

KOMPREHENSIBONG GABAY UKOL SA KALIGTASAN SA KALSADA™ NG NETS



MAYO 2014

**Para sa mga Employer na may Malalaki o
Maliliit na Fleet at Bago, Pinahuhusay, o
Makabagong mga Programa ukol sa
KALIGTASAN SA KALSADA**

Inihanda ng
Network ng mga Empleyado para sa Kaligtasan sa Trapiko (Network
of Employers for Traffic Safety in Support) bilang Suporta sa
Dekada ng Aksyon para sa Kaligtasan sa Kalsada 2011–2020



TALAHANAYAN NG MGA NILALAMAN

PANIMULA	2
SAKOP AT GAMIT	4
METRIKS, KALAGAYAN NG NEGOSYO, AT PATULOY NA PAGPAPAHUSAY	6
MGA DEPINISYON	9
MGA KAILANGAN PARA SA PANGANGASIWA NG KALIGTASAN SA KALSADA	12
<u>APPENDIX A</u>	
APPENDIX A1.1: Halimbawa Ng Istruktura Ng Organisasyon Para Sa Kaligtasan Sa Kalsada	22
APPENDIX A1.2: Halimbawa Ng Tsart Ng Organisasyon Para Sa Kaligtasan Sa Kalsada At Modelo Ng Pangangasiwa Ng Kaligtasan Sa Kalsada	24
APPENDIX A2: Halimbawa Ng Pamamaraan Sa Imbestigasyon Ng Insidente	25
<u>APPENDIX B</u>	
APPENDIX B1: Halimbawa Ng Patakaran Ng Paggamit Ng Telepono	31
APPENDIX B2: Halimbawa Ng Patnubay Para Sa Mga Kinakailangang Pagsasanay Sa Kaligtasan Sa Kalsada	32
APPENDIX B3: Halimbawa Ng Patakaran Sa Pag-Inom Ng Alak At Pagdodroga	35
APPENDIX B4: Halimbawa Ng Patakaran Sa Paglilisensiya Ng Driver	36
APPENDIX B6: Halimbawa Ng Panuntunan Para Sa Pagkilala At Pamamahala Ng Driver Na Nasa Mataas Na Panganib	39
APPENDIX B7: Halimbawa Ng Patakaran Sa Pagmamaneho Ng Sasakyang May Dalawang Gulong	40
<u>APPENDIX C</u>	
APPENDIX C1: Pangangasiwa Sa Pagod Ng Driver	42
APPENDIX C2: Gabay Sa Journey Management O Pangangasiwa Ng Biyahe	52
APPENDIX C3: Journey Management Plan	52
<u>APPENDIX D</u>	
APPENDIX D1: Halimbawa Ng Tseklist Para Sa Inspeksyon Ng Sasakyan	56
<u>APPENDIX E</u>	
APPENDIX E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012	59

PANIMULA

Network ng mga Employer para sa Kaligtasan sa Trapiko (Network of Employers for Traffic Safety - NETS)

Ang NETS ay isang adbokasiya na pinangungunahan ng employer para sa pandaigdigang kaligtasan sa kalsada at nabigyan ng pribilehiyo bilang isang organisasyon ng pamahalaan na hindi naglalayong kumita (non- governmental organization - NGO). Ang adbokasiya nito para sa pandaigdigang kaligtasan sa kalsada kabilang na ang programa sa taunang benchmark ng kaligtasan sa fleet sa pangalan ng mga miyembro nito, dagdag pa sa pagsusulong ng Dekada ng Aksyon para sa Kaligtasan sa Kalsada sa pamamagitan ng pagsali nito sa United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC). Ang NETS ay nakikipagtuwangan sa Departamento ng Transportasyon sa U.S., sa National Institute for Occupational Safety and Health, mga asosasyon ng industriya at mga NGO upang magsagawa ng mga proyekto na may kinalaman sa kaligtasan sa kalsada at isulong ang kaligtasan sa kalsada sa kanilang buong network. Huli sa lahat, ang NETS ay gumagawa at namamahagi taun-taon ng mga materyal para sa kampanyang Linggo ng Ligtas na Pagmamaneho sa Trabaho (Drive Safely Work Week).

Layunin

Ang Komprehensibong Gabay ukol sa KALIGTASAN SA KALSADA ay binuo bilang bahagi ng misyon nito na tumulong sa mga employer sa pagsusulong ng pandaigdigang kaligtasan sa kalsada. Ang layunin ng dokumentong ito ay upang tulungan ang mga employer sa iba't ibang bahagi ng programa sa pagpapaigting ng KALIGTASAN SA KALSADA, kabilang iyong mga:

- naghahanda upang simulan ang programa sa KALIGTASAN SA KALSADA;
- nasa unang mga hakbang ng pagpapaganda ng patakaran at programa;
- pangangasiwa ng mas maiigting na mga sistema ng pangangasiwa sa kaligtasan sa daan at mga interbensyon.

Mga Pagkilala/Pasasalamat

Kabilang sa mga pinagkunan ng nasa dokumentong ito ang ANSI/ASSE Z15.1 – 2012 standard, *Safe Practices for Motor Vehicle Operations*; the International Association of Oil & Gas Producers' *Land Transportation Safety Recommended Practice* (OGP 365); the ISO 39001:2012 standard, *Road traffic safety (RTS) management systems — Requirements with guidance for use*; and members of NETS' Board of Directors and staff.

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito. 2

Pagtatatwa

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

Ang mga Iniaatas para sa Pangangasiwa ng Kaligtasan sa Kalsada na bumubuo sa pangunahing nilalaman ng dokumentong ito ay batay sa konsensus ng mga miyembro ng Lupon ng Mga Direktor at kawani ng NETS na tumulong. Sa kabilang dako, ang mga halimbawang ibinigay sa mga apendis ay hindi kinakailangang magpakita ng mga opinyon ng NETS at kawani nito, ng mga miyembrong kompanya at ng Lupon ng mga Direktor.

Dagdag pa, sapagkat ang materyal sa mga apendis ay kinuha mula sa iba't ibang mga pinagkunan, ang ilan sa sampol ng mga patakaran na taglay nito ay maaaring hindi kasang-ayon ng isa't isa at ng Mga Iniaatas sa Pangangasiwa ng Kaligtasan sa Kalsada. Saan man na may mga hindi kasang-ayon sa pagitan ng Mga Iniaatas sa Pangangasiwa ng Kaligtasan sa Kalsada at mga kaugnay na materyal sa mga apendis, ang mga probisyon na tinukoy sa Mga Iniaatas ang mangingibabaw.

Higit pa rito, dapat kilalanin ng mga bumabasa na ang mga lokal na kondisyon ay dapat isaalang-alang kapag nagpapatupad ng partikular na mga elemento na nasa sampol ng mga patakarang ibinigay dito. Halimbawa, ang minimum na 2 segundo ay rekomendado sa pangkalahatan bilang isang ligtas na distansya kapag sumusunod, na tumataas sa 4 hanggang 8 segundo kapag masama ang lagay ng panahon. Gayunpaman, ang 2-segundong minimum ay maaaring hindi magagawa sa masisikip na kapaligiran sa mga lungsod sa ilang bahagi ng mundo, at ang 4 hanggang 8 segundo ay hindi maaaring makapagbigay ng naaangkop na panahon para sa kaligtasan sa ilalim ng mga masyadong mapanghamong kalsada o mga kalagayan ng panahon.

Huli sa lahat, ang mga paksa at mga rekomendasyon sa dokumentong ito ay kumakatawan sa pinaka-kasalukuyan at komprehensibong impormasyon na magagamit sa oras ng publikasyon. Dahil sa nasabi ito, sa pagbibigay-kahulugan at paglalapat ng mga rekomendasyon na inialok sa dokumentong ito, dapat palaging isaalang-alang ng mga bumabasa ang mga maglalabasang peligro, ang lokal na kapaligiran ng kalsada, mga pagbabago sa teknolohiya at mga bagong natuklasan sa pananaliksik.

Pagsunod sa mga lokal na batas, pang-rehiyonal, batas ng estado, at pambansang mga batas ukol sa kaligtasan sa trapiko

Ang mga sasakyang pang-komersyal at 'di pang-komersyal na inaarkila o pagmamay-aari ng isang organisasyon ay, sa minimum, nakatugon sa lahat ng lokal, pang-rehiyonal, pang-estado at pambansang mga regulasyon at mga batas trapiko, pati na rin sa lahat ng iniaatas ng regulasyon na itinatag para sa pang-komersyal at 'di pang-komersyal na mga sasakyan.

SAKOP AT GAMIT

Naaangkop ang dokumentong ito sa mga driver ng light- o magaan, medium o katamtaman o heavy-duty o mabigat na mga sasakyan na pagmamay-aari ng kompanya o inarkila ng kompanya, at mga manggagawa sa ilalim ng kontrata at mga empleyado na nagmamaneho ng mga personal nilang sasakyan, pang-car pool, pinaupahan o pinarentahang sasakyan para sa negosyo ng kompanya sa higit pa sa 5,000 milyahe/8,000 kilometro kada taon. Ang dokumento ay maaaring magamit sa iba't ibang paraan, kabilang ang:

- Bilang isang *primer* ng mga kompanya sa mga unang hakbang ng pagbubuo ng isang programa ukol sa KALIGTASAN SA KALSADA. Ito ay nagbibigay ng isang *template* sa mga bagay na natuklasang magiging kritikal sa pagpapahusay, pagpapatupad at pagpapanatili ng isang inisyatibo para sa KALIGTASAN SA KALSADA.
- Bilang isang *instrumento sa pag-awdit* sa pamamagitan ng mga employer na may mga programa sa kaligtasan ng fleet na nasa lugar na, upang matukoy ang mga puwang at mga pagkakataon para sa pagpapahusay ng mga programa nila ukol sa kaligtasan ng fleet.
- Bilang isang template para sa paghahambing kapag maramihang mga kompanya ang nagkita-kita upang i-benchmark ang kanilang mga programa sa kaligtasan ng fleet.

Mga pang-organisasyong pagsasaalang-alang

Ang matatagumpay na programa para sa KALIGTASAN SA KALSADA ay may pinagkukunan, pinangunahan ng pamunuan at may nagmamay-ari ng linya.

1. Kabilang ang ngunit hindi limitado sa, paghahanap ng pagkukunan ang pagpopondo para sa:
 - a. Mga programa sa kaligtasan sa pagmamaneho (tulad ng pagsasanay);
 - b. pangangasiwa ng programa sa KALIGTASAN SA KALSADA (hal., bilang ng tao sa Korporasyon o mga serbisyo sa labas);
 - c. Teknolohiya para makapangolekta ng metriks.
2. Ang mas matagal nang negosyo/mga tagapagpaganap sa pangangasiwa ng lugar sa mundo ay nagpapakita ng komitment at naglalaan ng oras, mga mapagkukunan at atensyon. Ipinaglalaban nila ang programa para sa KALIGTASAN SA KALSADA at itinakda ang tonong yayakap sa isang kultura na nagpapahalaga sa kalsada.
3. "Linya na may Nagmamay-ari" ay tumutukoy sa sumusunod na mga elemento:
 - a. Ang bawat driver ay may pananagutan sa kanyang pagganap sa pagmamaneho.

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito. 4

-
- b. Ang manager ng driver ay may pananagutan din sa kanyang pagganap sa organisasyon sa pagmamaneho, at ang mga resulta ng pananagutan ay umaabot hanggang sa pinakamatataas na antas ng organisasyon.
 - c. Ang mga pangkat para sa KALIGTASAN SA KALSADA ng lokal na lugar ay bahagi ng network ng KALIGTASAN SA KALSADA na binubuo ng mga nangunguna sa rehiyonal o negosyo sa larangan ng KALIGTASAN SA KALSADA na konektado sa manager ng pandaigdigang KALIGTASAN SA KALSADA.

Tandaan: Sa ilang malalaking organisasyon, ang manager ng pandaigdigang KALIGTASAN SA KALSADA ay isang full-time na tungkulin. Ang lahat ng iba pa ay tumanggap ng kanilang mga tungkulin sa KALIGTASAN SA KALSADA bilang bahagi ng kanilang mga posisyon. Ipinakita sa Appendix A ang mga halimbawa ng mga tsart ng organisasyon ukol sa KALIGTASAN SA KALSADA.

METRIKS, KALAGAYAN NG NEGOSYO, AT PATULOY NA PAGPAPAHUSAY

Ang pangongolekta, pagsusuri at pagkakalat ng mga metriks/mga key performance indicator ay mahalagang mga nilalaman ng pangangasiwa ng isang programa ukol sa kaligtasan ng fleet.

Mga Pangunahing Datos na Kailangan

1. Kabuuang dami ng mga sasakyan ayon sa uri:
 - a. Light o Magaan
 - b. Medium o Katamtaman
 - c. Heavy o Mabigat
2. Kabuuang mga milyahe/kilometro ayon sa uri ng sasakyan sa loob ng isang tukoy na sakop na panahon
3. Kabuuang bilang ng mga banggaan ayon sa uri ng sasakyan sa loob ng isang tukoy na sakop na panahon
4. Kabuuang bilang ng mga pinsala ayon sa uri ng sasakyan sa loob ng isang tukoy na sakop na panahon
5. Uri ng mga banggaan, halimbawa
 - a. ayon sa kinahinatnan: may namatay, pinsala sa empleyado, pinsala sa taga-ikatlong partido, pinsala sa ari-arian lamang
 - b. ayon sa dahilan: hindi sumunod sa signal ng trapiko, hindi nagpalamang, na hit-and-run
 - c. ayon sa mekanismo ng pagkakabangga: sideswipe o nasagi, head-on o harapan, rear-end o sa likod

Metrics/Key Performance Indicators

1. Leading Performance Indicators

Ang mga leading performance indicator ay nagbibigay ng kabatiran sa posibilidad ng positibo o negatibong mga kaganapan.

- a. Halimbawa: Ang porsiyento ng mga nagmamaneho na naiuring mga nagmamaneho na mataas ang panganib (hal., batay sa bilis ng takbo o mga rekord ng banggaan o iba pang mga pagkukunan ng datos, kabilang na ang Mga Sistema ng Pagmomonitor na Nasa Loob ng Sasakyan o In Vehicle Monitoring Systems, tingnan din ang Appendix B)
- b. Halimbawa: Ang porsiyento ng mga nagmamaneho na tinatapos ang pagsasanay sa pagmamaneho sa isang taon ng kalendaryo, Halimbawa: Ang porsiyento ng mga banggaan na sumasailalim ng pag-aaral sa "ugat ng pangyayari" sa loob ng 30 araw ng banggaan

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito. 6

2. Lagging Performance Indicators

Ang mga performance indicator na nahuhuli ay nagbibigay ng liwanag sa kung gaano kahusay o hindi kahusay ang resulta ng pagpapaganap ng programa sa kaligtasan sa sasakyan.

Halimbawa: Mga Banggan at Mga Pinsala kada Milyong milyahe (Collisions and Injuries per Million Miles - CPMM and IPMM)

$$\text{CPMM} = \frac{(\text{Ang kabuuang banggaan sa isang tukoy na sakop na panahon} \times 1,000,000)}{\text{Kabuuang bilang ng mga milyaheng itinakbo sa naturang panahon}}$$

$$\text{IPMM} = \frac{(\text{Ang kabuuang banggaan sa isang tukoy na sakop na panahon} \times 1,000,000)}{\text{Kabuuang bilang ng mga milyaheng itinakbo sa naturang panahon}}$$

Pagtukoy sa mga Gagastusin para sa Pagkukumpuni ng Bangga

Ang halimbawa sa ibaba ay nagbibigay ng patnubay sa pagtukoy ng gagastusin sa pagkukumpuni ng mga bangga. Tandaan na bukod pa ang mga gastusin na may kaugnayan sa mga pinsala at dami ng mga namatay.

Ipalagay na:

Laki ng fleet = 500 sasakyan; 15% ng fleet na kasangkot sa banggaang walang pinsala kada taon; karaniwang gastos sa pagkukumpuni = USD \$15,380*

Halaga ng Taunang Pagkukumpuni dahil sa Banggaan = $500 \times 0.15 \times \$15,380 = \text{USD } \$1,153,500$

(*Ang karaniwang gastos sa pagkukumpuni ay mula sa *Pasaning Pang-ekonomiko ng mga Employer sa mga Banggaan - Economic Burden of Crashes on Employers*, NHTSA, 2002)

Pakikipagtulungan/Benchmarking/Patuloy na Pagpapahusay

Inirerekomenda ng NETS sa mga lider ng mga kompanya ng fleet/kaligtasan sa kalsada na lagpasan ang tingin sa mga sarili nilang programa sa kaligtasan ng fleet nang may regular na batayan upang matuto mula sa iba sa kanilang industriya at mula doon sa mga industriyang walang kaugnayan. Mababawasan nito ang oras ng paglutas sa problema, magdadala ng mga bagong ideya sa mga programa ukol sa KALIGTASAN SA KALSADA, palalawigin ang patuloy na pagpapahusay at padadaliin ang pagpapalitan ng mga inaasahang makakatulong na mga gawi.

Ang benchmarking/kolaborasyon ay maaaring pormal o hindi pormal. Kasama sa pormal na benchmarking ang pagsali sa organisasyon ng benchmarking sa kaligtasan sa kalsada (road safety benchmarking organization) (halimbawa ay NETS), pati na rin ang pagsali sa mga programa ng benchmarking na isinasagawa ng mga organisasyon sa industriya sa pangalan ng kanilang mga miyembro (ang halimbawa, American Gas Association). Para sa impormasyon tungkol sa isang pormal at komprehensibong programa sa benchmarking para sa kaligtasan ng fleet, bisitahin ang www.trafficsafety.org upang matuto ng tungkol sa programang NETS' STRENGTH IN NUMBERS™ Fleet Safety Benchmark. Tandaan na maaaring may kahalagahan ito sa malalaki at maliliit na fleet, sa lahat ng uri ng mga sasakyan at sa lahat ng employer na pandaigdigang nagpapatakbo, sa nag-iisang rehiyon sa mundo o sa isang bansa lamang.

Sa hindi pormal na benchmarking, isang grupo ng mga employer, madalas ay nasa parehong industriya, ay nakikipagtulungan upang mapahusay ang kanya-kanyang mga programa ng mga kompanya ukol sa KALIGTASAN SA KALSADA nang hindi kumukuha ng ikatlong partido para mangolekta at magsuri ng datos.

Ang programang benchmark ng NETS ay nangongolekta ng datos mula sa CPMMs/IPMMs at ng mga elemento ng programa na ginamit ng mga kompanyang sumasali sa gawaing pagbe-benchmark.

Kabilang sa mga elemento ng programa na na-ibenchmark ng NETS ang, ngunit hindi limitado sa:

- 1) Mga Patakarán
- 2) Mga programa sa pagsasanay, kabilang na ang Proseso ng Komentaryo sa Pagmamaneho
- 3) Pagtukoy sa driver na nasa mataas ang panganib at Interbensyon
- 4) Proseso sa pagsusuri ng banggaan
- 5) Ang paggamit ng Mga Sistema ng Pagmomonitor na Nasa Loob ng Sasakyan (In-vehicle Monitoring Systems - IVMS) at teknolohiyang pang-kaligtasan na itinustos ng Gumagawa ng Orihinal na Kagamitan (Original Equipment Manufacturer - OEM)
- 6) Proseso para sa awtorisadong driver (asawa/kinakasama sa bahay/mga programang dependent/mga kontraktor)
- 7) Metrics (hal., CPMM/IPMM, porsiyento ng fleet sa isang banggaan, mga karaniwang uri ng banggaan, scorecard ng uri ng sasakyan at ng bansa o lugar sa daigdig)
- 8) Patakarán sa telepono at iba pang elektronikong kagamitan
- 9) Pagsali ng Senior Management
- 10) Mga Pampangasiwaang kontrol (hal., mga hangganan sa oras ng itinatakbo kada araw o sunod-sunod sa isang linggo; mga ipinaguutos na paghinto para makapagpahinga

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito. 8

MGA DEPINISYON

ABS	Anti-Lock Brake System
Banggaang	Isang insidente na may kinalaman sa isang pinapatakabong sasakyang de motor na may nakabanggang isa pang sasakyan, ari-arian, (mga) tao o (mga) hayop. Ang insidenteng ito ay maaaring mangyari sa loob o labas ng pampublikong daan at maaaring magresulta sa pagkasira ng sasakyan, pagkasira ng ari-arian o pinsala.
Driver ng Kompanya	<ul style="list-style-type: none"> • Ang isang driver ng kompanya ay isang tao na itinalaga sa isang sasakyan na pagmamay-ari ng isang kompanya o isang sasakyang pinaupahan. • Sa diskresyon ng employer, maaaring isama rin sa mga driver ng kompanya ang mga asawa, mga kinakasama sa bahay at mga dependent ng driver ng kompanya na lisensyado, pati na rin ang tauhan na naka-kontrata. • Kabilang din sa mga driver ng kompanya ang mga empleyadong binigyan ng isang sasakyan bilang "kabayaran". • Mga manggagawang nakapailalim sa kontrata at mga empleyado na nagmamaneho ng mga personal na sasakyan, pang-carpool, pinaupahan o pinarentahang sasakyan para sa negosyo ng kompanya sa higit pa sa 5,000 milyahe/8,000 kilometro kada taon.
Pagsasanay ukol sa Depensibong Pagmamaneho	Isang kurso na magtuturo ng mga paraan sa ligtas na pagmamaneho at responsibilidad para sa lahat ng gumagamit ng daan. Lagpas pa ito sa mga kadalubhasaan sa mga patakaran sa kalsada at sa mga pangunahing mekaniks sa pagmamaneho. Layunin nito na bawasan ang panganib na magkaroon ng banggaan sa pamamagitan ng paunang pagtanaw sa mapapanganib na sitwasyon sa kabila ng mga taliwas na kondisyon o mga pagkakamali ng iba.
Mabigat na Sasakyan	<p>Isang sasakyan na alinman sa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nag-iisa o kombinasyon ng trak/trailer na may pinagsamang Gross Vehicle Weight Rating (GVWR) na 26,001 na pound (11,794 na kilo) o higit pa o • idinesensyo upang magsakay ng 16 o higit pang mga pasahero, kabilang na ang driver.
HSSE (KKSK)	Health, Safety, Security, Environment (Kalusugan, Kaligtasan, Seguridad, Kapaligiran)
Pinsala	Ang medikal na Paggagamot na higit pa sa paunang lunas ay kailangan at ang isang pinsala ay natingnan na ng doktor o nang iba pang propesyunal sa pangangalaga ng kalusugan. Kabilang sa karagdagan pang mga depinisyon ang pisikal na sakit o pinsala sa isang tao na magresulta sa pagkawala ng malay, nang hindi bababa sa isang araw na wala sa trabaho, narestriktahang gawain sa trabaho o nailipat sa trabaho.

IVMS	Ang Mga Sistema ng Pagmomonitor na Nasa Loob ng Sasakyan(In-vehicle Monitoring Systems - IVMS), o mga sistema ng pagmomonitor ng asal ng driver sa loob ng sasakyan, ay mga elektronikong kagamitan na nagrerekord ng datos ukol sa asal ng driver at paggamit ng sasakyan tulad ng petsa, oras, bilis, pagpapabilis, pagpapabagal, at paggamit ng seat belt.
Journey Management System (Sistema ng Pangangasiwa ng Biyahe)	Ang journey management system (sistema ng pangangasiwa ng biyahe) ay isang planado at sistematikong proseso ng pagbabawas ng mga panganib na may kaugnayan sa mga transportasyon sa kalsada sa loob ng mga pagpapatakbo ng kompanya. Ang pangangasiwa ng biyahe ay may mga sumusunod na bahagi: 1) isang pormal na mekanismo upang ma-akses ang pangangailangang bumiyahang at makita na alisin o bawasan ang mahahabang paglalakbay; at 2) isang pamamaraan sa pangangasiwa ng mga paglalakbay, kabilang na ang pagpapagaan ng panganib, pagpapalano ng mga ligtas na ruta at komunikasyon sa pagitan ng mga driver at mga supervisor.
JMP (SPB)	Ang Plano sa Pangangasiwa ng Biyahe (Journey Management Plan - JMP) ay bahagi ng isang sistema sa pangangasiwa ng biyahe at tumutukoy sa planong napagkasunduan na sa pagitan ng driver at superbisor (o Tagapangasiwa ng Biyahe - Journey Manager o JM). Saklaw ng JMP ang oras sa pagitan ng pag-alis at pagdating sa huling destinasyon. Dinedetalye ng JMP ang pinaka-ligtas na ruta upang maiwasan o mapagaan ang anumang posibleng peligro papunta sa ruta, mga alternatibong ruta, mga istasyon ng radyo na nagmomonitor ng trapiko, komunikasyon kapag papunta at kabilang na ang mga paghinto para makapagpahinga (sa mga ligtas na lugar) na ginagawa ng mga driver upang mapigilan ang pagod. Sa mga lokasyon kung saan ang akses sa mga sistema ng pampublikong pagtugon sa emergency ay nagkukulang, dapat matukoy ng plano ang pasilidad kung saan makakakuha ng pangangailangang medikal ang mga driver.
Magaang Sasakyan	Isang sasakyan na alinman sa: <ul style="list-style-type: none"> May Gross Vehicle Weight Rating (GVWR) na mababa pa sa 10,001 pounds (4,536 kilograms) o idinesensyo upang magsakay ng walo o mas kakaunting mga tao, kabilang na ang driver. Ang GVWR ay ang pinakamataas na kapasidad na makakarga ng isang sasakyan, kabilang na ang driver, mga pasahero, fuel at kargamento.
Katamtamang Sasakyan	Isang sasakyan na alinman sa: <ul style="list-style-type: none"> May Gross Vehicle Weight Rating (GVWR) na mas mataas pa sa 10,001 pounds, ngunit hindi bababa pa sa 26,001 pounds (11,794 kilograms) Nanghihila ng isang trailer na anumang klase at may pinagsamang GVWR na hindi na bababa pa sa 26,001 pounds (11,794 kilograms) o Idinesensyo upang magsakay ng siyam hanggang 15 katao, kabilang na ang driver.

NCAP	New Car Assessment Program o Programa sa Pagtatasa ng Bagong Sasakyan. Kadalasang pinangungunahan ng pamahalaan, ang NCAP ay naatasan sa pagsusuri ng mga de motor na sasakyan at nagtatalaga sa kanila ng mga rating o marka (sa pangkahalatan ay numeric o numero) batay sa kakayahan nila na protektahan ang mga nakatira mula sa pinsala kapag may nangyaring salpukan. Karagdagang impormasyon: http://www.globalncap.org/
Teknolohiya sa pag-iwas na magpaiko-ikot ang sasakyan	<p>Ang teknolohiya sa pag-iwas na magpaiko-ikot ang sasakyan na idinesenyo para sa magagaang sasakyan ay gumagamit ng elektronikong sistema ng pagkontrol sa katatagan o stability control system (ESC). Mapapagana ng sistema ang mga break ng kada gulong, mababawi ng sasakyan ang traksyon nito, kaya makokontrol ng driver ang sasakyan.</p> <p>Kabilang sa iba pang mga katawagan para sa parehong teknolohiya ang: Sistema ng Pagkontrol sa Traksyon (Traction control System - TCS), pagkontrol sa katatagan ng sasakyan (vehicle stability control - VSC), elektronikong programa sa katatagan (electronic stability program - ESP), pagkontrol sa pabagu-bagong katatagan (dynamic stability control - DSC). Ang sistema ay makukuha sa karamihan ng mga gumagawa ng sasakyan sa kanilang mga bagong sasakyan, mag SUV at magagaang trak.</p>
Proteksyon kung magpaikot-ikot	<p>Ang mga istraktura ng proteksyon kung magpaikot-ikot (kadalasan ay mga cab o mga frame) ay</p> <p>Ang karagdagang proteksyon na ito ay maaaring nasa anyong:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buong roll cage sa loob ng sasakyan • Suporta sa mga kolum ng bubong • Nadagdagang katatagan ng bintana
Proteksyon sa Pagsalpuk ng Gilid	<p>Isang sistema ng proteksyon laban sa pinsala sa mga banggaan sa gilid na nakasunod sa mga regulasyong ECE95 ng European Union, regulasyong FMVSS 214 ng U.S. o katumbas nito.</p> <p>Karaniwan, lahat ng modernong sasakyan ay may mga pang-istruktural na disenyo na ginagamit na proteksyon sa salpukan; ang karamihan ng mga sasakyan ay may mga airbag sa gilid at marami ang nagbibigay ng karagdagang airbag na pang-proteksyon sa ulo o mga kurtina.</p>

MGA KAILANGAN PARA SA PANGANGASIWA NG KALIGTASAN SA KALSADA

Ang mga iniaatas ay ginrupo sa apat na pilar:

- A. **Ang Sistema ng Pangangasiwa ng KALIGTASAN SA KALSADA:** ay may taglay na mga elemento sa isang programa na nagbibigay ng mga kakayahan sa isang organisasyon na paigtingin pa ang magagawa para sa mga kaligtasan sa kalsada
- B. **Mga kailangan ng driver at pasahero**
- C. **Mga iniaatas** para sa pangangasiwa ng biyahe para sa pagpapaplano, pagpapaganap at pagsubaybay
- D. **Mga kailangan sa Sasakyan**

Ang mga ipinag-uutos na mga elemento ng isang matatag na inisyatibo para sa kaligtasan sa kalsada ay nakalista sa kaliwa. Ang mga karagdagang materyal, kabilang na ang mga sasangguniin para sa gabay, mga pinakamagagandang gawi at mga appendis, ay nasa kanan.

Mga ipinag-uutos na elemento	Patnubay
A. Sistema ng Pamamahala ng Kaligtasan sa Kalsada	
<p>1. Dapat maipatupad ang isang sistema ng pangangasiwa ng kaligtasan sa kalsada upang matiyak na ang lahat ng gawain ay naplano, naipatupad, nakontrol at naidirekta upang ang mga panganib sa transportasyon sa kalsada ay mabawasan. Ang namamahala ay dapat magkaroon ng sumusunod na mga elemento:</p> <ol style="list-style-type: none"> A. Pamumuno at paninindigan B. Patakaran ukol sa KALIGTASAN SA KALSADA, mga layunin at mga target C. Organisasyon, mga mapagkukunan, mga papel na ginagampanan at mga responsibilidad D. Kakayanan, pagsasanay at kabatiran E. pangangasiwa sa panganib ng pagsakay-sakay sa kalsada F. Proseso ng Komunikasyon G. Pagdodokumento ng sistema ng pangangasiwa H. Pagpapalano ng at pagkokontrol sa operasyon I. Pagiging handa kung may emergency at pagtugon J. Pagmomonitor, pasgsusukat, pagsusuri at ebalwasyon K. Pagsubaybay at imbestigasyon sa insidente ng transportasyon sa kalsada L. Mga internal audit M. Pagrepaso ng tagapamahala N. Hindi naaayon, aksyong pangwasto at pangpigil O. Paninindigan sa patuloy na pagpapahusay 	<p>Ang mga halimbawa ng mga framework para sa mga komprehensibong sistema ng pangangasiwa sa kaligtasan sa kalsada ay:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGP 365 Inirekomendang gawi ukol sa kaligtasan ng transportasyon sa lupa - ISO 39001:2012 Mga sistema ng pangangasiwa sa kaligtasan ng trapiko sa kalsada (Road traffic- safety management systems - RTS) – Mga iniaatas na may gabay para sa paggamit <p>Dagdag pa rito, ang ANSI/ASSE Z15.1 2012 na pamantayan sa Mga Ligtas na Gawi sa Pagpapatakbo ng De Motor na Sasakyan ay naglalaman ng mga elemento ng isang sistema ng pangangasiwa ng kaligtasan sa kalsada.</p> <p>Ang sampol ng mga tsart ng organisasyon at mga ulat ng imbestigasyon sa insidente ay makikita sa Appendix A.</p>

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito. 12

B. Mga kailangan ng driver at pasahero	
1. Ang mga sumasakay sa mga sasakyan ay dapat gumamit ng mga sinturong pangkaligtasan. Responsibilidad ng driver na sabihin ang pangangailangang ito.	
<p>2A. Ang driver ay dapat na may balidong lisensya sa pagmamaneho para sa lokasyon at uri ng sasakyan.</p> <p>2B. Bumuo ng isang panloob na patakaran para sa Fitness sa Trabaho upang matiyak na ang pangangatawan at kaisipan ng driver ay angkop sa trabaho.</p>	<p>Sumangguni sa Appendix B4 para sa halimbawa ng patakaran ukol sa Driver Licensing.</p> <p>Ipatupad ang isang proseso ng Driver Fitness to Work na may kasamang mga napapanahong eksaminasyong medikal (halimbawa, mga screening kaugnay ng mga sakit sa pagtulog tulad ng sleep apnea).</p>
<p>3. Dapat matagumpay na makumpleto ng mga driver ang Pagsasanay sa Depensibong Pagmamaneho na naaangkop para sa iba't ibang mga uri ng sasakyang pinayatakbo. Dapat na kasama sa pagsasanay ang:</p> <p>A. Pangkalahatang kabatiran sa peligro (kabilang na ang pangangasiwa sa pagod at nagagambalang pagmamaneho) at mga bagay-bagay na tinukoy sa pamamagitan ng pagbabalik-aral ng mga dati nang banggaan.</p> <p>B. Hands-on, sa likod ng manubela o iba pang pamamaraan upang maipakita at matasa ang antas ng kasanayan</p> <p>C. Ang pana-panahong pang-refresher na pagsasanay ay dapat na ibatay sa naging pagganap ng driver sa tungkulin at sa pagkalantad sa panganib nang may isang hands-on na pang-refresher na pagsasanay kada tatlong taon</p>	<p>Inirerekomenda ng NETS na kumpletuhin ang isang pagsasanay ukol sa kabatiran kung magpapaikot-ikot ang sasakyan sa mga lugar kung saan may mataas na panganib na magpaikot-ikot ang mga sasakyan (hal., dahil sa uri ng sasakyan at/o uri ng kalsada o mga kondisyon.</p> <p>Sumangguni sa Appendix B2 para sa isang sampol ng patakaran ukol sa pagsasanay ng driver na kabilang ang impormasyon ukol sa mga komentaryo at pagmamaneho nang may kasama.</p> <p>Inirerekomenda ng NETS na kuhanin ang nakasulat na pag-eendorso/pagkilala ng driver sa patakaran sa pagsasanay ng driver.</p>

<p>4. Ang Management ay kailangang magpaganap ng isang proseso ng interbensyon para sa isang driver na nasa Mataas Na Panganib, na kailangang isama sa minimum ang:</p> <p>A. Kriterya para sa Pagtukoy, pagpababatid, at pangangasiwa ng mga driver na nasa mataas na panganib;</p> <p>B. Isang naka-iskedyul na sesyon ng pagtuturo sa driver kasama ang pinakamalapit niyang superbisor pagkatapos na pagkatapos na maring Driver na nasa Mataas Na Panganib; at</p> <p>C. Karagdagang muling pagsasanay at mga iniaatas ng suplemental na pagtatasa;</p> <p>D. Pagtuturo sa naaangkop na proseso ng pangangasiwa sa pagganap ng tungkulin.</p>	<p>Sumangguni sa Appendix B6 para sa Pagkilala sa Mataas Na Panganib at sa isang sampol na patakaran ng pagharap dito.</p>
<p>5A. Tukuyin, batay sa isang pagtatasa ng panganib sa HSSE kung aling mga sasakyan ang kailangan lagyan ng In-Vehicle-Monitoring Systems (IVMS). Sa minimum, ang mga gamit na IVMS ay kailangang magrekord ng tungkol sa isang "driver identification key" ng bilis, magaralgal na pagtaas, magaralgal na pagbabawas ng bilis, tinakbong mga kilometro o mga milyahe at mga oras ng pagmamaneho.</p> <p>5B. Gamitin ang mga datos ng IVMS upang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Makapagbigay ng komento sa mga driver at pahasayin ang pagganap ng driver sa tungkulin • Gamitin ang pangangasiwang kumikilala at nagsasaalang-alang ng mga sumunod na pangyayari; mag-isyu ng mga sanksyon para sa hindi pagsunod 	<p>Ang isang pamamaraang ibinatay sa panganib ay maaaring gamitin upang itakda ang bilis ng pagpapakilala sa IVMS. Ang kalalabasan ng pagtatasa sa panganib ay maaaring ang IVMS ay ipakilala una muna sa mga driver na nasa mataas na panganib, at susundan ng iba pang mga kategoriya ng driver.</p> <p>Ang halimbawa ng isang implementasyon ng IVMS at isang dokumenton ng gabay para sa komento sa driver ay makikita sa http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>Tandaan: Ang implementasyon ng iniaatas na ito ay hindi nangangahulugan na ang iba pang mga mekanismo ng pagkokomento (halimbawa, mga komentaryo at mga pagmamaneho nang may kasama) ay hindi isang balidong paraan ng pagpapahusay sa pagganap ng driver sa kanyang tungkulin. Ang komentaryo</p>

	at mga pagmamaneho nang may kasama ay maaari pa ring maging bahagi ng sistema ng pagsasanay sa driver.
<p>6. Ang mga driver ay hindi pinapahintulatang gumamit ng isang cell phone/pager/two-way na radyo habang nagmamaneho ng isang sasakyan. Kabilang dito ang mga hands-free device.</p> <p>A. Ang mga eksepsyon, kung papayagan ng lehislasyon, ay:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sa mga kaso na may emergency • Bilang bahagi ng pangangasiwa ng convoy • Iba pang mga sitwasyon batay sa mga pagtatasa ng HSSE sa panganib 	Sumangguni sa Appendix B1 para sa isang halimbawa ng patakaran ukol sa Driver Licensing.
<p>7. Ang mga driver ay hindi dapat magpatakbo ng isang sasakyan kung nakainom ng alak, nagdroga, naka-narkotiko o nakagamit ng gamot na maaaring makapagbigay ng masamang epekto sa kakayahang magmaneho.</p>	Sumangguni sa Appendix B3 para sa isang sampol na patakaran ukol sa pag-inom ng alak, pagdo-droga at sa mga gamot na maaaring makapagbigay ng masamang epekto sa kakayahang magmaneho.
<p>8. Ang paggamit ng mga sasakyang de motor na may dalawang gulong sa negosyo ng kompanya ay hindi pinapayagan, maliban na lamang kung nakita sa isang pagtatasa ng panganib na naisalugar ang mga sapat na kontrol upang mapangasiwaan ang panganib na kaakibat ng ganitong uri ng pagsakay.</p> <p>Kung ang resulta ng pagtatasa sa panganib ay nagdetermina na ang mga sasakyang may dalawang gulong ay pinapayagan, isang patakaran/pamamaraan ang dapat na isalugar na humaharap sa mga minimum na iniaatas para sa paggamit ng mga sasakyang ito, kabilang ang paggamit ng mga naaangkop na helmet at mga espesyal na pagsasanay ng driver.</p>	Sumangguni sa Apekdiks B7 para sa isang sampol ng patakaran sa paggamit ng mga sasakyang de motor na may dalawang gulong.

C. Pangangasiwa ng Paglalakbay	
<p>1. Ang Management ay kailangang magpatupad ng mga paraan para sa pangangasiwa ng sobrang pagkapagod at isang rehimen ng mga oras para sa pag-duty, pagmamaneho at pagpapahinga. Ang rehimen ay dapat na makasunod sa mga lokal na batas at mga regulasyon. Ang Management ay hindi dapat magtalaga ng trabaho kung saan ang isang driver ay magtatrabaho nang labag sa tungkulin, sa pagmamaneho at sa rehimen ng mga oras ng pahinga.</p> <p>A. Kailangan na ang pangangatawan at kaisipan ng driver ay naaangkop at may kakayahang magpatakbo ng sasakyan.</p> <p>B. May karapatan ang mga driver na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Iwasang magmaneho kung hindi sila nakapagpagpahingang maiigi o kung hindi sila alerto • Itigil ang sasakyan at magpahinga sandali sa isang ligtas na lokasyon kung nawawalan na ng atensyon <p>C. Ang mga driver ay dapat sumunod sa mga oras ng trabaho, ng pagmamaneho at oras ng pahinga.</p>	<p>Ipatupad ang mga pamamaraan para sa pangangasiwa ng pagkapagod kabilang na ang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mag-iskedyul ng trabaho upang makapagbigay ng sapat na oras ng pahinga, iwasan ang mahahabang oras ng pagmamaneho, iwasan ang pagmamaneho sa gabi at iwasan ang pag-ikot ng relyebo ng oras ng trabaho • Pahintulutan ang mga manggagawa na makapagplano ng isang magdamagang pagtulog. • Turuan ang mga driver tungkol sa panganib ng pagkapagod at mga epektibong estratehiya para mapangasiwaan ang pagkapagod. • Kung walang mga lokal na batas at mga regulasyon para sa mga oras ng trabaho, pagmamaneho, at pahinga, inirerekomenda sa Talahanayan 1 (pahina 22) ang mga oras ng trabaho, pagmamaneho at pahinga. • Kung hindi gaanong istrikto ang mga lokal na batas at mga regulasyon para sa mga oras ng trabaho, pagmamaneho at pahinga, inirerekomenda ng NETS na ipatupad ang mga mas istriktong iniaatas na nakasaad sa Talahanayan 1.

<p>2. Ang mga manager ay dapat na magtanong at magbalik-aral ng mga biyahe sa pana-panahon nang may intensyon na alisin na ang mga biyahe at mapababa ang panganib.</p>	<p>Isaalang-alang ang mga mas ligtas na paraan ng pagsakay-sakay (riles, ferry, sa himpapawid) at mga alternatibong paraan ng pagkukumpleto ng trabaho tulad ng pagkukumperensiya sa pamamagitan ng video o mga pagpupulong sa web.</p> <p>Saan man na ang pagsakay-sakay sa kalsada ang tanging magagawang solusyon, ang mga tukoy na hakbang para sa pagsakay-sakay sa kalsada ay kailangang isaalang-alang upang mapababa ang pagkalantad (mga kilometro o milyahe) at panganib. Kabilang dito ang: paggamit ng mga paraan ng transportasyon na mas mababa ang panganib (halimbawa, bus kumpara sa magaang sasakyan) at pagsasama-sama ng mga biyahe.</p>
<p>3A. Gumamit ng isang lokal na pagtatasa ng HSSE upang matukoy kung aling (mga uri ng) mga biyahe ang nangangailangan ng Journey Management Plan (JMP) at pairalin ang isang JMP para sa mga naturang biyahe.</p> <p>3B. Kabilang sa JMP ang isang awtorisadong rota, pagkilala sa mga mapeligrong daan at mga kaugnay na kontrol, mga hintuang mapapagpahingahan, at mga kailangang komunikasyon sa panahon ng pagbibiyahe. Sa pagpapalano ng biyahe, ang duty, mga oras ng pagmamaneho at mga oras ng pagpapahinga na inisa-isa sa Talahanayan 1 ay ipapatupad pati na ang mga kontrol para sa pangangasiwa ng pagod.</p>	<p>Sumangguni sa Appendix C para sa isang sampol ng patakaran sa Pangangasiwa ng Journey.</p> <p>Inirerekomenda ng NETS na magtalaga ng mga Journey Manager at tiyakin na sila ay nasanay nang mahusay.</p> <p>Saan man maaaring gawin, ang driver at manager ng biyahe ay dapat na makapag-usap-usap muna bago ang biyahe upang matiyak na:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Ang driver ay angkop sa trabaho at kwalipikado para sa biyahe (tingnan din ang mga iniaatas 3,4 at 8) b. Naiintindihan ng driver at ng journey manager ang JMP c. Na-inspeksyon ang mga sasakyan bago ang biyahe (tingnan rin ang iniatas 16.2) <p>Para sa mga biyaheng ang pag-uusap-usap muna ay hindi magagawa, ang mga alternatibong</p>

	kontrol ay maipapaganap upang matiyak na ang mga biyahe ay nakasunod sa mga aytem a, b at c na binanggit sa itaas.
4. Ang mga hindi awtorisadong pasahero ay hindi pinapayagan sa sasakyan habang nasa negosyo ng kompanya.	<p>Magpatupad ng isang patakaran na nagtutukoy ng mga awtorisadong magmaneho ng isang sasakyang pagmamay-ari ng kompanya o inupahan/pinarerentahan at iyong mga awtorisadong sumakay sa isang sasakyang pagmamay-ari ng kompanya o inupahan/pinarerentahan.</p> <p>Karaniwan, ang isang awtorisadong pasahero sa isang sasakyang may mabigat na kargamento ay isang tao na inaprubahan ng line management ng driver. Kabilang dito ang ngunit hindi limitado sa mga trainer ng driver, mga driver na trainee, mga kawani ng maintenance at mga kawani para sa pagsakay-sakay.</p> <p>Sa ilang mga bansa, ang mga pasahero ay dapat na makasunod sa mga iniaatas ng mga regulasyon kung saan sila ay inaasahang magkaroon ng kaalaman ukol sa kargamento, sa mga katangian ng mga iyon at sa mga proseso ng pagtugon kung may emergency.</p>
5. Ang mga driver ay dapat na, saan man pinapayagan ng batas, magmaneho nang bukas ang ilaw sa araw.	

TALAHANAYAN 1: HALIMBAWA NG MGA ORAS PARA SA TRABAHO/DUTY, PAGMAMANEHO AT PAHINGA

Ang mga rekomendasyon sa ibaba ay pangunahing nakabatay sa mga balangkas ng regulasyong naaangkop sa mabibigat na sasakyan. Gayunpaman, ang dami ng mga elemento sa ibaba, halimbawa, iyong mga may kaugnayan sa pangangailangang pagpahinga sandali at sa pangangailangang isaalang-alang ang oras ng pagko-komyut bilang isang komponente ng kabuuang oras ng pagmamaneho, ay makabuluhan din para sa mga sasakyang magaan at katamtaman.

Sumangguni sa Appendix C1 para sa karagdagang impormasyon tungkol sa bawat iniaatas sa Talahanayan 1, sa kahalagahan ng pagsunod sa mga iniaatas na ito at kung paanong ang mga ito ay maiiugnay sa mga lokal na batas at regulasyon.

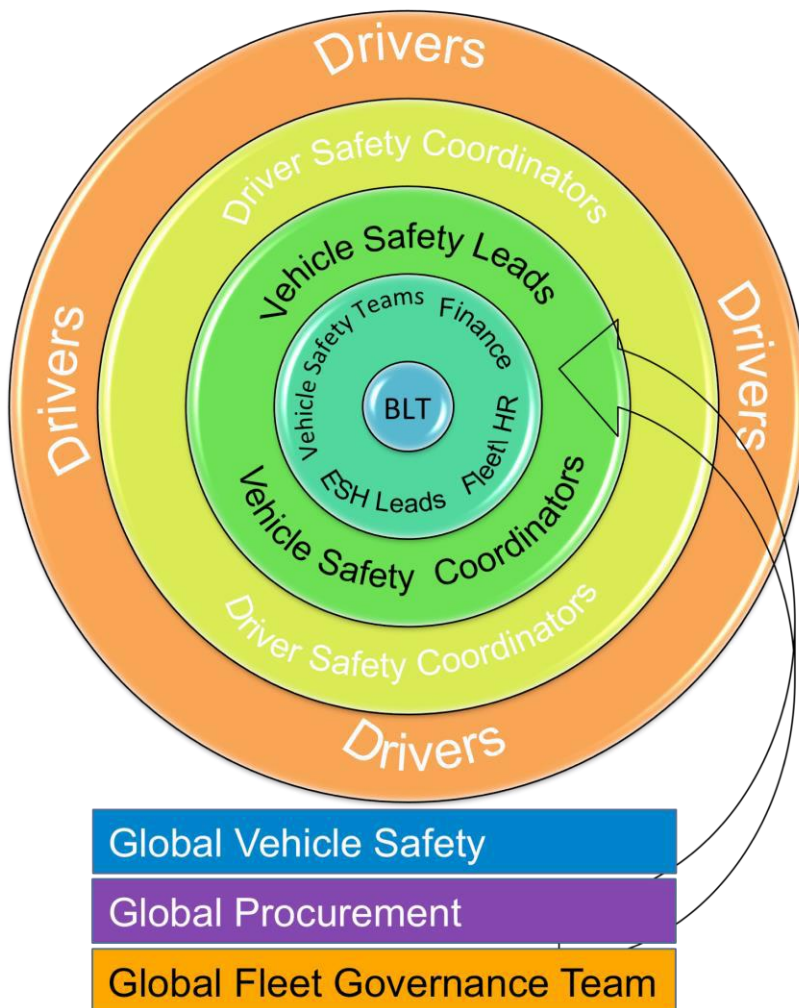
	Para sa mga driver ng magagaan o katamtamang sasakyan	Para sa mga driver ng mabibigat na sasakyan at sa iba na ang pagmamaneho ay isang pangunahing tungkulin sa trabaho
Maksimum na oras ng pagmamaneho sa pagitan ng mga pahinga at minimum na oras ng pahinga	Dalawang oras ng tuloy tuloy na pagmamaneho kasunod ng pahinga na hindi bababa sa 15 minuto.	4.5 oras nang tuloy-tuloy na pagmamaneho kasunod ng 30 minutong pahinga. Gayunpaman, mahigpit na inirerekomenda na magkaroon ng 15 minutong mga pahinga kada dalawang oras, o mas maraming madalas na pahinga sa mga panahong antok-na-antok na.
Maksimum na oras* ng trabaho/duty sa loob ng panahong 24-oras *Oras ng trabaho/duty na pangunahing kinabibilangan ng pagmamanehong depende sa lokasyon	Hindi pinapayagan ang empleyado na magmaneho pagkatapos ng labindalawang oras ng trabaho/duty.	Ang empleyado ay hindi pinapayaganag magmaneho pagkatapos ng 14 na oras ng pag-duty.
Maksimum na oras ng pagmamaneho sa loob ng panahong 24-oras	Walong oras sa kabuuan, hindi kasama ang oras ng pagkokomyut. Siyam na oras, kasama ang anumang oras ng pagkokomyut.	Sampung oras sa kabuuan hindi kasama ang oras ng pagkokomyut. Labing-isang oras kasama ang anumang oras ng pagkokomyut.
Maksimum na na oras ng trabaho/duty sa isang panahong may pitong araw at 14 na araw na panahon	Bawal nang magmaneho pagkatapos ng panahong 40 oras ng trabaho/duty sa higit pa sa pitong araw na panahon, o 80 oras sa higit pa sa 14 na araw na panahon.	Bawal nang magmaneho pagkatapos ng panahong 70 oras ng trabaho/duty sa higit pa sa walong araw na panahon, o 120 oras sa higit pa sa 14 na araw na panahon.

D. Sasakyan	
<p>1. Dapat na tiyakin ng management na ang mga sasakyang gagamitin ay nakasunod sa minimum na mga pamantayan:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. 3-point seat belts* B. Head rest/head restraint* C. Airbag (para sa driver at pasahero sa sarap) D. Proteksyon kung sasalpok ang tabi E. ABS F. IVMS (Batay sa pagtatasa ng panganib) G. Kit na pangtugon sa emergency <p>*minimum na mga pamantayan para sa magagaang sasakyan na ginamit para sa negosyo ng Kompanya na pag-aari o inupahan ng Driver.</p>	<p>Ang mga pamantayang tinukoy sa dokumentong ito ay minimum na mga pamantayan. Maaaring kabilang sa mga karagdagang pamantayan ang: kakayahang manghila, mga konsiderasyong ergonomic (halimbawa, kadalian sa akses, paggalaw, kakayahang magtrabaho mula sa sasakyan o sa loob ng sasakyan), mga katangiang kaugnay ng kaligtasan tulad ng mga sistema sa katatagan, mga gamit para makakita sa likod o para sa deteksyon, mga sistema para maiwasan ang banggaan, in-cab na camera at mga sistema para sa mga salamin sa labas.</p> <p>Inirerekomenda ng NETS na gamitin ang mga sasakyang may pampigil sa pagpapaikot-ikot nito o may mga gamit na pang-proteksyon, kung sa pagtatasa ng posibilidad na magpaikot-ikot ang sasakyan ay matutukoy na mataas ang panganib na magpaikot-ikot ang sasakyan.</p> <p>Inirerekomenda ng NETS na ang mga sasakyan ay magkaroon ng hindi bababa sa four stars na rating ng NCAP rating scheme o katumbas na balangkas ng rating sa crash test.</p> <p>Kabilang sa mga naaangkop na kagamitan kapag may emergency ang: first-aid kit, flashlight, reflective safety vest, fire extinguisher, warning triangles.</p>
<p>2A. Mentinahin ang mga sasakyan sa ligtas na pagtakbo nito na kasang-ayon ng mga espisipikasyon ng manufacturer at ng mga lokal na iniaatas ng batas.</p>	<p>Sumangguni sa Appendix D para sa isang sampol ng pamamaraan ng pagmementina ng sasakyan at isang pamamaraan para sa inspeksyon ng sasakyan.</p>

2B. Ang mga driver ay dapat na magsagawa ng mga pag-iinspeksyon bago bumiyahen upang matiyak na ang sasakyan ay nasa maayos na kondisyon ng pagtakbo at naaangkop para sa biyahe.	
3. Itago nang maingat ang maliliit na bagay-bagay sa compartment ng pasahero	Ang maliliit na bagay-bagay ay hindi dapat nakakalat sa compartment ng pasahero; ang isang cargo net o katumbas nito ay maaaring gamitin upang ihiwalay ang lugar na taguan sa lugar ng pasahero.

APPENDIX A1.1: HALIMBAWA NG ISTRUKTURA NG ORGANISASYON PARA SA KALIGTASAN SA KALSADA

- 1.1 Ang mga organisasyon na may operasyon sa maraming iba't ibang uri ng mga negosyo o lokasyon ay maaaring magsaalang-alang ng pagtatatag ng isang pandaigdigang patakaran na may mataas na antas kung saan iniisa-isa ang minimum na mga iniaatas at kung saan pinahihintulutan ang mga Yunit ng Rehiyon at ang mga Yunit ng Negosyo na makapagtatag ng mga mas detalyadong gabay na tukoy sa mga naaangkop na operasyon at nakapaloob sa mga iniaatas ng pandaigdigang patakaran.
- 1.2 Upang matagumpay na maipatupad at masustena ang isang programa para sa kaligtasan sa kalsada, ang isang malakas na demonstrasyon ng paninindigang management sa Programa para sa Kaligtasan sa Kalsada at Sasakyan ay iniaatas.



Mga Driver

- Magmaneho nang ligtas
- Mag-ulat ng milyahe at mga insidente
- Makipagtulungan sa Coordinator sa Ligtas na Pagmamaneho
- Kumpletong pagsasanay sa pagmamaneho

Mga Coordinator sa Ligtas na Pagmamaneho

- Team Manager o Admin Professional
- Magbigay ng may-katuturang datos sa kaligtasan ng sasakyan sa koponan
- Pagmonitor sa mga driver na Nasa-Panganib sa loob ng pangkat
- Ipagtanggol at impluwensiyahan ang kaligtasan sa loob ng pangkat
- Makilahok sa network ng DSC
- Mag-ulat ng mga insidente at mangolekta ng mileage

Mga Coordinator sa Kaligtasan ng Sasakyan

- ESH o lider ng masusing negosyo
- Magtalaga at magtrabaho kasama ang mga taga-DSC
- Makipagtulungan sa nangunguna sa kaligtasan ng sasakyan
- Makilahok sa pangkat sa kaligtasan ng sasakyan

Vehicle Safety Leads/Environment Safety and Health Department (ESH)

- Makipagtulungan sa mga coordinator at mga taga-DSC
- Mangasiwa ng mga sistema at kuhanin ang mga metric ng ESH
- Magbigay ng patnubay sa mga pangkat sa kaligtasan ng sasakyan

Mga Pangkat sa Kaligtasan ng Sasakyan

- Magtatag ng mga patakaran
- Humiling at magmonitor ng mga metric
- Mag-ulat sa Pamunuan ng Negosyo

Mga Business Leadership Team/Mga Lider ng mga Tao

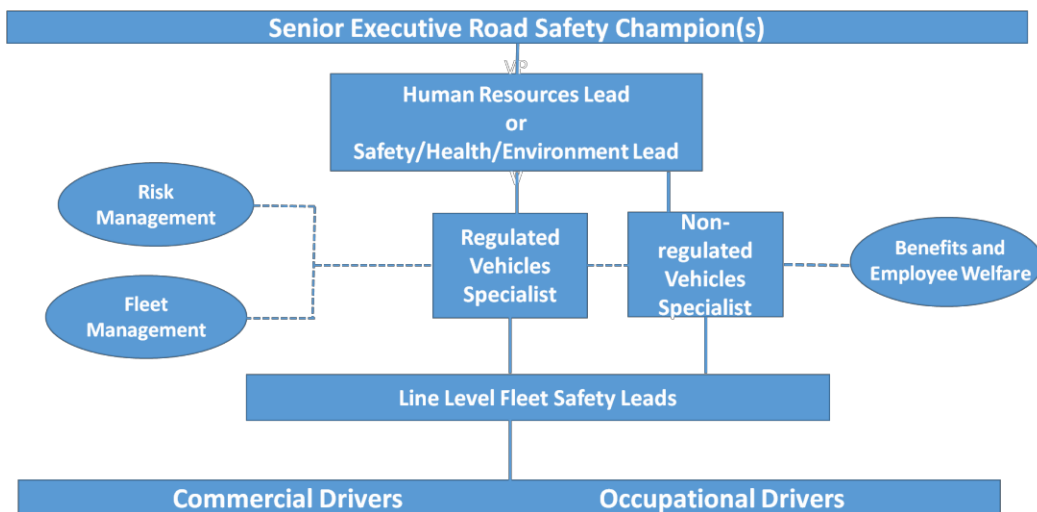
- Magbigay ng direksyon at mga inaasahan
- Suriin ang mga metric
- Aprubahan at Ilapat ang mga Patakaran
- Magsagawa ng mga follow-up at mga interbensyon sa driver

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

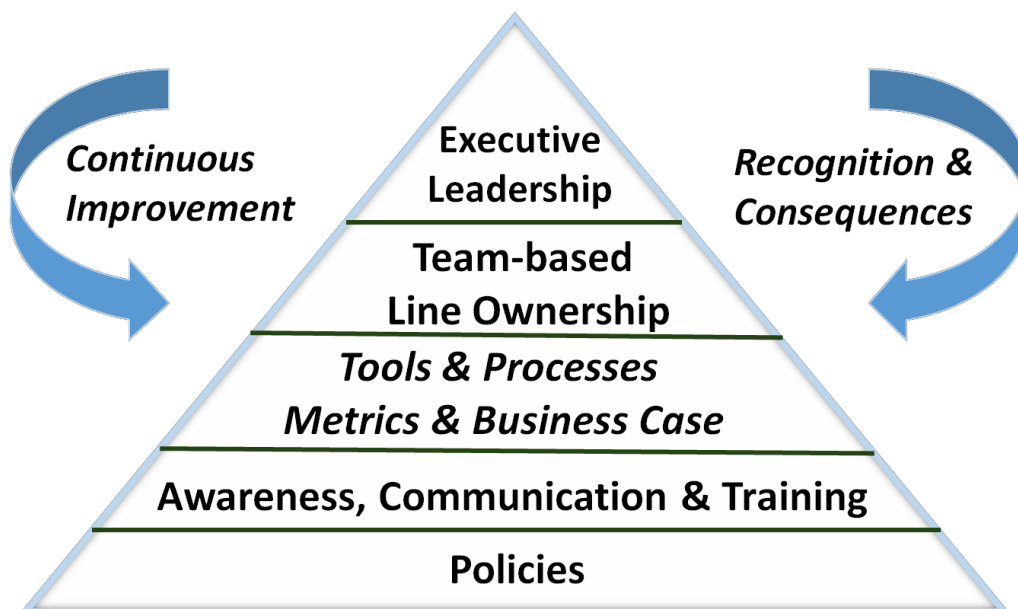
- 1.3 Ang mga Lider ng Organisasyon ay kailangang magtiyak na ang programa ay may mga angkop na napagkunan upang maipatupad ang programa, mangolekta at ihayag ang mga naaangkop na metrics, magbalik-aral ng mga insidente/banggaan, tiyakin na ang pagsasanay ng driver ay nakumpleto ayon sa iniatas at tukuyin at sanayin pa ang mga larangang para sa tuloy-tuloy na paghusay. Ang isang halimbawa ng istruktura ay makikita sa itaas.
- 1.4 Isaalang-alang ang pagtatatag ng Pang-rehiyong mga Pangkat sa Kaligtasan ng Kalsada upang pangasiwaan ang mga isyu sa loob ng bawat Yunit ng Negosyo o Lugar sa Daigdig.
- Magtatag at magbalik-aral ng isang patakaran ukol sa kaligtasan sa loob ng Yunit ng Rehiyon/Negosyo.
 - Tukuyin at tiyakin ang sapat na dami ng mga Coordinator para sa Kaligtasan sa Sasakyan
 - Magbalik-aral ng mga Insidente at Banggaan
 - Tiyakin na ang pagsasanay ng driver ay nakumpleto ayon sa patakaran
- 1.5 Magkakaroon ng isang paraan para sa pagtukoy at pagsasanay ng mga indibidwal na responsable sa pangangasiwa ng mga iniaatas ng Programa para sa Kaligtasan sa Sasakyan at upang magsilbing isang pangunahing punto ng kontak upang makatulong sa anumang mga pag-uulat at komunikasyon sa mga Driver ng Kompanya at mga asawa/kinakasama sa bahay na nagmamaneho ng sasakyang pagmamay-ari ng kompanya o mga inuupahang sasakyan.

**APPENDIX A1.2: HALIMBAWA NG TSART NG ORGANISASYON PARA SA KALIGTASAN SA KALSADA
AT MODELO NG PANGANGASIWA NG KALIGTASAN SA KALSADA**

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

APPENDIX A2: HALIMBAWA NG PAMAMARAAN SA IMBESTIGASYON NG INSIDENTE

LAYUNIN

Madetermina ang mga katotohan sa isang banggaan/insidente at sundin ang iniatas na protokol.

SAKOP

Lahat ng empleyado na nagpapatakbo ng mga sasakyan ng (Isulat dito ang pangalan ng kompanya) (pagmamay-ari, nirentahan, o inupahan)

MGA DEPINISYON

Mapipigilang Banggaan o Insidente—Ang isang mapipigilang banggaan o insidente ay isa kung saan ang Empleyado ng (Isulat dito ang pangalan ng Kompanya) ay nabigong gawin ang lahat ng maaaring gawin upang mapigilan ang banggaan o insidente, kabilang na ang dapat sana'y inasahan na pagkakaroon ng peligro at ginawa na ang mga naaangkop na pamamaraan ng dependsibong pagmamaneho.

Hindi Mapipigilang Banggaan o Insidente—Ang isang hindi mapipigilang banggaan o insidente ay isa kung saan ang Empleyado ng (Isulat dito ang pangalan ng Kompanya) ay ginawa ang lahat ng maaaring gawin upang mapigilan ang banggaan o insidente, kabilang na ang inasahan na pagkakaroon ng peligro at ginawa na ang mga naaangkop na pamamaraan ng dependsibong pagmamaneho.

PANGKALAHATAN

Ang imbestigasyon sa isang banggaan ay isang paghahanap ng kototohanan. Bilang management ng (Ilagay ang Pangalan ng Kompanya), hindi mo lang dapat alamin kung ano ang nangyari, kundi bakit ito nangyari, ang pinakamahalaga, kung paano maiwasan ng inyong empleyado ang mga katulad na banggaan. Ang kapaligiran, kalsada, kondisyon ng kalsada at sasakyan, asal ng tao at ng organisasyon ay dapat ding isaalang-alang. Ang tagumpay ng imbestigasyon ay nakabatay sa kakayahan ng manager na makakuha ng mga katotohanan nang walang kinikilingan at hindi sinusubukang suportahan ang mga nauna nang pinag-isipang nosyon.

Ang pinakalayunin ng (Isulat dito ang pangalan ng Kompanya) sa isang imbestigasyon at determinasyon kung mapipigilan ay isang pagpapahusay sa sarili upang mapigilan ang mga banggaan sa hinaharap.

Ang mga panuntunan sa mga sumusunod na pahina ay inilaan upang tulungan ang mga manager na magawa ang bahagi ng kanilang tungkulin na para sa pag-iimbestiga at pagdetermina kung mapipigilan. Sa pamamagitan ng pagsunod sa pamamaraang hakbang-kada-hakbang ayon sa inisa-isa, ang mga manager ay makakalap ng sapat na impormasyon para sa kanilang mga layunin, pati na ang makapagbigay sa (Isulat dito ang pangalan ng Kompanya) na dokumentasyong legal at pinansiyal. Mahalaga para sa mga ulat na maging hangga't maaari ay kumpleto at wasto sapagkat ito, sa maraming

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

mga kaso, ay ang nag-iisang opisyal na dokumento ng (Isulat dito ang pangalan ng Kompanya) ukol sa banggaan at maaaring gamitin sa hukuman para sa mga layuning may kaugnayan sa seguro o upang mabigyang-katuwiran ang isang aksyong pang-disiplina.

Mga Responsibilidad ng Empleyado

Pagkatapos masangkot sa isang banggaan ng sasakyan:

1. Tumigil agad upang mag-imbestiga.
2. Tulungan ang sinumang nasaktan.
3. Pasabihan ang Mga Serbisyong Pang-Emergency.
4. Protektahan ang eksena ng banggaan sa pamamagitan ng paglalagay ng mga gamit na nagbababala, kung naaangkop, upang maabisuhan ang trapiko, at iba pa.
5. Protektahan ang inyong sasakyan mula sa karagdagang pinsala o na manakawan. Huwag ilagay ang inyong sarili sa panganib.
6. Kung maaari, huwag galawin ang inyong sasakyan hanggang sa dumating ang pulis.
7. Maging magalang, ngunit huwag pumirma ng kahit ano o pag-usapan ang banggaan sa kahit kanino maliban na lang sa pulis at sa kinatawan ng (Ilagay ang Pangalan ng Kompanya), kapag natukoy na.
8. Mag-ulat agad sa inyong dispatser/manager agad gamit ang telepono.
9. Tumawag sa Tumutugon sa Fleet o Fleet Response upang iulat ang bangaan.
10. Huwag umako ng responsibilidad o pumayag na magbayad para sa kahit ano.
11. Protektahan ang inyong sarili sa pagkuha ng mga saksi, kabilang na ang mga unang tao na dumating. Kung tumangging magbigay ng mga pangalan, kuhanin ang mga numero ng lisensya.
12. Kung posible, kuhanan ng mga litrato ang (mga) sasakyan at eksena ng banggaan

Mga Responsibilidad ng Manager

Kapag ang isang empleyado ay tumawag upang mag-ulat ng banggaan, ang manager ay dapat:

1. Siguraduhin na ang empleyado ay hindi nasaktan at malayo sa pinsala.
2. Alamin kung kinakailangan ng empleyado ng mabilisang medikal na atensyon at bigyan ang empleyado ng mga paraan na makatanggap ng medikal na atensyon (tumawag ng ambulansya kung kailangan).
3. Tiyakin na sumunod ang empleyado sa mga hakbang sa itaas.

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

SA EKSENA

Kapag dumadating sa eksena, ang **manager** ay (kung may kinalaman):

1. Titingnan ang kondisyon ng mga empleyado at iba pang mga nasangkot.
2. Sisiguraduhin ang kalagayan ng sasakyan at mga nasa loob nito.
3. Lilitratuhan ang eksena.
4. Kukuha ng impormasyon para sa inyong ulat.
5. Mag-i-sketch ng eksena.
6. Kukuhanin ang mga pahayag ng saksi.

Paglilitrato ng Eksena

Lilitratuhan ang eksena ng banggaan mula sa maraming iba't ibang anggulo hangga't maaari. Kukunan ng mga litrato ang mga sasakyan nang malayo upang masiguro na makukuha rin ninyo ang lugar na nakapalibot. Ang malapitang litrato ang anumang pinsala, sa loob o sa labas ng mga sasakyan, o sa nakapalibot na ari-arian, ay dapat na kasama rin. Kung nagalaw na ang mga sasakyan, kuhanan ng litrato ang bawat isa galing sa maraming iba't ibang mga anggulo hangga't maaari.

Mas maganda ang magkaroon ng maraming litrato ng mga banggaan kaysa hindi sapat!

Pagkuha ng Impormasyon sa Eksena

Tiyak na lokasyon ng banggaan:

1. lungsod, estado, at county kung saan nangyari ang banggaan
2. pangalan ng highway, kalye, o rota
3. pinakamalapit na adres ng kalye kung nangyari ang banggaan sa lugar na maraming sasakyan.
4. distansya mula sa pinakamalapit na interseksyon o iba pang mga palatandaan tulad ng bukid, parke, negosyo, senyas, at iba pa.

Mga kabilang na partido - siguruhin na alam mo:

1. mga pangalan, mga tirahan, at mga numero ng telepono ng lahat ng partidong kabilang, kasama na ang mga pasahero, mga nakasaksi, at mga opisyal ng pulis (kung posible, kunin ang numero ng badge ng opisyal ng pulis)
2. na nagmamay-ari ng anumang mga sasakyan o ibang ari-arian na kabilang sa banggaan
3. iba pang kompanya ng seguro ng driver, numero ng policy, pangalan ng ahente, numero ng telepono ng ahente

Tungkol sa kasangkot na mga sasakyan at pinsala sa ari-arian, tiyakin na alam mo ang: yari, modelo, taon, numero ng lisensya, kulay, uri (kotse, trak, motor) at, kung posible, serial number ng lahat ng sasakyang sangkot.

Ilarawan ang pinsalang natamo ng bawat sasakyan o bahagi ng ari-arian. Kung posible mula sa nakaraang karanasan, tantyahin ang halaga sa dolyar ng pinsala, ngunit huwag gumawa ng anumang mga pahayag tungkol sa tinantiyang pinsala.

Gaano kalala ang naging pinsala

1. Kung posible, alamin ang totoong nangyari at gaano kalala ang naging pinsala sa kahit sinong sangkot sa banggaan (tumawag sa ospital kapag bumalik kayo sa inyong opisina, kung kailangan).
2. Siguraduhin na ang pangangatawan at kaisipan ng driver ay may kakayahang magmaneho bago siya hayaang magpatuloy.
3. Kung posible, alamin ang pangalan, tirahan at numero ng telepono ng (mga) ospital/mga pasilidad ng medikal ng paggagamot kung saan dinala ang nasaktan.
4. Kung posible, alamin ang pangalan at numero ng telepono ng kompanya ng ambulansiyang nagdala sa nasaktan.

Tukuyin kung ang mga pamantayan sa pagsusuri kung uminom ng alak/nasuri kung nagdodroga ay natugunan. Kung ang alinman sa sumusunod ay naganap bilang isang resulta ng banggaan, ang management ng (Isulat dito ang pangalan ng Kompanya) ay dapat magsagawa ng pagsusuri sa empleyado kung uminom ng alak/nasuri kung nagdodroga matapos ang banggaan sa empleyado:

1. may namatay o
2. ang paglabag sa paggalaw ay ini-isyu sa driver ng (Isulat dito ang pangalan ng Kompanya) at alinman ng parehong sasakyan ay kinailangang hilahin dahil sa pinsalang natamo nito o sino mang indibidwal na sangkot sa banggaan ay tumanggap ng medikal na paggagamot nang malayo sa eksena ng banggaan.

Mga Pahayag: Magsulat ng mga pahayag mula sa mga partidong sangkot at mga saksi na naglalarawan ng banggaan

Mga pagsusukat—dapat mong sukatin ang:

1. haba ng marka ng pagsagadsad (sukatin ang mga marka sa pamamagitan ng pagsusukat ng isang kapantay na distansiya sa gilid ng kalsada kung hindi mo magagawang sukatin nang ligtas ang aktwal na marka ng sagadsad dahil hindi ito pinahihintulutan ng trapiko)
2. lapad ng kalsada o highway at mga indibidwal na daanan ng trapiko.
3. distansiya ng pagsasalpukan (kung hindi pa naigalaw ang mga sasakyan) mula sa dalawang dako ng puntong pinagmulan kung saan nakatigil tulad ng linya sa gitna at ng gilid ng kalsada

Tungkol sa mga kondisyon sa pagmamaneho, gumawa ng tala ng:

1. anong ibabaw ng kalsada at kondisyon nito (hal., aspalto, basa)
2. panahon at mga kondisyon ng liwanag sa oras ng banggaan (hal., maliwanag, araw, gabi)

Tuklasin kung saan ka makakakuha ng kopya ng police report at kung kailan ito maaaring kuhanin.

Patotohanan ang ligtas at mekanikal na pagka-maaasahan ng sasakyan bago ito galawin o manehuhin. Kung may duda, ipahila ito.

Pag-i-sketch ng Eksena

Iguhit ang eksena ng banggaan nang wasto hanggat maaari, kabilang na ang lahat ng pisikal na katangian sa paligid tulad ng mga puno, mga bakod, mga pader, mga kanal at mga palatandaan. Ang mga palatandaan at mga signal ng trapiko, pati na rin ang pangalan ng mga kalye at mga highway, ay mahalaga.

Siguraduhin din na ipapakita ang:

1. direksyon ng mga sasakyang nasangkot bago ang salpuhan
2. punto ng pagbabanggaan (isulat ang distansiya nito mula sa nakapirming dako ng puntong pinagmulan)
3. huling lugar na kinalagyan ng (mga) sasakyan bilang resulta ng banggaan
4. haba ng lahat ng marka ng sagadsad
5. lawak ng kalsada at mga indibidwal na daanan ng trapiko

PAGBALIK SA OPISINA: PAGDETERMINA NG PAGKAMAPIGILAN

Pagkatapos imbestigahan ang isang banggaan, dapat ninyong matukoy kung ito ba ay mapipigilan o hindi para sa inyong empleyado at kumpletuhin ang Pabatid ng Hatol (Notification of Judgment). Isinasaalang-alang ng (Isulat dito ang pangalan ng Kompanya) na ang banggaan/pangyayari ay mapipigilan maliban na lamang kung ginawa na ng empleyado ang lahat ng posibleng gawin upang mapigilan ito, kabilang na dapat sana'y inasahan na ang peligro at ginawa na ang mga naaangkop na pamamaraan ng depensibong pagmamaneho.

Mahalaga na manatiling objective. Hindi ito magiging madali, ngunit ang mga personal na nararamdaman para sa mga empleyado na nasangkot ay hindi dapat na makaimpluwensiya sa desisyon. Ang mga epekto ng desisyon na iyon ay napupunta nang higit pa sa isang partikular na empleyado at pinag-uusapang banggaan.

Sa naturang depinisyon, ang pagkamapigilan ay lagpas pa sa pananagutan sa ilalim ng batas kung ang isasaalang-alang ay ang (Isulat dito ang pangalan ng Kompanya). Posible para sa isang empleyado ang magkaroon ng isang mapipigilang banggaan/pangyayari na hindi ituturing na may kasalanan sa ilalim ng batas. Ang mga driver ng Kompanya, bilang mga sanay na mga propesyonal, ay may mas malalaking responsibilidad sa pagpigil sa mga banggaan kaysa sa ordinaryong mga motorista. Ang pamantayan na iyon ay talagang mataas, ngunit ito ay kasama sa teritoryo at tinatanggap saan man sa buong industriya ng transportasyon.

Sa pamamagitan ng pag-uuri ng isang hindi mapipigilang banggaan/pangyayari, ang manager ay maaaring nagbibigay ng isang hindi sinasabing pag-apruba sa ilang asal sa pagmamaneho para sa lahat niyang empleyado. Kapag napagpasyahan na mapipigilan, tutukuyin ng manager ang ilang mga asal na hindi katanggap-tanggap alinsunod sa mga pamantayan ng korporasyon. Sa maikling salita, ang bawat desisyon ang magbibigay sa mga empleyado ng mga pamantayan sa pagmamaneho na inaasahang gagawin nila habang buhay.

APPENDIX B1: HALIMBAWA NG PATAKARAN NG PAGGAMIT NG TELEPONO



Rekomendadong Paggamit

Ang patakaran na ito ay maaaring gawing modelo sa patakaran ng inyong organisasyon. Maaari mong palawakin ang sinasabi ng patakaran na isama ang karagdagang mga pangyayari na may kaugnayan sa mga pangangailangan ng inyong organisasyon, tulad ng mga boluntaryo, mga tsuper na nagdadala sa mga tao sa ngalan ng inyong organisasyon, pagmamaneho sa ari-arian ng kompanya, at iba pa. Bagaman maaaring piliin mong i-edit ang mga tuntunin sa pagpapatupad at pandisiplina, ang pagsama ng mga partikular na tuntunin ay nagpapatibay sa pagtupad sa patakaran. Inirerekomenda ng inyong legal na pangkat na balik-aralan ang mga huling sinasabi sa inyo ng patakaran.

Lubos naming pinahahalagahan ang kaligtasan at kapakanan ng lahat ng empleyado. Dahil sa pataas na bilang ng mga aksidente na resulta ng paggamit ng mga cell phone habang nagmamaneho, kami ay nagtatalaga ng panibagong patakaran.

1. Ang mga empleyado ay hindi pinapayagan na gumamit ng cell phone, alinman ang hawak o hindi hawak ng kamay, habang nagpapatakbo ng de motor na sasakyan sa negosyo ng kompanya at/o sa oras ng kompanya.
2. Ang mga empleyado ay hindi pinapayagan na magbasa o sumagot sa mga email o mga text message habang nagpapatakbo ng de motor na sasakyan sa negosyo ng kompanya at/o sa oras ng kompanya.
3. Ang patakaran na ito ay angkop din sa paggamit ng mga PDA.
4. Habang nagmamaneho, hindi maaaring sagutin ang mga tawag at dapat idirekta sa voice mail.
5. Kung ang isang empleyado ay kailangang tumawag sa (911), dapat iparada muna ang sasakyan sa isang ligtas na lokasyon.

Ang mga empleyado ay maaaring bigyan ng dalawang babala. Sa ikatlong pagkakataon na ang empleyado ay nalamang lumabag sa patakarang ito, ito ay magiging batayan para sa mabilis na pagkatanggal sa trabaho.

Ang lagda ninyo sa ibaba ay nagpapatunay ng inyong pagsang-ayon na sumunod sa patakarang ito.

Petsa ng

Pagtatag: Bagaman ang impormasyon at mga rekomendasyon na nakalagay sa publikasyong ito ay pinagsama-sama mula sa mga pinagkunan na pinaniniwalaang maaasahan, ang National Safety Council ay hindi nagbibigay ng garantiya sa, at hindi inaaako ang responsibilidad sa, kawastuhan, kasapatan o kakumpletuhan ng naturang impormasyon o mga rekomendasyon. Ang iba pa o karagdagang mga panukat sa kaligtasan ay maaaring kailanganin sa ilalim ng partikular na mga pangyayari. Para mag-download ng libreng Cell Phone Policy Kit para sa mga employer, bumisita sa http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx.

© 2009 National Safety Council. Reserbado ang Lahat ng Karapatan. Muling inilimbag nang may permiso.

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

lagda ng Empleyado

APPENDIX B2: Halimbawa ng Patnubay para sa mga Kinakailangang Pagsasanay sa Kaligtasan sa Kalsada

Magkakaroon ng isang proseso upang siguraduhin na ang lahat ng empleyado at lahat ng asawa/kinakasama sa bahay at mga kontraktor na nagmamaneho ng mga sasakyang pagmamay-ari o inupahan ng kompanya ay nasanay nang maayos para sa mga tukoy na mga sasakyang patatakbuhan at ang pagsasanay ay nadokumetuhan nang maayos.

Pandaigdigang Pagsasanay para sa lahat ng empleyado:

Ang taunang pagsasanay batay sa kabatiran sa kaligtasan, kabilang na ang sertipikasyon ng pagbabalik-aral sa patakaran, ay kailangan para sa lahat ng empleyado na nagmamaneho sa o wala sa trabaho. Ang taunang pagsasanay ay dapat na makapagturo ng ukol sa pangkalahatang kabatiran sa peligro (kabilang na ang pangangasiwa sa pagod at nagagambalang pagmamaneho) at mga bagay-bagay na tinukoy sa pamamagitan ng isang pagbabalik-aral ng mga dati nang banggaan at isang sertipikasyon na nabalik-aral ang patakaran. Ang pagsasanay na ito ay dapat ibigay sa asawa/sa kinakasama sa bahay at mga kontraktor na karapat-dapat magmaneho ng mga sasakyang pagmamay-ari o inuupahan ng kompanya.

Pagsasanay sa Magagaang Sasakyan para sa mga driver ng kompanya:

Lahat ng driver ng kompanya na nagmamaneho ng magagaang sasakyan ay kailangang magkumpleto ng pandaigdigang pagsasanay taun-taon. Dagdag pa sa mga kailangan sa pandaigdigang pagsasanay para sa lahat ng empleyado, ang pagsasanay para sa Mga Driver ng Magagaang Sasakyan ng Kompanya ay dapat magsama ng mga sumusunod:

1. Pagsasanay sa Light Vehicle BTW (Behind the Wheel) sa loob ng 90 araw pagkapasok sa trabaho o sa lalong madaling panahon na ang pagsasanay ay makatuwirang maisasaganap para sa lahat ng Driver ng Kompanya at bawat tatlong taon pagkatapos nito.
2. Isang Assessment Drive ang dapat na makumpleto nang may tagapuna na nagtatala ng mahahalagang alalahanin bago ang pagmamaneho sa pangalan ng Kompanya at sa bawat taon na ang isang pagsasanay na BTW sa Magagaang Sasakyan ay hindi iniaatas.
3. Ang mga taunang peer drive assessment o pagtatasa sa pagmamaneho nang may kasama ay kailangang isaalang-alang upang madagdagan ang dami ng komento kung ang mga sistema ng GPS/elektronikong koment ay hindi ginagamit.

Pagsasanay sa Katamtaman ang Bigat at Mabibigat na mga Sasakyan para sa mga driver ng kompanya:

Dagdag pa sa lahat ng kailangan sa pagsasanay sa magagaang sasakyan ng mga driver ng kompanya, ang mga nagpapatakbo ng Katamtaman ang Bigat at/o Mabibigat na Sasakyan ay dapat magsama ng mga sumusunod:

1. Pagsasanay na BTW sa naaangkop na sasakyan sa minimum na bawat tatlong taon.
2. Isang assessment drive sa isang naaangkop na sasakyan, nang may tagapuna na nagtatala

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

ng mga mahahalagang alalahanin, ay iniaatas sa bawat taon na ang pagsasanay na BTW ay hindi iniaatas.

3. Class room o computer based training (CBT) sa dalawang taon sa pagitan ng BTW training.
4. Ang mga driver ng mga sasakyang para sa siyam - hanggang - 15 pasahero ay kailangang magkaroon ng Commercial Driver's License (CDL) Endorsment. Ang mga kailangan para sa karagdagang pagsasanay ay dapat mabuo upang matulungan ang mga driver na nagsasakay ng maraming tao. (iyon ay, >9).
5. Dapat kasama sa pagsasanay ng mga tsuper ng mga malalaking sasakyan ang mga elementong sinasakop sa pagsasanay sa sasakyang katamtaman ang laki upang ang nagpapatakbo na may angkop na kasanayan ng Malalaking Sasakyan ay kwalipikado ring magpatakbo ng Mga Katamtamang Sasakyan.
6. Ang asawa/mga Kinakasama sa Bahay ay hindi awtorisadong magmaneho ng Katamtaman ang Bigat o Mabibigat na Sasakyan.

Pagsasanay ng Driver na nasa Mataas na Panganib:

Ang mga driver na natukoy na nasa Mataas na Panganib ayon sa proseso ng pagmomonitor at pagtukoy ay dapat makatanggap ng:

1. Isang sesyon ng pagtuturo kasama ang pinakamalapit na superbisor ng driver matapos mauri na Driver na nasa Mataas na Panganib; at
2. Ang pagsasanay na BTW o isang naaangkop na alternatibong pagsasanay (ayon sa nadetermina ng superbisor ng driver pagkakonsulta sa Departamento ng Kapaligiran, Kaligtasan at Kalusugan o Environment, Safety and Health Department (ESH) at sa negosyo sa loob ng 90 araw pagka-uri na isang Driver na nasa Mataas na Panganib; at
3. Dalawang Assessment Drive sa loob ng 12 buwan para sa nauring Driver na nasa Mataas na Panganib kasama ang unang Assessment Drive sa loob ng 30 araw.

Pagtatasa sa Pagsasanay ng Driver:

Ang Pagtatasa sa Pagmamaneho ay mga oportunidad para sa mga manager na suriin ang mga kasanayan sa pagmamaneho at kondisyon ng sasakyan nang one-on-one o personalan kasama ang kanilang mga Driver ng Kompanya. Nilalayon ng mga iyon na makapagbigay agad ng komento ukol sa mga kasanayan sa pagmamaneho at tukuyin ang mga larangang kailangan pang pahasayin. Ang Pagsasanay para sa mga Assessment Drive ay ibibigay sa mga manager. Ang manager ay mag-iiskedyul at magkukumpleto ng isang Assessment Drive sa loob ng 15 araw pagkatapos na ang isang empleyado ay maging isang Driver ng Kompanya. Ang mga Nilagdaang Tseklist ng Assessment Drive ay kailangang itago ng pinakamalapit na superbisor ng driver sa loob ng panahong tatlong taon.

Mga Pagmamaneho nang may kasama (Peer Drives):

Ang mga pagmamaneho nang may kasama ay isang oportunidad upang makalikha ng isang kapaligirang palaging naiisip ang tungkol sa kaligtasan kung saan ang mga indibidway ay nagbabantay o nag-aasikaso sa isa't isa at nahihikayat sa mga asal na ligtas. Ang pagmamaneho nang may kasama ay iaatas taun-taon sa bawat Driver ng Kompanya. Ang isang rekord ng pagkakumpleto ay lalagdaan ng parehong driver at tagamasid at itatago ng pinakamalapit na superbisor ng driver sa loob ng panahong 3 taon.

HALIMBAWA NG FORM PARA SA PAGTATASA AT/O EBALWASYON SA PAGMAMANEHO NANG MAY KASAMA

Scan 360 Skills	Positibong Asal	Kailangang Mapahusay	Hindi Na-observerbahan
Iniakma ang posisyon ng salamin upang mabawasan ang mga hindi makitang lugar bago magsimulang magmaneho	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nag-scan ng pasulong, ng paurong at ng magkabilang tabi (360°) ng sasakyan habang nagmamaneho	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sinuri ang mga salamin sa likod at tabi kada apat hanggang walong segundo habang nagmamaneho	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umakasyon nang maaga sa mga naka-abang na peligo sa pamamagitan ng pagtapak sa break o paglipat sa ibang lane	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nagpatuloy ng 360° na pag-scan kahit ang sasakyan ay nakahinto na	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nag-scan ng 360° at tumitingin sa likod kapag umuunong	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Makakapaglarawan ng mga naaangkop na "rutang labasan" kapag nagmamaneho o kung huminto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Mga Komento:

Mga Kasanayan sa Pagsunod sa Distansya	Positibong Asal	Kailangang Mapahusay	Hindi Na-observerbahan
Palaging nagpapanatili ng hindi na bababa pa sa "dalawang segundo" ng pagsunod sa distansya	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dinadagdagan ang pagsunod sa distansya sa apat hanggang walong segundo sa masamang panahon/kondisyon ng kalsada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dinadagan ang pagsunod sa distansya para sa mga nasa likod na dikit o mga tailgater	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mabilis na umuunong sa isang ligtas na distansya kung may biglang humarang sa unahan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gumagamit ng mababang ilaw sa kalsada upang ang sasakyan ay nakikita ng iba, iyon ay. rekomendadong gawi para sa kaligtasan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bumabagal sa mga bako-bakong kalsada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maingat na lumalapit sa mga "sasakyang mabagal tumakbo"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sandaling humihinto sa mga interseksyong walang marka o hindi gaanong nakikita	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bumabagal kapag papunta sa mga sementadong kalsada mula sa mga bako-bakong kalsada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Mga Komento:

Mga Kasanayan sa Interseksyon	Positibong Asal	Kailangang Mapahusay	Hindi Na-observerbahan
Bumabagal, tinitingnan muna ang tawiran ng trapiko, at inaapakan ang brake bago tumawid sa mga interseksyon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umiiwas sa pagpasok sa mga interseksyon kapag nagdilaw ang ilaw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kapag pinahinto, makikita nang maayos kung nasaan ang mga gulong sa likod ng kotse sa harapan ay nakalapat sa bangketa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nagsisignal agad kapag liliko	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kung kakaliwa, naghihintay muna na ang lahat ng tatawid at makatawid bago iliko ang gulong	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Naghihintay ng 2 buong segundo bago tumawid sa interseksyon pagkatapos mag-berde ang ilaw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Mga Komento:

Mga Kasanayan sa Pag-brake	Positibong Asal	Kailangang Mapahusay	Hindi Na-observerbahan
Gumagamit nang "handa nang brake" kailan man na may isang <i>posibleng</i> problema sa harap o ang berdeng ilaw ay "hindi na gumagana".	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gumagamit ng "30% braking" upang mapahinto nang maayos ang sasakyan sa mga normal na sitwasyon ng pag-be-break	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Mga Komento:

Vehicle Walk-Around:

- ☐ Magandang Kondisyon, Labas at Loob
☐ Pagmementina na Kinakailangan sa Labas
☐ Mga Pagmementina na Kinakailangan sa Loob

Lagda ng Supervisor

Petsa

Lagda ng Driver

Petsa

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

APPENDIX B3: HALIMBAWA NG PATAKARAN SA PAG-INOM NG ALAK AT PAGDODROGA

1. Dapat matugunan ng mga empleyado ang mga iniaatas na naaangkop na mga Patakarang sa Sasakyan, at sikaping magsanay magmaneho nang ligtas. Ang mga empleyado ay hindi pinapayagan, sa ilalim ng anumang mga pangyayari, na magpatakbo ng anumang sasakyan sa negosyo ng kompanya kung ang panghihina ay isang dahilan para ang empleyado ay hindi na makapagmaneho nang ligtas. Kabilang sa prohibisyong ito ang anumang pangyayari kung saan ang empleyado ay pansamantalang hindi makapagpatakbo ng sasakyan nang ligtas o dahil sa pagdodroga o pagkalason.
2. Anumang aksyong pang-disiplina na resulta ng mga paglabag sa mga iniaatas ukol sa pagmamaneho kung nanghihina ay dapat na harapin ng Departamento ng Human Resources ng Kompanya upang matiyak ang pagsunod sa anumang mga Regulasyon ng Pamahalaan.
3. Lahat ng empleyado ay dapat na mag-ulat sa kanilang superbisor, sa loob ng 24 na oras, ng lahat ng paghuli ng mga tagapagpaganap ng batas at mga pagka-aresto dahil sa pagmamaneho nang lasing, nalason ng droga o gamot o nanghihina, habang nagmamaneho para sa negosyo ng kompanya sa sarili nilang sasakyan o sa mga sasakyan ng kompanya ayon sa ipinakahulugan sa patakarang ito.
4. Ang hindi pag-uulat ay magreresulta sa aksyong pang-disiplina na aabot sa, at kabilang ang, pagkatanggal sa trabaho.
5. Para sa panghihinang may kaugnayan sa paglalasing, *ang panghihina* ay pakakahuluganan ayon sa kung gaano kalasing ang indibidwal, ayon sa nadetermina ng Breathalyzer o sa pagsusuri sa dugo, na katumbas ng o mas marami pa kaysa sa hangganang pinapayagan ng batas sa lokasyon kung saan ang empleyado ay nagmamaneho. Para sa mga layunin ng patakarang ito, ang mga natuklasan ay ibabatay sa mga naaangkop na hangganan ng dami ng alkohol sa dugo at hindi mag-aatas ng isang hatol. Ang mga empleyado na nalamang lasing noong mangyari ang banggaan at ang pagiging lasing ang dahilan ng banggaan ay tatanggalin sa trabaho sa unang opensa ng paglabag sa patakarang ito. Dagdag pa rito, kung ang isang indibidwal ay tatanggap magpakalma muna sa kalsada, sumailalim sa Breathalyzer o pagsusuri ng dami ng alkohol sa dugo ayon sa ipinatutupad ng batas o ng kompanya, tatanggalin sa trabaho ang nasabing indibidwal.
6. Ang pagpapasiya ng panghihina dahil sa hindi awtorisadong paggamit ng mga legal o hindi legal na gamot ay ibabatay sa kung katanggap-tanggap at kung maaasahan ang pagsusuri sa gamot na pinag-uusapan. Hindi nag-aatas na magkaroon ng isang hatol. Ang mga empleyado na makikitang nanghihina dahil sa hindi awtorisadong paggamit ng mga legal o hindi legal na gamot ay tatanggalin sa trabaho sa unang opensa ng paglabag sa patakarang ito.
7. Ang mga panghihina dahil sa mga resetang legal o sa mga gamot na nabibili nang walang reseta ay pagpapasyahan sa pamamagitan ng mga naaangkop na pagsusuri, mga ulat ng mga tagapagpaganap ng batas, mga payong medikal at anumang iba pang mga pertinenteng impormasyon. Ang mga empleyado na malalamang nagmaneho habang nanghihina dahil sa mga gamot na inireseta o dahil sa mga gamot na nabibili nang walang reseta ay maaaring sumailalim sa aksyong pang-disiplina na aabot sa o kabilang na ang pagkatanggal sa trabaho.

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

APPENDIX B4: HALIMBAWA NG PATAKARAN SA PAGLILISENSIYA NG DRIVER**Mga iniaatas sa mga driver:**

1. Pangunahin nang inaasahan na ang lahat ng driver ay sumunod sa lahat ng batas ng pamahalaan.
2. Responsibilidad ng driver na magkaroon ng isang balidong driver's license at/o ng tamang klase ng lisensiya kada naaangkop na mga iniaatas ng pamahalaan.
3. Dagdag pa sa pagsunod sa mga patakaran ng kompanya para sa pagsasanay ng driver, ang mga driver ay inaasahang kukuha ng mga karagdagang pagsasanay na kailangan upang makapagpanatili ng isang natatanging panghahawakang driver's license, ayon sa iniaatas ng mga lokal na batas o ng mga regulasyon ukol sa kaligtasan.
4. Ang mga driver na may responsibilidad na ipabatid sa kanilang pinakamalapit na superbisor sa loob ng 24 oras ang anumang sitwasyon (o paglabag) na nagdiskwalipika sa kanila na magpatakbo ng sasakyang de motor.

Mga patakaran at pamamaraan ng kompanya:

1. Magkakaroon ng isang proseso na magbeberepika na ang driver ay may balido at kasalukuyang driver's license na iniisyu ng lokal na awtoridad ng pamahalaan na may hurisdiksyon at ang lisensiya ay ang naaangkop na uri para sa sasakyang minamaneho.
2. Magkakaroon ng isang matatag na patakaran para sa awtorisadong paggamit ng mga sasakyan na pagmamay-ari o inuupahan ng Kompanya.
3. Magkakaroon ng isang matatag na paraan upang makakuha ng isang pagtanggap sa taunang batayan mula sa bawat driver na nabalik-aral na nila at naiintindihan nila ang kasalukuyang patakaran ukol sa kaligtasan sa kalsada.
4. Sa panahon ng pagkuha, ang mga opisyal na kumukuha ay magsasagawa ng mga pagsusuri sa pinagmulan na aplikante at gagawa ng mga pagsangguni sa mga dating employer. Dapat na isama sa mga pagsusuring ito ang, ngunit hindi limitado sa, mga sumusunod: dami at katindihan ng mga paglabag kaugnay ng sasakyang de motor, dating pagkasuspende ng lisensiya, mga dating banggaan sangkot ang sasakyang de motor, mga dating karanasan at pagsasanay.
5. Magkakaroon ng isang paraan ng pagkolekta ng nakasulat na permiso mula sa driver na pinahihintulutan ang Kompanya na magsagawa ng napapanahong pagsusuri sa mga Motor Vehicle Record saan man pinapayagan ng batas, o sariling pagsisiwalat ng mga rekord sa pagmamaneho.
6. Ang mga nasa panahong rekord ng kwalipikasyon ng driver, paglilisensiya, pagsasanay, at pagganap sa tungkulin ay kailangang mentinahin ng lahat ng driver.
7. Magkakaroon ng isang paraan ng pag-uuri ng mga uri at bilang ng mga paglabag kaugnay ng sasakyang de motor na hahantong sa isang posibleng aksyong pang-disiplina o pagkasuspende ng mga pribileheyong makapagmaneho. Ang mga manggagawa ay kailangang mapasabihan ng tungkol sa sistemang ito. Ang naturang sistema ay maaaring gamitin upang ilagay ang mga driver sa kategoriyang nasa panganib at makapaghatid ng mga mas intensibong elemento ng programa sa mga driver na nasa mataas na panganib.

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

**APPENDIX B5: HALIMBAWA NG PAGKAKARAPAT-DAPAT PARA SA MGA BAGONG KUKUHANIN
SA TRABAHO AT PATAKARAN UKOL SA MGA INIAATAS SA DRIVER**

Kriteriya sa Screening o Pagsasala (sa loob ng nakaraang tatlong taon)	Pagkakarapat-dapat na Makuha
A. Anumang opensang may kaugnayan sa alak at/o droga kabilang na ang pagmamaneho ng nasa ilalim ng impluwensiya ng alak o mga droga o nagmamaneho habang lasing. Kasama rin dito ang pagtanggong sumailalim sa pagsusuri.	Hindi Karapat-dapat na Kuhanin
B. Nasuspinde o pinawalang-saysay ang driver's license.	Hindi Karapat-dapat na Kuhanin (ang nagre-rekrut ay maaaring gumamit ng diskresyon kung ang pagkasuspinde ay dulot ng mga pang-administratibong kadahilanan at/o ang aplikante ay nakapagbigay ng dokumentasyon na ang kanyang driver's license ay kasalukuyang balido)
C. Iniwan ang eksena ng banggaan o hit and run ayon sa ipinakahulugan ng batas ng estado/bansa kung saan nangyari ang paglabag.	Hindi Karapat-dapat na Kuhanin
D. Ang isang pagkakamali sa isang banggaang nagresulta sa kamatayan ayon sa ipinakahulugan ng batas ng estado/bansa kung saan nangyari ang banggaan.	Hindi Karapat-dapat na Kuhanin
E. Anumang kombinasyon ng tatlo o higit pang mga paglabag o banggaan, habang ang sasakyan ay gumagalaw, sa loob ng nakaraang tatlong taon. Ang pagtatasa sa pagkakarapat-dapat ay batay sa (mga) petsa ng mismong paglabag laban sa kung kailan nahatulan o, Anumang kombinasyon ng dalawa o higit pang mga paglabag o banggaan, habang ang sasakyan ay gumagalaw, sa loob ng anumang anim na buwang panahon. Ang pagtatasa sa pagkakarapat-dapat ay batay sa (mga) petsa ng mismong paglabag laban sa kung kailan nahatulan.	Hindi Karapat-dapat na Kuhanin

Ang mga naunang nabanggit na impormasyon ay maaaring kolektahin at itala alinsunod sa mga lokal na batas at regulasyon.

Sa kaganapan na ang proseso ng screening o pagsasala gamit ang mga kriterya sa itaas ay hindi maipapatupad dahil sa limitadong akses sa mga datos ukol sa sasakyang de motor (iyon ay, mga sitasyon/paglabag), o dahil sa restriktadong akses ayon sa ipinag-uutos ng mga lokal n batas at regulasyon, ang kaanib ng kompanya ay dapat na magpatupad ng isang kaugnay na proseso ng pagsasala kaugnay nag pagiging Nasa Mataas na Panganib na nakakamit ang katulad na nilalayong mabawasan ang panganib.

Ang mga alternatibong kriterya sa pagsasala (hal., kriterya kaugnay ng antas ng panganib na ginagamit ang mga una nang nadeterminang mga punto ng halaga na itinalaga sa mga banggaan at/o paglabag) ay kailangang balik-aralin ng Global Leadership Team upang matiyak na ang pagtatalaga ng panganib ay naaangkop para sa pagsasala ng mga driver na maaaring magpakita ng kasaysayan ng hindi ligtas na gawi sa pagmamaneho. Ang kriterya sa pagsasala ay dapat na makasunod sa mga naaangkop na batas at mga regulasyon.

APPENDIX B6: HALIMBAWA NG PANUNTUNAN PARA SA PAGKILALA AT PAMAMAHALA NG DRIVER NA NASA MATAAS NA PANGANIB

Pagtukoy ng mga Driver na nasa Mataas ang Panganib

Ang Driver na nasa Mataas ang Panganib ay tinukoy bilang isang Driver ng Kompanya o awtorisadong asawa/kinakasama sa bahay o dependent na:

1. Nagkaroon na ng tatlo o higit pang hindi magkakaugnay na banggaan at/o mga paglabag sa paggalaw sa nakaraang tatlong taon o
2. Nagkaroon na ng dalawa o higit pang hindi magkakaugnay na banggaan at/o mga paglabag sa paggalaw sa nakaraang anim na buwan o
3. Hindi legal (ayon sa ipinakahulugan ng mga naaangkop na lokal na batas) na pag-alis sa eksena ng isang banggaan sa nakaraang tatlong taon o
4. Itinuring na "may-kasalanan" (ayon sa ipinakahulugan ng mga naaangkop na lokal na batas) sa banggaang may namatay sa nakaraang tatlong taon o
5. Nasuspinde o pinawalang-saysay ang kanyang lisensiya sa nakaraang tatlong tao o
6. Nanghina sa pagmamaneho na may paglabag sa paggalaw sa nakaraang tatlong taon o
7. Natukoy bilang isang nasa Mataas na Panganib sa pamamagitan ng programa ng IVMS feedback ng Kompanya.

Pangangasiwa ng mga Driver na nasa Mataas ang Panganib:

Pangangasiwa ng mga Driver na tinukoy bilang "Nasa-Panganib" ayon sa proseso ng pagmomonitor at pagtatasa:

1. Dapat makilahok sa muling pagsasanay ayon sa inilarawan sa Panuntunan sa Pagsasanay.
2. Ang mga Driver na Nasa Panganib ay hindi maaaring magmaneho ng Katamtamang Mabigat o Mabibigat na mga sasakyan.
3. Sa minimum, ang At-Risk Driver's Motor Vehicle Record (MVR) ay susuriin 12 buwan pagkatapos matukoy bilang Driver na Nasa Panganib.
4. Ang anumang aksyong pangdisiplina para sa isang Driver na Nasa Panganib na winalang-bahala ang mga interbensyon, hindi gustong makilahok sa mga pagsusumikap kaugnay ng interbensyon, o paulit-ulit nang natukoy bilang isang Driver na Nasa Panganib ay isasangguni sa Human Resources.
5. Maaaring gumawa ng mga aksyong pang-disiplina ang Kompanya, laban sa mga Driver ng Kompanya na nagmementina ng klasipikasyon bilang Driver na Nasa Panganib nang higit pa sa dalawang taon.
6. Ang sinumang asawa o kinakasama sa bahay na tinukoy bilang Nasa Panganib ay pahihintulatang magmaneho ng pagmamay-ari o inuupahang sasakyan ng kompanya.

Bagaman ang isang panghihina sa pagmamaneho na may paglabag sa paggalaw na may kinalaman sa alak, ipinagbabawal na gamot, o mga iniresetang gamot ay mapapabilang sa pagtatasa ng kalagayan kung nasa panganib ang driver, ang anumang karagdagang mga desisyon o mga aksyon ng Kompanya bilang pagtugon sa isang paglabag ay isasangguni sa Human Resources.

APPENDIX B7: HALIMBAWA NG PATAKARAN SA PAGMAMANEHO NG SASAKYANG MAY DALAWANG GULONG

Ang layunin ng dokumentong ito ay ang ilarawan ang mga patakaran na dapat sundin ng mga kontraktor ng [isulat dito ang pangalan ng kompanya] at ng mga pana-panahong manggagawa upang matiyak ang kanilang kaligtasan kapag sumasakay sa mga sasakyang may dalawang gulong para sa mga layuning may kaugnayan sa mga negosyo ng [isulat dito ang pangalan ng Kompanya].

Kaligtasan sa Sasakyang may Dalawang Gulong

Ang mga may dalawang gulong, o mga motorsiklo, ay nakakapagdala sa mga tao sa mga destinasyon kung saan ang mga kotse at trak ay karaniwang hindi nakakarating. Gayunpaman, dahil sa kanilang uri, mas mapanganib silang maneobrahin habang nasa kalsada.

Ang mga sumusunod na iniaatas ay angkop sa lahat ng Pana-panahong Manggagawa o kontraktor na inemployo ng ahensiya, na sumasakay sa mga may dalawang guong para sa mga layuning may kaugnayan sa negosyo ng [isulat dito ang pangalan ng Kompanya]. Ang mga empleyado ng [isulat dito ang pangalan ng Kompanya] ay HINDI pinapayagang gumamit ng mga may dalawang gulong para sa negosyo ng kompanya sa ilalim ng anumang kaganapan.

Pangkalahatang Iniaatas

Kabilang sa mga Iniaatas sa Kaligtasan sa Sasakyang may Dalawang Gulong sa loob ng isang bansa ang mga sumusunod:

1. **Pagsasanay sa ligtas na pagpapatakbo ng sasakyan:** Lahat ng driver ay inaataasang sumali sa at matagumpay na makapagkumpleto ng isang makabuluhang pagsasanay na isinagawa ng mga kwalipikadong trainer sa loob ng isang iniuutos na dami ng araw ng pagka-employo sa [isulat dito ang pangalan ng Kompanya]. Inaatasan din sila na sumali sa isang refresher training na isinaayos ng Coordinator ng Kaligtasan sa Sasakyan o ng Management, sa iniuutos na beses.
2. **Mga Pasahero:** Ang (mga) pasahero ay pinapayagan lamang na maisakay sa mga sasakyang may dalawang gulong nang may permisyo ng coordinator ng kaligtasan sa sasakyan, AT kung suot lamang nila ang naaangkop na Personal Protective Equipment ayon sa inilarawan sa ibaba.
3. **Pagkakarga ng mga Kargamento:** Ang pagkakarga ng mabibigat na kargamento ay hindi pinapayagan sa mga sasakyang may dalawang gulong. Ang pagkakarga ng mga mas magagaang bagahe/mga personal na pag-aari ay maaari lamang payagan gamit ang mga tukoy na lalagyan (hal., mga maliliit na bag o pannier, mga backpack) na nabalik-aral ng pangkat para sa kaligtasan sa sasakyan para sa kakayahang makapagpatakbo ng motorsiklo nang ligtas.
4. **Mga komponente / katangian ng kaligtasan sa sasakyan:** Ang Coordinator ng Kaligtasan sa Sasakyan ay magtitiyak na lahat ng Sasakyang may Dalawang Gulong ay may taglay na kinakailangang mga katangian at komponenteng pang-kaligtasan upang ang sasakyan ay gumana nang maayos.

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

-
5. **Maksimum na distansya:** Dapat na ilarawan ng bawat bansa ang maksimum na distansya na mabibiyaha ng isang indibidwal sa isang sasakyang may dalawang gulong para sa negosyo ng kompanya sa panahon na isang taon.

Pagrehistro ng Lisensya ng Driver at Sasakyan

Ang Coordinator ng Kaligtasan ng Sasakyan ay dapat magtiyak na ang lahat ng nagmamaneho ng sasakyang may dalawang gulong ay may balidong lisensya at mga naaangkop na dokumento bago sila pumasok sa [isulat dito ang pangalan ng Kompanya] negosyo. Lahat ng sasakyan na dati ng nangangasiwa sa [isulat ang pangalan ng Kompanya dito] negosyo ay dapat na may balidong rehistrasyon, saan man iniaatas ng batas, at lahat ng naaangkop na dokumentasyon ng rehistrasyon.

Pagsasanay sa Kaligtasan sa Sasakyan

Lahat ng nakasakay sa sasakyan na may dalawang gulong ay dapat sumali sa pagsasanay na ibinigay sa kanila nang may pagitang nalamang kinakailangan pala ng Pangkat para sa Kaligtasan sa Sasakyan o Management.

Kagamitang Pang-proteksyon sa Sarili (Personal Protective Equipment - PPE)

Lahat ng sumasakay ay dapat magsuot ng kagamitang pang-proteksyon sa sarili na kinakailangan Pangkat para sa Kaligtasan sa Sasakyan o Management. Iniiutos na gamitin ang PPE na ito maging anupaman ang distansya ng paglalakbay, oras, topograpiya ng lugar, lokasyon at panahon. Gagawin ang PPE ayon sa kinakailangan ng lokal na iniaatas na regulasyong pang-kaligtasan at regular na susuriin para sa mga depekto.

Dapat matugunan ng PPE at iba pang kagamitang pang-kaligtasan para sa lahat ng nakasakay sa sasakyang may dalawang gulong ang mga iniaatas (**ang mga pinatingkaday kritikal**):

- a. **Helmet (Buong Mukha)**
- b. **Proteksyon sa Mata**
- c. **Dyaket**
- d. **Proteksyon sa Siko at Tuhod**
- e. Mga gwantes na yari sa balat
- f. Mga pantalon na mahahaba (hindi madaling makakasugat)
- g. **Mga bota**
- h. Kapote (2 piraso) ayon sa iniaatas

APPENDIX C1: PANGANGASIWA SA PAGOD NG DRIVER

1. PANIMULA

Ang pagkapagod ng driver ay isang salik sa makabuluhang dami ng mga nagsasalpukang sasakyan at mga namamatay bawat taon. Ito ay isang mahalagang paksa na dapat pag-usapan ng mga tao na nagmamaneho o nagko-komyut papunta sa trabaho. Nababawasan ang pagka-alero natin ssa kung ano ang nangyayari sa kalsada dahil sa pagod, mas hindi natin nakakayanang maka-aksyon nang mabilis at sa ligtas na paraan kung may mangyayaring isang mapanganib na sitwasyon.

Inirerekomenda ng NETS na pagtibayin ng lahat ng organisasyon ang mga patakaran na nagsasaad na ang lahat ng empleyado at mga awtorisadong driver ay hindi maaaring magpatakbo ng isang sasakyan na nasa kalagayan ng pagkapagod o habang gumagamit ng gamot na may reseta o gamot na nabibili nang walang reseta na maaaring maka-apekto sa kanilang kakayahang patakbuhan nang ligtas ang sasakyan. Ang pangangasiwa ng pagkapagod ay isang pagbabahaginanang responsibilidad ng organisasyon at ng empleyado. Ang organisasyon ang siyang may responsibilidad sa pagsasabi sa mga driver kung paano kikilalanin ang mga problema sa pagkapagod at pagka-alerto at ang mga naaangkop na pamamaraan para maharap ang isyung ito. Ang E, at ang mga empleyado ang siyang may responsibilidad sa pagsunod sa mga patakarang pang organisasyon at sa mga panuntunang may kaugnayan sa pangangasiwa ng pagkapagod.

Sa pamamagitan ng maayos na pangangasiwa ng biyahe at edukasyon ng mga driver at superbisor, ang mga panganib na kaugnay ng pagkapagod ng driver ay mababawasan. Ang pinaka-epektibong paraan ng pangangasiwa ng mga panganib ng pagkapagod ng driver ay ang alisin na ang pangangailangang magmaneho -. ang mga biyaheay dapat lamang ituloy kung malinaw na kailangan sa negosyo at kung saan ang mga alternatibong tulad ng teleconferencing o pagkukumperensiya sa video ay hindi magagawa.

Ang susunod na seksyon na sumusunod sa kasalukuyang napapakinabangang impormasyon upang makatulong sa mga manggagawa na makapagplano at makapagsagawa ng isang araw ng trabaho upang mabawasan ang panganib ng pagkapagod ng driver habang nagmamaneho. Kailangang isama ng mga organisasyon sa impormasyong ito ang kanilang mga patakaran at mga materyales para sa kabatiran. Ang mga organisasyon ay dapat ring bumuo ng mga patakaran para sa magdamagang pagtigil na angkop sa mga driver na nagsasabing pagod na nga sila.

2. MGA KATOTOHANAN UKOL SA PAGKAPAGOD NG DRIVER

Ang pagtulog ay isinasaayos ng dalawang sistema ng katawan: *homeostasis ng pagtulog/paggising* at ng *circadian biological clock*. Kung matagal na panahon tayong gising, ang homeostasis ng pagtulog/paggising ay magsasabi sa atin na naiipon na ang pangangailangang matulog at oras na nga para matulog. Lahat ng nasa hustong gulang na ay

nangangailangan na pito hanggang siyam na oras ng tuloy-tuloy na pagtulog sa gabi upang makadama na nakapahinga nang maayos at makapagsagawa ng mga gawain nang ganap.

Gayundin, ang ating internal circadian biological clocks ay nagsasaayos ng mga tiempo ng mga panahon ng pagka-antukin at pagiging gising sa buong araw. Ang circadian rhythm ay bumabagsak at umaangat sa iba't ibang panahon sa maghapon. Ayon sa National Sleep Foundation sa United States, ang pinaka-nakakaantok na oras para sa mga nasa hustong gulang na ay pangkalahatang nangyayari sa 2:00 at 4:00 nang umaga at sa hapon sa pagitan ng 1:00 at 3:00 nang hapon. Maaari itong magkaiba-iba batay sa kung kayo ba ay isang "morning person" o "evening person". Ang mga pagka-antuking nararanasan natin sa panahon ng "circadian lows" na ito ay magiging mas hindi matindi kung nagkaroon tayo ng sapat na tulog, at mas matindi kung kulang tayo sa tulog. Ang mga oras sa maghapon na ang "circadian lows" ay posibleng mangyari ay ang mga oras din ng maghapon na ang panganib ng banggaan ay posibleng maging napakataas.

Kahit pa hindi ka makatulog, ang pagmamaneho kung ikaw ay inaantok o pagod ay nangangahulugan na mas hindi ka makakapagtuon ng pansin, ang mga reaksiyon mo ay mas mabagal, at ang kakayahan mong makapagdesisyon ay makokompormiso. Ipinakita ng mga pananaliksik na ang kakulangan sa tulog ay makakasama sa pagmamaneho na katulad ng sa o mas malala pa kaysa alak. Ang totoo, ang mga epekto ng pagiging gising sa loob ng 17 oras o higit pa sa pagmamaneho ay katumbas ng konsentrasyon ng alkohol sa dugo sa o higit pa sa mga legal na hangganan sa Hilagang America at Europa. Sa madaling salita, ang pagmamaneho nang inaantok ay parang nagmamaneho nang lasing.

Ang kakulangan sa tulog ay hahantong sa "utang sa tulog," at ang tanging paraan para mabayadan ang utang na ito ay sa pamamagitan ng pagtulog. Hanggang sa mahabol na ninyo ang ang inyong tulog, kayo ay nasa mas mataas na panganib ng pagkakaroon ng isang banggaang kaugnay ng pagkapagod.

3. PAG-ALAM SA PAGKAPAGOD

Ang mga sumusunod ay ilan sa mga pinakakaraniwang palatandaan at sintomas ng pagmamaneho ng pagod:

- A. Nahihirapang panatilihin ang inyong postura o naka-angat ang inyong ulo
- B. Labis-labis na paghikab
- C. Pagod, mabibigat o nag-iinit na mga mata
- D. Nahihirapang magtuon ng pansin
- E. Nahhirapang alalahanin ang nakaraang mga milyaheng itinakbo
- F. Lumilihis sa inyong lane, bumabagsak ang balikat o gumigiwang pagitnang linya
- G. Nalalampasan ang inyong exit o lalabasan
- H. Bumabangga sa isang "rumble strip" sa tabi ng kalsada
- I. Pagkawala ng atensyon dahil sa isang microsleep (isang hindi ginustong pagkawala ng atensyon na maaaring tumagal ng halos anim na segundo o higit pa).

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

Kung nakaranas kayo ng isa o higit pang mga microsleep, o anumang iba pang palatandaan ng pagkapagod habang nagmamaneho, huminto kaagad sa isang ligtas na okasyon at magpahinga bago ituloy ang inyong biyahe.

Kung patuloy kayong makakaranas ng mga sintomas na nakalista sa itaas, maaaring mayroon kayong sakit sa pagtulog tulad ng sleep apnea. Kabilang sa mga sintomas ang malakas na pagharok na mapuputol ng mga biglaang panahon ng katahimikan, hindi mapakali habang natutulog at palaging pagod sa maghapon. Para malaman ang karagdagan pang mga opsyon para sa diyagnosis at panggamot, magpatingin sa inyong propesyunal sa kalusugan.

4. MGA ESTRATEHIYA SA

PANGANGASIWA NG PAGKAPAGOD -

Pagpaplano Bago Bumiyahe

A. Pagkuha ng Sapat na Pahinga

1. Tiyakin na nakatulog nang sapat bago magmaneho. Karamihan sa mga nasa hustong gulang na ay nangangailangan ng pito hanggang siyam na oras ng tuloy-tuloy na tulog kada araw.
2. Huwag mag-iiskedyul ng mga pinatagal pang gawaing kaugnay ng trabaho at hindi kaugnay ng trabago bago ang isang mahabang pagmamaneho.
3. Subukang matulog at gumising sa halos kaparehong oras ng bawat araw, kahit pa sa mga araw na walang trabaho. Ang pinakamagandang pahinga ay nangyayari kapag magkakasang-ayon ang inyong tulog.
4. Kung mag-eehersisyo kayo pagkatapos ng trabaho, maglaan ng tatlong oras sa pagitan ng katapusan ng inyong workout at sa oras na matutulog na kayo.
5. Ang alak at kape ay parehong nakakaabala sa pattern ng pagtulog at dapat na iwasan.

B. Pag-iiskedyul Upang Maiwasan ang Mga Panahon ng Pagmamanehong nasa Mataas na Panganib

Subukang iwasan ang mahahaba o monotonous na pagmamaneho sa biyahe sa mga oras ng maghapon na posibleng makakaranas kayo ng "circadian lows" at kung gayon ay malalagay sa mas mataas na panganib ng banggaan o insidente dahil sa pagkapagod: sa madaling araw at sa mga oras sa pagitan ng tanghalian at kalagitnaan ng hapon.

C. Pagpaplano ng Ruta

1. Bawasan ang oras na inyong ipagmamaneho sa pamamagitan nang epektibong pagpaplano ng inyong mga ruta. Kung posible, planuhin ang mga pagtigil ninyo sa trabaho nang sunod-sunod upang maiwasan na malantad kayo sa panganib at mabawasan ang mga milyaheng mamanehuhin.
2. Bago umalis, isaalang-alang ang mga sumusunod na salik na maaaring magdulot ng panganib: maintenance ng sasakyan (lebel ng langis at fluid, mga gulong, at iba pa), kondisyon ng kalsada, pagtitiempo ng biyahe at tagal, topograpiya ng lupa, panahon, nakikita ba ang daan, personal na kaligtasan/seguridad, kasikipan ng trapiko, may mga hayop ba, may mga tumatawid ba/gaano karami, kapaligiran, komunikasyon (kung posible, tumawag muna bago simulan ang biyahe), at kung mayroon bang mga serbisyong pang-emergency sa mga madadaanang ruta.
3. Kung itinalaga kayo sa isang bagong teritoryo, tiyakin na kakausapin ninyo ang inyong superbisor tungkol sa pinakaligtas at pinaka episyenteng paraa upang mapangasiwaan ang inyong pang-araw-araw na takbo ng gawain.
4. Planuhin kung sino o aling mga kustomer ang inyong bibisitahin at ang mga rutang inyong dadaanan. Maglaan ng ekstrang oras upang maiwasan ang pagmamadali. Magplano ng mga alternatibong bibisitahin at mga ruta, kung sakaling matatrapik kayo o masasangkot sa isang hindi inaasahang kaganapan sa kalsada.

D. Pagpaplano ng Pagmamaneho at mga Oras ng Trabaho at mga Panahon ng Pahinga

Ang sumusunod na mga rekomendasyon para sa mga oras ng pagmamaneho, mga oras ng pagtatrabaho, at mga panahon ng pahinga ay iniakma para sa mga empleyadong nagpapatakbo ng mga magaan hanggang mabigat na sasakyang pang-duty at para doon sa ang pagmamaneho ay hindi ang pangunahing tungkulin sa trabaho. Mas konserbatibo pa talaga sila kaysa pinapayagan sa ilalim ng mga iniaatas ng regulasyon para sa mga propesyunal na driver na ginugugol ang karamihan ng kanilang panahon sa pagmamaneho.

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

1. Maksimum na Oras ng Pagtatrabaho Araw-araw (Pagmamaneho at Hindi Pagmamaneho): ang walong oras, kasama na ang pahinga; hindi lalagpas sa 40 oras (sa isang linggo) ay inirerekomenda, kasama na ng mga pahinga.
2. Maksimum na Magkasunod na mga Oras ng Pagmamaneho: dalawang oras. Magpahinga ng hindi bababa sa 15 minutto pagkatapos ng kada dalawang oras ng pagmamaneho.
3. Minimum na Time Off (hindi magmamaneho): Ang minimum na tagal ng time off pagkatapos ng walong oras na pagmamaneho ay hindi dapat bumaba pa sa 11 oras.

E. Pagtatantiya ng Tagal ng Biyahe

1. Bago ang inyong biyahe, subukang gumamit ng mga on-line na programang may mga mapa upang matantiya ang panahong gugugulin ninyo para makabiyahе patungo sa at pabalik mula sa isang destinasyon. Huwag kahit kailan mag-input ng GPS dara sa mga unit ng GPS habang nagmamaneho. Kailangang unahing gawin ito bago ang biyahe o habang nakaparada sa isang ligtas na lokasyon.
2. Magtakda ng isang magdamagang titigilang lugar kung ang inyong plano ay mangangailangan ng mahahabang araw ng trabaho. Bago kayo bumiyahе, magtanong sa inyong superbisor kung may mga tanong kayo tungkol sa mga panuntunan ukol sa magdamagang titigilang lugar.

Ipagpalagay ang average na bilis na 45 milyahe o 72 kilometro kada oras at isang araw ng trabaho na may walong oras, ang sumusunod na talahanayan ay nagbibigay ng tinatantiyang mga oras ng pagmamaneho na kailangan para sa ilang haba ng biyahe, at isinasaad ang ugnayna sa pagitan ng mga distansiya at ng oras na magagamit para sa mga layunin ng trabaho. Sa mga simpleng kataga, kung mas maraming oras ang gugugulin ninyo sa kalsada, mas konting oras ang magagamit ninyo sa trabaho, at mas matinding pagod ang posibleng maranasan ninyo. Gayun din na nadadagdagan ang inyong lebel ng panganib, posible rin na maapektuhan ang posibleng kalidad ng trabahong nakakayanan ninyong gawin.

Layo ng Biyahe (Mga Milyahe)	Layo ng Biyahe (Mga Kilometro)	Oras ng Pagmamaneho	Oras ng Hindi- Pagmamaneho sa Trabaho
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

Ang pagmamaneho ng apat o higit pang mga oras (dinilawan) ay maaaring hindi ang pinakaligtas, pinakamatipid o pinakaepisyenteng paggamit ng inyong oras, at ang pagmamaneho sa pagitan ng lima at walong oras (pinulahan) ay nagsasaad na ang iba pang mga alternatibo ay kailangang isaalang-alang, tulad ng pagsasagawa ng pulong sa pamamagitan ng teleconference, video conference, o mag-eroplano.

F. Asahan ang mga Hindi Planadong mga Kaganapan at mga Pangyayari

1. Kapag pinaplano ang inyong biyahe, isaalang-alang ang ibang mga salik tulad ng mga sona ng konstruksyon, matinding kasikipan at masamang panahon. Dito ay madadagdagan ang oras na ipagmamaneho at kakailanganin ang ekstrang konsentrasyon, na nakakadagdag din sa pagkapagod. Tiyak na mayroon kayong inilaang oras para sa mga abalang ito, at isaalang-alang ang mga iyon habang nagdedetermina kung mawawarantiyahan ba ang isang magdamagang pagtigil sa isang lugar.
2. Isaisip na ang mga tantiya ng GPs sa pagdating sa destinasyon ay walang kasamang mga paglalaan para sa mga posibleng pagkaantala, kaya tiyak na isasaalang-alang ito bilang bahagi ng pagpapalano ng inyong biyahe.

On the Job (Nasa Trabaho) at On the Road (Nasa Kalsada)**A. Pagkamaiaakma ng Oras ng Pagmamaneho**

Kung ang mga hindi inaasahang mga kaganapan ay nakadagdag sa araw ng inyong trabaho at/o sa tagal ng pagmamaneho na lumagpas pa sa naplano ninyo, huwag subukang "ipagpilitan" ang mga orihinal ninyong plano para sa araw na iyon. Mas magandang huminto at tumigil nang magdamagan sa isang lugar kaysa ipakipagsapalaran ang pagmamaneho nang pagod.

B. Pangangasiwa ng Pagkapagod

Ang pinakaepektibong paraan upang maiwasan ang pagkapagod at pagka-antukin habang nagmamaneho ay ang pagkakaroon ng sapat na tagal ng masarap na pagtulog. Gayunpaman, kung makakaranas kayo ng mga nagbababalang palatandaan ng pagkapagod habang nagmamaneho, gawin ang mga sumusunod na hakbang:

Pinakamagandang opsyon: Huminto sa pagmamaneho—tumabi sa pinakamalapit na labasan o lugar na mapapagpahingahan.

1. Batay sa oras ng araw at kung mayroon bang mga matutulugan, isaalang-alang ang magdamagang pagtigil sa isang lugar.
2. Kung hindi, iparada ang sasakyan sa isang ligtas na lugar at matulog sandali. Ang isang nakapahinga nang sandaling pagtulog ay humigit-kumulang na 20 minuto. (Ang sandaling pahingang tulog na higit pa sa 20 minuto ay makakapagpa-groggy sa iyo sa loob ng 15 minuto o higit pa pagkagising.
3. Kung bumibiyahe ka na may kasamang isang kasamahan sa trabaho, maghalinhinan sa pagmamaneho kapag humihinto kayo para sa mga pahinga.

Pangalawang opsyon: Magkape.

Ang katumbas ng dalawang tasa ng kape ay makakadagdag sa pagkaalerto sa loob ng ilan pang oras. Kadalasan ay kakailanganin ang humigit-kumulang na 30 minuto bago ito pumasok sa dugo. May caffeine sa iba't ibang inumin at pagkain (kape, tsaa, softdrinks, mga energery drink, chewing gum, mga tableta). Halimbawa, ang dami ng caffeine sa isang tasa ng kape (humigit-kumulang 135 mg) ay halos katulad ng dalawa hanggang tatlong tasang kape ng tsaa o tatlo hanggang apat na lata ng regular o diet cola. **Sinasabi sa pananaliksik na ang pagsasama ng isang maikling pahingang tulog na pag-inom ng kape ay isang mas epektibong paraan upang madagdagan ang pagka-alerto kaysa kung iinom lamang ng kape.**

Ang mga estratehiyang tulad ng pagbababa ng bintana o pakikinig sa maingay na musika ay **hindi** mga epektibong paraan ng pangangasiwa ng pagod. Pansamantala lamang na pinagtatakpan ng mga iyon ang inyong pagod.

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

Para sa inyong personal na kaligtasan: Tiyakin na ang anumang lugar na inyong titigilan ay ligtas para sandaling tulugan at secure (halimbawa, may ilaw na mga loteng paradahan at mga itinalagang banyo). Maghanap ng mga lugar na may mas maraming taong dumadaan; maraming nangyayaring krimen kung saan konti ang mga saksi. Patayin ang makina, itago ang mga mahahalagang gamit sa hindi matatanaw, ikandado ang mga pinto at itaas ang mga bintana (na mayroon pa ring papasok na hangin sa mga araw na mainit at maaraw).

5. IBA PANG MGA SALIK NA ISASAALANG-ALANG

A. Paggamit ng Sasakyan at Oras ng Trabaho pagkatapos Mag-eroplano

Ang jet lag ay isang kondisyon na maaaring maranasan ng mga biyahero kapag lumilipad sa mga lugar na may iba't ibang sona ng oras. Lahat ng empleyadong nag-eeroplano sa loob at labas ng bansa, magdamagan sa eroplano kung saan malaki ang kaibahan ng sona ng iaakmang oras o pagdating ng hatinggabi ay posibleng ma-jet lag at mapagod. Ang mge empleyadong ito ay hindi dapat magpatakbo ng sasakyang de motor pagkatapos ng mahahabang panahong pag-eeroplano.

Mga tip para sa kaligtasan sa kalsada para na mga na-jet lag:

1. Huwag magpatakbo ng isang sasakyang de motor agad-agad pagkarating sa inyong destinasyon. Ang mga panganib ng bangga ay maaaring lalong mataas sa mga lokasyon kung saan ang pagmamaneho ay sa kabilang panig ng kalsada o ang mga senyales sa kalsada ay hindi kilala.
2. Iwasan ang umupa ng isang pinarerentahang sasakyan maliban na lamang kung wala nang iba pang anyo ng masasakyan na kaugnay ng kailangan sa negosyo, lalong lalo na pagkarating na pagkarating pagkatapos ng isang mahabang biyahe. Ang mga lokal na shuttle service sa pangkalahatan ay ligtas, maaasahan, at matipid na opsyong sasakyang panlupa papunta sa mga hotel, lugar ng trabaho, tahanan at iba pang mga destinasyon. Ang mga express rail na nagdudugtong sa mga airport ay dapat ding gamitin kung angkop.
3. Kung hatinggabi o madaling araw na kayong dadating ng bahay mula sa isang mahabang flight, isaayos ang isang tao na susundo sa inyo sa airport o mag-taxi o sumakay sa pampublikong transportasyon.
4. Kung ang mga empleyado ay dumarating nang maaga sa umaga pagkatapos tumawid ng dagat o iba pang mahahabang flight, kailangang bigyan sila ng konsiderasyon upang mabigyan ng isang angkop na panahon ng pahinga bago simulan ang mga tungkulin sa trabaho. Ang mga oras na ginugol sa pag-eeroplano ay dapat na bilangang bahagi ng relyebo sa trabaho.

B. Mga Kondisyong Medikal

Magkaroon ng kabatiran sa, at planuhin nang maayos ang, para sa anumang kondisyong medikal na maaaring maka-impluwensiya sa inyong kakayahang manatiling alerto habang nagmamaneho. Matutulungan kayo ng inyong medikal na propesyunal sa epektibo at responsableng pag-aasikaso ng inyong sitwasyon. Sa dulo nito, pananagutan ninyo na gawin ang mga angkop na pag-iingat at ipaalam sa inyong Human Resources o mga departamento ng Occupational Health kung mayroon kayong isang kondisyon na maaaring maglagay sa peligro ng ligtas na pagpatakbo ng isang sasakyan habang nagmamaneho para sa negosyo ng kompanya. (Kailangang kontakin ang Human Resources kung kailangan ang mga espesyal na akomodasyon para sa trabaho o ang alternatibong trabaho.)

Mga epekto sa kalusugan ng matagalang panahon na walang aktibidad: Deep-vein thrombosis

Ang mga mahabang oras ng pagmamano at paglalakbay nang walang anumang pisikal na aktibidad ay mayroon ding mga hindi ninanais na mga epekto sa kalusugan. Mga mahabang biyaheng panghimpapawid ay iniuugnay sa panganib ng deep-vein thrombosis, na isang namuong dugo na bumubuo sa katawan, kadalasan ay sa binti. Kung maghiwa-hiwalay ang mga namuong dugo, maaari ito pumunta sa бага, na magdudulot ng matinding pagkasira sa бага o pagkamatay. Para sa mga payo sa pag-iwas, tingnan ang <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>.

C. Mga Gamot

Ilang mga gamot na may reseta o gamot na nabibili nang walang reseta ay maaaring magdulot ng pagkahilo. Pag-usapan ang lahat ng side effect ng mga gamot sa inyong propesyonal sa kalusugan o pharmacist. Gayundin, basahin ang lahat ng nakasulat sa mga gamot na nabibili nang walang reseta upang malaman kung ang pagkahilo ay isang posibleng side effect. Kung ikaw ay magsisimula ng bagong gamot, tingnan kung papaano ito makakaapekto sa iyo bago mo ito inumin habang nagmamaneho. Responsibilidad mo na gawin ang mga pag-iingat na ito. **Hindi ka dapat kailanman magmaneho para sa kompanya o iba pang negosyo kung ikaw ay umiinom ng gamot na maaaring magdulot ng pagkahilo.**

D. Stress

Stress sa trabaho at bahay at mga hindi pagkakasundo ay maaaring mapunta sa kahirapang matulog ng matahimik, at maaaring magresulta sa kawalan ng pagtulog at kawalan ng kakayahan na tumutok sa ibinigay na gawain. Kung ikaw ay nakakaranas ng matataas na lebel ng stress o hindi pagkakasundo sa trabaho o sa bahay, tumawag sa isang propesyonal sa kalusugan ng pag-iisip, sa inyong manggagamot, o sa inyong [ILAGAY ANG PANGALAN NG KOMPANYA] Programa sa Pagtulong sa mga Empleyado kung mayroon.

E. Pagkain at Inumin

May mga "pagkaing pampagaan ng pakiramdam" ay naiugnay sa hindi magandang pagtulog. Iwasang kumain nang marami, maanghang, maalat o malansang mga pagkain, lalong-lalo na sa loob ng tatlong oras bago matulog. Kabilang sa mga pagkaing nakakagambala sa pagtulog ay mga piniritong mga pagkain, bawang, tomato sauce at tsokolate. Para sa mga tip sa pagkain para masustena ang enerhiya, sumangguni po sa "**Pagkain para Masustena ang Enerhiya**" (sa ibaba). Ang caffeine ay isang pampagising at hindi ito nagbibigay ng enerhiya sa katawan. Maaari itong magbigay ng maling pakiramdam ng enerhiya at pigilin ang mga natural na senyales na kayo ay nagugutom na.

Uminom ng kape nang hinay-hinay. Kabilang sa mga epekto nito pagkainom ang kapaguran, pagka-mayayamutin, at nakompormisong lebel ng kasiglahan.

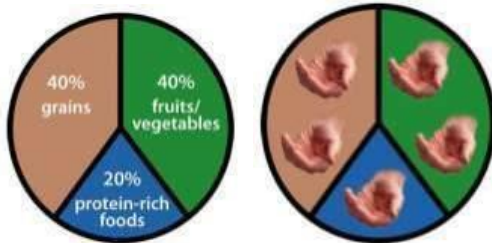
Ang alkohol ay isang depressant na nakakapagpasumpong na magpapalaki pa sa mga epekto ng pagkapagod. Ang pag-inom ng alak bago matulog ay makakaabala pagtulog, sapagkat naapektuhan nito ang mga antas ng asukal sa dugo. **Huwag kahit kailan magmamaneho ng isang sasakyan pagkainom ng anumang dami ng alak.**

Pagkain para sa Sustenadong Sigla

Ang Human Performance Institute ay nagbibigay ng mga sumusunod na rekomendasyon ukol sa pagkain para sa sustenadong sigla:

Gamitin ang palad ng inyong kamay o ang isang dakot upang matantiya ang tamang dami ng pagkain para sa bawat grupo ng pagkain kapag kumakain na.

Isipin ang isang plato, hatiin sa tatlong seksyon tulad ng sa senyal ng kapayapaan. May lugar para sa limang dakot; dalawa para sa mga butil, dalawa para sa mga prutas at/o gulay, at isa para sa protina. Ngayon naman ay tingnan natin ang mga dinakot ninyo sa isang plato kapag almusal. Siguro ay mayroon kayong isang dakot ng binating itlog, isang pirasong tinapay, isang dakot na sariwang mixed berries, at isang tasa/dakot ng orange juice.



Namnamin ang naturang almusal sa pamamagitan nang dahan-dahang pagnguya ng inyong pagkain, ibaba ang tinidor sa pagitan ng mga pagnguya, at sumali sa mga usapan. Ang "limang dakot" na almusal na kinain makaisang oras pagkagising ay magpapabugso ng inyong metabolismo para sa maghapon at magbibigay ng isang balansiyadong sustansiya para sa inyong mga pangangailangang physiological.

Timing ang mahalaga d'yan. Upang epektibong masustena ang inyong sigla sa buong maghapon, kailangang magaan lamang ang inyong kainin at kumain nang madalas. Sa pagitan ng mga pagkain, maaaring kailanganin mo ng konting (humigit-kumulang 100 - 150 maksimum na kalori) magaan meryenda kada dalawa hanggang tatlong oras, kung maaari ay isang meryendang konti lamang ang taglay na asukal tulad ng yogurt, mga pinatuyong aprikot, mansanas, o celery na may peanut butter. Hindi inilaan ang mga meryenda para busugin kayo; sa halip, kailangan ninyong gamitin ang mga iyon upang lamnan ang tiyan sa pagitan ng mga pagkain at panatilihin ang inyong sigla.

Mas nararapat, hindi ninyo kahit kailan dapat gustuhin na magpalipas ng apat na oras na hindi kumakain, kaya magplano nang mas maaga kapag kayo ay bibiyahe at tandaan na kayo mismo ang may kontrol sa sarili ninyong pagkain. Madali lamang ang mabuting nutrisyon kung tatandaan ninyo na kumain nang magaan, kumain nang madalas at gamitin ang inyong kamay bilang pansukat.

Para sa karagdagang impormasyon, tingnan ang website ng Human Performance Institute sa <http://www.hpoinstitute.com/>.

6. MGA MASASANGGUNING MATERYAL

A. 'White Paper' sa Pagkapagod ng Driver

Ang [European Sleep Research Society](#) ay lumikha ng isang white paper na may pamagat na *Sleepiness at the Wheel*, na nagbibigay ng mabuting pananaw patungkol sa siyentipikong ebidensiyang kaugnay ng pagmamaneho nang inaantok at nagmumungkahi ng mga paraang batay sa asal at teknolohiya upang matugunan ang pagkapagod ng tsuper sa mga sistema ng organisasyon:

B. North American Fatigue Management Program (NAFMP)

Magkasamang binuo ng U.S. Department of Transportation at Transport Canada, ang [North American Fatigue Management Program](#) (www.nafmp.com) ay nagbibigay ng libreng online na mga kurso at mga masasangguning materyal upang makatulong sa mga nagdadala ng mga sasakyang de motor, mga driver, at iba pang mga tagatustos upang lalo pang maging maayos ang pangangasiwa ng pagkapagod ng driver. Ang mga materyal na ito ay binuo pangunahin para sa industriya ng freight transport, pero ang mga iyon ay kapaki-pakinabang din para sa mga kompanya na ang mga empleyado ay nagmamaneho para sa trabaho.

Kabilang sa mga paksa ng NAFMP ang:

- Paano bubuo ng isang kultura ng korporasyon na sumusuporta sa nabawasang pagkapagod ng driver
- Edukasyon ukol sa pangangasiwa ng pagkapagod para sa mga driver, mga pamilya ng mga driver, mga executive at manager ng mga carrier, mga shipper/tumatanggap, at mga dispatser
- Screening at paggagamot ng mga sakit sa pagtulog
- Pag-iiskedyul ng driver at ng biyahe
- Mga teknolohiya para sa pangangasiwa ng pagkapagod

C. Mga ugnayan sa trabaho at oras ng pahinga sa United States at European Union

Mga regulasyon ng U.S. para samga operator ng malalaking trak at bus:

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

Impormasyon mula sa European Commission ukol sa pagmamaneho at mga regulasyon para sa oras ng trabaho:

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

APPENDIX C2: GABAY SA JOURNEY MANAGEMENT O PANGANGASIWA NG BIYAHE

1. Ano ang Journey Management o Pangangasiwa ng Biyahe?

Ang Journey Management ay isang proseso ng pagpapalano at pagpapatupad ng mga kailangang paggamit ng mga sasakyang panglupa para sa mga biyahe bilang pagsunod sa lahat ng iniaatas para sa Kalusugan, Kaligtasan, Seguridad at Kapaligiran (Health, Safety, Security, and Environment - HSSE). Mahahati ang Journey Management sa tatlong bahagi:

A. Planuhin ang Biyahe

Kabilang sa mga aspektong hinaharap sa pagpapalano ng biyahe (kasama ng iba pa ang):

- a. Alamin kung ang biyahe ay kailangan at kailan magmamaneho, kabilang ang mga oras ng pahinga, pagmamaneho at duty;
- b. Aling sasakyan ang gagamitin at angkop ba ito at nasa maayos na kondisyon?
- c. Kinakailangang kasanayan at kaalaman ng driver;
- d. Anong ruta ang gagamitin at saan hihinto para magpahinga.

Ang isang pangunahing dapat na maihatid ng proseso ng pangangasiwa ng biyahe ay ang Journey Management Plan (JMP). Karaniwan, isang Dispatser, isang Journey Manager o isang Driver ang bumubuo ng JMP. Bago ipaganap ang biyahe, ang Driver ay dapat ganap na naturuan (o may kabatiran) ng tungkol sa biyahe at sa mga kaugnay na panganib, kabilang na ang pagpapagaan sa mga hakbang ayon sa nadokumentuhan sa JMP.

B. Bumiyahe Na

Ang mga driver ay responsable sa pagpapaganap ng mga biyahe ayon sa napagkasunduang JMP, pero ang iba ay maaaring kailanganing may gampanan ding tungkulin. Halimbawa, maaaring kabilang sa JMP ang mga paghahanda para sa pamamaraang kung "May Nawala" na maaaring kailanganing simulan ang mga Journey Manager. May kabuluhan ito kapag nagmamaneho sa isang ilang na lugar o mga delikadong lugar, kabilang na ang mga lugar na walang signal ang cell phone.

C. Pagsasara ng Biyahe

Ang mga pagsasara ng biyahe ay nagtitiyak na ang mga layunin ng biyahe ay nakamit at nalaman ang mga dapat matutunan na makakatulong sa pagpapahusay ng proseso ng pangangasiwa ng biyahe at/o makapagplano para sa mga biyahe sa hinaharap.

2. Bakit Journey Management?

Ang Journey Management ay ginagamit upang mapigilan ang mga hindi gustong kahihinatnan ng mga pangseguridad na kaugnay ng HSSE sa mga pagsakay-sakay sa biyahe sa lupa. Ang mga superbisor na responsable para sa mga indibidwal na nagnenegosyo sa kompanya ay may pananagutan sa pagtitiyak na ang JMP ay handa kung kailangan. Sino mang nagmamaneho ng isang sasakyan ng kompanya o nagmamaneho para sa negosyo ng kompanya ay responsable sa pagtugon sa mga iniaatas ng isang JMP kung kailangan.

Kabilang sa ilang mga konsiderasyon para sa isang journey management plan ang:

A. Lugar para sa pagkakarga at pagbababa (saan man angkop)

- Pagkakarga at pagbababa sa lugar, kasama na ang pagtatasa ng lugar at mga peligro sa lugar
- Pagkakarga sa sasakyan (mga pasahero, katatagan ng produkto para sa bultuhan at kargamento, mga peligro sa kalsada)
- Uri ng sasakyang kailangan para sa biyahe at kung nararapat ba ang sasakyan sa kalsada

B. Pagkahanda ng driver

- Tungkulin sa pagmamaneho
- Kakayahan at kaangkupan ng driver, kabilang na ang mga pagsasaalang-alang ng pagkapagod

C. Awtorisadong Ruta

- Plano ng ruta (maaaring mas mahaba kaysa pinakamabilis o pinakamaiksing ruta upang maiwasan ang mga peligro)
- Makakasunod sa duty sa pagmamaneho at sa mga oras ng pahinga

D. Pagtukoy sa mga peligro sa ruta at mga kontrol

- Mga pangkalahatang kaligtasan sa mga peligro, kabilang na ang imprastruktura sa bansa, kapaligiran, mga kalagayan ng panahon (maalikabok, may snow, may yelo, umuulan, may fog), pagmamaneho kung gabi (hindi gaanong makita ang daan), at iba pa.
- Paghandaan ang mga peligrong bunga ng mga sitwasyon tulad ng pagsasara ng mga kalsada; mapapanganib na interseksyon; hangganan ng bilis; hindi magagandang kalagayan ng kalsada; mga tulay; mga overhead clearance, at iba pa.
- Paghandaan ang mga tukoy na peligro sa seguridad
- Mga lokal na gawi sa pagmamaneho: mga kaibahang dulot ng oras ng araw at o mga epekto ng araw ng linggo; mga kaganapang pambansa at pang-relihiyon; mga tao sa kalsada at malalaking hayop sa kalsada

E. Proseso ng Komunikasyon

- Pagpaplano at pagbabago ng mga ruta, kahandaan sa pagtugon kung may emergency, mga paglihis at pagdating

NETS - KOMPREHENSIBONG GABAY UKOL SA KALIGTASAN SA KALSADA™

Journey Management Plan		Trip High Level Site, pagbisita ng GM at HSE Advisor at pagbalik. Deskripsyon:				Mga Pangalan ng mga Pasahero		Alternatibong Driver?	
Kailangan ba ang biyahe? Bakit?		Oo, iniaatas ng kontrata				1 Mike Smith 2 3 4			
Maiisabay ba ito sa ibang biyahe? Kung		hindi, wala nang iba pang mga biyahe ngayon							
Kailangan bang magmaneho sa gabi? Kung kailangan,		Hindi							
Pangalan ng Tao na umaakto bilang Journey		Joe Mitchell		Numero ng telepono: 12345678					
Petsa ng Pag-alis	Oras ng Pag-alis	ID ng Sasakyan	Angkop ba ang Sasakyang iyon para sa Biyahe?	Pangalan ng Pangunahing Driver (at Kompanya kung Kontraktor)		Ang lisensiya (mga) lisensiya ba sa pagmamaneho ay balido para sa sasakyan at sa bansa?		Ang Pagsasanay sa Depensibong Pagmamaneho ba ay para sa Driver	
04/25/11	07:30	88-XT-VD	oo	Dave River		oo		Oo (10/10/11)	
Rutang Destinasyon/Lugar (Mga Lugar) na Pahingahan			Oras ng Pagdating	Oras ng Pag-alis	Panahon ng Pahinga?	Kailangan Ba Ng Kontak?	Mga kilalang peligro sa destinasyon/(mga) lugar na pahingahan at mga hakbang para sa mitigasyon, mga tukoy na instruksyo (hal.		
Smithtown Office – Saltflat			09:15	09:45	oo	oo	Slow for Roadworks at 100 km, Starbucks coffee		
Saltflat - Brownsville site			11:00			oo	Mga hakbang para sa seguridad at mga gate ng site, mga kailangang passes.		
Tumakbo ba ang biyahe nang ayon sa inaasahan at kung hindi, bakit?							Lagda ng Driver (maliban na lamang kung ang driver ay siya ring journey manager)		
Hindi. Naantala ang biyahe dahil sa karagdagang trabaho sa kalsada ng b/w Saltflat at site. Ang oras ng pagdating ay 11:25.									

Ang impormasyong ito ay ibinigay sa kagandahang loob ng NETS para sa mga miyembro nito at pati na rin sa pangkalahatang publiko. Ito ay ibinigay na "as is" o "iyon mismo" nang walang anumang mga representasyon o mga garantiya sa pagkawasto nito, at hindi ang NETS o anumang kompanyang nag-ambag dito ay may pananagutan sa nilalaman o paggamit ng impormasyong ito.

NETS - KOMPREHENSIBONG GABAY UKOL SA KALIGTASAN SA KALSADA™

Tugon kung may Emergency	<i>(hal., mga detalye kung paano makokontak, malalayong lugar na hindi sakop ng GSM, at iba pa)</i>
<i>Journey manager: 12345678; Security manager - John Wayne: 23456 6789; Site Manager - Rob Keens: 34560987. Ganap na GSM coverage.</i>	
Kaligtasan	<i>(e.g. hijack, pagnanakaw, mga kaso ng pagnanakaw - kargada, sasakyan, at iba pa)</i>
<i>Starbucks sa Saltflat na kilalang palaging nangwawasak o nanununggab ng sasakyan. Walang mga personal na aytem ang iiwang natatanaw ng publiko; ikandado ang sasakyan.</i>	
Lokasyon at Tiempo	<i>(hal., ilang beses nagmaneho, epekto ng pagmamaneho sa gabi sa mga kalsadang walang maaayos na ilaw, pagmamaneho kung Ramadan at iba pa)</i>
Kapaligirang Lokal at mga Pangyayari	<i>(hal., panahon, kundisyon ng ruta, panganib na magpaikot-ikot ang sasakyan at iba pa)</i>
<i>Mabibilis na tumatakbong ikatlong partidong trapiko b/w Saltflat at site. Sumisikip ang daan sa bandang Smiths Gap. May inaasahang ulap sa Smiths Gap. Bawasan ang bilis at pataasin ang distansya ng pagsunod nang naaangkop.</i>	
Sakayan/Babaan	<i>(hal., espesyal na mga panganib na naging resulta ng lay-out sa base o lokasyon ng kustomer)</i>
<i>Pagkatapos pumasok sa site, ang unang kanto sa kaliwa ay may daungang papasok sa kaliwa. Mag-ingat sa kilusang HGV sa lugar na iyon.</i>	

APPENDIX D1: HALIMBAWA NG TSEKLIST PARA SA INSPEKSYON NG SASAKYAN

Numero ng SASAKYAN:	PANGALAN NG DRIVER:	ODOMETER (Kms) READING:	TRAILER No: (Kung may-katuturan)
PANLABAS		PANLOOB	
WALANG FUEL, LANGIS, MGA TULO NG TUBIG		MGA INSTRUMENTO AT MGA PANUKAT <ul style="list-style-type: none"> Dami ng fuel Presyon ng langis Presyon ng hangin (mabibigat na mga sasakyan) Walang mga babalang ilaw na kulay pula ang maiiwang bukas 	
TINGNAN ANG DAMI NG FLUID NG: <ul style="list-style-type: none"> Langis ng Makina Fluid ng Brake Fluid ng Clutch Fluid ng Manubela Auto Transmission Fluid (kung may-katuturan) 		MGA KONTROL <ul style="list-style-type: none"> Busina Mga brake Mga wiper ng windshield 	
TINGNAN ANG DAMI NG TUBIG NG: <ul style="list-style-type: none"> Tangke ng Header ng Radiator at Dami ng Coolant Tingnan kung sarado ang Takip Radiator Wiper ng Windshield/Dami ng Washer Reservoir Dami ng Likido ng Baterya 		AC/AUDIO: <ul style="list-style-type: none"> Gumagana ang aircon Gumagana ang audio player 	

TINGNAN ANG MGA SISTEMANG ELEKTRIKAL: <ul style="list-style-type: none"> • Malinis na mga Terminal ng Baterya • Matatag na Baterya • Tingnan ang lokasyon ng mga fuse • Gumagana ang headlights • Gumagana ang mga ilaw ng brake • Gumagana ang mga indicator • Gumagana ang mga Reverse Light • Gumagana ang mga High Intensity Rear Light 		WINDSHIELD/MGA WIPER NG WINDSHIELD <ul style="list-style-type: none"> • Mga wiper ng windshield • Windshield - malinis at walang nakabara 	
TINGNAN ANG GOMA <ul style="list-style-type: none"> • Tingnan kung mahigpit ang mga Hose ng Radiator • Tingnan ang mga fan belt • Tingnan ang mga wiper ng Windshield na hindi nakalagay • Mga gulong– tingnan kung tama ang pressure • Tread depth minimum 1.6mm • Tread pattern matches • Hindi malalim ang mga putol, mga umbok, mga usli, mga punit, pagkakalantad ng sapin 		MGA UPUAN, SEAT BELT AT SALAMIN <ul style="list-style-type: none"> • Posisyon ng upuan ng mga driver at sinturong pangkaligtasan • Mga upuan ng pasahero at mga seat belt • Mga Salamin 	
KATAWAN NG SASAKYAN <ul style="list-style-type: none"> • Walang Pinsala • Load Security • Mga Ilaw at mga Reflector - Malinis 		KAGAMITANG PANG-EMERGENCY <ul style="list-style-type: none"> • Jack at mga aksesorya • Fire extinguisher • First aid kit • Hazard warning triangle 	
		TRAILER (kung angkop) <ul style="list-style-type: none"> • Walang Pinsala • Mga Hose ng Preno • Mga Koneksyon ng Kuryente • Coupling Security 	

ANUMANG IBA PANG MGA TINANDAANG DEPEKTO:

ISULAT NIL DITO KUNG WALANG NAKITANG MGA DEPEKTO	PIRMA NG DRIVER:
---	------------------

ANG ULAT AY TINANGGAP NI:.....

PIRMA:.....

APPENDIX E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012**MGA LIGTAS NA GAGAWIN SA PAGPAPATAKBO NG SASAKYANG DE MOTOR**

Ang pamantayan ng konsensus na ito ay binuo sa ilalim ng pangangasiwa ng Samahan ng mga Inhinyerong Pang-kaligtasan sa Amerika (American National Standards Institute) at inaprubahan ng Pambansang mga Pamantayan sa Amerika (American National Standards Institute). Nagbibigay ito ng mga gagawin para sa ligtas na paggamit ng mga sasakyang pinatatakbo sa pangalan ng mga employer, kabilang ang:

- Mga depinisyon, pangasiwaan, pamumuno, at pangangasiwa
- Kapaligiran ng operasyon
- Mga konsiderasyon sa driver
- Mga konsiderasyon sa sasakyan
- Pag-uulat at pagsusuri ng insidente

Ang mga gawing ito ay dinisenyo para sa paggamit ng mga may responsibilidad sa administrasyon at operasyon ng mga sasakyang de-motor bilang isang bahagi ng mga operasyong pang-organisasyon.

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