

Khuyến cáo Chuẩn mực Thực hành Lái xe An toàn



Mục lục

Giới thiệu	1
Phần A: Các yếu tố an toàn cho lái xe	4
Phần B: Các yếu tố an toàn cho người Quản lý	5
Phụ lục 1: Hướng dẫn thực hành các yếu tố an toàn	6
Phụ lục 2: Hướng dẫn quản lý nhà thầu vận tải	14
Phụ lục 3: Từ điển thuật ngữ	15

Phạm vi trách nhiệm

Các mục tiêu đề ra trong văn bản này và các hoạt động liên quan tuân thủ tất cả các yêu cầu luật pháp hiện hành, kể cả các luật và quy định về cạnh tranh, liên quan đến hoạt động đưa ra quy chuẩn hoặc các yêu cầu khác của luật cạnh tranh, hướng dẫn, hoặc thực hành. Cụ thể là quá trình soạn thảo văn bản được tiến hành công khai, minh bạch và không phân biệt. Các bên liên quan trong nội bộ và bên ngoài đã được tham khảo trong quá trình xây dựng văn bản này.

The Vietnamese language version of this document is a convenience translation of the original English language version. In case of discrepancies between the original English language document and its Vietnamese convenience translation, the original English version shall apply and prevail. Please visit the CSI website (www.wbcscement.org) for more information.

Phiên bản tiếng Việt của tài liệu này là bản dịch nhanh từ bản gốc tiếng Anh. Nếu có khác biệt giữa bản gốc tiếng Anh và bản dịch nhanh tiếng Việt của nó, bản gốc tiếng Anh sẽ được áp dụng và được ưu tiên. Xin mời tham khảo thêm thông tin tại trang web của CSI (www.wbcscement.org).

Giới thiệu

Xuất xứ

Tai nạn liên quan đến lái xe là nguyên nhân lớn nhất gây tử vong trong các công ty thành viên CSI. Trong giai đoạn 2007 - 2008, hơn 200 nhân viên, nhà thầu và các bên thứ ba đã mất người trong các tai nạn liên quan đến lái xe. Hơn 60% số tai nạn chết người đó xảy ra bên ngoài mặt bằng và khoảng 40% ngay tại mặt bằng. Dự kiến trong những năm tới các hoạt động của CSI dự kiến sẽ gia tăng trên toàn thế giới, con số này có thể sẽ còn gia tăng nếu các biện pháp hữu hiệu không được tiến hành.

Từ thực tế đó, Nhóm chuyên trách về An toàn của CSI đã xây dựng Chuẩn mực Thực hành Lái xe An toàn (“Chuẩn mực”).

Mục tiêu Lái xe An toàn

Các công ty thành viên CSI cam kết loại bỏ các chấn thương và tai nạn chết người liên quan đến lái xe. Chúng tôi tin rằng điều đó có thể đạt được bằng việc thực hành Chuẩn mực tóm tắt trong tài liệu này, đã chứng tỏ hiệu quả trong giảm thiểu tai nạn đường bộ trong và ngoài ngành.

Đối tượng

Đối tượng tài liệu này bao gồm hoạt động xe tải hạng nặng và hạng nhẹ (như xe của công ty) của các thành viên CSI.

Tuy nhiên do phần lớn các tai nạn đường bộ chết người trong ngành liên quan đến xe tải hạng nặng và người lái, nên tài liệu này **tập trung** vào hoạt động của **xe tải hạng nặng**.

Việc thuê thàu vận tải được đề cập ở Phụ lục 2.

Phạm vi Áp dụng

Chuẩn mực trong tài liệu này áp dụng đối với:

- Tất cả các hoạt động liên quan đến xi măng và phi xi măng (cốt liệu, bê tông trộn sẵn, bê tông nhựa, ...)
- Tất cả các phương tiện và người lái
- Gián tiếp đối với tất cả các phương tiện và người lái của nhà thầu và thầu phụ hoạt động trên¹
 - Các cơ sở, đường nội bộ, và
 - Các đường công cộng, khu vực công cộng phục vụ cho công ty

Chuẩn mực tóm tắt trong tài liệu này không áp dụng đối với các phương tiện sử dụng cho mục đích cá nhân; tuy nhiên các chuẩn mực tương tự cũng rất nên khuyến khích.

Thực hiện

Khuyến cáo các công ty thành viên CSI nên chấp nhận Chuẩn Mực này đối với tất cả các hoạt động, các vùng hoạt động trong thời gian sớm nhất có thể được, và tìm cách thực hiện đầy đủ những nội dung đó trong thời gian 5 năm.

Các công ty thành viên CSI phải cung cấp thông tin cập nhật hàng năm về việc thực thi Chuẩn Mực này (ví dụ % áp dụng, các khu vực đã thực hiện) trong báo cáo công khai về Trách nhiệm của Doanh nghiệp đối với Cộng đồng (CSR) hiện nay.

Phê duyệt

Tài liệu này đã được phê duyệt bởi Giám đốc các công ty thành viên CSI từ tháng Mười 2009 và sau đó được cập nhật vào tháng Ba 2012.

Đôi nét về Sáng kiến Phát triển Bền vững ngành Xi măng - CSI

Sáng kiến Phát triển Bền vững ngành Xi măng (CSI) là nỗ lực toàn cầu của 24 nhà sản xuất xi măng hàng đầu, có hoạt động ở trên 100 quốc gia. Tính gộp lại các công ty này chiếm khoảng 30% sản lượng xi măng thế giới, khác nhau về quy mô từ các tập đoàn đa quốc gia rất lớn đến các nhà sản xuất địa phương. Tất cả các thành viên CSI kết hợp phát triển bền vững trong chiến lược và hoạt động kinh doanh của mình, nhằm tìm kiếm sự vững mạnh tài chính với cam kết mạnh mẽ như nhau về trách nhiệm đối với xã hội và môi trường. CSI là một sáng kiến của Hội đồng Doanh nghiệp Thế giới vì sự Phát triển Bền (WBCSD). www.wbcscement.org

¹ Tác động lan tỏa của CSI là, ở những chỗ phù hợp và có liên quan, các nhà thầu vận tải cần thực hiện những chuẩn mực tương tự cho lái xe an toàn trong nội bộ công ty mình, như nêu ở Phụ lục 2. Tài liệu này dẫn chiếu tới và được hoàn chỉnh bởi các nguyên tắc chung của CSI Chuẩn mực Thực hành Quản lý An toàn Nhà thầu, một hướng dẫn tập trung vào việc loại bỏ tai nạn chết người và chấn thương trong các nhà thầu.

Phần A: Các yếu tố An toàn cho lái xe

Phần này tóm tắt các chuẩn mực an toàn cho lái xe mà các công ty thành viên CSI cần phải chấp nhận. Các chuẩn mực này có thể bổ sung cho những yêu cầu của luật pháp sở tại và/hoặc quy định tại địa điểm cơ sở. Trường hợp có mâu thuẫn hay xung đột giữa các yếu tố này và luật pháp sở tại và/hoặc quy định tại địa điểm cơ sở, các luật pháp/quy định tại cơ sở cần phải chấp hành, với mục đích chí ít cũng đáp ứng tương đương Chuẩn mực. Khi phổ biến và thực hiện các Chuẩn mực này, khuyến khích các công ty thành viên CSI ở những nơi thích hợp và có liên quan, nên hợp tác chặt chẽ với chính quyền sở tại và các hiệp hội ngành nghề.

1. Luôn tỉnh táo tránh mọi mệt

Lái xe được nghỉ ngơi thích hợp và tỉnh táo khi vận hành phương tiện.

2. Chất kích thích và Rượu

Lái xe không bị ảnh hưởng của rượu, chất kích thích hay các chất khác, thuốc khác có thể làm giảm khả năng của họ vận hành an toàn phương tiện.

3. Dây an toàn

Tất cả mọi phương tiện đều có trang bị dây an toàn cho từng người trên xe.

4. Hành khách

Lái xe không chấp nhận hành khách đi làm việc cho công ty trừ khi được công ty cho phép.

5. Tải trọng

Tải trọng chuyên chở của phương tiện được bảo đảm an toàn và nằm trong giới hạn tải trọng do nhà sản xuất phương tiện quy định hoặc trong giới hạn cho phép của luật pháp quốc gia nếu giới hạn này chặt chẽ hơn.

6. Tôn trọng quy tắc và tín hiệu đường bộ

Lái xe nắm vững và tôn trọng quy định về phương tiện, luật pháp và quy định ở những địa bàn nơi họ vận hành phương tiện, kể cả những nơi dự kiến chỉ thỉnh thoảng mới tới.

7. Điện thoại di động và các thiết bị liên lạc hai chiều

Việc sử dụng điện thoại di động cầm tay khi điều khiển phương tiện bị cấm khi có thể. Việc cấm này áp dụng cả đối với nhắn tin.

8. Lái xe và phương tiện dễ nhận biết

Lái xe mang áo vét, quần áo dễ nhận biết khi làm việc trực tiếp hoặc sát các xe đang di chuyển. Đèn trên xe phải luôn bật khi lái ở những nơi luật pháp cho phép.

Phần B: Các yếu tố An toàn cho người Quản lý

Phần này tóm tắt các chuẩn mực an toàn cho người Quản lý và cần được các công ty thành viên CSI chấp nhận để cải thiện lâu dài tình hình an toàn lái xe.

1. Lãnh đạo và trách nhiệm

Tất cả các cấp lãnh đạo của công ty cần thể hiện trực tiếp và rõ ràng cam kết của họ trong quản lý tất cả các khía cạnh an toàn vận hành. Đối với an toàn lái xe, xác định rõ vai trò, nghĩa vụ và trách nhiệm đối với những người quản lý được phân công theo cấu trúc quản lý.

2. Trình độ và tuyển chọn lái xe

Mọi nhân viên phải thực hiện công việc có bao gồm việc lái xe phải có trình độ, sức khỏe và có khả năng lái xe an toàn theo những tiêu chí đã xác định.

3. Huấn luyện và đánh giá lái xe

Tất cả các lái xe phục vụ công việc của công ty khi cần thiết phải được huấn luyện ban đầu về lái xe (cơ bản), cùng với huấn luyện thường xuyên tùy thuộc đánh giá về rủi ro. Đối với những môi trường có nhiều rủi ro và xe chuyên dùng, các hình thức huấn luyện bổ sung thích hợp cần được cung cấp.

4. Đặc tính kỹ thuật và lựa chọn phương tiện

Phải cân nhắc chuyển đi và thời gian vận hành đối với cả người lái và phương tiện để lựa chọn đúng loại phương tiện. Điều này bảo đảm là các hoạt động vận tải được thực hiện một cách hiệu quả với rủi ro tối thiểu cho người lái, cho đường giao thông và các đối tượng tham gia giao thông khác.

5. Bảo dưỡng và sửa chữa phương tiện

Các công ty phải bảo đảm rằng tất cả các phương tiện được duy trì trong tình trạng sẵn sàng vận hành, được đánh giá thường xuyên như một phần trong chương trình bảo dưỡng.

6. Kiểm tra phương tiện trước khi khởi hành

Có hệ thống quy định về thủ tục kiểm tra phương tiện, nêu rõ các nội dung kiểm tra cần thiết, tần suất kiểm tra và người chịu trách nhiệm kiểm tra.

7. Các hệ thống ghi dữ liệu phương tiện (VDR hoặc Hộp Đen)

Các công ty hay doanh nghiệp gặp vấn đề về ứng xử của lái xe hay vận hành ở những vùng rủi ro cao có thể cân nhắc lắp đặt Hệ thống Giám sát trên phương tiện được duyệt (In Vehicle Monitoring System - IVMS) hay Lưu Dữ liệu Phương tiện (Vehicle Data Recorder - VDR). Thiết bị này thu thập dữ liệu chuyển đi để phân tích và phản hồi lại cho người lái và người giám sát.

8. Điều độ Giao thông tại chỗ

Một Kế hoạch Điều độ Giao thông trên đường được lập ra tại tất cả các cơ sở của công ty, những nơi có bao gồm vận hành phương tiện để tách biệt con người và phương tiện đang vận hành.

9. Quản lý rủi ro hành trình

Những chuyến đi trên các tuyến đường công cộng ở các nước có mức độ rủi ro cao, đặc biệt là buổi tối hay điều kiện thời tiết khắc nghiệt được đánh giá và phải lập các kế hoạch kiểm soát rủi ro nếu cần thiết.

Phụ lục 1: Hướng dẫn Thực hành các yếu tố An toàn

Phần A: Hướng dẫn Quản lý thực hành các yếu tố lái xe an toàn cho người lái

Những hướng dẫn được khuyến cáo này tóm tắt các hệ thống quản lý giúp đảm bảo các yếu tố an toàn cho lái xe được tuân theo một cách hiệu quả:

1. Luôn tỉnh táo tránh mọi mệt

Lái xe không vận hành phương tiện nếu chưa được nghỉ ngơi thích hợp và tỉnh táo.

Lái xe có trách nhiệm báo cáo về nghĩa vụ nghỉ ngơi thích hợp. Công ty thông báo cho lái xe biết phát hiện tình trạng mệt mỏi hay tỉnh táo như thế nào và các phương thức giải quyết những vấn đề đó.

☞ Công ty bảo đảm rằng cơ chế thưởng không kích thích lái xe lái vượt quá nhiều giờ, có thể dẫn đến lái xe trong khi mệt mỏi, thiếu tỉnh táo.

2. Chất kích thích và Rượu

Lái xe không điều khiển phương tiện dưới tác dụng của rượu, chất kích thích hay các chất hay thuốc khác có thể làm giảm khả năng của họ lái xe an toàn.

Lái xe tuân thủ hướng dẫn này đồng thời nhất quán với các quy định tại địa phương và những yêu cầu chung của công ty mình liên quan tới Chất kích thích và rượu.

3. Dây an toàn

Mọi phương tiện (sở hữu, thuê hay thuê) phải trang bị dây an toàn cho mỗi chỗ ngồi.

Lái xe và hành khách của mọi phương tiện phải sử dụng dây an toàn trong suốt thời gian phương tiện di chuyển.

Việc sử dụng dây an toàn được coi là phương pháp bảo vệ người sử dụng phương tiện khi có tai nạn. Do đó lái xe có trách nhiệm phải đảm bảo là tất cả các hành khách đều đeo dây an toàn mỗi khi phương tiện di chuyển.

☞ Taxi và xe buýt / xe khách không có dây an toàn chỉ được sử dụng khi không còn phương án nào khác. Để giảm thiểu rủi ro, các ghế hàng trên dành cho khách (gần kính chắn gió) và ghế sát lối lên xuống không được sử dụng trừ khi có dây an toàn.

Việc sử dụng các thiết bị gây ngưng, hay nói lỏng hay thay đổi hoạt động chuẩn xác của dây an toàn bị cấm.

Các phương tiện có trang bị ghế nằm, nếu ghế nằm được sử dụng khi phương tiện di chuyển, phải trang bị và sử dụng loại dây an toàn nào đó trong suốt thời gian phương tiện di chuyển.

4. Hành khách

Lái xe không chấp nhận hành khách đi làm việc cho công ty trừ khi được công ty cho phép.

5. Tải trọng

Tải trọng chuyên chở của phương tiện được bảo đảm an toàn và nằm trong giới hạn tải trọng do nhà sản xuất phương tiện quy định hoặc trong giới hạn cho phép của luật pháp quốc gia nếu giới hạn này chặt chẽ hơn.

6. Tôn trọng quy tắc và tín hiệu đường bộ (tại mặt bằng và ngoài mặt bằng)

Lái xe nắm vững và tôn trọng quy định về phương tiện, luật pháp và quy định (ví dụ như hạn chế tốc độ, bảng hiệu dừng xe, ...) ở những địa bàn nơi họ vận hành phương tiện, kể cả những nơi dự kiến chỉ thỉnh thoảng mới tới.

7. Điện thoại di động và các thiết bị liên lạc hai chiều

Việc sử dụng điện thoại di động cầm tay khi điều khiển phương tiện bị cấm khi có thể. Việc cấm này áp dụng cả đối với nhắn tin.

Việc nghe và phản ứng thụ động với các tín hiệu vận hành sử dụng những thiết bị không dùng tay, máy đàm thoại hai chiều hay các đài như "Citizen Band" (CB) có thể được cho phép; tuy nhiên, việc sử dụng chúng phải giảm xuống tối thiểu xuống mức tối thiểu cần thiết khi thông báo và kiểm soát những mối nguy hiểm, rủi ro của chuyến đi.

- ☞ Các loại điện thoại di động là yếu tố dẫn đến mất tập trung và làm tăng đáng kể rủi ro phương tiện. CSI nhận thấy là trong khi các thiết bị không dùng tay được luật cho phép ở nhiều nước, việc mất tập trung gây ra bởi những cuộc đối thoại vẫn ảnh hưởng đến hành xử của lái xe. Các công ty thành viên được khuyến cáo cấm tất cả các loại điện thoại di động khi lái xe, kể cả sử dụng các thiết bị không dùng tay.

8. Lái xe và phương tiện dễ nhận biết

Lái xe mặc đồ dễ nhận biết khi làm việc bên ngoài hay gần các phương tiện đang di chuyển.

Yêu cầu mặc đồ dễ nhận biết áp dụng cho công việc ở bên đường, khu vực mỏ, các tuyến đường đang thi công xây dựng vác thiết bị di chuyển tại công trường.

Đồ dễ nhận biết trong điều kiện tốt là một hình thức quản lý giao thông, đưa ra cảnh báo sớm cho các đối tượng khác tham gia giao thông trên tuyến nơi lái xe đang có mặt hoặc gần đó.

- ☞ Đồ dễ nhận biết với những yêu cầu để sử dụng ban ngày hay ban đêm, ví dụ như kết hợp vật liệu phát quang và phản quang.

Đèn trên xe phải luôn bật khi lái ở những nơi luật pháp cho phép.

Lái xe với đèn sáng ban ngày giúp giảm tai nạn va chạm nhờ tăng khả năng dễ nhận biết phương tiện. Đối với đèn sử dụng ban ngày phải đủ sáng để thu hút sự chú ý và tăng cường cảnh giác của xe hướng ngược chiều, nhưng cũng không được sáng quá đến mức gây lóa.

Phần B: Các yếu tố an toàn cho người Quản lý

1. Lãnh đạo và trách nhiệm

Tất cả các cấp lãnh đạo của công ty cần thể hiện trực tiếp và rõ ràng cam kết của họ trong quản lý tất cả các khía cạnh an toàn vận hành. Đối với an toàn lái xe, xác định rõ vai trò, nghĩa vụ và trách nhiệm đối với những người quản lý được phân công theo cấu trúc quản lý.

- Giám đốc Điều hành và Ban Điều hành

Yêu cầu trước tiên và quan trọng nhất bảo đảm thành công bền vững và lâu dài của mọi chương trình an toàn, kể cả những hướng dẫn lái xe an toàn này, là sự lãnh đạo rõ ràng, quyết tâm và sự tham gia của Giám đốc Điều hành, sự tham gia của Giám đốc Điều hành và Ban Điều hành.

- Quản lý cấp cao & Quản lý Vận tải

Nghĩa vụ và trách nhiệm trong việc thực hiện các khuyến cáo chuẩn mực thực hành này thuộc các nhân viên quản lý cấp cao và nhân viên quản lý vận tải

- Bộ phận chức năng về bảo vệ sức khỏe và an toàn

Chức năng về bảo vệ sức khỏe và an toàn hỗ trợ, huấn luyện, kiểm tra và phối hợp chặt chẽ với các nhân viên quản lý vì sự thành công của sáng kiến. Tuy nhiên, việc thực thi là nghĩa vụ và trách nhiệm của cấp trưởng các bộ phận.

2. Trình độ và tuyển chọn lái xe

Lái xe phải có trình độ, mạnh khỏe và có khả năng lái xe an toàn chiếu theo các tiêu chí đã xác định. Quá trình xét tuyển:

- Bảo đảm rằng ứng viên có bằng cấp hợp pháp hạng tương xứng với phương tiện (kể cả xe moóc) mà ứng viên dự kiến phải lái hay vận hành (thiết bị di động);
- Tìm hiểu các tai nạn trước kia hay lịch sử tiền án tiền sự trước khi lựa chọn để phỏng vấn
- Bản đảm sức khỏe, thị lực và năng lực lái xe của ứng viên
- Bảo đảm rằng thư giới thiệu của ứng viên là tốt và giấy phép lái xe có giá trị
- Đánh giá năng lực điều khiển phương tiện và thái độ khi tham dự xét tuyển
- Kiểm tra kiến thức của lái xe về các quy tắc giao thông địa phương, hay luật giao thông nếu có

3. Huấn luyện và đánh giá lái xe

Tất cả các lái xe phục vụ công việc của công ty khi cần thiết phải được huấn luyện ban đầu về lái xe (cơ bản), cùng với huấn luyện thường xuyên tùy thuộc đánh giá về rủi ro. Đối với những môi trường có nhiều rủi ro và xe chuyên dùng, các hình thức huấn luyện bổ sung thích hợp cần được cung cấp.

☞ Để hỗ trợ cho việc thực hiện, các lái xe phương tiện hạng nặng đã lái trên 16.000km (10.000 dặm) mỗi năm phục vụ công ty (hoặc số dặm trong từng khoảng thời gian trong năm) được đào tạo và đánh giá theo hướng dẫn của CSI, dựa theo đánh giá về rủi ro.

Nhân viên vận hành thiết bị di động khi thực hiện công việc của mình đã điều khiển thiết bị hơn 15% số giờ làm việc (hay thời gian tương ứng trong giai đoạn nào đó trong năm) cũng tuân thủ những hướng dẫn về đào tạo và đánh giá.

Đào tạo lái xe bao gồm những vấn đề sau:

- Kiểm điểm lại các chính sách, quy chuẩn của công ty liên quan đến lái xe
- Kiểm điểm lại những bài học từ những tai nạn trước đây và xu hướng diễn biến tai nạn
- Kỹ thuật lái xe an toàn (cự ly an toàn, hướng nhìn và thời gian tập trung, dự kiến, phanh)
- Kỹ thuật quản lý rủi ro trên đường
- Phòng ngừa tình trạng mệt mỏi và mất tập trung
- Ảnh hưởng của việc sử dụng thuốc và các hợp chất
- Các hệ thống an toàn của phương tiện (dây an toàn) và thiết bị an toàn
- Kiểm tra trước khi xuất phát và xếp chỗ hợp lý
- Các nguy hiểm tại địa phương (kể cả đối an toàn cá nhân), các quy định và văn hóa
- Đánh giá kỹ năng lái và ứng xử, dựa theo hồ sơ tai nạn.

Nhu cầu huấn luyện bổ túc và đánh giá dựa theo kết quả của người lái và đánh giá rủi ro, cùng với việc bố trí huấn luyện bổ túc vào những thời điểm thích hợp sau việc đào tạo ban đầu. Nếu kỹ năng lái không đạt và ứng xử không được cải thiện qua huấn luyện và bồi dưỡng, người lái được rút ra khỏi nhiệm vụ lái xe.

☞ Chất lượng và nội dung khóa huấn luyện phải đáp ứng nhu cầu và mong đợi của các công ty thành viên CSI. Các thành viên CSI:

- Sử dụng giáo viên tại chỗ có trình độ hoặc người có bằng của tổ chức được công nhận
- Thiết kế chương trình và nội dung huấn luyện đáp ứng nhu cầu cụ thể
- Kiểm điểm thường xuyên chuẩn mực huấn luyện để cải thiện chất lượng, mức phù hợp

4. Đặc tính kỹ thuật và lựa chọn phương tiện

Lựa chọn phương tiện phù hợp cho nhiệm vụ (cân nhắc loại, thời gian chuyển đi đối với cả người lái và phương tiện) sẽ đảm bảo hoạt động vận tải được thực hiện hiệu quả với rủi ro tối thiểu cho lái xe, hàng hóa và những người tham gia giao thông khác.

Dây an toàn ba điểm kết hợp cho mọi người trên xe được trang bị và sử dụng (Yếu tố số 3 An toàn Người lái), áo phản quang có sẵn và sử dụng (Yếu tố 8 An toàn người lái).

Những thiết bị sau nên lắp chặt ở những chỗ có thể trên xe hạng nhẹ:

- Gối kê đầu (tất cả các ghế)
- Túi khí (ít nhất cho người lái)
- Gương bên người lái và bên khách
- Chống bó phanh

☞ Các công ty thành viên CSI hạn chế nhân viên sử dụng phương tiện riêng trong việc công ty trừ khi unless phương tiện thỏa mãn các chuẩn mực nêu trên.

Tùy tính chất và những đòi hỏi của chuyến đi, các công ty nên cân nhắc những thiết bị an toàn sau đây cho phương tiện và đào tạo lái xe sử dụng chúng, giúp họ xử lý, giải quyết những nguy hiểm và tình trạng khẩn cấp:

- Bình cứu hỏa (ở những nơi thích hợp)
- Hộp cứu thương và đèn pin/nến
- Bánh và lốp dự phòng phù hợp
- Hộp dụng cụ và phụ tùng xe (bóng đèn, cầu chì, dây cu-roa)
- Tam giác cảnh báo

Các thiết bị sau đây nên dùng cho các phương tiện mới mua và nâng cấp các phương tiện đã có với thứ tự ưu tiên theo đánh giá của công ty về rủi ro và chi phí:

- Gương cánh trái và cánh phải, gương lồi cho các điểm mù (Lưu ý: tham khảo quy định của EU về gương góc rộng trên tất cả các loại phương tiện)
- Chống bó phanh
- Hệ thống âm thanh cảnh báo lùi (tất cả các phương tiện có tầm nhìn sau hạn chế)
- Chèn bánh (dùng khi bốc hàng lên xuống)
- Đồng hồ tốc độ (thiết bị ghi quãng đường và thời gian phương tiện đã đi)
- Miếng cao su ở các bàn đạp (ví dụ như, côn và phanh) tránh trơn trượt
- Cản sau bảo vệ khỏi hư hại từ va chạm từ phía sau và ngăn va chạm của xe đến khung chassis (đối với xe lớn hơn 12,5 tấn)
- Lốp đáp ứng quy định độ dài ta lông tối thiểu (không đắp lại)
- Thiết bị xếp hàng hóa sao để chúng không di chuyển tự do trong buồng lái (ví dụ, pallet, dụng cụ)
- Chấn bùn và gạt bùn
- Tín hiệu cảnh báo người đi xe đạp ở chỗ có thể
- Tấm che đậy hàng hóa khi di chuyển trên đường công cộng, giảm thiểu bụi và rơi vãi

Khi đánh giá rủi ro cho thấy rủi ro lật xe do địa hình, loại xe hay điều kiện làm việc lớn hơn mức bình thường, cần lắp thiết bị chống lật có thiết kế thích hợp (trong và ngoài). Ở những nơi quy định luật pháp về chống lật nghiêm khắc hơn, các thiết bị chống lật phải lắp.

Những đồ xếp tự do có thể gây thương tích khi gặp tai nạn không được chở trong khoang hành khách của mọi loại phương tiện. Phương tiện không có khoang chứa đồ riêng được trang bị lưới hàng hóa hoặc tương tự để ngăn khoang hàng hóa và khoang hành khách.

Ở những nơi luật pháp yêu cầu (ví dụ như Nam Phi), băng phản quang phải dán xung quang thân xe để cải thiện khả năng nhận biết buổi tối.

5. Bảo dưỡng và sửa chữa phương tiện

Các thành viên CSI bảo đảm rằng tất cả các phương tiện trong tình trạng có thể lên đường. Vừa để giảm rủi ro trên đường và hư hỏng phương tiện, phương tiện được bảo dưỡng tốt sẽ vận hành hiệu quả hơn, tiết kiệm hơn.

Các công ty duy trì chế độ định kỳ bảo dưỡng phương tiện, kể cả việc kiểm tra hàng ngày và hàng tuần của lái xe, chế độ bảo dưỡng định kỳ phải có các chuẩn mực rõ ràng, thời gian tối thiểu giữa hai lần bảo dưỡng. Khi luật pháp yêu cầu, phương tiện phải thực hiện kiểm tra bởi các cơ quan nhà nước và được cấp chứng chỉ đăng kiểm.

Việc bảo dưỡng được đánh giá thường xuyên và lưu trữ hồ sơ để đảm bảo công tác này duy trì chuẩn mực cao. Việc này cũng bao gồm đảm bảo chất lượng phụ tùng thay thế cho các phương tiện của công ty, nhất là các yếu tố an toàn quan trọng như phanh hoặc lốp, giám sát độ bền của phụ tùng và sự cố hỏng xe, sao cho các vấn đề và xu hướng của phương tiện có thể xác định nhằm nâng cấp phương tiện, bộ phận hoặc chế độ bảo dưỡng phù hợp.

Việc “tự” bảo dưỡng và sửa chữa chỉ được tiến hành bởi người đã được đào tạo, có trình độ, bằng cấp để thực hiện công việc đó và thực hiện tại những khu vực quy định. Cần tham khảo sổ tay hướng dẫn bảo dưỡng phương tiện của nhà sản xuất.

☞ Các công ty thành viên CSI cấm thực hiện bảo dưỡng kiểu “amateur”, do lái xe của mình hoặc nhà thầu hay lái xe của khách hàng. Các sửa chữa khẩn cấp do người khác thực hiện nhanh chóng được xem lại và phê chuẩn bởi thợ máy có bằng trong dịp gần nhất.

6. Kiểm tra phương tiện trước khi khởi hành

Phương tiện cần thường xuyên kiểm tra và khám. Cần có quy định những việc cần khám, cần kiểm tra, với chu kỳ bao lâu, do ai thực hiện. Hồ sơ theo dõi được lưu trữ để nhân viên quản lý có thể xem xét khi cần.

Kiểm tra trước khi xuất phát là yêu cầu đối với tất cả các công ty nhằm bảo đảm rằng phương tiện trong tình trạng sẵn sàng lên đường trước khi bắt đầu chuyến đi. Kiểm tra trước khi xuất phát do lái xe thực hiện trước mỗi chuyến đi dài, hoặc thực hiện hàng ngày nếu chuyến đi hơn 24 giờ.

Kiểm tra trước khi xuất phát là kiểm tra cảm quan những vấn đề sau:

- Lạgiăng và lốp (ví dụ như ốc la giăng, ta lông)
- Đèn và các tấm phản chiếu
- Cửa sổ, gương và gạt nước
- Còi
- Khung xe, thân xe các hệ thống chất lỏng
- Phanh và phanh tay
- Tình trạng tay lái

Kiểm tra trước khi xuất phát được thực hiện trong điều kiện ánh sáng tốt để khỏi bỏ sót lỗi hay hư hỏng. Lái xe phải sửa chữa những vấn đề nhỏ (ví dụ, bổ sung nước) tiến hành kiểm tra theo nội dung quy định và báo cáo các lỗi. Các lỗi đe dọa an toàn, như phanh hỏng, cần được báo cáo và phương tiện bị loại khỏi khai thác ngay lập tức và không được lái cho tới khi lỗi hư hỏng được khắc phục. Để tạo điều kiện cho việc đó:

- Thợ cơ khí và lái xe phải báo cáo hư hỏng của phương tiện
- Hệ thống đánh dấu phương tiện cần áp dụng cho tất cả phương tiện bị hỏng để mọi người có thể nhận biết phương tiện không được khai thác.

☞ Bộ máy quản lý phải bảo đảm việc kiểm tra trước khi xuất phát được thực hiện. Việc này bảo đảm rằng bất cứ điều gì bị bỏ sót khi lái xe kiểm tra đều được phát hiện.

7. Các hệ thống ghi dữ liệu phương tiện (VDR hoặc Hộp Đen)

Những công ty gặp vấn đề với hành xử của người lái hoặc người công tác ở những khu vực rủi ro cao (như một số khu vực ở Châu Phi), cần xem xét trang bị cho phương tiện Hệ thống Giám sát Phương tiện (In Vehicle Monitoring System - IVMS) hoặc Thiết bị Ghi dữ liệu Phương tiện (Vehicle Data Recorder - VDR), để thu thập dữ liệu của chuyến đi, phân tích và phản hồi cho lái xe và người giám sát.

Những dữ liệu chuyến đi được lưu theo mã số của lái xe, tốc độ, mọi trường hợp tăng tốc và giảm tốc đột ngột, tuyến đường đi, số cây số hay dặm đã qua và số giờ lái.

Các hệ thống quản lý dữ liệu bao gồm các nội dung sau:

- Quy trình đảm bảo việc lắp đặt và vận hành chính xác của hệ thống giám sát, chống trộm, có các mức báo động phù hợp với điều kiện lái xe ở địa phương
- Dữ liệu từ hệ thống giám sát được tải xuống, phân tích và chia sẻ để phản hồi về từng lái xe nhằm cải thiện và phát triển các kỹ năng

Một phương thức dựa trên đánh giá rủi ro có thể được áp dụng sau đó để lên kế hoạch lắp đặt các hệ thống video giám sát đối với một số đội xe và một số công việc nhất định.

8. Điều độ Giao thông tại chỗ

Một Kế hoạch Điều độ Giao thông trên đường được lập ra tại tất cả các cơ sở của công ty, những nơi có bao gồm vận hành phương tiện để tách biệt con người và phương tiện đang vận hành.

Các cơ sở của công ty giám sát những vấn đề sau:

- **Thông tin kế hoạch điều vận/tuyến** – đánh dấu thích hợp ở lối vào
- **Cảnh báo** – cảnh báo, quy tắc giao thông rõ ràng, thích hợp, road rules (Nhường đường), nội quy công trường (yêu cầu bảo hộ cá nhân), địa điểm văn phòng công trường, hạn chế tốc độ, các chỗ quay đầu và đỗ xe, các chỗ cấm
- **Tốc độ** – tốc độ phương tiện phải ghi rõ tại mọi địa điểm ở công trường, thích hợp với điều kiện thực tế
- **Chiếu sáng** – chiếu sáng phù hợp ở các tuyến giao thông, đi bộ, lối đi, và chỗ đỗ xe để cải thiện tầm nhìn và bảo vệ con người và phương tiện của họ
- **Chỗ đỗ xe/Chỗ nghỉ cho lái xe** – quy định rõ ràng, có biển báo và cách xa các tuyến giao thông chính và các khu vực nguy hiểm. Các phương tiện phải lùi ghép vào chỗ đỗ quy định. Phải cố gắng đỗ xe sao để khi rời khỏi chỗ đỗ thì động tác đầu tiên là tiến lên.
- **Các khu vực dành cho người đi bộ** – các khu vực an toàn phải đánh dấu rõ ràng, phân tách người và phương tiện đang di chuyển tại mọi thời điểm.
- **Cản mép** – cản mép được xây bằng các vật liệu làm đường, cản cao 1,5m hoặc bằng bán kính bán lớn nhất – tùy cái nào lớn hơn. Phần mép mài mòn cao tương đương đường kính bán lớn nhất có xương gia cường. Những thanh cản cao hơn nên lắp đặt nơi phương tiện có thể vượt qua tấm cản mép.
- **Đường (ở mở)** – Những chiều rộng đường sau đây được khuyến cáo áp dụng khi thiết kế các tuyến đường vận chuyển: đối với 1 làn (đường 1 chiều), rộng ít nhất bằng 2,5 lần bề ngang phương tiện lớn nhất. Đối với đường 2 làn (hai chiều), rộng ít nhất bằng 3,5 lần bề ngang phương tiện lớn nhất. Các thông số này được nâng lên 4 lần bề ngang phương tiện lớn nhất tại các khúc cua và góc.
- **Nhường đường** – Mọi phương tiện luôn phải nhường đường cho xe tải lớn hơn (bất kể xe tải có chở hàng hay không)
- **Lùi – giảm thiểu việc phải lùi** bằng cách bố trí các tuyến đường 1 chiều hoặc thiết kế các khu vực quay trở. Những chỗ buộc phải lùi, phải đánh giá rủi ro và áp dụng các biện pháp kiểm soát thích đáng, bao gồm:
 - Lắp đèn chiếu sáng, gương lồi, camera giám sát, cảnh báo âm thanh và các hệ thống rada quét sau (tùy chọn) (Có thể sử dụng các cảm ứng lùi siêu âm).

- Khu vực lùi xe thiết kế đủ diện tích và có tấm chắn mép
- **Thông tin** – thiết lập một hệ thống thông tin và thủ tục rõ ràng tránh để con người ở giữa các máy móc phương tiện đang di chuyển.
- **Nhận thức và Tập huấn** – Tập huấn về những vấn đề chung và về an toàn cho nhân viên, nhà thầu, khách hàng và các loại khách khác phải bao gồm thông tin về quy tắc đi lại tại cơ sở và các quy tắc an toàn giao thông khác:
 - Luôn luôn phải cài dây an toàn
 - Không bảo dưỡng phương tiện trái phép ngay tại cơ sở
 - Không ngủ bên dưới hay quanh chỗ đỗ phương tiện
 - Cấm sử dụng điện thoại có tai nghe, iPods hay máy nghe nhạc MP3

☞ Làm cho mọi người vào cơ sở của công ty (nhân viên, nhà thầu, khách hàng, cung cấp dịch vụ) hiểu rõ rằng lái xe ở chỗ làm việc đòi hỏi sự chú ý tương đương, thậm chí cao hơn khi lái xe ở các tuyến đường công cộng.

9. Quản lý Rủi ro Hành trình

Nguy cơ tai nạn trên đường cao hơn khi người và phương tiện di chuyển lâu hơn, đặc biệt là ở những môi trường nguy hiểm và nhiều rủi ro ở các nước đang phát triển. Các công ty thành viên CSI nên xem xét chiến lược vận tải và cân nhắc liệu việc thay đổi phương thức vận tải, loại phương tiện hoặc hệ thống cung cấp hoạt động bình thường.

Khi việc thực hiện chuyến đi là cần thiết, tất cả các rủi ro được đánh giá, đặc biệt là những rủi ro đi liền với chở hàng đi xa, lái qua đêm, sử dụng những tuyến hay khu vực có rủi ro cao hơn, điều kiện thời tiết, ... khi có điều kiện nên có Kế hoạch Điều Vận, có tính đến những đánh giá rủi ro, lên kế hoạch điều vận để duy trì giờ làm việc an toàn.

Kế hoạch Điều vận phải đảm bảo rằng:

- Cử người phụ trách chuyến đi (ví dụ, giám sát ca)
- Giao ban trước chuyến đi giữa lái xe và người phụ trách để thảo luận những thay đổi về: tuyến đường, các điểm dừng, nguy hiểm, hàng hóa, con người và kế hoạch phụ khi phải chuyển sang tuyến khác trong trường hợp khẩn cấp (ví dụ như quy trình xử lý sự cố)
- Tuyến đường được xác định rõ ràng, vạch trên bản đồ
- Các rủi ro có thể xảy ra khi lái, các giao cắt nguy hiểm, được xác định trước, có xét đến địa hình, thời gian trong ngày, thời tiết, các khu vực nguy hiểm đã biết (các điểm đen), hạn chế tốc độ, những ngày lễ (đặc biệt là khi có thể xuất hiện hiện tượng phóng nhanh, uống rượu)
- Xem xét các rủi ro đã xác định và phân công phương tiện phù hợp cho chuyến đi
- Chỉ phân công những lái xe có trình độ, có bằng sử dụng phương tiện hợp lệ
- Cần có các hình thức liên lạc hữu hiệu giữa lái xe và người phụ trách chuyến đi và thủ tục liên lạc đã thỏa thuận (ví dụ liên lạc với điểm đến hay duy trì kiểm tra với phương tiện từ điểm xuất phát)
- Phương tiện cần phải được kiểm tra trước khi khởi hành (xem Kiểm tra trước khi Khởi hành)
- Lên kế hoạch các điểm dừng nghỉ
- Có dự tính thời gian đến và người ở điểm đến đã được thông báo. Họ phải sẵn sàng phương án dự phòng nếu lái xe không đến vào thời điểm dự tính
- Mọi chuyến đi trong những giờ tối hay tầm nhìn hạn chế phải xem xét một cách đầy đủ đánh giá rủi ro, phải có phê chuẩn chính thức của người quản lý trước khi bắt đầu. Đánh giá rủi ro cần tính đến tuyết rơi, bụi, khói, sương mù, mưa lớn, đe dọa an ninh và các yêu cầu sở tại
- Lái xe mạnh khỏe cả thể chất và tinh thần, đặc biệt quan tâm những giờ vừa làm việc, giờ được ngủ, thời gian trong ngày
- Lái xe hiểu rõ trách nhiệm của mình phải báo cáo sau khi hoàn thành chuyến đi với người phụ trách hoặc người điều độ.

Khi dừng đỗ xe, cần cố gắng xếp xe sao cho khi rời chỗ đỗ, thao tác đầu tiên là tiến về phía trước. Trước khi khởi động, lái xe phải kiểm tra xem có người ngủ, nghỉ hay ngồi bên dưới hay xung quanh xe hay không.

Khi lập kế hoạch điều độ, công ty nên tham khảo lái xe, khuyến khích phản hồi của họ để xác định và giảm thiểu những rủi ro đã biết và có thể xảy ra.

Khi điều kiện thực tế đòi hỏi, các công ty phải hợp tác với các đơn vị, cơ quan chức năng địa phương để cải thiện an toàn trên đường và tuân thủ biển báo.

☞ Hết sức lưu ý không một người quản lý, điều độ hay nhân viên nào được gây áp lực, hay cho phép người lái đi vội hoặc chấp nhận những rủi ro không thể chấp nhận.

Phụ lục 2: Hướng dẫn quản lý nhà thầu vận tải

Trên nhiều lĩnh vực hoạt động, việc sử dụng các nhà thầu vận chuyển sản phẩm và nguyên liệu có thể là rủi ro đáng kể trong tổ chức. Hoạt động của nhà thầu vận tải bên ngoài mặt bằng cơ sở đặt ra những thách thức về quản lý an toàn, nhưng vẫn cần phải được đề cập một cách chủ động, vì nhà thầu vận tải có thể bao gồm tai nạn chết người và bị thương của họ và bên thứ ba.

CSI tin tưởng rằng an toàn của tất cả các bên được cải thiện khi hợp đồng hướng các công ty tới chỗ thực hiện các chuẩn mực thực hành tương tự để Lái xe an toàn trong nội bộ công ty họ trong kế hoạch 5 năm.

Mặc dù rõ ràng trách nhiệm thực hiện các chuẩn mực đó trong đội xe và trong các hoạt động của mình thuộc về nhà thầu, các công ty thành viên CSI nên khuyến khích nhà thầu chấp nhận Chuẩn mực này như một bộ phận của hợp đồng vận tải, với điều kiện việc khuyến khích đó không xung đột với luật hợp đồng ở địa phương và cũng không tạo ra trách nhiệm đối với công ty thành viên CSI.

Cụ thể là các công ty thành viên CSI nên bảo đảm:

- An toàn Lái xe cho Nhà thầu được gộp thành 1 phần trong nội dung sơ thầu
- An toàn Lái xe cho Nhà thầu được gộp trong dự thảo hợp đồng và giao thầu
- An toàn Lái xe cho Nhà thầu là giai đoạn trước khi triển khai & đánh giá rủi ro
- An toàn Lái xe cho Nhà thầu được xem xét định kỳ trong quá trình thực hiện Hợp đồng
- An toàn Lái xe cho Nhà thầu cũng là một nội dung trong phần đánh giá sau khi kết thúc hợp đồng.

Các bước trên gắn liền với Hồ sơ Các chuẩn mực An toàn Nhà thầu của CSI, liệt kê chi tiết hơn về quản lý an toàn nhà thầu.

Khi đánh giá mức độ phù hợp của nhà thầu trong việc cung cấp dịch vụ vận tải, các thành viên CSI có thể hợp tác với các phòng ban nội bộ như bộ phận pháp lý và bộ phận cung ứng. Các bộ phận đó có thể hỗ trợ doanh nghiệp đưa nội dung lái xe an toàn, các biện pháp thực thi và đảm bảo vào trong đàm phán hợp đồng, soạn thảo và điều chỉnh hợp đồng và cung cấp hướng dẫn khi cần thiết xác định những rủi ro.

Các tiêu chí lựa chọn nhà thầu vận tải:

- Nhà thầu có chính sách lái xe an toàn bao gồm:
 - Yêu cầu chấp hành các luật pháp liên quan
 - Thích hợp với đặc trưng và mức độ rủi ro của công ty
 - Có xem xét những yêu cầu đặc thù của khách hàng
 - Thể hiện cam kết cải thiện an toàn lái xe
- Nhà thầu có quy trình quản lý lái xe an toàn:
 - Lái xe được huấn luyện, có chứng chỉ và mạnh khỏe để vận hành phương tiện
 - Lái xe được nghỉ ngơi và tỉnh táo
 - Phương tiện được kiểm tra, hư hỏng được sửa chữa
 - Có quy trình xử lý sự cố khi có tai nạn phương tiện
 - Những rủi ro hành trình được đánh giá và có biện pháp kiểm soát thích hợp
 - Công việc của Lái xe được đánh giá thích hợp (thưởng / phạt).

Phụ lục 3: Thuật ngữ

Nhà thầu	Cá nhân, công ty hay tập đoàn hợp đồng với công ty thành viên CSI để thực hiện một công việc nhất định, theo hợp đồng ngắn hạn (công việc cụ thể) hoặc theo hợp đồng dài hạn (lái xe hay bảo dưỡng)
Thành viên CSI	Một công ty là thành viên tham gia Sáng kiến Phát triển Bền vững CSI
Cơ sở của công ty thành viên CSI	Mọi địa điểm thuộc sở hữu và có hoạt động của thành viên CSI hay phục vụ thành viên đó
Đào tạo Lái xe	Chương trình đào tạo chính thống bảo đảm cho người lái có đủ trình độ và năng lực điều khiển phương tiện ở một hạng nào đó. Các chương trình bao gồm đánh giá lý thuyết trên lớp và thực hành trên đường
Lái xe	Người vận hành phương tiện trong công việc của công ty
Cản mép (các cơ sở sản xuất cốt liệu)	Cản mép xây chống va chạm hoặc làm từ các loại vật liệu phù hợp. Đá tự nó chưa thích hợp làm cản mép, nhưng có thể dùng đánh dấu những khoảng sân phẳng trên mỏ. Cản mép tối thiểu phải là 1,5m hoặc bán kính bán nguyệt, tức $\frac{1}{2}$ đường kính bán nguyệt hay chiều cao trực, tùy theo con số nào lớn hơn. Mặt trước cản mép cần làm sao để xe không thể leo lên hay vượt qua nó
Nhân viên	Người được công ty thành viên CSI trực tiếp thuê. Có thể theo hợp đồng toàn thời gian, bán thời gian hay tạm thời
Phương tiện hạng nặng	Các phương tiện hơn 3,5 tấn tính theo gầm xe cố định hay moóc kéo. Bao gồm cả xe chuyên chở ra ngoài cơ sở như trộn bê tông, xi măng rời và các xe máy tại cơ sở như xe xúc, bắt kể của công ty hay đi thuê
Kế hoạch Quản lý Rủi ro Hành trình	Một hệ thống quản lý bảo đảm việc tắt cả mọi hành trình được đánh giá, giảm thiểu rủi ro thích hợp, lưu hồ sơ
Bằng	Bằng cấp cá nhân, một thứ chứng chỉ pháp lý, chứng thực cá nhân cho phép người đứng tên lái hạng phương tiện trên các tuyến đường hoặc bên ngoài.
Phương tiện hạng nhẹ	Các phương tiện (kể cả mini-bus) không quá 3,5 tấn. Bao gồm xe chở khách xe hàng phục vụ công việc của công ty được thuê để chuyên chở giữa các cơ sở hoặc địa điểm của công ty
Đường công cộng	Đường cho mọi người, nằm bên ngoài cơ sở có kiểm soát
Phương tiện Thuê	Phương tiện thuê không thuộc sở hữu của công ty, mà được thuê trong khoảng thời gian nhất định. Bao gồm cả thuê ngắn hạn và dài hạn đối với phương tiện hạng nhẹ.

Biểu đồ tốc độ	Thiết bị kết hợp chức năng đồng hồ và đo tốc độ. Lắp trên phương tiện động cơ, ghi tốc độ phương tiện cho biết nó đang di chuyển hay dừng. Thiết bị này có thể dùng ghi số giờ lái phương tiện (Lưu ý – Biểu đồ tốc độ khác với đồng hồ tốc độ, là dụng cụ dùng để đo tốc độ quay của động cơ hay mô tơ)
Thiết bị Liên lạc Hai chiều	Thiết bị liên lạc hai chiều là thiết bị sử dụng cho liên lạc điện tử giữa 2 hoặc nhiều người; bao gồm cả điện thoại di động (di động và vệ tinh), thiết bị số cá nhân, radio hai chiều, và các loại máy nhắn tin
Radio hai chiều	Thiết bị ngoài điện thoại di động, sử dụng cho liên lạc 2 chiều
VDR (Hệ thống Dữ liệu phương tiện)	Hệ thống theo dõi cơ khí hay điện tử lưu thông số cơ bản cho từng lái xe: <ul style="list-style-type: none"> • Số giờ lái. • Tốc độ. • Tăng tốc gấp. • Giảm tốc gấp. Hầu hết các biểu đồ tốc độ có thể đáp ứng những yêu cầu tối thiểu này
Chèn bánh	Khối vật liệu cứng chèn sau bánh xe để phòng trôi xe. Chèn bánh được sử dụng đảm bảo an toàn cùng với phanh. Mặt dưới có khi phủ cao su để tăng độ bám với bề mặt. Xe khách thường có phanh đỗ ở bánh sau. Nếu trục sau bị kích lên trên mặt đất mà chỉ có phanh tay, phương tiện vẫn có thể trôi trên bánh trước và rơi. Chèn bánh trước ngăn chặn hiện tượng này
Giờ làm việc	Tất cả các giờ làm cho công việc của công ty, kể cả nghỉ giải lao



World Business Council for Sustainable Development

4, chemin de Conches, CH-1231 Conches-Geneva, Switzerland, Tel: +41 (0)22 839 31 00, E-mail: info@wbcSD.org
1500 K Street NW, Suite 850, Washington, DC 20005, US, Tel: +1 202 383 9505, E-mail: washington@wbcSD.org

www.wbcSD.org