់គ្រាន់ ។ ប៉ុន្តែ បើអ្នកមានសញ្ញាប្រឡូកនៃភាពងឿយហត់ពេលអ្នកកំពុងបើកបរ ធ្វើតាមដំណាក់កាលខាងក្រោម ៖

ជម្រើសល្អបំផុត • ឈប់បើកបរ - ចតនៅច្រកចេញបន្ទាប់ ឬតំបន់សម្រាក ។

1. រំឭកលើពេលវេលា និងមានទីស្នាក់អាស្រ័យ ពិចារណាគេងមួយយប់ ។
2. បើមិនដូច្នោះទេ ចតយានយន្តក្នុងទីតាំងសុវត្ថិភាព ហើយគេង ។ ការគេងថ្ងៃស្អប់គឺប្រហែល 20 នាទី ។ (ការគេងលើសពី 20 នាទីអាចធ្វើឱ្យអ្នកងងឹត 15 នាទី ឬច្រើនជាងនេះ ក្រោយពីភ្ញាក់) ។
3. បើអ្នកធ្វើដំណើរជាមួយអ្នករួមការងារ ផ្លាស់ប្តូរអ្នកបើកបរពេលអ្នកឈប់សម្រាក ។

ជម្រើសទីពីរ • ប្រើប្រាស់ជាតិការហ្វូស៊ីន

ការហ្វូស៊ីនអាចបង្កើនការប្រុងប្រយ័ត្នបានច្រើនម៉ោង ។ ជាធម្មតា វាត្រូវការ 30 នាទីដើម្បីចូលដល់ចរន្តឈាម ។ ជាតិការហ្វូស៊ីនមានក្នុងទម្រង់ជាប្រេង (ការហ្វូស៊ីន តែ អេសធីស្ទ័រ អេសធីស្ទ័រ ប្លូម៉ាស្ទ័រ ស្ករកៅស៊ូ ថ្នាំគ្រាប់) និងក្នុងបរិមាណផ្សេងៗ ។ ឧទាហរណ៍ បរិមាណជាតិការហ្វូស៊ីនក្នុងការហ្វូស៊ីនយូធី (ប្រហែល 135 មីលីក្រាម) គឺប្រហែលទឹកតែពីរបីបីតែង ឬទឹកក្លាយជាធម្មតាបីបួនកំប៉ុង ។ **ការស្រាវជ្រាវស្នើថាការប្រុងប្រយ័ត្នការគេងមួយយប់ត្រូវបានជំនួសដោយការប្រើប្រាស់ជាតិ ការហ្វូស៊ីន គឺមានប្រសិទ្ធភាពបង្កើនការប្រុងប្រយ័ត្នការប្រើប្រាស់ជាតិ ការហ្វូស៊ីនតែមួយ ។**

យុត្តិសាស្ត្រ ដូចជាបើកបង្អួច ឬស្លាប់ត្រង់ភ្នែក **មិនមែនជា** វិធីមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយទេ ។ ពួកវាគ្រាន់តែបិទភាពហត់ឡើយរបស់អ្នកបណ្តោះអាសន្នទេ ។

សម្រាប់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់របស់អ្នក • ត្រូវប្រាកដថាតំបន់ទាំងឡាយណាដែលអ្នកឈប់ដើម្បីរងគ្រោះគឺមានសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ (ឧទាហរណ៍កន្លែងចតទូរនៅហាងដែលភ្លឺ និងកន្លែងសម្រាប់សម្រាក) ។ ស្វែងរកតំបន់ដែលមានអ្នកថ្លើងជើងច្រើន បទប្បញ្ញត្តិជាច្រើនកើតឡើងនៅកន្លែងដែលមានសាក្សីតិច ។ បិទចង្អៀង ទុកវត្ថុមានគ្រោះថ្នាក់ឱ្យអ្នកផ្សេងឃើញ ចាក់សោរទ្វារ បើកបង្អួច (ឱ្យមានខ្យល់ចេញចូលពេលថ្ងៃក្តៅ) ។

5. កត្តាផ្សេងទៀតដើម្បីពិចារណា

A. ការប្រើប្រាស់យានយន្ត និងពេលវេលាការក្រោយពីធ្វើដំណើរតាមយន្តហោះ

ការងងុយគេងដោយសារការផ្លាស់ប្តូរពេលវេលាដែលអ្នកធ្វើដំណើរអាចជួបប្រទះពេលហោះហើរឆ្លងកាត់តំបន់ម៉ោង ។ និយោជិកទាំងអស់ដែលធ្វើដំណើរតាមយន្តហោះ ជាអន្តរជាតិ មួយយប់ឬការហោះហើរដែលសម្របសម្រួលតំបន់ម៉ោងខ្លាំង ឬមកដល់យប់អាចមានការងងុយគេងដោយសារការផ្លាស់ប្តូរពេលវេលា និងភាពហត់ឡើយ ។

និយោជិកទាំងនេះមិនគួរបញ្ជាម៉ូតូក្រោយពីការធ្វើដំណើរតាមយន្តហោះ ។

ដំបូន្មានសុវត្ថិភាពលើផ្លូវថ្នល់សម្រាប់អ្នកដំណើរដែលងងុយគេងដោយសារការផ្លាស់ប្តូរពេលវេលា ។

1. កុំបញ្ជាម៉ាស៊ីនភ្លាមៗពេលទៅដល់គោលដៅរបស់អ្នក ។ ហានិភ័យការប៉ះទង្គិចអាចខ្ពស់ជាពិសេសក្នុងទីតាំងដែលការបើកបរនៅផ្ទុយម្ខាងទៀត ឬសញ្ញាដែលមិនផ្លាស់ស្គាល់ ។
2. ជៀសវាងការជួលយានយន្តលុះត្រាតែមិនមានទម្រង់ធ្វើដំណើរផ្សេងស្របជាមួយតម្រូវការអាជីវកម្ម ជាពិសេសពេលមកដល់ភ្លាមក្រោយពីការធ្វើដំណើរយូរ ។
សេវាកម្មដឹកទៅមកក្នុងតំបន់ជាទូទៅមានសុវត្ថិភាព អាចជឿជាក់បាន និងជម្រើសសមនឹងតម្លៃសម្រាប់ការធ្វើដំណើរទៅសណ្ឋាគារ កន្លែងធ្វើការ ផ្ទះ ឬគោលដៅផ្សេងទៀត ។
ខ្សែរថភ្លើងទៅ និងមកពីព្រលានយន្តហោះគួរតែត្រូវបានប្រើប្រាស់ក្នុងពេលសមរម្យ ។
3. បើអ្នកមកដល់ផ្ទះយប់ៗ ឬពេលព្រលឹមពីការហោះហើរយូរ រៀបចំឱ្យនរណាម្នាក់ទៅយកអ្នកនៅព្រលានយន្តហោះ ឬជិះកាត់ស៊ី ឬសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ។
4. ពេលនិយោជិកមកដល់ពេលព្រលឹមក្រោយពីឆ្លងកាត់មហាសមុទ្រអាត្លង់ទិក ឬការហោះហើរយូរពេលយូរផ្សេងទៀត គួរពិចារណាផ្តល់ពេលវេលាសម្រាកសមរម្យមុននឹងចាប់ផ្តើមធ្វើការ ។
ម៉ោងធ្វើដំណើរតាមយន្តហោះគួរតែត្រូវបានរាប់ជាផ្នែកពេលវេលាធ្វើការ ។

B. ស្ថានភាពសុខភាព

ត្រូវដឹង និងគ្រោងតាមនឹង សម្រាប់ស្ថានភាពសុខភាពណាមួយដែលអាចមានឥទ្ធិពលលើសមត្ថភាពប្រុងប្រយ័ត្នរបស់អ្នកក្នុងពេលបើកបរ (ឧទាហរណ៍ជម្ងឺទឹកនោមផ្អែម លើសឈាម ជម្ងឺបេះដូង ការកើតទុក ការគេងមិនដកដង្ហើម) ។ អ្នកជំនាញសុខភាពរបស់អ្នកអាចជួយអ្នកដោះស្រាយយ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាព និងយ៉ាងទទួលខុសត្រូវជាមួយស្ថានភាពរបស់អ្នក ។ ចុងក្រោយ

អ្នកទទួលខុសត្រូវធ្វើការប្រុងប្រយ័ត្នត្រឹមត្រូវ និងប្រាប់ផ្នែកធនធានមនុស្សរបស់អ្នក ឬផ្នែកសុខភាពការងារ បើអ្នកមានស្ថានភាពអាចបង្ក

គ្រោះថ្នាក់ដល់ដំណើរការសុវត្ថិភាពយានយន្តពេលបើកបរលើអាជីវកម្មក្រុមហ៊ុន ។ (ផ្នែកធនធានមនុស្សគួរតែត្រូវបានទាក់ទង បើការសម្របសម្រួលការងារពិសេស ឬការងារជំនួសត្រូវបានតម្រូវ ។)

ឥទ្ធិពលសុខភាពនៃការអនុវត្តការងារ • ការកកឈាមក្នុងសរសៃឈាម

ការបើកបរយូរពេលយូរ និងការធ្វើដំណើរយូរពេលយូរដោយមិនមានសកម្មភាពរាងកាយក៏មានឥទ្ធិពលសុខភាពផ្ទុយដែរ ។

ការធ្វើដំណើរយូរពេលយូរតាមយន្តហោះមានជាប់ទាក់ទងជាមួយហានិភ័យការកកឈាមក្នុងសរសៃឈាម ដែលឈាមកកដែលធ្លាក់ក្នុងរាងកាយ ជាធម្មតាដឹង ។ បើបើបើកបរកំណត់ វាអាចចូលទៅស្លូត ដែលបណ្តាលឱ្យចំពាស់ស្លូត ឬស្លាប់ ។ សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែមសូមមើល <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html> ។

C. ការប្រើប្រាស់ថ្នាំ

ថ្នាំតាមវេជ្ជបញ្ជា និងទិញនៅកន្លែងខ្លះអាចបង្កឱ្យឈាមរាតត្បាត ។ ពិភាក្សាល់ឥទ្ធិពលរបស់ថ្នាំជាមួយអ្នកជំនាញសុខភាពរបស់អ្នក ឬមិត្តភក្តិ ។

អាសវាសណ៍សញ្ញាថ្នាំទិញនៅកន្លែងដើម្បីដឹងថាមានឈាមរាតត្បាតជាឥទ្ធិពលរបស់ថ្នាំ ។ បើអ្នកកំពុងចាប់ផ្តើមប្រើថ្នាំថ្មី មើលពីរបៀបដែលថ្នាំមានឥទ្ធិពលលើអ្នកមុនអ្នកប្រើប្រាស់វាពេលកំពុងបើកបរ ។

វាជាទំនួលខុសត្រូវរបស់អ្នកក្នុងការប្រកាន់ការប្រុងប្រយ័ត្នទាំងនេះ ។ **អ្នកមិនគួរបើកបរសម្រាប់ក្រុមហ៊ុន ឬអាជីវកម្មផ្សេង បើអ្នកកំពុងប្រើប្រាស់ថ្នាំដែលបណ្តាលឱ្យឈាមរាតត្បាត** ។

D. រុស្ស៊ី

រុស្ស៊ីនៅកន្លែងធ្វើការ និងនៅផ្ទះ និងជម្លោះអាចបង្កឱ្យពិបាកក្នុងការស្ងប់ និងអាចបង្កឱ្យគេមិនគ្រប់គ្រង និងអសមត្ថភាពគ្រោះថ្នាក់ដល់ការងារកំពុងធ្វើ ។ បើអ្នកមានរុស្ស៊ី

ឬជម្លោះកម្រិតខ្ពស់នៅកន្លែងធ្វើការ ឬនៅផ្ទះ ទាក់ទងអ្នកជំនាញសុខភាពផ្លូវចិត្ត ត្រូវព្យាយាមស្វែងរក ឬកម្មវិធីជំនួយនិយោជិក(បញ្ចូលឈ្មោះក្រុមហ៊ុន)របស់អ្នកដែលមានផ្តល់ជូន ។

E. អាហារ និងអារម្មណ៍

"អាហារដែលមានជាតិកាបូអ៊ីដ្រាតខ្ពស់"ខ្លះមានជាប់ទាក់ទងនឹងការគេងមិនលក់ ។ ជៀសវាងការញ៉ាំអាហារច្រើន ហិរ ប្រែ ឬបំពង់ ជាពិសេសបីម៉ោងមុនគេង ។ អាហារដែលរំខានការគេង

រាប់បញ្ចូលទាំងអាហារបំពង់ ខ្លឹមស ទឹកប៉េងប៉ោះ និងស្ករខ្ពស់ ។ សម្រាប់ព័ត៌មានពីការញ៉ាំដើម្បីថាមពលទ្រទ្រង់ សូមមើលទៅ **"ការញ៉ាំដើម្បីថាមពលទ្រទ្រង់"** (ខាងក្រោម) ។

ជាតិកាបូអ៊ីដ្រាតខ្ពស់ក្នុងស្រាបៀរ និងមិនផ្តល់ថាមពលដល់រាងកាយទេ ។ វាអាចផ្តល់ការគិតខុសពីថាមពល សង្កត់សញ្ញាឈាមធម្មជាតិ ។

ការហ្វឹកហ្វឺនគួរតែប្រើប្រាស់ក្នុងបរិមាណមធ្យម ។ ឥទ្ធិពលបន្ទាប់របស់វារាប់បញ្ចូលទាំងការអស់កម្លាំង ភាពឆាប់ខឹង និងការខូចកម្រិតថាមពល ។

គ្រឿងស្រវឹងជាភ្នាក់ងារកែប្រែអារម្មណ៍ដែលនឹងពង្រីកឥទ្ធិពលនៃការហត់ឡើយ ។ ការផឹកគ្រឿងស្រវឹងមុនពេលគេងអាចរំខានដំណេក ដូចដែលវាប៉ះពាល់កម្រិតស្ករក្នុងឈាម ។

កុំបើកបរយានយន្តក្រោយពីផឹកគ្រឿងស្រវឹងបរិមាណណាក៏ដោយ ។

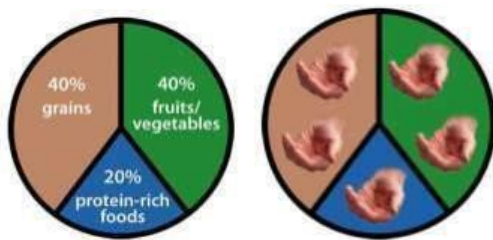
ការញ៉ាំដើម្បីថាមពលទ្រទ្រង់

វិទ្យាស្ថានដំណើរការមនុស្សឆ្គល់អនុសាសន៍ដូចខាងក្រោមទាក់ទងនឹងការញ៉ាំដើម្បីថាមពលទ្រទ្រង់ ៖

ប្រើបាតដៃ ឬមួយក្តាប់ដៃដើម្បីប៉ាន់ស្មានទំហំត្រឹមត្រូវសម្រាប់ក្រុមអាហារនីមួយៗ ។

ស្រមៃចាន ដែលបានចែកជាបីផ្នែកដូចសញ្ញាសន្តិភាព ។ មានកន្លែងសម្រាប់ប្រាំក្តាប់ដៃ ពីរសម្រាប់គ្រាប់ធញ្ញជាតិ ពីរសម្រាប់ផ្លែឈើ និង/ឬបន្លែ និងមួយសម្រាប់ប្រភេទដទៃទៀត ។

ឥលូវចាប់ផ្តើមស្រមៃអាហារពេញលេញក្នុងប្រាំក្តាប់ដៃរបស់អ្នក ។ អ្នកអាចមានពងមាន់ចៀនមួយក្តាប់ដៃ និងប៉ូងមួយចំណិត ប៊ីវីស្រស់មួយក្តាប់ និងទឹកក្រូចប្រាំមួយក្តាប់/មួយក្តាប់ ។



ក្រុមសាធារណជនអាហារពេញលេញនោះដោយទំពារអាហាររបស់អ្នកយីតៗ ដាក់សម្រាប់អ្នកចុះនៅចន្លោះពេលទំពារ និងចូលរួមការសន្ទនា ។ អាហារពេញលេញ "ប្រាំក្តាប់ដៃ"

បានញ៉ាំអស់ក្នុងរយៈពេលមួយម៉ោងនៃការភ្ញាក់ និងចាប់ផ្តើមបីរយៈពេលអាហារសម្រាប់ពេលថ្ងៃ និងផ្តល់តុល្យភាពនៃសារធាតុចិញ្ចឹមសម្រាប់តម្រូវការសរីរសាស្ត្ររបស់អ្នក ។

ការកំណត់ពេលវេលាជាថ្មីៗទាំងអស់ ។ ដើម្បីទ្រទ្រង់ថាមពលរបស់អ្នកពេញមួយថ្ងៃយ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាព អ្នកគួរតែញ៉ាំតិច និងញឹកញាប់ ។ រវាងអាហារ អ្នកអាចត្រូវការការសម្រួលសុខភាពបន្តិច (ប្រហែល 100-150 កាឡូរីខ្ពស់បំផុត) រៀងរាល់ពីរទៅបីម៉ោង ល្អសម្រាប់អាហារសំរែដែលមានជាតិស្ករទាប ដូចជាទឹកដោះគោជូរ ផ្លែឈើប្រិយតាមស្លឹក ផ្លែប៉ោម ឬបន្លែជាមួយប័រសណ្តែកដី ។ អាហារសំរែមិនមែនធ្វើឱ្យអ្នកទទួលបានជំនួសឱ្យ អ្នកគួរតែប្រើប្រាស់ដើម្បីឆ្លងចន្លោះរវាងពេលវេលាអាហារ និងរក្សាកម្រិតថាមពលរបស់អ្នក ។

យ៉ាងជាក់លាក់ អ្នកមិនចង់មិនញ៉ាំអីលើសពីបួនម៉ោងទេ ដូច្នេះគ្រោងទុកជាមុនពេលអ្នកធ្វើដំណើរ និងចង់ចាំថាអ្នកជាអ្នកគ្រប់គ្រងអាហាររបស់អ្នក ។ សារធាតុចិញ្ចឹមល្អតែងតែងាយស្រួល បើអ្នកចង់ចាំថាញ៉ាំតិច ញឹកញាប់ និងប្រើប្រាស់កម្រិតវាស្រួលរបស់អ្នក ។

សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែម ចូលគេហទំព័ររបស់វិទ្យាស្ថានដំណើរការមនុស្ស <http://www.hpainstitute.com/> ។

6. ធនធានសម្ភារៈ

A. ‘សំណើស្តីពីគោលនយោបាយរបស់រដ្ឋាភិបាល’ ស្តីពីអ្នកបើកបរដែលហត់ឡើយ

[ការស្រាវជ្រាវការគង់សង្គមឡើងវិញ](http://www.esrs.eu/fileadmin/user_upload/publications/Livre_blanc_VA_V4.pdf) បានបង្កើតសំណើស្តីពីគោលនយោបាយរបស់រដ្ឋាភិបាលដែលមានចំណងជើង *ភាពងងឹតដោយគេងពេលបើកបរ* ដែលផ្តល់ការសង្ខេបនៃកត្តាដែលទាក់ទងនឹងការបើកបរដោយងងឹតដោយគេង និងស្នើសុំវិធីសាស្ត្រអាកប្បកិរិយា និងបច្ចេកទេសសម្រាប់លើកកម្ពស់អ្នកបើកបរដែលហត់ឡើយក្នុងទីតាំងអង្គការ ៖

http://www.esrs.eu/fileadmin/user_upload/publications/Livre_blanc_VA_V4.pdf ។

B. កម្មវិធីការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយអារម្មកខាងជើង

បានបង្កើតរួមគ្នាដោយក្រសួងការដឹកជញ្ជូនអារម្មក និងដឹកជញ្ជូនកាណាដា [កម្មវិធីការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយអារម្មក ខាងជើង \(www.nafmp.com\)](http://www.nafmp.com) ផ្តល់វគ្គសិក្សាតាមអ៊ីនធឺណិតឥតគិតថ្លៃ និងធនធានសម្ភារៈដើម្បីជួយក្រុមហ៊ុនដឹកទំនិញ អ្នកបើកបរ និងអ្នកផ្សេងទៀតក្នុងចង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ដើម្បីគ្រប់គ្រងអ្នកបើកបរដែលហត់ឡើយបានល្អប្រសើរ ។

សម្ភារៈទាំងនេះត្រូវបានបង្កើតជាបឋមសម្រាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនទំនិញ ប៉ុន្តែពួកវាក៏មានប្រយោជន៍ផងដែរសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនផ្សេងទៀតដែលនិយោជិកបើកបរមកធ្វើការ ។

ប្រធានបទនៃកម្មវិធីការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយអារម្មកខាងជើងរាប់បញ្ចូលទាំង ៖

- របៀបបង្កើតវប្បធម៌ក្រុមហ៊ុនដែលគាំទ្រកាត់បន្ថយអ្នកបើកបរដែលហត់ឡើយ
- ការអប់រំការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយសម្រាប់អ្នកបើកបរ គ្រួសាររបស់អ្នកបើកបរ អ្នកគ្រប់គ្រងនិងអ្នកប្រតិបត្តិដឹកជញ្ជូន អ្នកដឹកជញ្ជូន/អ្នកទទួល និងអ្នកចែកសំបុត្រ
- ការពិនិត្យ និងការព្យាបាលវិបត្តិគេង
- អ្នកបើកបរ និងការកំណត់ការធ្វើដំណើរ
- បច្ចេកវិទ្យា ការគ្រប់គ្រងភាពហត់ឡើយ

C. បទបញ្ញត្តិស្តីពីពេលធ្វើការ និងសម្រាកក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិក និងសហភាពអឺរ៉ុប

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

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

លេខក្តីបន្ថែម C2 • គោលការណ៍តម្រូវទិសដៅពីការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ**1. អ្វីជាការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ?**

ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរគឺជាដំណើរការសម្រាប់ការរៀបចំ និងប្រតិបត្តិការចាំបាច់ក្នុងការដឹកជញ្ជូនលើដីដោយស្របទៅតាមតម្រូវការសុខភាព សុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងបរិស្ថាន ។

ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរអាចបំបែកជាបីគ្រឹះ ៖

A. គ្រោងការធ្វើដំណើរ

ទិដ្ឋភាពដែលត្រូវបានលើកឡើងក្នុងគ្រោងការធ្វើដំណើររាប់បញ្ចូលទាំង(ក្នុងចំណោមផ្សេងៗទៀត) ៖

- កំណត់បើកការធ្វើដំណើរចាំបាច់ និងពេលវេលាដែលបើកបរ ពេលសម្រាក ម៉ោងបើកបរ និងធ្វើការ
- យានយន្តអ្វីដែលត្រូវប្រើ ហើយវាមានស្ថានភាពសមស្បែក និងត្រឹមត្រូវទេ
- តម្រូវការសមត្ថភាព និងជំនាញអ្នកបើកបរ
- ទៅតាមផ្លូវណា ហើយឈប់សម្រាកកន្លែងណា ។

កូនសោតដែលត្រូវបានជូនដំណើរការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរគឺគ្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ ។ ជាធម្មតា អ្នកចែកសំបុត្រ អ្នកគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ ឬអ្នកបើកបរចេញក្រុងគ្រោង

ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ ។ មុនការប្រតិបត្តិការធ្វើដំណើរ អ្នកបើកបរត្រូវត្រូវបានប្រាប់ឱ្យច្បាស់លាស់(ឬដឹង)អំពីការធ្វើដំណើរ និងហានិភ័យដែលអាចមាន រាប់បញ្ចូលទាំងវិធាន

បន្ទុកបន្ថែមដែលបានទុកកសាងក្នុងគ្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ ។

B. ប្រតិបត្តិការធ្វើដំណើរ

អ្នកបើកបរទទួលខុសត្រូវការប្រតិបត្តិការធ្វើដំណើរស្របជាមួយគម្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរដែលបានយល់ស្រមៃគ្នា ប៉ុន្តែអ្នកផ្សេងអាចត្រូវការចូលរួមដែរ ។ ឧទាហរណ៍ គម្រោង

ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរអាចរាប់បញ្ចូលទាំងការរៀបចំសម្រាប់នីតិវិធី "Man Lost" ដែលអាចត្រូវបានចាប់ផ្តើមដោយអ្នកគ្រប់គ្រង ការធ្វើដំណើរ ។ វាទាក់ទងទៅលើកបររងគ្រោះកាត់តំបន់រហោង

ឬអវិវត្ត រាប់បញ្ចូលទាំងតំបន់ដែលគ្មានសេវាទូរស័ព្ទ ។

C. ការបញ្ចប់ការធ្វើដំណើរ

ការបញ្ចប់ការធ្វើដំណើរត្រូវបានប្រាកដថាអ្នកត្រូវបានបំពេញ និងអាចចាប់ផ្តើមដែលអាចធ្វើឱ្យដំណើរការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរប្រសើរឡើង និង/ឬគម្រោងសម្រាប់ការធ្វើដំណើរនា

ពេលវេលាគត ។

2. ហេតុអ្វីត្រូវមានការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ?

ការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីការពារផលវិបាកសន្តិសុខ HSSE ដែលមិនចង់បាននៃការដឹកជញ្ជូនតាមដីគោក ។ ថ្នាក់លើដែលទទួលខុសត្រូវសម្រាប់ការបើកបរម្នាក់ៗសម្រាប់អាជីវ

កម្មក្រុមហ៊ុនដែលទទួលខុសត្រូវសម្រាប់ការប្រាកដថាគម្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរត្រូវបានរៀបចំរួចរាល់ពេលដែលត្រូវការ ។ នរណាម្នាក់បើកបរយានយន្តក្រុមហ៊ុន ឬបើកបរសម្រាប់អាជីវកម្មក្រុម

ហ៊ុនគឺទទួលខុសត្រូវសម្រាប់ការបំពេញតម្រូវការនៃគម្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរពេលដែលត្រូវការ ។

គំនិតពិចារណាខ្លះសម្រាប់គម្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើររាប់បញ្ចូលទាំង ៖

A. ការលើកឡើង និងកន្លែងបញ្ចេញ (ដែលមាន)

- កន្លែងលើកឡើង និងដាក់ចុះ រាប់បញ្ចូលទាំងការវាយតម្លៃទឹកកក និងគ្រោះថ្នាក់ទឹកកក
- ការលើកទំនិញឡើងយានយន្ត (អ្នកដំណើរ លំនឹងផលិតផលបន្ទុកនិងទំនិញ គ្រោះថ្នាក់នៃការលើកទំនិញ)
- ប្រភេទនៃយានយន្តចាំបាច់សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ និងស្ថានភាពផ្ទាល់ដែលសាកសមនឹងយានយន្ត

B. ការត្រៀមខ្លួនរបស់អ្នកបើកបរ

- ការកើនឡើង និងពេលវេលាសម្រាក
- សមត្ថភាព និងភាពមាំមួនរបស់អ្នកបើកបរ រាប់បញ្ចូលទាំងការពិចារណាពីភាពឆ្លើយបាត់

C. ផ្លូវដែលបានអនុញ្ញាត

- គ្រោងផ្លូវ (អាចដឹងជាងផ្លូវកាត់ដើម្បីជៀសវាងពីគ្រោះថ្នាក់)
- អាចស្របទៅតាមការងារបើកបរ និងពេលវេលាសម្រាក

D. អត្តសញ្ញាណនៃផ្លូវគ្រោះថ្នាក់ និងការគ្រប់គ្រង

- គ្រោះថ្នាក់សុវត្ថិភាពទូទៅ រាប់បញ្ចូលទាំងរចនាសម្ព័ន្ធក្នុងប្រទេស បរិស្ថាន រដូវកាល ស្ថានភាពអាកាសធាតុ (ធូលី ព្រិល ទឹកកក ភ្លៀង អំពូ) ការបើកបរពេលយប់ (បន្ថយការមើលឃើញ) ជាដើម ។
- សម្រាប់ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ដូចជាការបិទផ្លូវ ចំណុចប្រសព្វគ្រោះថ្នាក់ ល្បឿនកំណត់ ស្ថានភាពផ្ទុយនៃផ្លូវ ស្ពាន ការសម្អាតផ្លូវខាងមុខជាដើម ។
- សម្រាប់គ្រោះថ្នាក់សន្តិសុខច្បាស់លាស់
- ការអនុវត្តការបើកបរក្នុងតំបន់ មូលហេតុដែលបង្កឡើងផ្សេងៗដោយពេលវេលា និង/ឬទំហំទំងន់សញ្ញា ព្រឹត្តិការណ៍ជាតិ និងសាសនា អ្នកថ្មើរជើង និងសត្វធំៗនៅលើផ្លូវ

E. ដំណើរការទំនាក់ទំនង

- គម្រោងផ្លូវ និងការផ្លាស់ប្តូរ ការត្រៀមឆ្លើយតបគ្រោះបន្ទាន់ ការដាក់ចេញ និងការទៅដល់



កំណែនាំពីការឆ្ពោះទៅកាន់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ (ROAD SAFETY™) របស់ NETS

គម្រោងការគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ		ការធ្វើដំណើរកម្រិតខ្ពស់ ការពិនិត្យកន្លែងដោយអ្នកគ្រប់គ្រងទូទៅ និងអ្នកប្រឹក្សា HSE និងត្រួតពិនិត្យ ។ ការពិពណ៌នា				ឈ្មោះនៃអ្នកដំណើរ	អ្នកបើកបរជំនួស?
តើការធ្វើដំណើរនេះចាំបាច់ទេ? ហេតុអ្វី?		បាទ/ចាស គម្រោងការតាមដានបណ្តាញ				1 Mike Smith	
តើអាចបញ្ចូលជាមួយការធ្វើដំណើរផ្សេងទៀតទេ? បើ		មិនអាច មិនមានការធ្វើដំណើរផ្សេងទៀតទេថ្ងៃនេះ				2	
តើត្រូវការបើកបរពេលយប់ទេ? បើត្រូវការ		មិនបាច់				3	
ឈ្មោះនៃអ្នកសម្តែងជាការធ្វើដំណើរ		Joe Mitchell លេខទូរស័ព្ទ: 12345678				4	
កាលបរិច្ឆេទចេញដំណើរ	ពេលវេលាចេញដំណើរ	លេខសម្គាល់យានយន្ត	តើយានយន្តណាមួយជាមួយការធ្វើដំណើរទេ?	ឈ្មោះអ្នកបើកបរសំខាន់ (និងក្រុមហ៊ុនបើកបរអ្នកម៉ាក)		តើប័ណ្ណបើកបររបស់អ្នកបើកបរមានសុពលភាពសម្រាប់យានយន្ត និងប្រទេសទេ?	តើមានការបណ្តុះបណ្តាលការងារពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់អ្នកបើកបរទេ?
04/25/11	07:30	88-XT-VD	បាទ/ចាស	Dave River		បាទ/ចាស	បាទ/ចាស (10/10/11)
គោលដៅ/តំបន់សម្រាក			មកដល់ ម៉ោង	ចេញដំណើរ ម៉ោង	សម្រាក ឈប់?	តើត្រូវឱ្យមានការទាក់ទងទេ?	បានដឹងគ្រោះថ្នាក់ដល់គោលដៅ/តំបន់សម្រាក និងវិធានបន្ទុះបន្ថយ ការណែនាំច្បាស់លាស់ (ឧទាហរណ៍)
កាវីយាលីយ៉ា Smithtown — Saltflat			09:15	09:45	បាទ/ចាស	បាទ/ចាស	បន្ថយល្បឿនសម្រាប់ការធ្វើផ្លូវនៅជិតទីក្រុង 100 ហាងកាហ្វេ Starbucks
Saltflat - កន្លែង Brownsville			11:00			បាទ/ចាស	សន្តិសុខវាស់វែងនៅចុងផ្លូវថ្នល់កន្លែង ត្រូវការប័ណ្ណអនុញ្ញាត
តើការធ្វើដំណើរបានល្អទេ បើអត់ ហេតុអ្វី?						ហត្ថលេខាអ្នកបើកបរ (លុះត្រាតែអ្នកបើកបរជាអ្នកគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ)	
អត់ទេ ។ ការធ្វើដំណើរត្រូវបានពន្យារពេលដោយសារការធ្វើផ្លូវបន្តិចម្តង Saltflat និងទីកន្លែង ។ ពេលវេលាមកដល់ គឺ 11:25 ។							

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនដល់ភាគីពាក់ព័ន្ធដោយសេរីដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពរថ្នល់ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះភាគីពាក់ព័ន្ធរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពរថ្នល់ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។



ប័ណ្ណនាំពិស្តារឆ្ពោះទៅកាន់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ (ROAD SAFETY™) របស់ NETS

ការឆ្លើយតបការសង្គ្រោះបន្ទាន់	(ឧទាហរណ៍ ព័ត៌មានទាក់ទងលម្អិត តំបន់ដាច់ស្រយាលដែលគ្មានសេវាទូរស័ព្ទ ជាដើម ។)
អ្នកគ្រប់គ្រងការធ្វើដំណើរ ៖ 12345678 អ្នកគ្រប់គ្រងសន្តិសុខ - John Wayne ៖ 23456 6789 អ្នកគ្រប់គ្រងទឹកថ្លង់ - Rob Keens ៖ 34560987 ។ សេវាទូរស័ព្ទពេញ ។	
សន្តិសុខ	(ឧទាហរណ៍ប្លង់យន្តហោះ ការលូត ករណីរោគរលួយ-ទំនិញ យានយន្ត ជាដើម ។)
Starbucks ក្នុង Saltflat មានពាក្យចាត់អាកាសយានសម្រាប់ការគាត់យានយន្ត ។ មិនត្រូវទុកវត្ថុផ្ទាល់ខ្លួនដែលអាចឱ្យសាធារណៈជនមើលឃើញ ទាក់ស៊េរទៅយានយន្ត ។	
ទីតាំង និងពេលវេលា	(ឧទាហរណ៍ពេលវេលាបើកបរ ផលប៉ះពាល់នៃការបើកបរពេលយប់ដោយមិនមានភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវត្រូវ ការបើកបរក្នុងពេល Ramadan ជាដើម ។)
បរិស្ថាន និងស្ថានភាពក្នុងតំបន់	(ឧទាហរណ៍ អាកាសធាតុ ស្ថានភាពផ្លូវ យានយន្តកិនលើហានិភ័យ ជាដើម ។)
ធានាណែនាំទីបីដែលផ្តល់ឱ្យសាធារណៈជន Saltflat និងទឹកថ្លង់ ។ ផ្លូវចង្អៀតនៅ Smiths Gap ។ សង្ឃឹមនឹងមានវត្តមាន Smiths Gap ។ បន្ថយល្បឿន និងបង្កើនចម្ងាយដើម្បីសាកសម ។	
ការលើកទំនិញឡើង/ការដាក់ទំនិញចុះ	(ឧទាហរណ៍ ហានិភ័យពីសេវាជាលក្ខណៈនៃគំរូទីតាំងអតិថិជន ជាដើម ។)
ក្រោយពីចូលទឹកថ្លង់ ផ្លូវបត់ខាងឆ្វេងទីមួយមានផែនការទំនិញឡើងនៅខាងឆ្វេង ។ ប្រយ័ត្នការផ្លាស់ទី HGV ក្នុងតំបន់នោះ ។	

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ដោយសេវាសម្រាប់បណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សាធារណជននិងសមាជិករបស់ខ្លួននិងសមាជិកនៃសហគមន៍ទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ដោយ “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឈ្មោះភាពត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនយោបាយដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ នឹងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

សេចក្តីបន្ថែម D1: គំរូបញ្ជីពិនិត្យយានយន្ត

លេខយានយន្ត ៖	ឈ្មោះអ្នកបើកបរ	ការអានឧបករណ៍វាស់ចម្ងាយ (គីឡូម៉ែត្រ) ៖	លេខរថសណ្តោង ៖ (បើ ទាក់ទង)
ខាងក្រៅ		ខាងក្នុង	
មិនមានលិខិតឆ្លង៖ ប្រេង ទឹក		ឧបករណ៍ និងប្រដាប់ស្នូល <ul style="list-style-type: none"> កម្រិតឆ្លង៖ សម្ពាធប្រេង សម្ពាធទ្យល់ (យានយន្តច្រូង) មិនមានបើកភ្លើងព្រមានពណ៌ក្រហម 	
ពិនិត្យមើលកម្រិតទឹកនៃ ៖ <ul style="list-style-type: none"> ប្រេងម៉ាស៊ីន ប្រេងហ្វ្រាំង ប្រេងអំប្រាញ់ស ប្រេងចង្កូត ប្រេងប្រអប់លេខអត្តសញ្ញាណ (បើទាក់ទង) 		ការគ្រប់គ្រង <ul style="list-style-type: none"> ស៊ីវិល ហ្វ្រាំង ផ្លិតទឹក 	
ពិនិត្យមើលកម្រិតទឹកនៃ ៖ <ul style="list-style-type: none"> ធុងទឹក និងកម្រិតធាតុត្រជាក់ ពិនិត្យមើលគំរូបធុងទឹកត្រូវបានបិទ ផ្លិតទឹក/កម្រិតទឹកសាប៊ូ កម្រិតទឹកអាស៊ីតអាត្មូយ 		AC/សរសៃ ៖ <ul style="list-style-type: none"> ម៉ាស៊ីនត្រជាក់ដំណើរការ ឧបករណ៍ចាក់សរសៃដំណើរការ 	

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពងាយស្រួលដោយបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទាំងដៃគូ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន
“ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានចែងពីការគ្រប់គ្រងរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង
ទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

<p>ពិនិត្យមើលប្រព័ន្ធអ្វីង ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ក្បាលចាប់អាគុយស្កាត • ឧបករណ៍ទប់អាគុយ • ពិនិត្យមើលទីតាំងហុយហ្ស៊ីប • ឆ្អឹងខាងមុខដំណើរការ • ឆ្អឹងហ្វ្រាំងដំណើរការ • សញ្ញាបង្ហាញដំណើរការ • ឆ្អឹងថយក្រោយដំណើរការ • ឆ្អឹងខាងក្រោយដំណើរការ 		<p>កញ្ចក់មុខ/ផ្ចិតទឹក</p> <ul style="list-style-type: none"> • ផ្ចិតទឹក • កញ្ចក់មុខ - ស្អាត និងមិនបិទបាំង 	
		<p>កៅស៊ូអង្កុយ ខ្សែក្រវ៉ាត់ និងកញ្ចក់</p> <ul style="list-style-type: none"> • ទីតាំងកៅស៊ូអង្កុយអ្នកបើករថ និងខ្សែក្រវ៉ាត់ • កៅស៊ូអង្កុយអ្នកដំណើរ និងខ្សែក្រវ៉ាត់ • កញ្ចក់ 	
<p>ពិនិត្យមើលកៅស៊ូ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ពិនិត្យមើលបំពង់ផ្ចិតទឹកគីងល្អ • ពិនិត្យមើលខ្សែពានកង្ហារ • ពិនិត្យមើលផ្ចិតទឹកមិនទាន់ខូច • កង់— ពិនិត្យមើលសម្ពាធគ្រឹមត្រូវ • ជម្រកក្រឡាអប្បបរមា 1.6 មីលីម៉ែត • គំរូក្រឡាស៊ីគ្នា • មិនមានដាច់ប្រាំ ពក ប៉ោង របាំងសំ រមួល 		<p>សម្ភារៈសម្រាប់បន្ទាន់</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jack and accessories • បំពង់ពន្លត់អគ្គិភ័យ • ឧបករណ៍សម្រោះបឋម • សញ្ញាប្រធានប្រគល់ថ្នាក់រាងគ្រីកោណ 	
<p>តួបណ្តាញ</p> <ul style="list-style-type: none"> • មិនមានខូតខាត • លើកទំនិញដោយសុវត្ថិភាព • ឆ្អឹង និងចំណាំងផ្គាត់ - ស្អាត 		<p>រថសណ្តាត (រថីមាន)</p> <ul style="list-style-type: none"> • មិនមានខូតខាត • ទុរយោបាយ • តំណអគ្គិសនី • Coupling Security 	

ព័ត៌មាននេះត្រូវបានផ្តល់ជូនជាភាពគួរអោយបញ្ជាក់យោងដល់ស្តង់ដារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់សមាជិករបស់ខ្លួននិងដល់សាធារណជនទូទៅផងដែរ។ វាត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងសភាពដើម” ដោយមិនបានកំណត់ឬបានដាក់ពាក្យត្រឹមត្រូវរបស់វាឡើយ ហើយទាំងបណ្តាញនិយោជកដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទាំងក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមចំណែកទាំងឡាយមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះខ្លឹមសារឬប្រើប្រាស់នៃព័ត៌មាននេះឡើយ។

ភាពខុសគ្នាទៀតដែលបានកត់ទុក ៖

សំណួរ សូម ឱ្យនេះបើមិនមានទូច	ហត្ថលេខារបស់អ្នកបើកបរ ៖
-----------------------------	-------------------------

របាយការណ៍បានទទួលដោយ ៖.....

ហត្ថលេខា ៖.....

សេចក្តីបន្ថែម E1 • ANSI/ASSE Z15.1—2012

ការអនុវត្តសុវត្ថិភាពសម្រាប់ការបញ្ជាម៉ាស៊ីនយានយន្ត

ស្តង់ដារទាំងនេះត្រូវបានបង្កើតឡើងក្រោមការណែនាំនៃសុវត្ថិភាពវិស្វកម្មនៃសង្គមអាមេរិក និងយល់ព្រមដោយវិទ្យាស្ថានស្តង់ដារជាតិអាមេរិក ។

វាផ្តល់នូវការអនុវត្តសម្រាប់ការបញ្ជាម៉ាស៊ីនយានយន្តដោយសុវត្ថិភាពជំនួសឱ្យនិយោជក រាប់បញ្ចូលទាំង ៖

- និយមន័យ ការគ្រប់គ្រង ភាពជាអ្នកដឹកនាំ និងរដ្ឋបាល
- បរិស្ថានដំណើរការ
- ការពិចារណាអ្នកបើកបរ
- ការពិចារណាយានយន្ត
- ការរាយការណ៍ និងការវិភាគគ្រោះថ្នាក់

ការអនុវត្តទាំងនេះត្រូវបានរចនាឡើងសម្រាប់ប្រើប្រាស់ដោយអ្នកមានទំនួលខុសត្រូវសម្រាប់រដ្ឋបាល និងការបញ្ជាម៉ាស៊ីនយានយន្តជាផ្នែកនៃដំណើរការអង្គការ ។

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